



**TRAFİK POLİSLERİNİN İKİNCİL TRAVMATİK STRES
BELİRTİLERİ İLE POZİTİF NEGATİF DUYGU DURUM,
PSİKOLOJİK DAYANIKLILIK VE SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARI
ARASINDAKİ İLİŞKİLER**

Aleyna Güner

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
EĞİTİM BİLİMLERİ ANA BİLİM DALI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

AĞUSTOS, 2024

TELİF HAKKI VE TEZ FOTOKOPİ İZİN FORMU

Bu tezin tüm hakları saklıdır. Kaynak göstermek koşuluyla tezin teslim tarihinden itibaren üç (3) ay sonra tezden fotokopi çekilebilir.

YAZARIN

Adı : Aleyna
Soyadı : Güner
Bölümü : Rehberlik ve Psikolojik Danışmanlık
İmza :
Teslim Tarihi :

TEZİN

Türkçe Adı : Trafik Polislerinin İkincil Travmatik Stres Belirtileri ile Pozitif Negatif Duygu Durum, Psikolojik Dayanıklılık ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkiler
İngilizce Adı : Relationships Between Traffic Police Officers' Secondary Traumatic Stress Symptoms and Positive Negative Affect, Psychological Resilience and Driver Behaviors

ETİK İLKELERE UYGUNLUK BEYANI

Tez yazma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyduğumu, yararlandığım tüm kaynakları kaynak gösterme ilkelerine uygun olarak kaynakçada belirttiğimi ve bu bölümler dışındaki tüm ifadelerin şahsıma ait olduğunu beyan ederim.

Yazar Adı Soyadı: Aleyna Güner

İmza:

JÜRİ ONAY SAYFASI

Aleyna Güner tarafından hazırlanan “Trafik Polislerinin İkincil Travmatik Stres Belirtileri ile Pozitif Negatif Duygu Durum, Psikolojik Dayanıklılık ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkiler” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri üyeleri tarafından oy birliği ile Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı’nda Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Danışman: Prof. Dr. Kemal ÖZTEMEL

(Rehberlik ve Psikolojik Danışmanlık, Gazi Üniversitesi)

Başkan: Prof. Dr. Sevda ASLAN MUCUR

(Rehberlik ve Psikolojik Danışmanlık, Kırıkkale Üniversitesi)

Üye: Prof. Dr. Mehmet GÜVEN

(Rehberlik ve Psikolojik Danışmanlık, Gazi Üniversitesi)

Tez Savunma Tarihi: 09/08/2024

Bu tezin Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı’nda Yüksek Lisans tezi olması için şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

Prof. Dr. Şaban Çetin

Eğitim Bilimleri Enstitüsü Müdürü

TEŞEKKÜR

Çok büyük bir hevesle, istekle ve heyecanla başladığım bu sürecin sonuna gelmişken bu süreci sürdürülebilir kılan ve kolaylaştıran herkes için sona sakladığım teşekkürlerimi sunmak istiyorum.

Öncelikle lisans eğitimimin ilk günü ilk dersimde karşılaştığım, mezun olduktan sonra yüksek lisans eğitimime başlamam için sonsuz desteğini aldığım ve birlikte bir çalışma ortaya çıkarabilmiş olmaktan gurur duyduğum danışman hocam Prof. Dr. Kemal ÖZTEMEL'e süreç boyunca gösterdiği anlayış, sabır ve desteği için teşekkürü borç bilirim. Çıktığımız yol ve vardığımız nokta aynı olmasa da bu yolda bana eşlik etmeyi sürdürdüğünüz için size minnettarım. Bu noktada lisans ve yüksek lisans eğitimimde ayrı ayrı emekleri olan bütün Gazi Üniversitesi PDR hocalarıma da şükranlarımı sunarım.

Tez savunma jüri üyelerimde yer alarak vaktini ayıran ve sundukları değerli katkılarla tezimi kıymetlendiren sayın hocalarım Prof. Dr. Mehmet GÜVEN ve Prof. Dr. Sevdâ ASLAN MUCUR'a teşekkürlerimi sunuyorum.

Tez sürecimin en sıkışık, en zorlu ve en kritik döneminde uygulama sürecimi hızlandıran, yardımını ve desteğini esirgemeyen Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkan Yardımcısı Sayın Zeki BAL'a saygılarımı ve teşekkürlerimi sunarım.

Bu süreç boyunca motivasyonumu her kaybettiğimde beni yapabileceğime inandıran, bazen birkaç dakika bazen de saatleri bulan konuşmalarıyla bıkmadan beni yüreklendiren,

bilgilerini benimle paylaşarak ufkumu açan değerli hocam Doç. Dr. Derya AZİK ÖZKAN’a ve iş yerimi evim gibi hissettiren Polis Akademisi Trafik Enstitüsü Müdürü Prof. Dr. Şenol YAPRAK başta olmak üzere akademideki tüm hocalarıma teşekkür ederim.

Yüksek lisans sürecimin en güzel kazanımları asla kaybetmek istemeyeceğim biricik dostlarımı bulabilmek oldu. Bu süreç yollarımızı kesiştirdi, bizi bir araya getirdi, iyi ki öyle oldu. Tez dönemimizin başlangıcından sonuna kadar her duyguyu birlikte deneyimleyerek, bitmek bilmeyen motivasyon konuşmaları yaparak, asla bıkmadan her zaman, her koşulda ve neredeyse her gün birbirimize vakit ayırarak bu süreci fazlasıyla kolaylaştırdıkları için Bahar TUKANOVA, Didem FANUSCU ve Seda USTA’ya teşekkür etmek istiyorum. Uzun uzun anlatmak isterdim ama özetle sız siz olmazdınız. “İyiyiz be iyiyiz...”

Bir diğer teşekkürüm tabi ki hayatımın her alanında olduğu gibi eğitim hayatımda da emeklerini esirgemeyen, daima yanımda oldukları için şükrettiğim canım annem ve babama... Onlara ayrıca en yakın arkadaşımı yan odamda bulabilmemi sağladıkları için teşekkür ederim. En büyük desteğim, sırdaşım, çoğunlukla küçük kardeşten daha çok ablam olmak zorunda kalan canım kız kardeşim İlayda’ya hep yanımda olduğu için çok teşekkür ederim.

Akademi hayalimi söylediğim ilk günden bu tarafa heyecanıma, kaygılarıma, inancıma ve umutsuzluğuma, hissettiğim her duyguya ve yaşadığım her ana şahitlik eden yol arkadaşım Hüseyin’e bana benden daha çok inandığı için teşekkür ederim. Önümüzde belki de bundan daha uzun, daha yorucu bir yol olacak. Şimdiden kendini hazırlamanı tavsiye ederim...

Tezimin uygulama ve yazma sürecinde destek veren, belki de küçük bir dokunuşla kocaman bir etki yaratmış olan ve burada belirtmediğim ama asla verdikleri desteği unutmayacağım herkese çok teşekkür ederim.

Son teşekkürü de kendime saklamak istedim. Bir video oyununa benzettiğim bu süreçte karşı karşıya kaldığım her engel sonrası bir canım daha var diyerek kaldığım yerden devam ettim. Nitekim sonunda çok emek verdiğim bu sürecin sonuna geldim. Bir sonmuş gibi düşünsem

de henüz kendi yolumun çok başındayım, bu yüzden bu son benim için yeni başlangıçlara bir adım...



**TRAFİK POLİSLERİNİN İKİNCİL TRAVMATİK STRES
BELİRTİLERİ İLE POZİTİF NEGATİF DUYGU DURUM,
PSİKOLOJİK DAYANIKLILIK VE SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARI
ARASINDAKİ İLİŞKİLER
(Yüksek Lisans Tezi)**

Aleyna Güner
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Ağustos 2024

ÖZ

Bu araştırmada trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri, pozitif ve negatif duygu durum ve psikolojik dayanıklılıkları ile sürücü davranışları arasındaki ilişkiler incelenmiştir. Araştırmada ilişkisel tarama modeli kullanılmıştır. Araştırmanın çalışma grubunu kolay ulaşılabilir örnekleme yöntemi ile belirlenen 390 trafik polisi oluşturmaktadır. Araştırmanın verileri kişisel bilgi formu, Sürücü Davranışları Ölçeği, Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği, Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeği ve Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeği ile elde edilmiştir. Veri analizinde bağımsız örneklemler için t testi, tek yönlü varyans analizi (ANOVA), Pearson korelasyon analizi ve çoklu doğrusal regresyon analizi uygulanmıştır. Yapılan t testi ve tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçlarına göre; trafik polislerinin Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller alt boyutunda kadınlar lehine anlamlı bir farklılaşma bulunmuştur. Mesleki deneyime göre, Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller ve agresif ihlaller

alt boyutlarında anlamlı farklılık bulunmuştur. Öğrenim durumlarına göre ise Sürücü Davranışları Ölçeği'nin hiçbir alt boyutunda farklılık olmadığı tespit edilmiştir. Pearson korelasyon analizi sonuçlarına göre; trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri ile Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller, hatalar, sıradan ihlaller ve agresif ihlaller alt ölçek puanları arasında pozitif yönlü anlamlı ilişkiler bulunmuştur. Pozitif duygu durum puanları ile Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller, agresif ihlaller ve sıradan ihlaller alt ölçek puanları arasında negatif yönlü; pozitif sürücü davranışları ile pozitif yönlü anlamlı ilişki bulunmuştur. Negatif duygu durum puanları ile Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller, hatalar, agresif ihlaller ve sıradan ihlaller alt ölçek puanları arasında pozitif yönlü; pozitif sürücü davranışları ile negatif yönlü anlamlı ilişkiler bulgulanmıştır. Psikolojik dayanıklılık puanları ile sürücü davranışları ölçeği ihmaller, hatalar, agresif ihlaller ve sıradan ihlaller alt ölçek puanları arasında negatif yönlü; pozitif sürücü davranışları arasında ise pozitif yönlü anlamlı ilişki tespit edilmiştir. Yapılan çoklu doğrusal regresyon analizi sonuçları doğrultusunda; ikincil travmatik stres belirtileri, pozitif negatif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık değişkenleri sürücü davranışları hatalar alt boyutunu anlamlı olarak yordamamıştır. İkincil travmatik stres belirtileri, sürücü davranışları ölçeği ihmaller ve agresif ihlaller alt boyutlarını anlamlı bir şekilde yordamıştır. Negatif duygu durum değişkeni sürücü davranışları ölçeği sıradan ihlaller, ihmaller, agresif ihlaller alt boyutlarının anlamlı bir yordayıcısıdır. Psikolojik dayanıklılık puanları ise sürücü davranışları ölçeği ihmaller ve pozitif sürücü davranışları alt boyutlarını anlamlı bir şekilde yordamıştır. Araştırmanın bulguları ilgili alanyazın çerçevesinde tartışılmış ve öneriler sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler : sürücü davranışları, ikincil travmatik stres, pozitif ve negatif duygu durum, psikolojik dayanıklılık, trafik polisleri

Sayfa Adedi : xviii+153

Danışman : Prof. Dr. Kemal ÖZTEMEL

**RELATIONSHIPS BETWEEN TRAFFIC POLICE OFFICERS'
SECONDARY TRAUMATIC STRESS SYMPTOMS AND POSITIVE
NEGATIVE AFFECT, PSYCHOLOGICAL RESILIENCE AND
DRIVER BEHAVIORS**

(M.S. Thesis)

Aleyna Güner

GAZI UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL OF EDUCATIONAL SCIENCES

August 2024

ABSTRACT

In this study, the relationships between traffic police officers' secondary traumatic stress symptoms, positive and negative affect, psychological resilience and driver behaviours were examined. A correlational survey model was used in the research. The study group consists of 390 traffic police officers determined by a convenient sampling method. Data for the study were collected using a personal information form, the Driver Behavior Questionnaire, the Post-Traumatic Stress Symptoms Scale, the Positive and Negative Affect Schedule, and the Resilience Scale for Adults. Independent samples t-test, one-way analysis of variance (ANOVA), Pearson correlation analysis, and multiple linear regression analysis were applied in data analysis. According to the results of the t-test and one-way ANOVA, a significant difference was found in favor of women in the lapses sub-dimension of the Driver Behavior Questionnaire. Significant differences were found in the lapses and aggressive violations sub-dimensions of the Driver Behavior Questionnaire according to professional

experience. No differences were found in any sub-dimension of the Driver Behavior Questionnaire according to educational status. According to the results of Pearson correlation analysis, positive significant relationships were found between the levels of secondary traumatic stress symptoms of traffic police officers and the subscale scores of the Driver Behavior Questionnaire's lapses, errors, ordinary violations and aggressive violations. Negative significant relationships were found between positive affect scores and the subscale scores of the Driver Behavior Questionnaire's lapses, aggressive violations, and ordinary violations; positive significant relationships were found between positive driver behaviors and positive affect scores. Positive significant relationships were found between negative affect scores and the subscale scores of the Driver Behavior Questionnaire's lapses, errors, aggressive violations, and ordinary violations; negative significant relationships were found between positive driver behaviors and negative affect scores. Negative significant relationships were found between psychological resilience scores and the subscale scores of the Driver Behavior Questionnaire's lapses, errors, aggressive violations, and ordinary violations; positive significant relationships were found between psychological resilience scores and positive driver behaviors. According to the results of multiple linear regression analysis; secondary traumatic stress symptoms, positive negative affect and psychological resilience variables did not significantly predict the errors sub-dimension of driver behaviours. Secondary traumatic stress symptoms significantly predicted the lapses and aggressive violations sub-dimensions of the driver behaviour scale. Negative affect was a significant predictor of driver behaviour scale ordinary violations, lapses and aggressive violations sub-dimensions. Psychological resilience scores significantly predicted the lapses and positive driver behaviour sub-dimensions of the driver behaviour scale. The findings of the study were discussed within the framework of the related literature and recommendations were presented.

Key Words : driver behaviors, secondary traumatic stress, positive and negative affect, psychological resilience, traffic police officers

Page Number : xviii+153

Supervisor : Prof. Dr. Kemal ÖZTEMEL

İÇİNDEKİLER

TELİF HAKKI VE TEZ FOTOKOPİ İZİN FORMU	i
ETİK İLKELERE UYGUNLUK BEYANI	ii
JÜRİ ONAY SAYFASI.....	iii
TEŞEKKÜR.....	iv
ÖZ	vii
ABSTRACT	ix
İÇİNDEKİLER.....	xi
TABLolar LİSTESİ.....	xvi
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xviii
BÖLÜM I	1
GİRİŞ.....	1
1.1. Problem Durumu	1
1.2. Araştırmanın Amacı	8
1.3. Araştırmanın Önemi	9
1.4. Sayıtlar	13
1.5. Sınırlılıklar.....	13
1.6. Tanımlar	13
BÖLÜM II.....	15
KURAMSAL ÇERÇEVE VE İLGİLİ ARAŞTIRMALAR.....	15
2.1. Sürücü Davranışları.....	15
2.2. Travma	20

2.2.1. Travma Sonrası Stres Bozukluğu	21
2.3. İkincil Travmatik Stres	23
2.3.1. İkincil Travmatik Stres Belirtileri	27
2.3.1.1. Kaçınma	27
2.3.1.2. Yeniden Yaşama	28
2.3.1.3. Uyarılma.....	28
2.3.2. İkincil Travmatik Stresi Açıklayan Yaklaşımlar	28
2.3.3. İkincil Travmatik Stres ile İlişkili Kavramlar	29
2.3.3.1. Dolaylı Travmatizasyon	30
2.3.3.2. Şefkat Yorgunluğu.....	31
2.3.3.3. Tükenmişlik	32
2.3.3.4. Travmatik Karşı Aktarım.....	33
2.3.4. İkincil Travmatik Stres Risk Faktörleri	33
2.3.5. İkincil Travmatik Stres Koruyucu Faktörler	34
2.4. Pozitif ve Negatif Duygu Durum.....	36
2.5. Psikolojik Dayanıklılık	42
2.5.1. Psikolojik Dayanıklılık Bileşenleri.....	48
2.5.1.1. Kendini Adama	48
2.5.1.2. Kontrol	48
2.5.1.3. Meydan Okuma.....	49
2.5.2. Psikolojik Dayanıklılığı Etkileyen Faktörler	49
2.5.2.1. Psikolojik Dayanıklılık Risk Faktörleri	49
2.5.2.2. Psikolojik Dayanıklılık Koruyucu Faktörler	51
2.5.2.3. Olumlu Sonuçlar	52
2.6. İlgili Araştırmalar	53
BÖLÜM III	59

YÖNTEM.....	59
3.1. Araştırma Modeli.....	59
3.2. Çalışma Grubu	60
3.3. Veri Toplama Araçları	61
3.3.1. Kişisel Bilgi Formu.....	61
3.3.2. Sürücü Davranışları Ölçeği	62
3.3.3. Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği	63
3.3.4. Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeği	63
3.3.5. Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeği.....	64
3.4. Verilerin Toplanması.....	65
3.5. Verilerin Analizi	66
BÖLÜM IV	68
BULGULAR	68
4.1. Araştırmada Kullanılan Veri Toplama Araçlarına İlişkin Betimsel İstatistikler	68
4.2. “Trafik polislerinin sürücü davranışları cinsiyet, mesleki deneyim, medeni durum ve öğrenim durumu değişkenlerine göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?” Alt Problemine İlişkin Bulgular	70
4.3. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları, psikolojik dayanıklılık düzeyleri ve sürücü davranışları arasında anlamlı bir ilişki var mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulgular.....	76
4.3. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının hatalar alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulgular.....	79
4.4. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının ihmaller alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulgular.....	80

4.5. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının sıradan ihlaller alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulgular	82
4.6. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının agresif ihlaller alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulgular	83
4.7. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının pozitif sürücü davranışları alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulgular.....	84
BÖLÜM V	86
TARTIŞMA VE YORUM	86
5.1. “Trafik polislerinin sürücü davranışları alt ölçeklerden aldıkları puan ortalamaları cinsiyet, mesleki deneyim, medeni durum ve öğrenim durumu değişkenlerine göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?” Alt Problemine İlişkin Bulguların Tartışılması ve Yorumu	86
5.2. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları, psikolojik dayanıklılık düzeyleri ve sürücü davranışları arasında anlamlı bir ilişki var mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulguların Tartışılması ve Yorumu	91
5.3. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının hatalar alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulguların Tartışılması ve Yorumu	98
5.4. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının ihmaller alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulguların Tartışılması ve Yorumu	99
5.5. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının agresif ihlaller alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulguların Tartışılması ve Yorumu.....	101

5.6. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının sıradan ihlaller alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulguların Tartışılması ve Yorumu.....	103
5.7. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının pozitif sürücü davranışları alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulguların Tartışılması ve Yorumu	104
6. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	106
6.1. Sonuçlar	106
6.2. Öneriler	109
6.2.1. Uygulayıcılara Yönelik Öneriler	109
6.2.2. Araştırmacılara Yönelik Öneriler	110
KAYNAKLAR.....	111
EKLER.....	144
EK 1. Kişisel Bilgi Formu.....	145
EK 2. Sürücü Davranışları Ölçeği Örnek Maddeler	146
EK 3. Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği Örnek Maddeler	147
EK 4. Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeği Örnek Maddeler	148
Ek 5. Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeği Örnek Maddeler.....	149
EK 6. Bilgilendirilmiş Onam Formu	150
EK 7. Etik İzin Formu	151
EK 8. Polis Akademisi Etik İzin Formu	152

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1. <i>Psikolojik dayanıklılık risk faktörleri</i>	50
Tablo 2. <i>Trafik Polislerinin Demografik Özellikleri</i>	60
Tablo 3. <i>Sürücü Davranışları Ölçeği Alt Ölçekleri, Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği, Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeği, Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeğinden Elde Edilen Puanlara İlişkin Betimsel İstatistikler</i>	69
Tablo 4. <i>Trafik Polislerinin Cinsiyetlerine Göre Sürücü Davranışları Ölçeği Alt Boyutları Puanlarının Ortalama, Standart Sapma Değerleri ve t Testi Sonuçları</i>	70
Tablo 5. <i>Trafik Polislerinin Öğrenim Durumlarına Göre Sürücü Davranışları Ölçeği Alt Boyutları Puanlarının Ortalama, Standart Sapma Değerleri ve t Testi Sonuçları</i>	71
Tablo 6. <i>Trafik Polislerinin Sürücü Davranışları Ölçeği İhmaller, Hatalar, Agresif İhlaller, Sıradan İhlaller ve Pozitif Sürücü Davranışları Alt Ölçek Puanlarının Mesleki Deneyime Göre Ortalama ve Standart Sapma Değerleri</i>	72
Tablo 7. <i>Trafik Polislerinin Sürücü Davranışları Ölçeği İhmaller, Hatalar, Agresif İhlaller, Sıradan İhlaller ve Pozitif Sürücü Davranışları Alt Ölçek Puanlarının Mesleki Deneyime Göre ANOVA Analiz Sonuçları</i>	74
Tablo 8. <i>Trafik Polislerinin Medeni Durumlarına Göre Sürücü Davranışları Ölçeği Alt Boyutları Puanlarının Ortalama, Standart Sapma Değerleri ve t Testi Sonuçları</i>	75

Tablo 9. Sürücü Davranışları, İkincil Travmatik Stres Belirtileri, Pozitif ve Negatif Duygu Durum ve Psikolojik Dayanıklılık Değişkenlerine İlişkin Korelasyon Analizi Sonuçları ...	77
Tablo 10. İkincil Travmatik Stres Belirtileri, Pozitif ve Negatif Duygu Durum ve Psikolojik Dayanıklılık Puanlarının Sürücü Davranışları Ölçeği Hatalar Alt Boyutu Puanını Yordamasına İlişkin Çoklu Regresyon Analizi Sonuçları	80
Tablo 11. İkincil Travmatik Stres Belirtileri, Pozitif ve Negatif Duygu Durum ve Psikolojik Dayanıklılık Puanlarının Sürücü Davranışları Ölçeği İhmaller Alt Boyutu Puanını Yordamasına İlişkin Çoklu Regresyon Analizi Sonuçları	81
Tablo 12. İkincil Travmatik Stres Belirtileri, Pozitif ve Negatif Duygu Durum ve Psikolojik Dayanıklılık Puanlarının Sürücü Davranışları Ölçeği Sıradan İhlaller Alt Boyutu Puanını Yordamasına İlişkin Çoklu Regresyon Analizi Sonuçları	82
Tablo 13. İkincil Travmatik Stres Belirtileri, Pozitif ve Negatif Duygu Durum ve Psikolojik Dayanıklılık Puanlarının Sürücü Davranışları Ölçeği Agresif İhlaller Alt Boyutu Puanını Yordamasına İlişkin Çoklu Regresyon Analizi Sonuçları	83
Tablo 14. İkincil Travmatik Stres Belirtileri, Pozitif ve Negatif Duygu Durum ve Psikolojik Dayanıklılık Puanlarının Sürücü Davranışları Ölçeği Pozitif Sürücü Davranışları Alt Boyutu Puanını Yordamasına İlişkin Çoklu Regresyon Analizi Sonuçları	85

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Duygu durumların iki faktörlü yapısı.....	39
--	----

BÖLÜM I

GİRİŞ

Bu bölümde problem durumu, araştırmanın amacı, araştırmanın önemi, sayıltılar, sınırlılıklar ve tanımlara yer verilmiştir.

1.1. Problem Durumu

Trafik kazaları, ortaya çıkardığı maddi ve manevi kayıplar dikkate alındığında hem bireysel hem de toplumsal anlamda ciddi sonuçlara neden olan bir problemdir. Trafikte meydana gelen kazaların sebepleri farklı etkenlere dayandırılmaktadır. Temelde trafik kazalarının meydana gelmesinde insan faktörleri, çevresel faktörler ve mekanik faktörler birlikte ele alınmaktadır. Tüm bu faktörler içerisinde trafik kazalarında büyük oranda insan faktörünün etkili olduğu belirtilmiştir (Gökdağ & Atalay, 2015). Nitekim ülkemizde meydana gelen ve ölümle sonuçlanan trafik kazalarına sebep olan unsurlar içerisinde neredeyse tamamının sürücü, yaya ve yolcu kusurlarından kaynaklandığı; yalnızca %2,5'inin taşıt ve yol kaynaklı olduğu bulgulanmıştır (Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK], 2022). Alanyazında sürücü ile ilgili faktörler sürücü becerileri ve sürücülük tarzları/ sürücü davranışları şeklinde iki alt boyutta incelenmektedir. Bu boyutlardan sürücü becerileri sürücülerin ne yapabileceği ile ilişkilendirilirken; sürücü davranışları ise sürücülerin genelde ne yaptığı ile

ilişkilendirilmektedir. Sürücü becerileri, sürücülerin pratik yaparak geliştirebileceği araç kullanma becerileri ile psikomotor becerilerini ifade eder (Elander, West & French, 1993; Evans, 1996). Sürücü davranışları ise; sürücülerin yaşam tarzı, kişilik özellikleri, tutum ve inançları ile ilişkilendirilen bireye özgü araç kullanma alışkanlıkları olarak açıklanmaktadır (Tekeş, 2020).

Sürücü davranışları; hatalar, sıradan ihlaller, agresif ihlaller ve ihmaller olmak üzere dört yapı ile açıklanmıştır. Bu kavramlar kasıtlı olarak eyleme dökülme ve eylemin sonucu açısından birbirinden ayrılmaktadır. Hatalar, bireylerin bilişsel süreçlerindeki eksiklikten kaynaklanan davranışlar olarak ifade edilebilir. Sıradan ihlaller, sürücülük bağlamında, bireylerin bilgi anlamında eksiklik olmamasına karşın bilinçli bir şekilde var olan kurallardan sapma durumu ve bu doğrultudaki davranışları şeklinde tanımlanmaktadır. Sürücülerin trafik akışında diğer sürücülere yönelik saldırganlık ve rekabet duyguları etrafında şekillenen ihlal davranışları agresif ihlaller kavramına karşılık gelmektedir. Bir diğer kavram olan ihmaller ise sürücünün trafik akışında gerçekleştireceği eylemin gerçekleştirmek istediği hedefe ulaşamaması olarak açıklanmaktadır (Lawton, Parker, Manstead & Stradling, 1997; Reason, Manstead, Stradling, Baxter & Campbell, 1990).

Trafikte güvenli bir ortam yaratılması hedefi doğrultusunda ilgili teorik ve uygulamalı çalışmalarda trafik kazalarına zemin hazırlayan ve olumsuz ya da sapkın olarak nitelendirilen davranışların öncelikli olarak ele alındığı söylenilebilir.

Olumsuz sürücü davranışlarına ek olarak Özkan ve Lajunen (2005), sürücülerin trafikte sergiledikleri hata ya da ihlal içermeyen davranışları olumlu sürücü davranışları kavramı ile açıklamaktadır. Yılmaz Demirok (2023), olumlu sürücü davranışlarını süreklilik içeren ve hızlı bir akışa sahip olan trafik ortamında sürücülerin olası kaza durumlarını öngörerek buna uygun davranışlar sergilemesi şeklinde ifade etmektedir. Bu bağlamda olumlu sürücü davranışları; sürücülerin trafik kurallarını dikkate alan, bilinçli ve hedefe uygun sonuçlar doğuran davranışlar olarak özetlenebilir.

İlgili alanyazın incelendiğinde sürücü davranışlarının; kişilik özellikleri (Bıçaksız, 2019; Lucidi, Mallia, Lazuras & Violani, 2014; Niranjana, Gabaldon, Hawkins, Gupta & McBride, 2022; Qu, Luo, Wang & Ge, 2022), cinsiyet (Lonczak, Neighbors & Donovan, 2007; Olteidal & Rundmo, 2006; Wickens, Toplak & Wiesensthal, 2008), yaş (Rhodes & Pivik, 2011; Koppel vd., 2018), bazı psikolojik rahatsızlıklar (Miller, Bernstein & Calamia, 2022; Reimer vd., 2015) gibi çeşitli değişkenler ile ilişkisinin incelendiği araştırmalar yer aldığı görülmektedir. Ayrıca travmatik yaşantıların sürücü davranışları üzerindeki etkisinin incelendiği çalışmalar da ilgili alanyazında mevcuttur (Kuhn, Drescher, Ruzek & Rosen, 2010; Mairean, 2020; Öz, 2016).

Travma, geçmişten günümüze hem bireysel hem de toplumsal alanlarda çalışılan bir konu olarak göze çarpmaktadır. Kavramsal olarak en genel anlamı ile travma, bireylerin hem ruhsal hem de fiziksel sağlıklarını etkileyen sarsıcı olaylar olarak ifade edilmektedir (Kokurcan & Özsan, 2012). Bu olaylar doğal afet, savaş, toplumsal şiddet gibi toplumun genelini etkileyen olaylar olabileceği gibi yaşamı tehdit eden ciddi hastalık, bir yakının ölümü, cinsel taciz, trafik kazası, iş kazası gibi kişiyi etkileyen olaylar olarak ele alınmaktadır.

Bireyler travmatik bir olayı, kendileri direkt olarak deneyimleyebilecekleri gibi travmatik yaşantılara maruz kalan bireyler aracılığıyla da deneyimleyebilmektedir. Travma mağduru kişilerin yaşadıkları travmatik deneyime bu kişiler aracılığı ile maruz kalan bireylerin gösterdikleri stres tepkileri, ikincil travmatik stres olarak açıklanmaktadır (Figley & Kleber, 1995). İkincil travmatik stres belirtilerinin travma sonrası stres bozukluğu belirtilerine benzer olduğu ve kişinin hem özel yaşamı hem de mesleki yaşamında etkilerinin olduğu ifade edilmektedir (Donnelly, 2012). İkincil travmatik stres belirtileri, travma sonrası stres bozukluğu belirtilerine paralel şekilde; travmatik olayı hatırlatan uyaranlardan kaçınma, aşırı uyarılma, rahatsızlık veren duygular deneyimleme ve işlevsellikte bozulma gibi belirtileri içermektedir (Bride, 2012).

Doğrudan travma mağduru olmayan ancak mesleği gereği travmatik yaşantılara maruz kalan profesyonellerin travma sonrası stres tepkileri geliştirmeleri olası olarak görülmektedir (Papazoglou, Koskelainen, & Stuewe, 2019). Travmatik bir olayın ardından travma mağdurlarına yardım veren ruh sağlığı uzmanları, sağlık personelleri, arama kurtarma çalışanları, avukatlar ve polisler ikincil travmatik stres belirtilerinin görülebileceği meslek grupları olarak ele alınmaktadır (Gökçe & Yılmaz, 2017). Bu meslek grupları içerisinde yer alan polisler; meslek hayatları süresince silah kullanarak ateş etme, rehin alma gibi aktif rol aldığı ve afet kurtarma çalışmaları, ağır yaralanmalar ve ölümlere tanıklık etme gibi sonuçlarla karşı karşıya kaldığı bazı travmatik olaylarla karşılaşmaktadır (Carlier, Lamberts, & Gersons, 1997). Bu doğrultuda polislerin doğrudan olduğu kadar dolaylı olarak da travmatik yaşantılara maruz kaldığı dikkat çekmektedir. Nitekim polislerle yürütülen bir çalışmada, polisler görevleri esnasında travmatik olarak algıladıkları olaylar içerisinde büyük oranda trafik kazalarını bildirmişlerdir. Can kaybı ve ağır yaralanma ile sonuçlanan trafik kazalarında ölen ya da yaralanan bireylere dair görüntüleri sıklıkla anımsadıklarını belirtmişlerdir (Karlsson & Christianson, 2003).

Dünya Sağlık Örgütü'nün yayımladığı raporlarda yer alan veriler göz önüne alındığında karayolu trafik kazaları; her yıl yaklaşık 1.3 milyon insanın ölümü, 20 ile 50 milyon oranında insanın ise yaralanma ve sakatlanması ile sonuçlanmaktadır (Dünya Sağlık Örgütü [DSÖ], 2022). Ülkemizde ise 2023 yılında 235 bin 71 adet ölüm ve yaralanma ile sonuçlanan trafik kazası meydana gelmiştir (TÜİK, 2023). Böylesine ciddi oranlarda can kaybı ya da yaralanma ile sonuçlanabilen trafik kazaları; duygusal, sosyal, ekonomik ve psikolojik anlamda bireylerin hayatını kısa ve uzun vadede etkileyen travmatik bir olaydır (Üzümcüoğlu vd., 2016). Bireyler için meydana gelen bir trafik kazasına karışmak kadar trafik kazasına şahit olmak ya da kaza mağdurlarına bakım veren ve müdahale eden grupta yer almak da travmatik bir deneyim olarak ele alınabilir.

Travmatik deneyimi dolaylı olarak deneyimlemek, bireyler için yoğun stres oluşumuna zemin hazırlayabilmektedir. Ancak travmatik bir yaşantı ardından travma mağduru ile iletişim kuran ya da travmatik deneyime eşlik eden her bireyde ikincil travmatik stres belirtilerinin ortaya çıkmayabileceği belirtilmektedir (Lerias & Byrne, 2003). Bu bağlamda ikincil travmatik stres belirtilerinin görülebileceği profesyonellerde; travma mağduruyla kurulan empatik ilişkinin niteliği, stresle baş etme stratejileri, mesleki deneyim, travmatik ve psikiyatrik öykü bulunması, eğitim ve süpervizyon, iş yükü, sosyal destek ve psikolojik dayanıklılık gibi değişkenlerin ikincil travmatik stres deneyimi üzerinde etkili olabileceği ifade edilmektedir (Özkul & Çalık Var, 2018). Travmatik yaşantıların doğuracağı stres belirtilerine karşı koruyucu bir faktör olarak psikolojik dayanıklılık kavramını ele almanın önem teşkil ettiği düşünülmektedir.

Psikolojik dayanıklılık; bireylerin travmatik yaşam deneyimleri ile stres yaratan ve beklenmedik bir şekilde gelişen yaşamsal zorluklar gibi olumsuz olaylara yönelik uyum sağlayabilme yeteneği olarak tanımlanmaktadır (Newman, 2005). Masten (2001) psikolojik dayanıklılık kavramını, kişinin gelişimsel sürecine yönelik ciddi tehdit içeren olaylarla karşılaşmasına karşın olumlu olarak nitelendirilebilecek tepkiler vermesi şeklinde karakterize etmiştir. Bu tanımlamanın temelinde ise kişinin gelişimini tehdit edecek bir olay yaşaması ve bu olay sonucunda olumlu olarak değerlendirilebilen bir sonuç elde etmesi şeklinde iki ölçütten bahsetmektedir.

Kobasa (1979), psikolojik dayanıklılığı yüksek olan kişilerde genellenebilecek üç özellik olduğunu ifade etmiştir. Bu üç özellik aynı zamanda psikolojik dayanıklılık kavramının üç temel bileşeni olarak da kabul edilmektedir. Bunlar; kontrol, bağlılık ve meydan okuma şeklinde kavramsallaştırılmaktadır. Psikolojik dayanıklılığı yüksek olan bireyler, yaşamlarında karşılaştıkları deneyimler üzerinde etkileri olabileceklerine yönelik bir inanç beslerler ve bu inanç doğrultusunda karşılaştıkları stres yaratan durumlar karşısında duygu ve davranışlarının sorumluluklarını üstlenirler. Bağlılık, psikolojik dayanıklılığı yüksek olan

bireylerin hayatlarındaki faaliyetlere katılımı, yaşadıkları deneyimleri kendilerine daha ilgi çekici ve önemli gelecek şekilde değiştirme ve bağlanma hissini ifade etmektedir. Psikolojik olarak dayanıklı kişiler yaşamda karşılaştıkları stres yaratan, zorlu olaylara meydan okurlar ve bu olumsuz olarak nitelendirilen olayları birer gelişim ve öğrenme fırsatı olarak değerlendirirler (Kobasa, 1979; Maddi & Khoshiba, 1994; Terzi, 2005). Aynı olumsuz yaşam deneyimlerini yaşamış olmalarına rağmen bazı bireylerin diğer bireylere kıyasla öznel iyi oluşlarının daha yüksek olduğu ve daha az stres belirtileri gösterdiklerini psikolojik dayanıklılık kavramı ile açıklamak mümkündür (Rutter, 2013).

Alanyazında psikolojik dayanıklılık ile ilgili yapılan çalışmalar incelendiğinde; iyimserlik (Ergün-Başak, 2012; Parmaksız, 2020), bazı kişilik özellikleri (Ak, 2019; Gökalp & Yöndem, 2021; Polatçı & Tınaz, 2021; Topçu, 2017; Özer, 2013), sosyal destek (Gün, 2021; Özden, 2015; Varıcıer, 2019), duygusal zeka (Ergün, 2016; Pakiş & Deniz, 2020; Özer & Deniz, 2014), yaşam doyumu (Alibekiroğlu, Akbaş, Bulut-Ateş & Kırdök, 2018; Yakıcı, 2017), benlik saygısı (Arslan, 2015) gibi değişkenlerin psikolojik dayanıklılığı yordadığı görülmektedir. Psikolojik dayanıklılığı açıklayan değişkenlerden bir tanesi de pozitif duygulardır. Pozitif duyguları daha fazla deneyimleyen bireylerde stresli durumlara yönelik uyum sağlama kapasitesi olarak tanımlanan psikolojik dayanıklılığın daha yüksek olduğu ifade edilmektedir (Fredrickson, 2001; Zautra, Johnson & Davis, 2005).

Bireylerin diğer bireylere, nesnelere ve durumlara yönelik çeşitli yaşantılar sonucu edindiği hisler duygu olarak tanımlanmaktadır. Duygular bireylerin davranışlarını şekillendirmekle birlikte bireylerin ilişkilerinde ve çevreye adapte olma süreçlerinde etkili olmaktadır. Duygular, bireylerde haz ya da rahatsızlık verici hisler uyandırmaktadır (Doğan & Özdevecioğlu, 2009).

Watson, Clark ve Tellegen (1988), duygulara ilişkin pozitif duygu (positive affect) ve negatif duygu (negative affect) olmak üzere iki boyut ortaya koymuşlardır. Pozitif duygu bireylerin yaşamlarından aldıkları doyum ile ilişkilendirilmekte ve bireylerin daha enerjik, yaşam

içerisindeki etkinliklere aktif katılımlı ve heyecanlı olmaları şeklinde karakterize edilmektedir. Negatif duygu ise bireylerin deneyimledikleri suçluluk, utanç, korku ve mutsuzluk gibi rahatsızlık verici hisler ile ilişkilendirilmektedir. (McIntyre, Watson, Clark & Cross, 1991). Günlük hayatta deneyimlenen stres, kaygı gibi olumsuz duygular ya da travmatik olarak nitelendirilen yaşam olaylarının, bireylerin yaşamlarının çeşitli alanlarındaki davranış ve tutumlarını etkileyebileceği gibi trafik içerisindeki davranışları üzerinde de etkili olabileceği belirtilmektedir (Öz, 2016).

Yukarıdaki açıklamalardan yola çıkılarak trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri, pozitif-negatif duygu durumları ve psikolojik dayanıklılık düzeyleri ile sürücü davranışları arasında ilişkiler olabileceği düşünülmektedir. İlgili alanyazın incelendiğinde ikincil travmatik stresin ortaya çıkabileceği meslek gruplarından olan polisler ile yürütülen araştırmaların sınırlı olduğu görülmüştür. Trafik kazalarının travmatik bir deneyim olduğu göz önüne alındığında; trafik polislerinin, trafik kazalarına ilk müdahale eden grupta yer alması sebebiyle travmatik yaşantılara dolaylı olarak maruz kaldığı düşünülmektedir. Trafik polislerinin şahit oldukları trafik kazaları aracılığıyla deneyimledikleri ikincil travmatik stres belirtilerinin sürücü davranışları üzerinde etkili olabileceği düşünülmektedir. Psikolojik dayanıklılık ise travmatik deneyimler bağlamında koruyucu bir faktör olarak ele alınmakta ve travma bakımından riskli gruplar ile çalışılmaktadır. Bununla birlikte bireylerin duygusal süreçlerinin davranışlarının şekillenmesinde rol oynadığı bilinmektedir. Sürücülerin trafikte sergilediği davranışların duygu durumlarından etkilenebileceği düşünülmektedir.

Trafik güvenliği adına sürücü davranışlarının odak noktası olmasının önem teşkil ettiği bilinmektedir. Bu doğrultuda trafik kazası ile ilişkilendirilen davranışlarda değişikliğe gidilmesi çözüm yollarından bir tanesidir. Bireylerde davranış değişikliğinin meydana getirilmesinde eğitimin kritik rolü göz ardı edilemez. Trafik güvenliği bağlamında eğitimin başlıca hedefi bilgi ve becerilerin başta sürücü olmak üzere tüm yol kullanıcılarına aktarılması olarak ifade edilmektedir (Sümer, 2002). Sürücü davranışlarının neden-sonuç

ilişkinine dayandırılarak incelenmesi ve elde edilen verilerin eğitim sürecine dahil edilmesinin trafik güvenliğine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Bu kapsamda bu araştırmada trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri, pozitif ve negatif duygu durum ve psikolojik dayanıklılıkları ile sürücü davranışları arasındaki ilişkiler incelenecektir. Ayrıca sürücü davranışları ile ilişkili olabileceği düşünülen cinsiyet, mesleki deneyim, medeni durum ve öğrenim durumu demografik değişkenleri de araştırmaya dahil edilmiştir.

1.2. Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın temel amacı trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri, pozitif ve negatif duygu durum ile psikolojik dayanıklılıklarının sürücü davranışlarını yordayıp yordamadığını incelemektir. Bununla birlikte trafik polislerinin sürücü davranışlarının demografik değişkenler açısından incelenmesi de amaçlanmıştır. Bu amaçlar çerçevesinde aşağıdaki sorulara yanıt aranacaktır.

1. Trafik polislerinin sürücü davranışları cinsiyet, mesleki deneyim, medeni durum ve öğrenim durumu değişkenlerine göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?
2. Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları, psikolojik dayanıklılık düzeyleri ve sürücü davranışları arasında anlamlı bir ilişki var mıdır?
3. Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının hatalar alt boyutunu yordamakta mıdır?
4. Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının sıradan ihlaller alt boyutunu yordamakta mıdır?

5. Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının agresif ihlaller alt boyutunu yordamakta mıdır?
6. Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının ihmaller alt boyutunu yordamakta mıdır?
7. Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının pozitif sürücü davranışları alt boyutunu yordamakta mıdır?

1.3. Araştırmanın Önemi

Trafik güvenliği bağlamında araç ve çevre ile ilgili etmenlere kıyasla insan faktörünün önemi sıklıkla vurgulanmaktadır. Sürücülerin trafikte sergiledikleri davranışlar, bilişsel ve duygusal süreçleri ya da inanç ve değer sistemleri ile ilgili çeşitli değişkenlerden etkilenebilmektedir. Karayolu trafik kazalarını meydana getiren etmenler içerisinde bireylerin nasıl bir role sahip olduğunun belirlenmesinde sürücü davranışlarının psikolojik kaynaklarının anlaşılması önem taşımaktadır (Lawton, Parker, Manstead & Stradling, 1997).

Trafik kazalarının minimuma indirilmesi, sürücülerin ve yayaların kurallara riayet etmesi gibi trafik güvenliğini oluşturan denetimler ve uygulamalar kapsamında trafik polislerinin görev ve sorumlulukları büyük önem taşımaktadır (Rosenbloom, Pereg & Perlman, 2014). Bu bağlamda trafik polislerinin trafik içerisinde diğer vatandaşlara kıyasla daha yüksek sorumlulukla ve bilinçle hareket etmesi beklenmektedir. Ancak trafik polisleri mesleklerinden bağımsız bir birey olarak da trafik içerisinde sürücü rolünü üstlenebilmektedir. Trafik polislerinin trafik ile ilgili durumlara maruz kalma sıklığı göz önüne alındığında trafikteki davranışlarının, mesleki yaşamlarındaki deneyimler ile

şekillenebileceği düşünülmektedir. Bu doğrultuda hem meslek yaşamlarında hem de özel yaşamlarında aktif araç kullanan trafik polislerinin sürücü davranışlarının incelenmesinin önemli olduğu düşünülmektedir.

Travmatik bir olayın ardından bu olaya maruz kalan kişilere gerek fiziksel anlamda gerek psikolojik anlamda destek sağlayan profesyonellerin psikolojik olarak olumsuz etkilenebileceği ifade edilmektedir (Yılmaz, 2006). Alanyazın incelendiğinde ikincil travmatik stres ile ilgili araştırmaların genellikle psikiyatrist, psikolog, psikolojik danışman, sosyal çalışma uzmanı gibi ruh sağlığı çalışanları (Gündüz, 2020; Kaya, Kıran & Çakmak, 2020; Kurt, 2022; Zara & İçöz, 2015) ve sağlık çalışanları (Kelle Dikbaş & Okanlı, 2022; Haksal, 2007; Öztoprak, 2022; Öztürk, 2019; Turan, 2023; Unan, 2022; Yönm, 2023) ile yürütüldüğü görülmektedir. Polislik mesleğinde ikincil travmatik stresin olumsuz etkilerinin incelenmesinin önemi vurgulanmaktadır (Papazoglou & Tuttle, 2018) ancak alanyazında polislerin ikincil travmatik streslerinin incelendiği araştırmaların sınırlı olduğu dikkat çekmektedir. Bu araştırmanın çalışma grubu olan trafik polisleri mesleki sorumlulukları gereği, travmatik bir yaşantı olarak ele alınan trafik kazalarına ilk müdahale eden meslek grupları içerisinde yer almaktadır. Ölüm ve çok ciddi yaralanma ile sonuçlanabilen trafik kazalarına tanık olduğu ya da trafik kazasının ardından travmatize olan bireylerle temas halinde olduğu göz önüne alındığında trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtilerine sahip olabileceği çıkarımı yapılmaktadır. Bununla birlikte bireylerde travmatik yaşantılar sonrasında ortaya çıkan bilişsel ve duygusal stres belirtilerinin riskli sürücü davranışlarına yol açabileceği belirtilmektedir (Lew, Amick, Kraft, Stein & Cifu, 2010). Bu doğrultuda ikincil travmatik stres belirtilerinin sürücü davranışları üzerindeki etkisinin incelenmesinin önemli olduğu düşünülmektedir.

Psikolojik dayanıklılık stresli olaylar ya da durumlarla karşılaşılmasına karşın bireylerin daha iyi olabilmelerine katkı sağlayan koruyucu bir etmen, süreç ya da mekanizma olarak ele alınmaktadır (Basım & Çetin, 2011). İlgili alanyazında yer alan çalışmalar

incelendiğinde; psikolojik dayanıklılık düzeyi yüksek olan profesyonellerin ikincil travmatik stres belirtilerini deneyimleme oranlarının daha düşük olduğunu ifade eden bulgular, psikolojik dayanıklılığın ikincil travmatik strese karşı koruyucu bir olgu olduğu düşüncesini destekler niteliktedir (Cebbar, 2021; Çetinkaya Büyükbodur, 2018; Erdener, 2019; Faraji & Gençay, 2022; Harker, Pidgeon, Klaassen & King, 2016). Bununla birlikte sürücü davranışları ile pozitif psikoloji kavramlarının birlikte incelendiği çalışmaların yetersiz olduğu vurgulanmaktadır (Çayırılı vd., 2022). Sürücü rolündeki bireyin trafikteki sergilediği davranışların, bireylerin güçlü yanlarına odaklanan pozitif psikoloji zemininde incelenmesinin farklı bir bakış açısı yaratacağı düşünülmektedir.

Trafik ortamının sürücülerde çeşitli duygular uyandırması ve bireylerde var olan duyguların araç kullanma davranışlarına yansması sebebiyle, duyguları etkileyen ve duygulardan etkilenen bir bağlam olduğu söylenilebilir. Duyguların sürücülerin davranışları ile ilişkisinin ve duyguların sürücü davranışlarını nasıl etkilediğinin alanyazında sıkça değinilen bir konu olduğu dikkat çekmektedir. Nitekim sürücülerin deneyimledikleri olumlu ya da olumsuz duyguların trafik içerisindeki davranışlarını şekillendirdiği ifade edilmektedir (Mesken, 2006).

Bu araştırma kapsamında trafik polisleri örnekleminde ikincil travmatik stres belirtileri, pozitif negatif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık ve sürücü davranışları arasındaki ilişkiler belirlenmiştir. Bireylerin iş yaşamı ile iş dışındaki kişisel yaşamları birbirleri üzerinde etkili olabilmekte ve bir alanda yaşanan problem diğer alana yansıyabilmektedir. Yeşilyaprak (2018) kariyer psikolojik danışmanlığının bireylerin yaşam boyu kariyer gelişimlerine yardım sağlama kapsamında, iş yaşamlarında karşılaştıkları problemlere çözüm aramaya yönelik profesyonel bir hizmet olduğunu belirtmiştir. Bu bağlamda trafik polislerinin çalışma koşulları gereği deneyimledikleri ikincil travmatik stresin, psikolojik danışmanlık sürecine dahil edilebileceği düşünülmektedir. İkincil travmatik stres ile psikolojik dayanıklılık, pozitif ve negatif duygu durum ve sürücü davranışları arasında ilişki

bulunması, trafik polislerinin meslek içindeki deneyimlerinin kişisel yaşamları üzerindeki yansımaları hakkında ipucu verebilir. Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri ile olumsuz sürücü davranışları arasında ilişki olduğunun bulunması ikincil travmatik strese yönelik müdahaleler planlanmasını gündeme getirebilir. Benzer doğrultuda trafik polislerinin psikolojik dayanıklılıkları ile sürücü davranışları arasında ilişkinin tespit edilmesi, psikolojik danışmanlar için planlanacak müdahale çalışmalarında koruyucu bir etken olarak ele alınabilir ve psikolojik dayanıklılığın güçlendirilmesinin önemine dikkat çekebilir. Bu çalışmadan elde edilecek olan bulgular çerçevesinde psikolojik danışmanlık hizmeti aracılığıyla trafik polislerinin hem kişisel hem de mesleki alanlarda güçlendirilebileceği düşünülmektedir. Türkiye’de Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde görev yapmakta olan polislere Psikolojik Danışmanlık ve Rehberlik Büro Amirlikleri aracılığıyla psikolojik danışmanlık ve rehberlik hizmeti sağlanmaktadır (Polis Akademisi Yönetim Birimleri Kuruluş Görev ve Çalışma Yönetmeliği, 2015). Bu araştırmadan elde edilecek sonuçlar doğrultusunda Psikolojik Danışmanlık ve Rehberlik Büro Amirliklerinde görev yapmakta olan uzmanların yürüttükleri psikolojik danışmanlık ve rehberlik hizmetlerinin daha etkili hale getirilebileceği ve planlanacak olan eğitimler ile yapılacak olan faaliyetlere ışık tutacağı düşünülmektedir.

Yurt içi ve yurt dışında yürütülen çalışmalarda trafik polisleri örnekleminde sürücü davranışları, ikincil travmatik stres, pozitif ve negatif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık değişkenlerinin birlikte ele alındığı bir çalışmaya rastlanmamıştır. Bu bilgiler doğrultusunda; trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri, sürücü davranışları, pozitif ve negatif duygu durumları ve psikolojik dayanıklılıkları arasındaki ilişkilerin incelenmesinin ve elde edilecek olan bilimsel bulgular çerçevesinde bu kavramlar arasındaki ilişkilerin değerlendirilmesinin gelecek çalışmalara ve planlanacak müdahale programlarına ışık tutması beklenmektedir.

1.4. Sayıtlar

1. Araştırmanın alışma grubunu oluşturan katılımcıların gnllllk esası doğrultusunda araştırmada yer alan Travma Sonrası Stres Belirtileri leği, Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık leği, Pozitif ve Negatif Duygu leği, Sürücü Davranışları leği ve Kişisel Bilgi Formu'na kendisini en iyi yansıtacak şekilde ve iten yanıtlar verdiği varsayılmıştır.
2. Araştırmada kullanılan Travma Sonrası Stres Belirtileri leği, Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık leği, Pozitif ve Negatif Duygu leği ile Sürücü Davranışları leği'nin araştırma kapsamında istenilen özelliği ölçtüğü varsayılmıştır.
3. Araştırmanın alışma grubunda yer alan katılımcıların Tkiye'de farklı illerden katılım sağlamasının araştırma bulgularının genellenebilirliğine katkı sağladığı varsayılmıştır.

1.5. Sınırlılıklar

1. Araştırmanın alışma grubunu oluşturan katılımcıların Tkiye'nin farklı illerinden katılması sebebiyle veriler evrimii olarak toplanmıştır.
2. Araştırmada yer alan Travma Sonrası Stres Belirtileri leği, Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık leği, Pozitif ve Negatif Duygu leği ile Sürücü Davranışları leği'nin öz bildirime dayalı ölçekler olması sebebiyle katılımcıların ölçeklere verdikleri yanıtlar katılımcıların kendi algılarını yansıtmaktadır.

1.6. Tanımlar

Sürücü Davranışları: Sürücülerin trafik içerisindeki araç kullanma alışkanlıkları, eğilimleri ve tercihleri şeklinde tanımlanmaktadır (Elander vd., 1993).

İkincil Travmatik Stres: Travmatize olan bireylerin yaşadıkları travmatik olaya şahit olan ya da bu bireylere yardım etme amacı ve isteği doğrultusunda bu bireylerin travmatik

deneyimlerini paylaşan aile, arkadaş ya da ilk müdahaleden sorumlu meslek elemanları ile psikolojik destek sağlayan profesyoneller gibi kişilerin travma sonrası stres bozukluğuna paralel belirtiler göstermesi şeklinde tanımlanmaktadır (Figley,1995).

Pozitif ve Negatif Duygu Durum: Pozitif duygu durum kişiye keyif veren isteklilik, enerjiklik, yüksek uyarılmışlık ve odaklanma gibi olumlu hisler olarak nitelendirilebilir. Negatif duygu durum ise kişiye keyif vermeyen ve kişiyi rahatsız eden stres, korku, tikslenme gibi olumsuz hislerin baskınlığı olarak tanımlanmaktadır (Gençöz, 2000; Watson, Clark & Tellegen, 1988).

Psikolojik Dayanıklılık: Zorlayıcı yaşam olayları ya da travmatik deneyimler sonucu bireylerin daha dirençli olmalarına kaynaklık eden bir kişilik özelliğidir (Kobasa, 1979).

BÖLÜM II

KURAMSAL ÇERÇEVE VE İLGİLİ ARAŞTIRMALAR

Bu bölümde araştırmanın değişkenleri olan sürücü davranışları, pozitif ve negatif duygu durum, psikolojik dayanıklılık ve ikincil travmatik stres ile ilgili kuramsal bilgilere yer verilmiştir. Bununla birlikte alanyazında araştırmanın değişkenlerini birlikte ele alan çalışmalar sunulmuştur.

2.1. Sürücü Davranışları

Ulaşım her bireyin temel ihtiyacı, günlük yaşamının bir tamamlayıcısıdır. Bireyler yaşamlarındaki görevleri, istekleri ya da ihtiyaçları karşılamak adına farklı amaçlar doğrultusunda ve farklı roller üstlenerek ulaşım sisteminin birer parçası olmaktadır. Trafik içerisinde birey; bir araç sürücüsü olabilir, bir araç içerisinde seyahat halinde olan yolcu olabilir veya bir yaya olabilir. Bu bağlamda düşünüldüğünde toplumsal yaşamda yer alan diğer sistemler gibi ulaşım sistemi içerisinde de bireylerin ortak hareket etmesi ve uyması gereken kurallar olması kaçınılmazdır. Çoğunlukla bu kurallara uyum sağlanmaması ve ulaşım sisteminin işleyişinde problem meydana gelmesi halinde trafik kazalarından söz edilmesi mümkün olmaktadır.

Trafik bağlamı; insan, araç ve çevre faktörlerinden oluşan ve bu faktörlerin birbiri ile etkileşim halinde olduğu karmaşık bir yapıdır. Dolayısıyla trafik içerisinde meydana gelen kazalar, bu üç faktör kaynaklı olabilmektedir (Vorko-Jović, Kern & Biloglav, 2006)

Trafikte insan faktörüne son yıllarda oldukça önem verilmekle birlikte trafik kazalarında etkili olan faktörler içerisinde insan hatasının kritik bir öneme sahip olduğu bilinmektedir (Stanton & Salmon, 2009). Hem güvenli bir trafik ortamı sağlanabilmesi hem de bireylerin yaşamlarını tehdit eden durumlardan biri olan trafik kazalarının önlenmesi adına özellikle sürücülerin trafik içerisindeki davranışları büyük önem taşımaktadır.

Sürücü eğitimi sürecinin büyük çoğunluğu ve öncelikli hedefi sürücülerin araç kullanma becerilerinin geliştirilmesidir. Bu beceriler trafikte sürücünün tehlikeli bir durumla karşı karşıya kaldığında kaza ve çarpışmaların önlenmesi adına önemli bir role sahip olsa da her zaman güvenli sürüş için geçerli bir etken olmamaktadır. Sürücülerin yalnızca araç kullanma becerilerinin iyi olması ile hatasız araç kullanmalarının trafik güvenliğinin sağlanmasında yeterli olmadığı ifade edilmektedir (de Winter & Dodou, 2010; Shinar, 2017).

Trafik güvenliğinde sürücü ile ilgili olan iki temel boyuttan söz edilmektedir. Bu boyutlar; sürücü becerileri ve sürücü davranışları olarak kavramsallaştırılmaktadır. Sürücü becerileri boyutu, sürücülerin araç kullanma yeteneklerini kapsayan motor ve bilişsel becerilerini temsil etmektedir. Sürücülerin nasıl araç kullandıklarının yanı sıra sürücülük ile ilişkili tutumları da trafik güvenliğinin sağlanmasında etkili bir faktördür. Sürücü davranışları, sürücülerin trafik içerisinde kasıtlı olarak ya da kasıtlı olmayarak sergilediği olumsuz davranışları açıklamaktadır. Dikkatsizlik ve hatırlayamama gibi problemler ile kural ve bilgi eksikliği ile ilişkilendirilen davranışlar kasıtlı olmayan davranışlardır. Kasıtlı davranışlar ise sapkın davranışlar olarak da adlandırılmaktadır. Sürücülerin trafik kurallarına aykırı şekilde hareket etmesi ve bu doğrultuda sergilediği (takip mesafesinin korunmaması, hız sınırının aşılması gibi) davranışlardır. Bu iki boyut kavramsal açıdan birbirinden farklı olsa da birbiri ile ilişkilendirilmektedir. Örneğin; sürücüler, araç kullanma becerileri doğrultusunda sürücü

davranışları geliştirebilirler (Kuyumcu, Aslan, Yose & Ahadi, 2020; West, French, Kemp & Elander, 2014). Sürücü becerileri/sürücü performansı boyutu, sürücülerin ne yapabildikleri ile ilgilidir ve sürücülerin algısal ve motor becerilerini ifade etmektedir. Bir yolculukta sürücünün araç hızını yönetebilmesi ya da yol üzerinde karşılaştığı engellere yönelik tepkileri sürücülük becerileri ile ilişkilendirilmekte iken sürücünün yolculuk sürecindeki hız tercihi sürücü davranışlarına karşılık gelmektedir (Evans, 1991). Trafik güvenliği bağlamında sürücü becerileri ile sürücü davranışlarının birbirinin tamamlayıcısı olduğu söylenilebilir. Nitekim bir araç sürücüsünün yalnızca araç kontrolünü sağlıyor olabilmesi kaza riskini tek başına azaltan bir etken değildir. Sürücü aynı zamanda trafik içerisinde bilinçli davranışlar sergiliyor olmalıdır. Örneğin araç kullanma becerileri iyi düzeyde gelişmiş olan bir sürücü trafiğe alkollü olarak çıkıyor ya da kural ihlali yapıyor olabilir. Böyle bir durumda o sürücünün reflekslerinin veya araç kullanma becerisinin iyi olması tek başına kaza riskini azaltmamaktadır. Sümer ve Özkan (2002) tarafından ülkemizde yürütülen bir çalışmada araç kullanma becerisi yüksek fakat güvenli sürücülük becerileri düşük olan araç kullanıcılarının daha fazla trafik kazasına karıştıkları bulgusuna ulaşılmıştır.

Sürücü davranışları sürücülerin “genel” bir sürüş eğilimini yansıtmakla beraber zamanla kazanılan davranış örüntüleri ile alışkanlıkları içermektedir. Sürücülerin günlük araç kullanma tercihleri (örneğin tercih ettikleri hız, trafik kurallarına uyma davranışı, araç takip mesafesi gibi) zorunlu olmaktan ziyade sürücülerin gönüllü ve farkındalıkla sürdürdüğü araç kullanma stilleridir. Sürücü davranışları bu araç kullanma stillerini açıklamaktadır. Sürücü davranışlarının bireylerin sürücülük ile ilgili tutum ve inançlarından etkilenmesi beklenmektedir (Elander, West & French, 1993; Lajunen & Özkan, 2011).

Sürücü davranışlarını temelde olumsuz sürücü davranışları ve olumlu sürücü davranışları şeklinde iki başlık altında ele almak mümkündür. Trafik güvenliği bağlamında trafik kazalarının kaynaklarının incelendiği çalışmaların çoğunluğu olumsuz/sapkın sürücü davranışlarına odaklanmaktadır.

Olumsuz ya da sapkın olarak tanımlanan sürücü davranışları, hatalar ve ihlaller olmak üzere iki bileşen ile birlikte ele alınmaktadır (Reason, Manstead, Stradling, Baxter & Campbell, 1990). İhmaller ya da hatalar kavramsal olarak kasıtlı olmaksızın yapılan yanlış davranışları yansıtmakta iken ihlallerin bilgi ya da yetenek eksikliğinden ziyade motivasyon ile ilgili olduğu belirtilmektedir (Parker, 2007). Hataların kaynağı bilişsel süreçlerde meydana gelen sorunlar olarak belirtilmektedir. Planlanan eylemlerin istenen sonuca ulaşamaması şeklinde kavramsal tanımı yapılmaktadır (Özkan, Lajunen & Summala, 2006).

İhlaller; tehlikeli olma kapasitesi bulunan bir sistemin güvenliğini sağlayacağına inanılan kurallardan ya da uygulamalardan kasıtlı bir şekilde sapma durumu olarak tanımlanmaktadır (Reason vd., 1990). Sosyal ve hukuksal olarak belirlenen ve insanlar tarafından uyulması beklenen toplumsal kurallar içerisinde trafik kuralları da yer almaktadır. İhlaller bir bakıma bu trafik kurallarının dikkate alınmaması durumunu yansıtan bir kavramdır.

Trafik güvenliğinin sağlanmasında temel odak noktası, trafik bağlamındaki en büyük problem olan trafik kazalarının oranının düşürülmesi ve can kaybının minimuma indirilmesi olarak açıklanabilir. Trafik güvenliği bakımından önemli olduğu gerekçesi ile sürücü davranışları araştırmalarının çoğunlukla olumsuz sürücü davranışları (hatalar ve ihlaller) üzerine dikkat çekildiği belirtilmektedir. Ancak günlük sürücü davranışları her zaman hata ve ihlal olarak nitelendirilemeyecek davranışları da içermektedir. Özkan ve Lajunen (2005) bu davranışları olumlu sürücü davranışları olarak kavramsallaştırmaktadır. Bu davranışlar çoğunlukla trafik akışını olumsuz etkileyecek davranışlardan kaçınma ve diğer yol kullanıcılarına dikkat etme, yardımcı olma ve kibar davranmayı amacı doğrultusunda gelişmektedir (Chu, Wu, Atombo, Zhang & Özkan, 2019; Özkan & Lajunen, 2005).

Olumlu sürücü davranışları, sürücünün niyetine ve hedeflediği sonuca uygun olduğunda hata ya da ihlal olmaksızın gerçekleşebilir ancak hedeflenen sonuca ulaşamadığı bazı durumlarda hata ya da ihlal içerebilmektedir (Chu, Wu, Atombo, Zhang & Özkan, 2019). Örneğin; bir sürücü, başka bir sürücüye yol verme isteği ve amacı doğrultusunda trafik akışı

içerisinde ani fren yaptığında bu durum kaza riski oluşturmakla beraber burada hatadan bahsedilebilir.

Trafik kazalarına yönelik yapılan önleme çalışmalarında araç ve yol faktörlerine yönelik tasarlama yapılmasının önemi vurgulanmaktadır. Trafikte çevresel faktörlerin ve araç özelliklerinin, insan faktörünü kontrol edebilmekten görece daha kolay olduğu belirtilmektedir (Oppenheim & Shinar, 2006). Ayrıca trafik ile ilgili diğer bir faktör olan bireylere yönelik müdahaleler de sürecin bir parçasıdır. Dolayısıyla yol ve araç bileşenlerinin yanı sıra trafik bağlamı içerisinde yer alan insan bileşenine yönelik ise davranış düzenleme süreçlerinin yönetilmesinin trafik kazalarının oranının düşürülmesinde ve güvenli ulaşımın sağlanmasında etkili olacağı ifade edilmektedir (Wierwille vd., 2002). Nitekim Evans (1996), trafik kazalarının önlenmesinde bireylerde davranış değişikliği yapmanın temel çözüm yolu olduğunu ifade etmektedir. Bireylerin araç kullanmaya yönelik alışkanlıklarını kapsayan sürücü davranışlarının belirlenmesi ve bu doğrultuda trafik kazalarına zemin hazırlayan davranışlarda değişiklik oluşturulması güvenli bir trafik ortamı için önem taşımaktadır.

Verilen tüm bu bilgiler beraber ele alındığında; teknolojinin gelişmesi ile birlikte geçmişte ele alınan bazı problemler günümüzde eskiye kıyasla daha az dikkat çekmekte iken trafik kazaları, geçmişten günümüze önemini kaybetmeyen, evrensel ve toplumsal bir problem olarak nitelendirilebilir. Birey için hem fiziksel hem de psikolojik anlamda risk unsuru olan trafik kazalarına yönelik yapılan nedensel araştırmalar, trafikte insan faktörü olarak kavramsallaştırılan özellikle sürücü başta olmak üzere sürücü-yaya-yolcu ile ilgili faktörlere vurgu yapmaktadır. Araç ve çevre ile ilgili etkenler de trafik kazalarının oluşumunda rol oynamakta iken bu faktörleri insanın belli bir ölçüye kadar kontrol etmesi mümkün olmaktadır. Nitekim araç, sürücünün kontrolünde; yol ve çevresel faktörler ise mühendislik kapsamında yine insan kontrolünde olarak ele alınabilir. Sürücülerin hem araç kullanma ile ilgili becerileri hem de trafik içerisindeki belirli davranış örüntüleri, trafik kazalarında insan

faktörünün konusudur. Sürücülerin bilinçli ya da bilinçsiz olarak gerçekleştirdiği bazı davranışların kazaya sebebiyet verebilmekte olduğu söylenilebilir. Bu bağlamda yapılan çalışmalarda olumsuz sürücü davranışları içerisinde ele alınan ihmaller, ihlaller ve hatalar üzerine odaklanıldığı dikkat çekmektedir. Ayrıca olumsuz sürücü davranışlarına ek olarak olumlu sürücü davranışlarının da ele alınmasının, trafikte insan faktörü üzerine yapılacak olan çalışmalara ışık tutacağı söylenilebilir.

2.2. Travma

Bireyler günlük hayatlarını sürdürmekte iken beklenmeyen, aniden gelişen ve yoğun stres yaratan olaylarla karşı karşıya kalabilmektedir. Bu tür olayların yarattığı stres düzeyi genellikle bireylerin fiziksel ve ruhsal sağlıkları üzerinde bir tehdit oluşturması sebebiyle bireyler için yıpratıcı olabilmekte ve bireylerin günlük işlevsellik düzeylerini etkileyebilmektedir. Travma, bireylerin rutininde meydana gelen olayları yarattığı yoğun olumsuz etkiyi açıklamaktadır.

Ruppert (2021), travma kavramını bireylerin kendilerine yönelik bir tehlike algıladıkları andan itibaren kullandıkları stresle başa çıkma stratejilerinin işlevsiz olması sonucunda stres seviyelerinin artması ile birlikte meydana gelen bir durum olarak tanımlamaktadır.

Travma kelimesi “zarar vermek, hasar bırakmak, vücut derisinin delinmesi” gibi anlamların karşılığı olarak Yunancadan türemiştir (Garland, 2002; Perrotta, 2019). 1970li yılların öncesinde travma sonrası stres bozukluğu henüz bir kavram olarak kabul görmemiş ve travmatik olayların kişide var olan yatkınlığı tetiklediği fikri kabul görmekteydi. Travmatik bir olayın ardından uzun süreli psikolojik rahatsızlık yaşamamanın kişilerde var olan bir akıl sağlığı problemi ya da çocukluk döneminde travmatik olaylar deneyimlemenin bir sonucu meydana geldiğine inanılıyordu. 1. Dünya Savaşı esnasında ise “savaş stresi, savaş bunalımı, bomba şoku, top mermisi şoku” gibi isimlerle ifade edilen “shell shock” kavramı, travmanın karşılığı olarak kullanılmıştır. Bu kavram savaş sırasında bireylerde görülen çeşitli travma sonrası semptomların, patlayıcıların zehirli etkisi olduğunu psikolojik olarak değil nörolojik

olarak açıklamaktadır (Jones & Wessely, 2007). 1952’de ise travma sonrası semptomların yalnızca savaş bağlamı ile ilgili olmadığı ve askerlerde görülen semptomların sivil insanlarda da görüldüğü gözlemlenmiştir. Bu gözlem doğrultusunda Amerikan Psikiyatri Birliği tarafından “Büyük Stres Reaksiyonu (Gross Stress Reaction)” kavramı öne sürülmüştür (Güler, 2019). DSM-I’ de yer alan bu kavram; kişilerin savaş, doğal afet ya da felaket olarak nitelendirilebilecek olaylara maruz kalması sonucu ciddi düzeyde fiziksel zorlanma ya da duygusal stres yaratan bir stres tepkisi olarak açıklanmıştır. DSM-II’de ise bu kavrama yer verilmemiştir (Spitzer, First & Wakefield, 2007).

Travmanın kavramsal olarak psikiyatri alanyazınına dâhil edilmesi ise DSM-III olarak kabul edilmektedir (American Psychological Association [APA], 1980; Çolak, Kokurcan & Özsan, 2010). DSM’nin 3. basımında travma kavramına ve travma sonrası stres bozukluğu belirtilerine ilk kez yer verilmiştir. Bu doğrultuda DSM-III’ te travmatik olayların daha kapsayıcı ve belirgin bir anlamda tanımlanma çabasının dikkat çektiği ifade edilmektedir (Çolak, Kokurcan & Özsan, 2010).

İnsan etkisi olmayan doğal afetler ve salgın hastalıklar ile insan etkisinin olduğu savaşlar, fiziksel ve cinsel saldırılar ve kazalar (trafik kazaları, iş kazaları) gibi olay/durumlar travmatik olaylar olarak nitelendirilmektedir (Aker, Önen & Karakılıç, 2007). Travmatik olaylar içerisinde yer alan trafik kazaları, meydana gelme sıklığının yanı sıra bireylerin yaşamlarına yönelik ciddi bir tehdit olarak ağır yaralanma ve ölüm riskini taşıması bakımından önem taşımaktadır.

2.2.1. Travma Sonrası Stres Bozukluğu

Travma sonrası stres bozukluğu (TSSB), bireylerin yaşadıkları travmatik olaylara yönelik verdiği tepkiler olarak nitelendirilmektedir. Travma sonrası stres bozukluğu belirtileri genellikle travmatik olayın istemsizce tekrar tekrar yaşanması, aşırı uyarılma, duygusal

olarak uyuşukluk ve yaşanan travmatik olayı hatırlatan uyaranlar ile düşüncelerden kaçınma şeklinde sıralanmaktadır (Ehlers & Clark, 2000).

Travma sonrası stres bozukluğu, psikiyatri çerçevesinde ilk kez kaygı bozuklukları tanı kümesinin alt başlığı olarak DSM-III' te yer almıştır. DSM-III' te hemen hemen herkes için stresli olarak algılanabilecek olan bir olayın varlığı TSSB tanı kriteri olarak yer almıştır. DSM-III' te TSSB'nin karakteristik belirtileri; travmatik olayın tekrarlayıcı deneyimi, dış dünyaya katılımın azalması ve çeşitli otonomik, disforik ve bilişsel belirtiler şeklinde sunulmuştur (APA, 1980).

DSM-III' ün revizyon yapılarak yeniden sunulmuş hali olan DSM-III-R' de TSSB tanı kriterine bireyin başka bir kişinin ciddi yaralanmasına ya da ölmesine şahit olması veya bireyin aile ya da arkadaşlarının ani ölümü ile yaralanması faktörü eklenmiştir (APA, 1987).

DSM-IV' te tek olan TSSB tanı kriterinin yanında “kişinin travmatik olaya yönelik tepkisinin yoğun korku, dehşet ya da çaresizlik duygularını deneyimlemesi” şeklinde bir kriter daha yer verilmiştir (APA, 1994).

2013'te yayımlanan DSM-V' te ise TSSB, kaygı bozuklukları tanı kümesinin altında yer almamış, travma ve stresörle ilişkili bozukluklar kategorisi içerisinde yer almıştır. TSSB tanı kriterleri genişletilerek; travmatik olaya doğrudan maruz kalma, travmatik olaya maruz kalan kişinin travmatik yaşantısına bizzat şahit olma, aile ya da arkadaş gibi bir yakınının yaşamını tehdit edecek bir travma deneyimlediğini öğrenme ve travmatik bir olayın ayrıntılarına tekrarlayıcı bir şekilde maruz kalma şeklinde ifade edilmiştir (APA, 2013). DSM-V' te ise travmatik bir olayın deneyimlenmesi sonucu bireylerde görülen belirtiler 4 ana başlıkta ele alınmıştır. Bunlar; travmatik olayın istemsiz, tekrarlayıcı ve stres yaratıcı bir şekilde anımsanması/yeniden deneyimlenmesi/travmatik olay ile ilgili rüyalar, travmatik olay ile ilişkilendirilen ya da travmatik olayı hatırlatan uyarıcılardan kaçınma, travmatik olay ile ilgili bilişler ve duygu durumlarda görülen olumsuz değişimler ve travmatik olay ile ilgili artan uyarılma ve tepkisellik şeklinde sıralanmıştır (APA, 2013).

Travma sonrası stres bozukluğunun bireyler üzerindeki etkisi yadsınamaz. Bireylerde ortaya çıkan belirtiler genel anlamda huzursuzluk yaratmakta, bireylerin iyi oluş düzeylerini ve yaşam kalitelerini ciddi ölçüde olumsuz olarak etkilemektedir (Davidson, 2000). Travmatik bir olayın mağduru olan her bireyde travma sonrası stres belirtileri görülmeyebilir. Öte yandan aynı travmatik olayı deneyimleyen kişilerde TSSB belirtilerinin varlığı, sıklığı veya yoğunluğu farklılık gösterebilmektedir. Bu bağlamda her bireyin deneyimlediği travmatik olayı yorumlama biçimlerinin farklılığı, çeşitli bireysel-kültürel-çevresel faktörler ile biyolojik ve psikolojik etmenler gibi değişkenlerin etkili olduğu düşünülmektedir (Özgen & Aydın, 1999).

2.3. İkincil Travmatik Stres

İkincil travmatik stres kavramı, travmatik bir olay yaşayan kişilerin yaşadıkları travmatik yaşantıya bu kişiler aracılığı ile maruz bırakılan bireylerin hissettiği duygular ya da sergilediği davranışlar şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanım kapsamında travmatik bir olay anında travma mağduru kişilerin yanında olmanın ve yaşanan travmaya tanık olmanın yanı sıra travmatik olaya tanık olmadan mağdurların yaşantılarını dinleyerek ya da travma mağduru kişilere yardımcı olarak meydana gelen stres, ikincil travmatik stres bağlamında yer almaktadır (Figley & Kleber, 1995).

DSM-III'te ikincil travmatik stresten bahsedilmiş ancak tanı kriteri bağlamında DSM-IV'te tam anlamıyla yer verilmiştir. DSM-IV'e göre travmatik bir olaya travma mağduru kişiler aracılığıyla dolaylı olarak da maruz kalınabileceği kabul edilmektedir (Çolak, Kokurcan & Özsan, 2010). Travmatik bir olaya dolaylı olarak maruz kalma; direkt etkileşim yolu ile (örneğin ruh sağlığı çalışanları), idari bağlamlar içerisinde (örneğin mahkeme çalışanları) veya travma mağduru kişilerle beraber aynı ortamlarda bulunma (örneğin aile, arkadaşlar, iş arkadaşları) gibi çeşitli şekillerde gerçekleşebilmektedir (Ludick & Figley, 2016).

İkincil travmatik stres; travmaya doğrudan maruz kalan bireyler ile kurulan etkileşim sonucu sıklıkla kaçınılmaz olan son derece karmaşık bir durum olarak nitelendirilmektedir (Ludick & Figley, 2016). İkincil travmatik stresin ayırıcı özelliği temelde empati duygusu ile birlikte maruz kalmanın yer almasıdır (Beck, 2011). Travma mağduru kişilerin yaşadıkları umutsuzluk, çaresizlik, utanma gibi pek çok olumsuz duygu ikincil travmatik stres oluşumuna kaynaklık etmektedir. Yaşanan travma deneyimine tanık olan ya da travma mağdurundan bu deneyim hakkında detaylar edinen kişiler, travma mağdurunun duygularını paylaşmaktadır. Kimi zaman onların hislerine eşlik etmekle beraber kendileri de yaşanan travmatik olayı yaşıyormuş gibi tepkiler gösterebilmektedir.

İkincil travmatik stres belirtileri ile travmaya birincil olarak maruz kalma sonucu bireylerin verdikleri tepkiler birbirine paraleldir. Ancak travmaya maruz kalan kişi kendi yaşamına yönelik bir tehdit algılamakta iken ikincil travmatik stres bağlamında kişi; aile, arkadaş gibi bir yakınının ya da mesleki sorumluluğu gereği etkileşim kurduğu travma mağduru kişinin yaşam bütünlüğüne yönelik bir tehdit algılamaktadır. İkincil travmatik stres belirtileri gösteren birey için travmatik olay, travmatize olmuş kişi ile kurduğu etkileşim ya da yardım süreci olarak nitelendirilmektedir (Kahil & Palabıyıkoglu, 2018; Saltson & Figley, 2003).

Figley ve Kleber (1995), kişilerin aile bireyleri ya da yakın arkadaşları gibi hayatlarında değerli olarak nitelendirdiği kişilerin travmatize olması sonucu ikincil travmatik stres belirtileri geliştirebileceğini ifade etmişlerdir. Bunun haricinde ise travmatik olarak nitelendirilen bir olay sonucu travma mağduru olan kişilere yardım ve bakım veren meslek gruplarında yer alan kişilerin ikincil travmatik strese daha yatkın olabilecekleri öne sürülmüştür. Acil tıp çalışanları, ruh sağlığı çalışanları, sosyal çalışmacılar, hemşireler ya da polis memurları ikincil travmatik strese yatkın olarak ele alınan meslek gruplarında yer almaktadır.

Travma mağdurlarına fiziksel veya psikolojik müdahalede ya da destekte bulunan meslek gruplarında yer alan bireylerin iş hayatından aldıkları doyumun olumsuz etkilendiği ve

kişilerarası ilişkiler içerisinde problemler yaşadıkları ifade edilmektedir (Gündüz, 2020). Nitekim işleri gereği travmatik olay ile ilgili uyaranlara uzun süreli maruz kalan bireylerde ikincil travmatik stres belirtilerinin görülme oranının yüksek olacağı belirtilmektedir (Ludick & Figley, 2016).

Travmatize olan bireylere yardım eden kişilerin travmatik deneyimleri ile ilgili rahatsızlık ve acı verici duygular yaşayabilirler. Bu duyguların varlığının bir sonucu olarak doğrudan travma deneyimlememiş kişilerde travma sonrası stres bozukluğu belirtilerine benzer belirtiler meydana gelebilmektedir (McCann & Pearlman, 1990).

Ludick ve Figley (2016) tarafından ikincil travmatik stres kavramının kuramsal çerçevede açıklamasının yapılması amaçlanmış ve ikincil travmatik strese yönelik bir model sunulmuştur. Bu model empatik tutum (emphatic stance), ikincil travmatik stres (secondary traumatic stress) ve şefkat yorgunluğu/ ikincil travmatik stres dayanıklılığı (compassion fatigue resilience) olmak üzere üç temel unsurdan meydana gelmektedir. Empatik tutum; travmatize olan kişinin acısına maruz kalma, empatik ilgi ve empati kabiliyetini kapsamaktadır. Travma mağdurunun acısına maruz kalma farklı şekillerde, farklı derecelerde ve farklı sürelerde gerçekleşebilmektedir. Buradaki çeşitlilik, bireylerin ikincil travmatik stres deneyimleri üzerinde etkili olmaktadır. Empatik ilgi kavramı empati temelli şefkati de içermektedir. Empatik ilgi kavramı; travma mağduruna yardım ya da destek sağlayan kişilerin, travma mağduruna yönelik kurduğu empati ile bu kişilerin ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik isteğini ifade etmek için kullanılmaktadır. Başkalarının acılarını ya da hislerini fark etmeye yönelik eğilimin olması empati kabiliyetini açıklamaktadır. Kurulan empati bilişsel ya da duygusal düzeyde olabilmektedir. Bilişsel empatinin ikincil travmatik strese yönelik koruyucu bir etkisinin olduğu ifade edilmektedir.

İkincil travmatik stres unsurunda travma anıları ve zorlayıcı yaşamsal durumlar olmak üzere iki faktör yer almaktadır. Bu faktörlerin ikincil travmatik stres oluşumu üzerindeki etkileri açıklanmıştır. Travma mağduruna yardım ya da destek sağlayan kişilerin kişisel travma

deneyimleri ile günlük yaşamda meydana gelmesi olası olan zorlayıcı durumlar deneyimlemelerinin ikincil travmatik stres oluşumunda rol oynadığı belirtilmektedir (Ludick & Figley, 2016).

Şefkat yorgunluğu/ikincil travmatik stres dayanıklılığı unsuru; öz-bakım, ayrışma, haz duygusu ile sosyal destek faktörlerini kapsamaktadır. Burada yer alan faktörlerin bireyleri ikincil travmatik stresten koruyucu bir etkiye sahip olduğu ifade edilmektedir. Öz-bakım, bireylerin yaşamlarında daha iyi hissetmelerini sağlayacak olan becerileri ifade etmek amacıyla kullanılmaktadır. Öz-bakım, ikincil travmatik stres için önleyici bir bileşendir. Bunun yanı sıra bireylerin iş yeri haricinde iş ile ilgili olaylardan ya da durumlardan uzak kalması ayrışma olarak nitelendirilmektedir. Travmatize olan kişilerle çalışan bireylerde, travma mağdurunun yaşantısı üzerinde düşünmek ile ayrılmak arasında bir denge sağlanması önemli olarak görülmektedir. Haz duygusu faktöründe bireylerin travma mağdurlarına yardım etmekten tatmin olmaları ifade edilmektedir. Son olarak sosyal destek, besleyici ve destekleyici kişilerle kurulan nitelikli etkileşimi içermektedir ve ikincil travmatik strese karşı koruyucu bir faktör olarak ele alınmaktadır (Ludick & Figley, 2016).

Travmatik olayların meydana gelmesi çoğu zaman kaçınılmaz olmaktadır. Her birey, gerek toplumsal gerekse bireysel bağlamda travmatik bir olay ile karşı karşıya gelebilme riskini taşır. Bu risk bireylerin duygusal ve davranışsal alanlarda olumsuz yönde etkilenme olasılığını da içinde barındırmaktadır. Bununla birlikte insanın sosyal bir varlık olduğu genel geçer bir olgudur ve insan, diğerlerinden ayrı tutulamaz. İnsan bireysel alanda yakın çevresinin, toplumsal alanda da içinde bulunduğu toplumun ve hatta daha geniş ölçekli olarak tüm canlıların yaşadığı ciddi olumsuzluğun etkisinde kalabilmektedir. Bu doğrultuda ilgili alanyazında verilen tüm bu bilgiler birlikte ele alındığında ikincil travmatik stres oluşumu beklendik bir sonuç olarak değerlendirilebilir.

İkincil travmatik stres kavramının, tüm dünyayı etkileyen Covid-19 salgını ve ülkemizde yakın zamanda meydana gelen Kahramanmaraş depremi ile beraber son zamanlarda

literatürde sıklıkla çalışılan ve ilgi çeken bir araştırma değişkeni haline geldiği görülmektedir. Alanyazın dikkate alındığında ikincil travmatik ile ilgili yapılan araştırmaların çoğunlukla travmatik olay deneyimleyen bireylere destek veren farklı meslek gruplarında yer alan bireyler ve gönüllüler ile yürütüldüğü görülmektedir. Yapılan araştırmaların büyük çoğunluğunun sağlık çalışanları ve ruh sağlığı alanında görev yapmakta olan profesyoneller üzerinde olduğu dikkat çekmektedir.

2.3.1. İkincil Travmatik Stres Belirtileri

Figley (1995), travmatik bir olay ile ilgili ya da travmatik bir olay deneyimlemiş olan bireyin yaşadıkları ve hissettikleri hakkında yalnızca bilgi sahibi olmanın bile travmatize olma olasılığını içinde barındırdığını ifade etmektedir. Bu doğrultuda ikincil travmatik stres belirtilerinin, travmatik bir olayı birincil olarak deneyimleyen bireylerde görülen belirtiler ile aynı olduğu aktarılmaktadır. Travma sonrası stres bozukluğu belirtileri ile ikincil travmatik stres belirtilerinin birbirinden ayrıştığı tek olgu travmatik olayın niteliğidir. TSSB’de bireylerde görülen belirtileri ortaya çıkaran travmatik stres yaratan olay, bireyin kendi yaşamına ve vücut bütünlüğüne yönelik bir tehdit algısı iken; ikincil travmatik streste yakın olan bir başkasına yönelik bir tehdit algısı mevcuttur (Figley, 1995).

2.3.1.1. Kaçınma

Travmatik bir olayı doğrudan ya da dolaylı olarak deneyimleyen bireyler; travmatik yaşantının doğurduğu yoğun stres, üzüntü, korku ya da çaresizlik gibi olumsuz duyguları yaşamamak adına travmatik olayı hatırlatan kişi, mekan ya da ilgili uyaranlardan kaçınma eğilimindedirler. Nitekim bireyler travmatik olay ile ilişkilendirdiği uyarıcılarla karşılaştıklarında fiziksel veya ruhsal problemler yaşayabilmektedir (Kaya, 2015). İkincil travmatik stres bağlamında düşünüldüğünde; travma mağduru ile etkileşimde olan bir yakını ya da travma mağduruna yardım eden ekip içerisinde yer alan bir meslek elemanı da travma

mağduru ile ilgili hatırlatıcı olarak ele alınabilecek uyarıları anımsamamak adına bir çaba içerisinde olmakta ve kaçınma tepkisi göstermektedir.

2.3.1.2. Yeniden Yaşama

Travmatik olay ile ilgili detayların anımsanması ile birlikte travmatize olan bireylerde travmatik olay yeniden yaşıyormuş algısı ortaya çıkabilmektedir (Kızıltaş, 2022). Figley (1995), tanımladığı ikincil travmatik stres belirtilerinde bireyin, travmatik olay ve travmatik olayın mağduru olan kişi ile ilgili gördüğü rüyaları ya da stres yaratan anımsatıcıların ortaya çıkmasını yeniden yaşama belirtisi kapsamında ele almıştır.

2.3.1.3. Uyarılma

TSSB belirtilerine benzer bir doğrultuda ikincil travmatik stres deneyimleyen bireylerde aşırı uyarılma kapsamında uyku problemleri, odaklanmada yaşanan güçlük, ani öfke nöbetleri, travmatize olan kişiye yönelik bir tehdit algısı ile aşırı duyuşal hassasiyet ve aşırı irkilme gibi fizyolojik tepkiler görülmektedir (Figley, 1995). Bütün bu fizyolojik tepkilerin yanı sıra bireyde hassas bir bilişsel yapı görülebilir ve birey bir konu üzerine dikkat toplamakta ve odaklanmakta zorluk yaşayabilir (Kahil, 2016).

2.3.2. İkincil Travmatik Stresi Açıklayan Yaklaşımlar

Figley ve Kleber (1995) ikincil travmatik stres kavramının teorik olarak iki farklı şekilde açıklanabileceğini ifade etmişlerdir. Bunlardan ilki travmatize olan bireye yönelik kurulan empati hissine dayanmaktadır. Travmatik bir olay deneyimleyen kişinin yakınındaki kişiler ya da bu kişiye fiziksel ve ruhsal olarak yardım veren profesyoneller, travma mağduru bireyi daha iyi anlayabilmek adına onlarla ve onların hissettikleri olumsuz duygularla özdeşim

kurumdadırlar. Kurulan bu özdeşim sonucu bireylerde, travmatize olan kişide olduğu gibi uyku problemleri, depresyon ve travmatize olan kişinin travmatik yaşantısına ilişkin görsel canlandırmalar gibi belirtiler meydana gelebilmektedir. “Enerji tükenmesi yaklaşımı” olarak adlandırılan diğerk açıklama ise travmatize olan kişiye yönelik sağlanan desteğin üzerine yardım veren kişilerde meydana gelen bitkinlik ve tükenmişlik hissi sonucu ikincil travmatik stres belirtilerinin ortaya çıkacağı şeklinde yapılmaktadır. Travma mağduru ile kurulan yoğun etkileşimin bireylerde fiziksel ve duygusal yönden tükenme ile sonuçlanabileceğı öne sürölmektedir (Figley & Kleber, 1995). Bu iki açıklamanın temelinde yardım ve destek sağlayan kişilerde, travmatik bir olay deneyimleyen kişinin yaşadıklarına yönelik duyulan empati, şefkat, acıma gibi duyguların zamanla tükenmişlik, stres, yorgunluk gibi durumlara dönüşerek travma mağduru kişide görölen belirtileri meydana getirmesi yer almaktadır.

İkincil travmatik stresi açıklayan bir diğerk bakış açısı ise ekolojik yaklaşım olarak ele alınmaktadır (Çetinkaya-Büyükbodur, 2018; Erdener, 2019). Ekolojik yaklaşım temelde çevrenin içerisinde bireyi merkeze almakta ve birey ile sistem arasındaki karşılıklı ilişkiye odaklanmaktadır (Baykara-Acar & Acar, 2002). Bu doğrultuda ekolojik bakış açısına göre bireylerin çevresini etkilemesi gibi çevreden etkilenmesi de söz konusudur. Ekolojik yaklaşımda mikrosistem olarak adlandırılan kişinin yakın çevresinde yer alan diğerk kişilerin (aile, akraba ve yakın arkadaşlar gibi) yaşadıkları travmatik olaylar, kişinin kendisini de olumsuz olarak etkilemekte ve benzer tepkiler göstermelerine sebep olabilmektedir. Dolayısıyla bireylerin diğerk bireyler aracılığıyla travmatize olması olarak açıklanan ikincil travmatik stres kavramını ekolojik bakış açısı merkezinde açıklamak mümkündür.

2.3.3. İkincil Travmatik Stres ile İlişkili Kavramlar

Dolaylı travmatizasyon/ üstlenilmiş travma (vicarious traumatization), şefkat yorgunluğu (compassion fatigue), tükenmişlik (burnout) ve travmatik karşı aktarım (traumatic contertransference) ve ikincil travmatik stres (secondary traumatic stress) kavramlarının

literatürde genellikle benzer anlamlara işaret edecek biçimde kullanıldığı görülmektedir. Bu doğrultuda bu kavramların açıklanması ve birbiri arasındaki ayrımların ortaya konulmasının kavramlar arası karmaşayı önlemek adına önemli olabileceği düşünülmektedir.

2.3.3.1. Dolaylı Travmatizasyon

Dolaylı travmatizasyon kavramı; travmatik olaya maruz kalan bireylere yardım eden kişilerin, çok fazla travmatik olay ile ilgili uyarıcılara maruz kalması ile ortaya çıkan ve kurulan empati sonucu gelişen bir durum olarak ifade edilmektedir. Dolaylı travmatizasyon; bireylerin dünya görüşleri, duygusal ve psikolojik ihtiyaçları, inanç sistemi ve bilişleri üzerinde ciddi değişimlere ya da bozulmalara yol açacağı varsayımı ile temellenmiştir (Saltson & Figley, 2003; Steed & Downing, 1998). Mesleki sorumluluğu gereği travma mağdurları ile etkileşimde olan profesyonellerde aylar ve hatta bazen yıllar boyu süren acı verici yoğun psikolojik etkiler görülebilmektedir (McCann & Pearlman, 1990). Dolaylı travmatizasyon kavramı bu süreçte işaret etmektedir. Dolaylı travmatizasyon neticesinde bireylerin kendilerine, diğerlerine ve dünyaya yönelik inanç, değer ve bilişsel şemalarının olumsuz yönde bir değişime uğrayacağı ifade edilmektedir (Baird & Kracen, 2006). Bunların yanı sıra dolaylı travmatizasyonun etkilerinin, bireylerin hem içsel hem de ilişkisel bağlamlar üzerinde yansımaları olduğuna dikkat çekilmektedir (Pearlman & Mac Ian, 1995).

Travma mağduruna yardım eden bireylerde dolaylı travmatizasyon gelişimi üzerinde kişinin travma geçmişi, travmatik olayın kişi için anlamı, kişinin psikolojik ve kişilerarası ilişki özellikleri, profesyonel gelişim ve kişinin mevcut stres ile destek kaynakları gibi faktörler etkili olmaktadır (Pearlman & Mac Ian, 1995).

2.3.3.2. Şefkat Yorgunluğu

Yardım verme temeline dayalı hizmet veren profesyonellerin neredeyse hepsi için şefkat kavramından bahsedilebilir (Ümmet, Metin & Okur, 2023). Özellikle fiziksel ya da ruhsal anlamda zarar görmüş olan kişilere yardım veren sağlık ve ruh sağlığı alanındaki meslek gruplarında yardım verilen kişilere yönelik hissedilen şefkat duygusunun, yardım veren kişide yarattığı tükenmişlik hissinin meydana getirdiği şefkat yorgunluğu kavramından sıkça söz edilmektedir. Şefkat yorgunluğu ilk olarak travmatize olan bireyler ile terapi süreci yürüten ruh sağlığı çalışanlarının yaşadığı mesleki stresin etkileri şeklinde ele alınmış olsa da güncel olarak birçok yardım veren meslek elemanlarını da kapsar niteliktedir (Chase, 2005).

Şefkat yorgunluğu, travmatik bir olayın mağduru olan kişinin acı çekmesine şahitlik etmenin ortaya çıkardığı bir durum şeklinde özetlenmektedir (Figley, 2002). Peters (2008), şefkat yorgunluğu kavramını; bireylerin başkalarının yaşadığı acı verici veya travmatik olarak nitelendirilen yaşantılarına kronik bir şekilde maruz kalmaları sonucunda, öz-bakım ve sınır koyma becerilerinin eksikliği ile tetiklenen fiziksel ve duygusal tükenmişlik yaşama durumu şeklinde tanımlamıştır. Lombardo ve Eyre (2011), şefkat yorgunluğu belirtilerini iş ile ilgili, fiziksel ve duygusal olmak üzere üç alt başlıkta incelemişlerdir. Bazı hastalar ile çalışmak istememe, hastalara ve ailelerine karşı empati duygusunda azalma, iş bağlamında keyifsizlik, sık izin kullanma gibi durumlar iş ile ilgili belirtiler altında yer almaktadır. Baş ağrıları, sindirim problemleri, kas gerginliği, uyku ile ilgili problemler, göğüs ağrıları, kalp çarpıntısı gibi durumlar fiziksel belirtiler olarak adlandırılmıştır. Duygusal belirtiler ise; öfke problemleri, depresyon, kaygı, huzursuzluk, sigara ya da alkol kullanımı, bellek problemleri, odaklanma ve karar verme yeteneğinde azalma gibi durumlar ile karakterize edilmektedir.

Şefkat yorgunluğu, Figley (2002) tarafından ikincil travmatik stres kavramının daha olumlu bir alternatifi şeklinde kullanılmıştır. Stamm (2010) ise şefkat yorgunluğunu ikincil travmatik stres ile tükenmişliği kapsayan geniş bir kavram olarak ele almıştır.

Şefkat yorgunluğu ile ikincil travmatik stres sıklıkla birbiri yerine kullanılmaktadır. Bu iki kavram birbirine benzer ancak aynı değildir. İkisi arasındaki benzerlik travma mağduru ile kurulan iletişim kaynaklı olması olarak ele alınmaktadır. İkincil travmatik stres, travma mağdurunun yaşadığı travmatik olaya dolaylı olarak uzun süreli maruz kalma sonucu meydana gelmektedir. Şefkat yorgunluğu ise devamlı bir şekilde travma mağduru kişilere bakım verme ile birlikte oluşan yoğun stres durumu olarak açıklanmaktadır (Pehlivan & Güner, 2018).

2.3.3.3. Tükenmişlik

Tükenmişlik kavramı, iş ortamında sürekli olarak maruz kalınan stres etmenlerine bir tepki olarak ortaya çıkan psikolojik bir durum olarak tanımlanmaktadır (Maslach, Schaufeli & Leiter, 2001). Alanyazında tükenmişlik kavramının sıklıkla ikincil travmatik stres kavramı yerine kullanıldığı görülmektedir. Ancak Stamm (1997) tükenmişliğin travma yerine ağır iş yükü ve iş stresi bağlamında tetiklendiğini öne sürmüştür. Ayrıca tükenmişlik ile ikincil travmatik stresin birbirinden ayrıştığı temel noktanın semptomların altında yatan sebepler olduğu ifade edilmektedir (Everall & Paulson, 2004).

Tükenmişlik, ikincil travmatik stres belirtileri ile kıyaslandığında daha aşamalı bir süreç olarak ele alınmaktadır. İkincil travmatik stres belirtileri tükenmişliğin aksine fazla uyarı vermeksizin ve ani bir şekilde meydana gelebilmektedir (Kleber & Figley, 1995).

Şefkat yorgunluğu; kişinin fiziksel, duygusal ve ruhsal alanlarında beliren bir tür tükenmişlik olarak ifade edilmektedir (Pfifferling & Gilley, 2000).

Schauber ve Fraizen (1995), tükenmişlik kavramının, travma mağduru kişiler ile çalışmanın bir sonucu olmadığını ve dolaylı travmatizasyon, şefkat yorgunluğu ve ikincil travmatik stres kavramlarından bu yönü ile ayrıştığını ifade etmişlerdir. Nitekim yürüttükleri çalışmanın bulguları incelendiğinde cinsel istismar mağduru kişilerle çalışmanın ikincil travmatik stres,

şefkat yorgunluğu ve dolaylı travmatizasyon ile ilişkili olmasına karşın tükenmişlik ile ilişkili olmaması, bu kavramların birbirinden farklı olduğunu kanıtlar niteliktedir.

2.3.3.4. Travmatik Karşı Aktarım

Karşı aktarım (countertransference), psikodinamik terapi bağlamında terapistin acıdan, travmadan ya da empatiden bağımsız bir şekilde danışana karşı hissettiği duygusal bir tepki olarak nitelendirilmektedir (Figley, 2002). Bu doğrultuda travmatik karşı aktarım kavramı; travmatize olan bireyler ile psikoterapi süreci yürüten ruh sağlığı uzmanlarının terapi süreci içerisinde deneyimlediği duyguları içeren terapötik ilişkiye dayalı bir kavram olarak açıklanabilir.

Terapi bağlamında travma mağduru danışan ile ele alınan travmatik deneyim, kimi zaman terapist için de güçlü duygular ya da tepkiler ortaya çıkarabilen bir tetikleyici olabilmektedir (Canavagh, Wiese-Batista, Lachal, Baubet & Moro, 2015). Travmatik öyküye sahip bir terapist, travmatize olan danışanının travma yaşantısını dinlerken kendisi ile bağdaşım kurabilir. Travmatik karşı aktarım terapistin hem danışana hem de danışanın deneyimlediği travmatik olaya yönelik beliren duygusal tepkileri kapsamaktadır (Herman, 1992).

2.3.4. İkincil Travmatik Stres Risk Faktörleri

İkincil travmatik stres kavramsal olarak; travmatik bir olayın mağduru olan kişi ile bu kişiye destek veren aile, arkadaş gibi yakın çevre ve meslek elemanlarının travma mağduru aracılığıyla yaşadığı stresi içermektedir. Bu kişiler, travma mağduruna destek olma ve yardım verme sürecinde travma mağdurlarının yaşadıkları yoğun duyguları paylaşabilmekte ve kimi zaman onların yaşantılarını tekrar tekrar dinlemektedir. Travma mağduru kişilerle geçirilen zamanın artması ve travmatik olaya dair rahatsız edici detayların sık sık hatırlanması ikincil travmatik stres için bir risk faktörü olarak ele alınmaktadır (Bride, 2012).

İkincil travmatik stres kavramı temelde empatiye dayandırılmaktadır. Bride (2012), ikincil travmatik stres için empati eğilimin yüksek olmasını bir risk faktörü olarak belirtmektedir. Bu bağlamda travma mağduruna yönelik kurulan empatinin artması ile birlikte olumsuz duygular paylaşılmakta ve travma mağdurunun gözünden dünyaya bakılmaktadır. Bu durum beraberinde ikincil travmatik stres belirtilerinin oluşumu getirebilmektedir.

Tüm bunlarla birlikte travma mağdurları ile çalışan profesyoneller için daha genç olmak ve dolayısıyla daha az tecrübeli olmak, özellikle çocukluk döneminde yaşanan travmatik deneyimler olmak üzere kişisel travma geçmişinin bulunması gibi etkenlerin de önemli birer risk faktörü olduğu belirtilmektedir (Bride, 2012; Figley & Saltson, 2003; Gürdil, 2014; Kahil, 2016; Zara & İçöz, 2015). Travma mağdurları ile çalışan meslek elemanlarında ikincil travmatik stres oluşumu için vaka yükü de bir risk faktörü olarak nitelendirilmektedir. Vaka yükü fazla olan meslek elemanlarında ikincil travmatik stres belirtileri görülme olasılığının daha yüksek olduğundan söz edilmektedir (Çalık Var & Çetinkaya Büyükbodur, 2017).

Psikolojik dayanıklılık, dışadönüklük ve duygusal istikrarın düşük olması gibi bazı psikolojik faktörlerin de ikincil travmatik stres oluşumunda birer risk faktörü olabileceği ifade edilmektedir (Teel vd., 2019).

2.3.5. İkincil Travmatik Stres Koruyucu Faktörler

Aile, arkadaşlar ve iş arkadaşları olmak üzere yakın çevreden alınan sosyal destek, ikincil travmatik strese karşı koruyucu rol üstlenen bir faktör olarak ifade edilmektedir (Bride, 2012; Figley & Saltson, 2003; Ludick & Figley, 2017; Özkul & Çalık Var, 2018).

Bride (2012), travma mağduru kişilerin duygularını kendi duygularından ayrı tutan kişilerin deneyimledikleri empati duygusunun meydana getirebileceği olumsuz etkilere yönelik önleyici bir etkisinin olduğunu belirtmektedir. Bu doğrultuda kişilerin duygusal anlamda

ben-diğeri ayrımı yapabilmesinin ikincil travmatik strese karşı koruyucu bir faktör olduğu varsayılmaktadır.

Psikolojik dayanıklılık, kişilerin travmatik olarak nitelendirilen zorlu yaşamsal olaylarla direkt ya da dolaylı olarak karşılaştığı durumlarda psikolojik olarak sağlıklı kalabilmelerini açıklayan bir unsurdur (Deniz Pak, Özcan & İçağasıoğlu Çoban, 2017). İkincil travmatik stresin meydana gelmesinde psikolojik dayanıklılığın koruyucu bir faktör olarak ele alındığı görülmektedir (Faraji & Gençay, 2022).

Gürkan ve Yalçın (2017), yönetsel bağlamda ikincil travmatik strese yönelik koruyucu olabileceği düşünülen bazı düzenlemeler önermişlerdir. Bu önerilerden bazıları; düzenli olarak mesleki süpervizyon ve ekip toplantıları yapılması, profesyoneller için destek ve psikodrama grupları oluşturulması, çalışma şartlarının iyileştirilmesi, çeşitli hizmet içi eğitimlerin planlanması gibi koruyucu olabileceği düşünülen faktörler olarak sıralanmıştır.

2.4. Pozitif ve Negatif Duygu Durum

Duyguların tanımını yapmanın zorlayıcı olduğu ancak bilimsel bağlamda kavramsal olarak tanımlama gereksinimi duyulduğu ifade edilmektedir (Çeçen, 2013). Stanley ve Burrows (2001) insanın çok yönlü yapısını vurgulamakta ve duygunun bu yönlerin merkezinde bulunduğunu belirtmektedir. Buna göre duygu kavramının tanımı yapılırken duyguyu yalnızca psikolojik, fizyolojik ya da biyolojik bir unsur olarak ele almaktan ziyade bir bütün olarak açıklamanın gerekliliğine dikkat çekilmektedir. Duygunun kavramsal olarak tanımı yapılırken; bireylerin öznel deneyimlerine, sözlü ve davranışsal ifadelerine, duyguya eşlik eden fizyolojik tepkilerine, motivasyon üzerindeki etkilere ve tüm bunların sonuçlarına yer verilmesinin önemli olduğu öne sürülmektedir (Stanley & Burrows, 2001).

İnsan doğası gereği bir nesneye, bir kişiye ya da bir olaya yönelik hoş gitme veya hoş gitmeme hislerine sahip olmaktadır, bir şeyi ya sever ya da sevmez. Duygu, bu hislerin varlığı ile beliren bir olgudur (Frijda, 1999). Goleman'ın (2010) tanımı ile duygu; bir his ve bu hissin uyandırdığı düşünceler, psikolojik ve biyolojik unsurlar ile hareket yönelimidir.

Baltaş (2012) duyguların bazı temel özelliklere sahip olduğunu belirtmiştir. Bunlardan ilki, duyguların türe özgü olmasıdır. İnsanlarda kültürden bağımsız en temelde var olan mutluluk, korku, şaşkınlık gibi duygular dünyanın farklı yerlerinde farklı biçimlerde adlandırılrsa da bütün insanlarda aynı hisse karşılık gelmektedir. Duygular, insan türüne özel ve ortak olan biyolojik kökenlere sahiptir. Bunun yanı sıra duyguların bir uyarana yönelik meydana gelen tepkiler olduğu göz önüne alındığında her birey aynı uyarana aynı tepkiyi vermeyebilir. Bu doğrultuda duyguların özelliklerinden bir tanesi de bireye özgü oluşudur. Bireylerin hissettiği duygular, öncelikle beden üzerinde kendilerine yer edinirler. Nitekim duygularımız doğrudan yüz ifadelerimize yansımaktadır. Duygular ile ilgili bahsedilen diğer bir özellik, duyguların kalıcı olmadığıdır. Duyguların ortaya çıkışı, gelişimi ve sönüşü uzun süreli olmamaktadır. Öyle ki aynı duygunun aynı yoğunlukla uzun süre varlığını sürdürmesinin olağan olmadığı ifade edilmektedir. Bunun en yaygın örneği; travma sonrası

stres bozukluğu olarak sunulabilir. Duyguların değişimi ve sũreksizlięi temel ȳzellikler olarak ifade edilmektedir (Baltaş, 2012).

Mumcuoğlu (2002) duyguların gȳzlemlenen iki fonksiyonu olduğundan sȳz etmektedir. Bunlardan biri davranışın başlatılması iken diğeri davranışa tepki verme olarak belirtilmektedir. een (2013) ise bireylerin duygular aracılığıyla harekete geçtiğini, ȳncelik verme sũrelerini yũrũttũęũnũ ve planlama yaptığını ȳne sũrmektedir.

Çeşitli araştırmacılar tarafından farklı şekillerde yũrũtũlen duygu ile ilgili sınıflandırma çalışmalarında duygu kavramı en yaygın şekliyle pozitif duygu ve negatif duygu şeklinde iki boyutlu olarak ele alınmaktadır (Villodas, Villodas & Roesch, 2011).

Duygu durum (affect) kavramı; duygu, duygulanım, stres ve dũrtũ kavramlarını içeren şemsiye bir terim olarak nitelendirilmektedir. Bazı araştırmacılar ise duygu ve duygu durum kavramlarını birbiri yerine kullanmaktadır (Gross & Thompson, 2007).

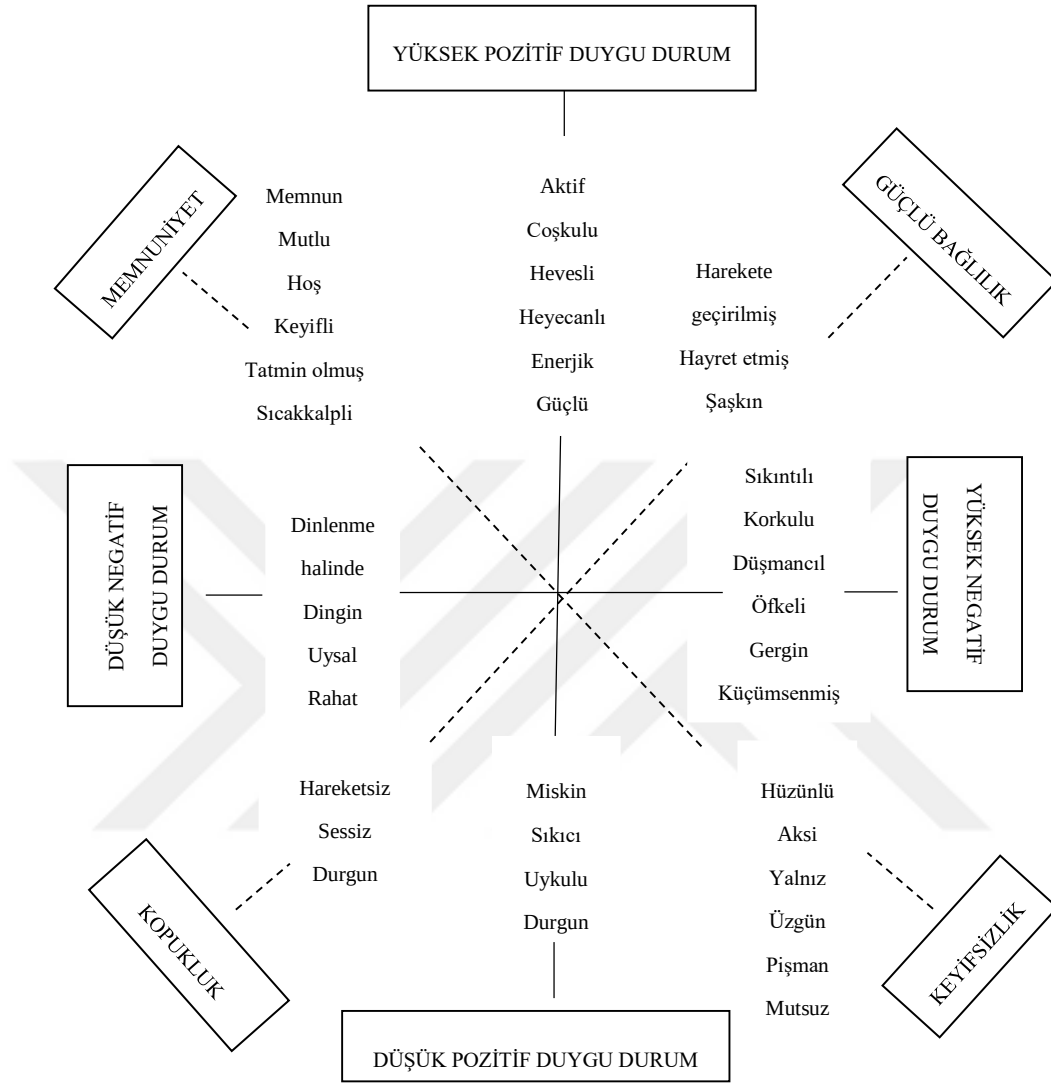
Duygu durum, birey tarafından değerlendirilen duyguları içeren zihinsel durum olarak tanımlanan kapsayıcı bir kavramdır. Bireyin kendisini iyi veya kȳtũ hissetmesi, olaylara yȳnelik hoşa giden ya da hoşa gitmeyen hislerini ifade eden psikolojik durumları ifade etmektedir (Parkinson, Totterdell, Briner & Reynolds, 1996). Pozitif ve negatif duygu durum, bireylerin bilişsel ve davranışsal sũrelerine eşlik etmekte ve bu sũreleri şekillendirmektedir. Dũřũncelerimiz ve eylemlerimiz duygusal durumlarımızdan etkilenmektedir (Forgas & Koch, 2013). Duygu durumların kaynağının mizaç ya da bir dış uyarana yȳnelen tepki olduğu ve bu ereve de bir kişilik ȳzellięi ya da durumsal olarak nitelendirilebileceği belirtilmektedir (şirvanlı ȳzen & Temizsu, 2010).

Pozitif duygu durum (positive affect) genel anlamda keyifli olma hali ile ilişkilendirilmektedir. Kişinin yũksek pozitif duygu durumu; coşkulu, enerjik, zihinsel olarak uyanık, ilgili, neşeli ve kararlı hislerle temsil edilmektedir (Watson, Clark & Carey, 1988).

Pozitif duygu durum ile karakterize edilen kişisel nitelikler arasında güven, iyimserlik, öz yeterlik, sosyallik, aktif katılım, olumlu sosyal davranışlar, fiziksel iyi oluş, problemlerle ve zorluklarla karşılaşıldığında etkin başa çıkma ve özgünlük yer almaktadır (Lyubomirsky, King & Diener, 2005).

Negatif duygu durum (negative affect) genel bir olumsuzluk halini temsil etmektedir. Öfke, korku, kaygı, düşmanlık, aşağılama, tikslenme, suçluluk, kendinden memnun olmama, reddedilmişlik hissi gibi olumsuz hisler ile üzüntü ve yalnızlık gibi depresyonla ilişkilendirilen durumlar, negatif duygu durum kapsamında değerlendirilmektedir (Watson & Clark, 1984; Watson, Clark & Carey, 1988).

Pozitif duygu durum ve negatif duygu durum birbirinden bağımsız ve aynı zamanda birbiri ile ilişkili iki boyuttur (Watson & Tellegen, 1999). Bir bireyin pozitif duygu durumunun düşük olması, negatif duygu durum deneyimlemesi gerekliliğini ifade etmemektedir. Benzer şekilde bireylerin pozitif duygularının yüksek olması yalnızca negatif duyguların var olmaması anlamına gelmemektedir (Cropanzano, Weiss, Hale & Reb, 2003; Myers & Diener, 1995). Pozitif duygu durum ile negatif duygu durum birbirinden bağımsız olmakla beraber düşük ve yüksek boyutlarda değerlendirilebilmektedir (Gençöz, 2000).



Şekil 1. Duygu durumların iki faktörlü yapısı. Watson, D. & Tellegen, A. (1985). Toward consensual structure of mood. *Psychological Bulletin*, 98(2), 219-235.

Watson ve Tellegen (1985) duygu durumları iki faktörlü bir yapıda ele almışlardır. Bu yapısal model, Şekil 1’de sunulmaktadır. Bu model doğrultusunda, pozitif ve negatif duygu durum faktörleri birbirlerine zıt iki kutuplu bir yapıda değerlendirilmemektedir. Watson ve Tellegen (1985), bu modelin duygu durumlar arasındaki ilişkileri özetlediğini ancak tamamıyla yoğunluklarını ele alamadığını ifade etmektedir. Bireyler aynı anda bu iki boyutta da yüksek ya da düşük olarak duygusal deneyim yaşayabilmektedir. Bu modelin ilk faktörü

olan pozitif duygu durum, bir bireyin yaşamdan keyif alma deneyimini yansıtmakta iken diğer faktör olan negatif duygu durum ise bireylerin üzgün ya da keyifsiz hissetme deneyimlerini temsil etmektedir. Modelde karşılıklı yer alan boyutların birbiri ile yüksek derecede negatif ilişkiye sahip olduğu belirtilmiştir. Bununla birlikte bu modelde noktalı çizgilerle gösterilen boyutlar kesiştikleri iki duygu durum düzeyleri ile ilişkili olarak ele alınmaktadır. Örneğin; memnuniyet boyutu; yüksek pozitif duygu durum ile düşük negatif duygu durumda yer alan hislerin bir araya gelmesinin bir temsilidir (Watson & Tellegen, 1985).

Watson (2000) bireylerin duygu durumlarını dört boyutta değerlendirmiştir. Bu boyutlar: a) yüksek pozitif/düşük negatif duygu durum (örneğin, mutlu hissetmek), b) yüksek pozitif/yüksek negatif duygu durum (örneğin, lunapark hız treninde gibi korkulu ve heyecanlı hissetmek), c) düşük pozitif/ yüksek negatif duygu durum (örneğin, depresif hissetmek), d) düşük pozitif/ düşük negatif duygu durum (örneğin, birçok insan televizyon izlerken yaşanan kopukluk halini tarif etmişlerdir).

Negatif duygu durum düzeyi yüksek olan bireylerin herhangi bir stres kaynağı olabilecek durumun olmaması halinde bile stresli, rahatsız ve keyifsiz hissetme eğilimlerine sahip olacakları ifade edilmektedir (Watson & Clark, 1984).

Watson ve Clark (1984) negatif duygu durum düzeyi yüksek olan bireylerin genel anlamda diğer bireylere ve dünyaya yönelik olumsuz yönler odaklanmaya yatkın olduğunu belirtmektedir. Bununla birlikte negatif duygu durum düzeyi yüksek olan kişilerin depresyon ve kaygı bozukluklarına daha yatkın oldukları belirtilmektedir (Watson, Clark & Carey, 1988).

Pozitif duygu durum, bireylerin yalnızca iyi oluşlarına katkı sağlamamakla beraber birçok farklı yaşamsal alanda bireylerin yaşam kalitesini artırmaktadır. Yüksek pozitif duygu durumun; zihinsel (artan yaratıcılık düzeyi, dikkat, sezgi gibi), bedensel (bağışıklık sisteminin güçlenmesi, fiziksel ağrıların azalması gibi) ve psikolojik (zorluklara karşı

psikolojik dayanıklılık, psikolojik büyüme gibi) anlamlarda bireyleri etkilediği ifade edilmektedir. Bunlara ek olarak pozitif duygu durumun yaşam süresini uzattığı bulgusunun tüm bu etkilerin bir sentezi olabileceği düşünülmektedir (Fredrickson & Losada, 2005).

Pozitif duygu durum, bireylerin bilişsel ve davranışsal süreçleri üzerinde etkili olmaktadır. Bilişsel süreçler bağlamında, pozitif duygu durumun bireylerin yaratıcı düşünme ile bilişsel esnekliklerini geliştirdiği ifade edilmektedir. Davranışsal bağlamda ele alındığında ise pozitif duygu durum bireylerin farklı aktivitelere ilgi ve bağlılık oluşturmalarının yanısıra bireyleri yardımsever, arkadaşça ve sosyal sorumluluk gerektiren davranışlara teşvik etmektedir (Kunzmann, Stange & Jordan, 2005). Yüksek pozitif duygu duruma sahip olan bireylerin sosyal anlamda gelişmiş becerilere sahip oldukları ve dışadönük kişilik özelliğine yatkın oldukları ifade edilmektedir. Bu etkileşim çift yönlü olarak nitelendirilmektedir. Sosyal ilişkilerin bireylerin pozitif duygu durumlarında yüksekliğe katkıda bulunmakta ve aynı zamanda pozitif duygu durumların bireylerin kişilerarası ilişkilere yönelik istekliliğini artırmaktadır. Bu yönü ile pozitif duygu durum, sosyal davranışın hem bir nedeni hem de bir sonucu olarak ele alınmaktadır (Watson, 2002).

Yaşam duygulardan bağımsız düşünülemez. Deneyimlediğimiz duygular, düşünce ve davranışlarımızın birer tamamlayıcısıdır. Çoğu zaman bireyi harekete geçiren temel unsur duygu olmaktadır. Bu yönüyle yaşamın her alanında gerçekleştirilen eylemlerde duygular önemli rol oynamaktadır. Alanyazında da belirtildiği gibi pozitif duygular yani iyi hissediyor olmak bireyleri daha uyumlu davranışlara güdülemektedir. Aksine negatif duygular yani kötü hissediyor olmak ise çoğunlukla bireyleri hem kendilerine hem de çevrelerine yönelik olumsuzluk barındıran davranışlara yöneltmektedir. Tüm bu bilgiler ışığında bireylerin davranışlarının incelendiği araştırmalarda duygulara yer vermenin önemli olacağı düşünülmektedir.

2.5. Psikolojik Dayanıklılık

20. yüzyılın ikinci yarısında psikoloji bilimi temelde bireylerin hastalıklarının tedavi edilmesi üzerine çalışmalar yürütmüş ve odak noktası bireylerin iyileşmesi olmuştur. Günümüzde ise yapılan çalışmalar daha çok bireylerin olumlu özelliklerinin geliştirilmesi ve güçlendirilmesine yönelmiştir (Meyers, van Woerkom & Bakker, 2013). Geleneksel psikolojinin bir tamamlayıcısı olarak nitelendirilen pozitif psikoloji; insanların yaşadıkları acı verici deneyimleri, güçsüzlükleri ve olumsuzlukları yok saymaksızın olumlu duygulara, olumlu kişilik özelliklerine ve iyi oluşa odaklanan görece yeni bir yaklaşım olarak ifade edilmektedir (Seligman, Steen, Park & Peterson, 2005). Pozitif psikoloji; psikoloji çalışmalarında tedavinin yalnızca yanlış olanı düzeltmek ya da iyileştirmek değil, aynı zamanda doğru olanı inşa etmek ve güçlendirmek olduğu düşüncesi etrafında şekillenmiştir (Seligman, 2002). Pozitif psikoloji çalışmalarının alanyazına dahil olması ile beraber ortaya çıkan kavramlardan bir tanesi de psikolojik dayanıklılık olarak sunulmaktadır.

Bireyler yaşamları süresince günlük rutinlerini bozan fiziksel ya da ruhsal olarak etkilenebilecekleri stres yaratan durumlarla karşı karşıya kalabilmektedir. Bu olumsuz durumlar kimi zaman daha geniş ölçekli toplumsal olaylar (doğal afetler, salgın hastalıklar, siyasi olaylar gibi), kimi zaman da daha küçük ölçekli bireysel deneyimler (şiddete maruz kalma, bir yakını kaybetme, ebeveynlerin ayrılması gibi) olabilmektedir (Altundağ, 2020). Benzer olumsuz yaşantıyı deneyimlemiş olan bireylerin olaylara yönelik tepkileri ya da olay sonrası ruhsal ve fiziksel durumları farklı olabilmektedir. Yaşadıkları ciddi olumsuz olaylar sonrası bazı bireyler daha uzun süreli ve daha yoğun stres deneyimlemekte iken bazı bireyler için deneyimlenen stresin süresi daha kısa ve stresin düzeyi daha az olmaktadır. İlgili alanyazında bazı bireylerin psikolojik ve fiziksel sağlıklarını tehdit eden problemliler ya da yaşantılarla karşı karşıya kalmalarına rağmen psikolojik sağlıklarını nasıl korudukları merak konusu olmuştur. Bu doğrultuda psikolojik dayanıklılık kavramı ön plana çıkmaktadır. Psikolojik dayanıklılık ile ilgili pek çok farklı tanım olduğu dikkat çekmektedir.

Psikolojik dayanıklılık, hem kavramsal hem de tanımsal bakımdan herkes tarafından kabul edilen ortak bir paydada buluşmamaktadır. Basım ve Çetin (2011), alanyazında “resilience” olarak yer alan kavramın Türkçe karşılığı ile ilgili bir fikir birliğine varılabilmesi amacı ile yürüttükleri çalışmada “kendini toparlama gücü”, “toparlanma”, “güçlülük”, “psikolojik güçlülük”, “dirençlilik”, “yılmazlık”, “sağlamlık”, “psikolojik sağlamlık”, “dayanıklılık” ve “psikolojik dayanıklılık” kavramlarını seçenek olarak sunmuşlardır. Yapılan bu anket araştırmasının sonucunda sunulan seçenekler arasında “psikolojik dayanıklılık” kavramı “resilience” kavramını dilimizde en iyi temsil eden kavram olarak belirlenmiştir. Türkiye’de yapılan lisansüstü tezlerin ve ULAKBİM ulusal veri tabanında indeksli dergilerde yer alan araştırmaların incelendiği bir başka çalışmada ise “resilience” kavramının Türkçe karşılığı olarak en sık “psikolojik sağlamlık” kavramının kullanıldığı ifade edilmiştir. Psikolojik dayanıklılık ise en sık kullanılan ikinci kavram olarak sunulmuştur (Işık, 2016). Bu araştırmada psikolojik dayanıklılık kavramı tercih edilmiştir.

Psikolojik dayanıklılık; bireylerin günlük yaşamlarında karşılaştıkları stres yaratan olaylara karşı bir direnç kaynağı olarak görev yapan bir yapı şeklinde tanımlanmaktadır (Manning, Williams & Wolfe, 1988). Kobasa (1979) bireylerin stres yaratan olayları değerlendirebilme ve etkin bir biçimde başa çıkabilmelerini psikolojik dayanıklılık kavramı ile açıklamaktadır.

Travmatik ya da ciddi düzeyde stresli olaylar sonucu bazı bireylerde gözlemlenen stresle başarılı bir şekilde baş edebilme ile yeni duruma uyum sağlama becerisi psikolojik dayanıklılık olarak ele alınmaktadır (Bonanno, 2008). Bir başka tanımda ise kişilerin gelişim süreci ve işlevselliğine yönelik önemli derecede risk ve tehdit içeren yaşamsal zorlu olaylar yaşamasına karşın gözlemlenen olumlu ve uyumlu tepkileri şeklinde ifade edilmektedir (Riley & Masten, 2005).

Luthar, Lyman ve Crossman (2014) ise psikolojik dayanıklılık kavramını bireylerin yaşadığı olumsuz durumlar ve travmatik olaylara yönelik nispeten daha olumlu adapte olabilmesi

olarak tanımlamaktadır. Bu tanımda olumsuz durum ile olumlu adaptasyon bileşenleri öne çıkmaktadır.

Psikolojik dayanıklılık kavramının temelinde, olumlu bir sonuç elde edilmesini sağlamanın yanı sıra olumsuz sonucun ortaya çıkmasını engellemeyi ya da etkisini azaltmayı sağlayan faktörler yer almaktadır (Fergus & Zimmerman, 2004).

Psikolojik dayanıklılık kavramı bireylerin yaşadıkları ciddi olumsuzluklara, travmatik olaylara rağmen yalnızca nasıl hayatta kaldıklarından ziyade aynı zamanda bireylerin bu olumsuzlukların nasıl başarıyla üstesinden gelebildiklerini açıklamaktadır. Nitekim psikolojik dayanıklılık kavramı bir sonuç değil bir süreci ifade etmektedir (Graber, Pichon & Carabine, 2015). Bu süreç, insan doğasına paralel olarak karmaşık ve hareketlidir. Bireyler ve bireylerin çevreleri ile etkileşimleri, yaşayan bir organizma olarak sürekli değişim içerisinde. Bu doğrultuda psikolojik dayanıklılığın da durağan bir yapı olamayacağı, insanın değişimine eşlik edeceği öne sürülmektedir (Masten & Barnes, 2018).

Psikolojik dayanıklılık bireylerde doğuştan getirilen ve kalıcı bir kişilik özelliği olarak değerlendirilmekten ziyade öğrenilebilen, geliştirilebilen ve kazanılabilen çok yönlü gelişimsel bir süreç şeklinde nitelendirilmektedir (Alikashiöğlu & Ercan, 2009; Cicchetti, 2010; Gürgen, 2006). Kişilik özellikleri ve bilişsel beceriler bireylerin uyum sağlama süreçlerine katkı sağlamaktadır ancak uyum sağlama sürecinde tanımlanan psikolojik dayanıklılık kavramı bir kişilik özelliği olarak açıklanamamaktadır (Masten & Barnes, 2018).

Bireye özgü bir özellik de olsa, zor bir olayla baş etmeye yönelik geliştirilen bir süreç de olsa psikolojik dayanıklılıktan söz edebilmek adına bir risk durumunun varlığı gerekli görülmektedir. Bu olumsuz yaşantılar ya da zorluklarla karşılaşılana kadar bireylerin nasıl tepkiler verecekleri belirsizdir dolayısıyla bir risk faktörü ile karşı karşıya gelindiğinde psikolojik dayanıklılık kavramı deneyimlenebilmektedir (Çetin & Anuk, 2020).

Psikolojik dayanıklılık kavramı ile ilgili çalışmaların kökleri 1960-1970li yıllarda şizofreni tanısı olan ebeveynlerin çocukları üzerinde yapılan araştırmalara dayandırılmaktadır.

Garmezy (1974), Anthony (1974) ve Rutter (1979) psikolojik rahatsızlık geçirme riski yüksek olarak değerlendirilen çocuklar içerisinde bazı çocukların beklenenin aksine sağlıklı olduğu bulgusunu elde etmişler ve bu bulgudan hareketle risk altındaki çocukların nasıl olumlu sonuçlar geliştirdiğini incelemeye yönelik bilimsel bir ilgi geliştirmişlerdir (Luthar, Lyman & Crossman, 2014).

Wright, Masten ve Narayan (2014) psikolojik dayanıklılık araştırmalarını dört temel dalga olarak ele almışlardır. Birinci dalga, psikolojik dayanıklılığın kavramsal tanımının yapılması, kavramın ölçülmesi ve bireysel farklılıkların kaynaklarının tespit edilmesi çabalarını kapsamaktadır. İkinci dalga araştırmaları, psikolojik dayanıklılık çalışmalarının kuramsal bir zeminde irdelenmesi ile birlikte psikolojik dayanıklılık kavramının meydana gelme sürecini incelemek ve zorlu yaşam olaylarında pozitif sonuçların nasıl elde edilebildiğini açıklamak hedefi doğrultusunda yapılmıştır. Üçüncü dalga psikolojik dayanıklılık oluşum ve gelişim süreçlerine odaklanmaktadır. Psikolojik dayanıklılık araştırmalarının dördüncü dalgası günümüzde devam eden bir süreci kapsamaktadır. Psikolojik dayanıklılık kavramının genetik farklılıklar bakımından incelenmesi, nörobiyolojik süreçler ile beyin gelişimi çerçevesinde ele alınması gibi konular dördüncü dalga araştırmaları altında yer almaktadır.

Bireylerin yoğun stres yaratan olaylar deneyimlemelerinin ardından psikolojik problemler ortaya çıkarmalarını engelleyerek birey için koruyucu bir rol üstlenmekte, bireyin iyilik halini korumakta ve bu olaylardan olumlu sonuçlar alabilmesine katkı sağlamaktadır. Psikolojik dayanıklılık bireylerin deneyimlediği yoğun strese rağmen işlevselliğini sürdürmesini desteklemektedir (Hjemdal, Friborg, Stiles, Martinussen & Rosenvinge, 2006; Maddi, Kahn & Maddi, 1998).

Psikolojik dayanıklılık kavramı ile ilgili araştırmalar farklı disiplinler ile ilişkilendirilmektedir. Travma bilimi (bireylerin travmatik deneyimlere yönelik verdikleri tepkiye odaklanır), gelişimsel psikoloji (çocukların zorlu yaşam olaylarına yönelik

tepkilerine odaklanır), pozitif psikoloji (bireylerin gelişimlerine, olumlu duygularına ve olumlu ilişkilerine odaklanır) ve insancıl psikoloji (bireylerin anlam yaratma ve büyüme süreçlerine odaklanır) bağlamlarında incelenmektedir (Graber, Pichon & Carabine, 2015).

Psikolojik dayanıklılık gelişimsel bağlamda üç farklı alanın araştırma konusu olmuştur. Bunlardan ilki önemli problemlerin yaşandığı bir dönem içerisinde bireylerin işlevselliğini nasıl sürdürebildiği ile ilgilidir ve stres dayanıklılığı olarak kavramsallaştırılmıştır. Bir diğeri, bireylerin travmatik ya da ciddi dereceli rahatsızlık yaratan bir olay deneyimlemesinin ardından önceki iyi işlevsellik haline nasıl dönebildiği ile ilgilidir ve toparlanma/geri dönme olarak kavramsallaştırılmıştır. Yaşanan ciddi olumsuz durumlar düzeldiğinde yeni duruma olumlu ya da normal bir uyum sağlamanın nasıl gerçekleşebileceği ise normalleştirme olarak kavramsallaştırılmıştır (Cutuli & Masten, 2009).

Psikolojik dayanıklılık kavramı pozitif uyum sağlama, başa çıkma ya da yeterlilik kavramları ile karıştırılabilmektedir. Bu kavramlar psikolojik dayanıklılık ile ilişkilidir ancak aynı anlamlara karşılık gelmemektedir. Pozitif uyum sağlama kavramı psikolojik dayanıklılığın bir çıktısı olarak değerlendirilmektedir. Olumsuz bir yaşantının varlığında yeni duruma olumlu bir biçimde uyum sağlıyor olabilmek psikolojik dayanıklılığın bir sonucu olarak ele alınmaktadır. Bu bağlam içerisinde psikolojik dayanıklılık, olumsuz olarak nitelendirilen yaşantının başarılı bir şekilde üstesinden gelebilme sürecini yansıtmaktadır. Yeterlilik kavramı ise olumsuz bir yaşantının üstesinden gelme sürecine yardımcı olan faktörlerden yalnızca bir tanesidir (Fergus & Zimmerman, 2004). Yeterlilik kavramından farklı olarak psikolojik dayanıklılık kavramı kapsamında bir risk varlığından söz edilmektedir. Bunu yanı sıra bu iki kavram arasındaki farklılıklardan bir tanesi de psikolojik dayanıklılık kavramında bireylerin negatif ve pozitif uyum (rahatsızlığın yokluğu ve sağlığın varlığı) göstergeleri yer alırken; yeterlilik kavramında pozitif uyum göstergeleri bulunması olarak ele alınmaktadır (Luthar, Lyman & Crossman, 2014).

Bireylerde psikolojik dayanıklılığın gelişimi ile ilgili iki temel yaklaşım öne sürülmüştür:

- a) Değişken odaklı psikolojik dayanıklılık modeli: Bireylerin kişilik özellikleri, deneyimleri ve çevresel faktörler arasındaki ilişkiler bağlamında psikolojik dayanıklılık gelişimini açıklamaktadır. Bireylerin zorlu yaşantılarla karşılaşmasına karşı olumlu uyum sağlama davranışlarını açıklayan değişkenleri belirlemekte ve bireyleri psikolojik olarak dayanıklı yapan faktörlerin neler olduğunu incelemektedir.
- b) Kişi odaklı psikolojik dayanıklılık modeli: Kişiyi temel alarak psikolojik dayanıklılık kavramını açıklamaktadır. Sıkıntılı ve zor koşullar altındaki kişilerin bazılarının nasıl daha iyi uyum sağladıklarını ve daha dayanıklı olduklarını incelemektedir. Bu model, psikolojik olarak dayanıklı olan kişilerin niteliklerini belirlemektedir (Masten & Reed, 2002).

Günlük hayat her zaman aynı rutin düzen içerisinde devam etmemektedir. Zaman zaman beklenmedik bir şekilde gelişen ve bireyler için yoğun stres meydana getiren olumsuz yaşam olayları ile karşı karşıya kalınmaktadır. Bu deneyimler sonucu bazen aynı yaşam düzenine devam etmek zorlayıcı olmakta ve uyum sağlamak güçleşmektedir. Psikolojik dayanıklılık bu uyum sağlama sürecini kolaylaştıran bir etkidir. Bireyler için fiziksel sağlık ve psikolojik sağlık bir bütündür. Yalnızca psikolojik anlamda iyi olmak bir bireyi sağlıklı yapmazken benzer şekilde hasta olmamak bir bireyin psikolojik anlamda iyi olduğunun bir göstergesi değildir. Bireyler, fiziksel sağlıklarını ya da psikolojik sağlıklarını tehdit eden bazı durumlar ile karşı karşıya kalabilmektedir. Nasıl ki fiziksel olarak dayanıklı olmak bireyleri karşılaştıkları zorlayıcı koşullara karşı korumakta ise benzer şekilde psikolojik olarak dayanıklı olmak da bireylerin ruhsal anlamda korunmalarına olanak sağlar.

2.5.1. Psikolojik Dayanıklılık Bileşenleri

Psikolojik olarak dayanıklı kişiler; yaşamları süresince yaptığı şeylere kolaylıkla bağlılık sergiler karşılaştıkları problemlerin nedenleri ve sonuçları ile ilgili sorumluluk alarak kendi yaşamları üzerinde kontrol sağlayabilecekleri inancını taşır ve yaşamlarında birtakım değişiklikler ile karşı karşıya kaldıklarında bunu bir tehdit ya da kriz olarak değil bir fırsat olarak değerlendirirler (Florian, Mikulincer & Taubman, 1995). Psikolojik olarak dayanıklı bireylerde kendini adama (commitment), kontrol (control) ve meydan okuma (challenge) şeklinde kavramsallaştırılan tutumlar gözlemlenmektedir. Bireylerin bu üç tutumu bir arada sergiliyor olması bireylerin kendi yaşamları ve yaşam anlamları üzerinde belirleyiciliklerini kabullenmeleri ve bu doğrultuda kendi hayatlarını kendilerinin tasarlamalarına olanak sağlamaktadır (Maddi, 2002).

2.5.1.1. Kendini Adama

Kendini adama, bireylerin stresli koşullar içinde bulunsalar dahi çevresindeki kişilerden ya da olaylardan izole olmamasını ve aktif katılımını kapsamaktadır (Maddi, 2006). Kendini adama bileşeni bakımından güçlü olan bireylerin yaşamda bir anlam ve amaç duygusuna sahip oldukları ifade edilmektedir. Bu doğrultuda bireyler katılım sağladıkları aktivitelere değer verir ve kim olduklarını anlayabilmek adına bir çaba içerisindeyler (Crowley, Hayslip & Hobdy, 2003).

2.5.1.2. Kontrol

Psikolojik dayanıklılığın bileşenlerinden biri olan kontrol; bireylerin kendi yaşamları üzerinde etkilerinin olabileceğine yönelik inançlarını yansıtmaktadır. Kontrol boyutu yüksek olan bireyler, yaşadıkları olumsuzlukları kendileri için olumlu olarak değiştirebileceklerini düşünme eğiliminde olmaktadır (Crowley, Hayslip & Hobdy, 2003).

Kobasa (1979), kendi hayatları üzerinde kontrol sağlayabilen bireylerin stresli yaşamsal koşullar altında bulunsalar dahi diğer bireylere göre daha sağlıklı olacaklarını öne sürmüştür.

2.5.1.3. Meydan Okuma

Meydan okuma; yaşamın dinamikliğini kabullenmeyi içermektedir. Yaşam aynı süreklilikte ilerlemeyebilir ve zaman zaman bazı değişimler meydana gelir. Bu boyut, bireylerin değişimi bir zorluk ya da olumsuz bir olgu olarak algılamasından ziyade, büyüme ve gelişme adına bir fırsat olarak algılamasını temsil etmektedir (Holt, Fine & Tollefson, 1987).

2.5.2. Psikolojik Dayanıklılığı Etkileyen Faktörler

Psikolojik dayanıklılık kavramı tanımlanmasında iki temel bileşen olduğu ifade edilmektedir. Bu bileşenlerden ilki birey için bir risk faktörü olarak nitelendirilen bir durum içerisinde bulunması (örneğin yoksul bir aile içine doğmuş olmak gibi) ya da yaşamını tehdit eden ciddi olumsuz bir olay veya bir travmatik deneyime (örneğin aile içi şiddet, savaş ya da ebeveynlerden birinin ölümü gibi) maruz kalmış olmaktır. İkinci bileşen ise sağlıklı bir gelişim ve nitelikli bir uyum yeteneği olarak açıklanmaktadır (Masten & Coatsworth, 1998). Bu doğrultuda psikolojik dayanıklılık kavramının, kişi için risk faktörleri ve koruyucu faktörlerin etkileşimini ifade etmekte olduğu söylenilebilir. Bu kavramın doğasında yer alan risk faktörleri psikolojik dayanıklılık kavramından söz edebilmek için bir zemin yaratırken koruyucu faktörler ise psikolojik dayanıklılığının oluşumunda rol oynamaktadır.

2.5.2.1. Psikolojik Dayanıklılık Risk Faktörleri

Psikolojik dayanıklılık ile ilgili yapılan kavramsal tanımlar birlikte ele alındığında; psikolojik dayanıklılık kavramından söz edilebilmesi için kişinin bir risk altında olması, bir

güçlük yaşaması ya da travmatik bir olaya maruz kalmasının gerekli olduğu vurgulanmaktadır (Gizir, 2007). Bu bağlamda psikolojik dayanıklılık kavramı çerçevesinde risk faktörlerinden bahsetmek önem taşımaktadır.

Yoldaş ve Demircioğlu (2019), psikolojik dayanıklılık temelinde risk faktörlerini birey ile ilgili risk faktörleri, aile ile ilgili risk faktörleri ve çevre ile ilgili risk faktörleri şeklinde üç boyut olarak ele almışlardır. Bu risk faktörleri Tablo 1’de verilmiştir:

Tablo 1

Psikolojik dayanıklılık risk faktörleri

Birey ile İlgili Risk Faktörleri	Aile ile İlgili Risk Faktörleri	Çevre ile İlgili Risk Faktörleri
Cinsiyet	Anne-babanın ayrılması, ölümü ya da tek ebeveyn ile yaşıyor olma	Toplumsal şiddet
Erken doğum	Anne-babanın hastalıkları ya da psikopatolojileri	Savaş ve doğal afet gibi toplumsal travmatik olaylar
Kronik rahatsızlıklara sahip olma	Erken yaşta anne-baba olma	Toplumun gelişme düzeyi
Özgüvenin düşük olması	Yetersiz anne-babalık	Okul içerisinde stres yaratan ve travmatik olaylar
Cinsel istismar	Anne-babanın madde kullanımı	Akran reddi
Bilişsel, dil veya motor gelişim alanlarında problemler	Anne-babanın işsizliği	Yakın birinin ya da arkadaşın ölümü
Sosyal ilişkilerde yetersiz beceri	Çocuğun fiziksel, duygusal ya da cinsel istismara uğraması	Akademik başarının düşük olması
Güvensiz bağlanma	Ebeveynler ile çocuk arasındaki anlaşmazlık	Evsizlik
Davranış bozuklukları	Ebeveynler arasındaki çatışma	Kırsal alanda yaşıyor olmak
Madde kullanım bozuklukları		Çocuğun fiziksel, duygusal ya da cinsel istismara uğraması
Zor kişilik özellikleri		

Yoldaş, C. & Demircioğlu, H. (2019). Çocukluk ve ergenlik döneminde psikososyal risk faktörleri ve koruyucu unsurlar. *Ankara Sağlık Hizmetleri Dergisi*, 18(1), 40-48.

Werner (1989), psikolojik dayanıklılık temelinde yürüttüğü oldukça geniş kapsamlı araştırmasında psikolojik dayanıklılık ile ilgili koruyucu ve risk faktörleri bulgulamıştır. Psikolojik dayanıklılık risk faktörleri; gebelik sürecinde annenin yaşadığı yoğun stres, yoksulluk-ekonomik zorluklar, ebeveynlerin psikopatolojik belirtilere sahip olması ya da madde-alkol kullanım bozuklukları, aile içerisinde şiddet varlığı, sosyoekonomik düzeyin düşük olması ve genetik bozukluklar olarak sunulmaktadır (Werner, 1989).

2.5.2.2. Psikolojik Dayanıklılık Koruyucu Faktörler

Koruyucu faktörler, bireylerin olumsuz durumlarda olumlu tepkiler verebilmesine yardımcı olan kaynaklar olarak ifade edilmektedir (Murray, 2003).

Koruyucu faktörler üç alt başlıkta özetlenebilir:

- 1) Kişi ile ilgili koruyucu faktörler: Bireyin kendine yönelik olumlu atıflarının olması, entelektüel işlevselliğin ve sosyal becerilerin iyi düzeyde olması, insanlar tarafından sevilen ve uyumlu biri olma, zeka, akademik başarı, öz farkındalık, yüksek öz güven, öz yeterlik ve benlik saygısı, etkili problem çözme becerilerine sahip olma, iletişim becerilerinin gelişmiş düzeyde olması, iyimserlik ve umut, otonomi, geleceğe yönelik pozitif beklentilere sahip olma, yaş, sağlık, cinsiyet ve içsel kontrol odağı.
- 2) Kişinin ailesi ile ilgili koruyucu faktörler: Ebeveynler ile kurulan yakın ilişki, anne-babanın yetkin ebeveynlik niteliklerine sahip olması, ebeveynlerin gerçekçi ve yüksek beklentilere sahip olması, sosyoekonomik bakımdan avantajlı olma, aile ile duygusal bağların kuvvetli ve sıcak olması ve destekleyici ebeveynlik.
- 3) Kişinin ailesi dışındaki çevresi ile ilgili koruyucu faktörler: Aile haricindeki bireylerle ilişki kurma, akran desteği, iş ya da okul gibi çevrelerden alınan sosyal destek, sosyal bir çevre içerisine dahil olma ve iyi bir okulda eğitim görme (Gizir, 2007; Masten & Coatsworth, 1998; Werner, 1989).

2.5.2.3. Olumlu Sonuçlar

Psikolojik dayanıklılık kavramı üzerinde etkili olan risk faktörleri ile koruyucu faktörlerin yanı sıra olumlu sonuçlardan da söz edilmesinin gerekliliği vurgulanmaktadır. Olumlu sonuçlar, bireylerin karşılaştıkları stresli olaylara ya da zorlu yaşam koşulları altında olmalarına rağmen ortaya çıkardıkları olumlu adaptasyon olarak tanımlanmaktadır (Altundağ, 2020).

Olumlu sonuçlar; bireylerde var olan koruyucu faktörler aracılığıyla risk faktörleri ile baş ederek elde edilen yeterlilikler olarak ifade edilmektedir. Olumlu sonuçlar; akademik başarı, sosyal yeterlilik, öznel iyi oluş, yaşam doyumunu, evre tarafından sosyal kabul görme gibi olumlu özelliklerin varlığı ile psikopatoloji, duygusal sorunlar, su eğilimli davranışlar gibi olumsuz özelliklerin yokluğu olarak sıralanmaktadır (Masten & Reed, 2002; lker Tümlü & Receptoğlu, 2013).

Psikolojik dayanıklılık bağlamında koruyucu faktörler olarak ele alınan değişkenlerin olumlu sonuçlarda da yer aldığı görülmektedir. Kavramsal olarak irdelendiğinde koruyucu faktörlerin bireylerde psikolojik dayanıklılık oluşumuna zemin hazırlayan ve bireyi psikolojik dayanıklılık oluşumunda güçlendiren değişkenleri içerisinde barındırdığı görülmektedir. Olumlu sonuçlar ise psikolojik dayanıklılığın meydana getirdiği pozitif kazanımları kapsamaktadır.

Olumlu sonuçlar ve koruyucu faktörler içerisinde yer alan değişkenler açıklanırken sürece ya da sonuca odaklanıldığında kavramsal bir ereve çizilebilmektedir. Koruyucu faktörler, sürece yönelik bir etkiyi tanımlamakta iken olumlu sonuçlar, elde edilen çıktılara yani sonuca yönelik bir etkiye karşılık gelmektedir (zbe Atalay, 2019).

2.6. İlgili Araştırmalar

Bu bölümde yurt içi ve yurtdışında bu çalışmanın değişkenleri arasındaki ilişkilerin incelendiği araştırmalara kronolojik sıra ile yer verilmiştir.

Kontogiannis (2006) sürücülerin deneyimledikleri stres, baş etme stratejileri ve sapkın sürücü davranışları arasındaki ilişkileri incelemiştir. 714 Yunan şirket çalışanından oluşan örneklem üzerinde yürütülen araştırmanın bulgularına göre, sürücülerin deneyimledikleri stres düzeyleri arttıkça sapkın sürücü davranışlarının bütün boyutlarında (ihmaller, ihlaller ve hatalar) artış meydana gelmektedir.

Kararımak ve Şiviş-Çetinkaya (2011) tarafından yürütülen çalışmada psikolojik dayanıklılığın benlik saygısı, olumlu duygular ve denetim odağı ile ilişkisinin incelenmesi amaçlanmıştır. Araştırmanın örneklem grubu 1999 depremini Bolu, Düzce, Sakarya ya da Yalova illerinden birinde yaşamış olan ve yaşları 17 ile 58 arasında değişen 363 kişi oluşturmaktadır. Araştırma bulguları psikolojik dayanıklılık ile pozitif duygu durum arasında pozitif yönlü anlamlı; psikolojik dayanıklılık ile negatif duygu durum arasında negatif yönlü anlamlı bir ilişkinin varlığını ortaya çıkarmaktadır. Yapılan analizler sonucunda pozitif ve negatif duygu durumun psikolojik dayanıklılık üzerine etkili olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Nath ve Pradhan (2012) tarafından yürütülen çalışmada pozitif duygu durumun fiziksel sağlık ve psikolojik iyi oluş ile ilişkisinde psikolojik dayanıklılığın aracı rolünün incelenmesi amaçlanmıştır. Araştırmanın örneklemini yaşları 17 ile 32 arasında değişen 146 üniversite öğrencisi oluşturmaktadır. Araştırmanın bulgularına göre pozitif duygu durum düzeyi ile psikolojik dayanıklılık arasında pozitif yönlü bir ilişki tespit edilmiş ve pozitif duygu durum düzeyinin artması ile birlikte psikolojik dayanıklılık düzeyinin artması beklenmektedir.

Xing ve Sun'ın (2013) yürüttükleri araştırmada riskli karar verme süreçlerinde psikolojik dayanıklılık ve pozitif duygu durumun etkisini incelemişlerdir. Yaşları 17 ile 23 arasında değişen 84 üniversite öğrencisi bu araştırmaya katılmışlardır. Araştırmada psikolojik

dayanıklılığın yüksek pozitif duygu durum ile ilişkili olduğu hipotezi sınanmıştır. Elde edilen veriler doğrultusunda pozitif duygu durum ile psikolojik dayanıklılık arasında pozitif yönlü bir ilişkinin olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Loh, Schutte ve Thorsteinsson (2014) tarafından yürütülen araştırmada psikolojik dayanıklılığın olumlu duygulanım ile depresif belirtiler arasındaki ilişkiye aracılık edip etmediğini boylamsal bir çalışma ile incelenmesi amaçlanmıştır. Araştırmanın örneklem grubu 217 psikoloji birinci sınıf öğrencisinden oluşmaktadır. Araştırmanın bulguları incelendiğinde; pozitif duygu durumun psikolojik dayanıklılığı güçlendirdiği, negatif duygu durumun ise psikolojik dayanıklılığın daha az gelişmesine yol açabileceği ifade edilmektedir.

Arslan (2015) tarafından yürütülen araştırmada ergenlerde öz yeterlik, benlik saygısı ve olumlu duyguların psikolojik dayanıklılık üzerindeki yordayıcı rolünün incelenmesi amaçlanmıştır. Araştırmaya Isparta ilinde öğrenim gören yaşları 12 ile 18 arasında değişen 476 ortaokul ve lise öğrencisi dahil olmuştur. Araştırma bulguları incelendiğinde ergenlerde olumlu duyguların psikolojik dayanıklılığı pozitif yönde ve anlamlı bir şekilde yordadığı görülmüştür.

Tansel, Tunç ve Gündoğdu (2015), bir büyükşehirde Çocuk Şube Müdürlüğü/ Büro Amirliğinde çalışan 92 polis memuru ile yürüttükleri araştırmada Çocuk Şube Müdürlüğü/ Büro Amirliği'nde çalışan polis memurlarının ikincil travmatik stres belirtilerinin psikolojik dayanıklılık, sosyal destek ve dünyaya ilişkin varsayımlar ile ilişkisini incelemeyi hedeflemişlerdir. Araştırma bulguları; psikolojik dayanıklılığın bir boyutu olan kendilik algısının ikincil travmatik stres belirtilerinin önemli bir yordayıcısı olduğunu göstermektedir. Polis memurlarında kendilik algısının artması ile birlikte ikincil travmatik stres belirtilerinin azaldığı ifade edilmektedir. Bu araştırmanın bulgusuna benzer olarak Aktaş Ceyhan'ın (2023) insani yardım çalışanları ile yürüttüğü çalışmada da kendilik algısı boyutunun ikincil travmatik stres belirtilerini yordadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Fındık (2016) tarafından yaşlı profesyonel sürücülerin iş stresi, tükenmişlik ve sapkın sürücü davranışları arasındaki ilişkinin incelenmesi amaçlanan çalışmaya yaşları 49 ile 75 arasında değişen 120 profesyonel sürücü katılım sağlamıştır. Bu araştırma sonucunda, profesyonel sürücülerin iş stresi düzeylerinin sürücü davranışları hatalar, ihmaller ve agresif ihaller boyutları ile anlamlı düzeyde pozitif ilişkili olduğu bulgulanmıştır. Ayrıca tükenmişlik düzeyi artan profesyonel sürücülerin; sürücü davranışları hatalar, ihmaller ve sıradan ihlaller alt boyutlarında artış olacağı belirtilmiştir.

Öz (2016) tarafından yürütülen araştırmanın amacı sürücülerin dünyaya ilişkin varsayımlarını ve travma sonrası büyüme seviyelerinin ölçülmesi ve travmatik hayat tecrübelerinin sürücü davranışları üzerindeki etkisinin incelenmesi ve kontrol odağının bu olaylar ve sürücü davranışları arasındaki ilişkiye dolaylı etkisinin incelenmesi şeklinde ifade edilmiştir. Araştırmaya 533 Türk sürücü katılım sağlamış ve araştırmada belirttikleri travmatik hayat tecrübeleri doğrultusunda çalışma grupları oluşturulmuştur. Bu kapsamda trafik kazalarının olduğu travma grubunu yalnızca trafik kazası yaşadığını bildiren 120 sürücü oluşturmaktadır. Araştırma amacı doğrultusunda yapılan analizler değerlendirildiğinde ve araştırmanın bulguları incelendiğinde sürücü davranışlarının hata ve ihlaller boyutlarının trafik kazası deneyimleyen bireylerde daha yüksek olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

Harker, Pidgeon, Klaassen ve King (2016) insani hizmet profesyonelleri olarak nitelendirilen psikoloji, sosyal çalışma, sosyal hizmet gibi çeşitli alanlarda görev yapmakta olan 133 çalışan ile yürüttükleri çalışmada insani hizmet profesyonellerinin psikolojik dayanıklılık, farkındalık, tükenmişlik, ikincil travmatik stres ve psikolojik sıkıntı düzeyleri arasındaki ilişkiyi incelemeyi amaçlamışlardır. Bu amaç doğrultusunda elde edilen bulgular psikolojik dayanıklılığın düşük düzeyde ikincil travmatik stres düzeyinin bir yordayıcısı olduğunu göstermiştir.

Lee ve diğerklerinin (2016) alışmasında polis memurlarının travma sonrası stres bozukluğu belirtileri geliştirme ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri arasındaki ilişkinin incelenmesi amaçlanmıştır. Araştırmanın örneklemini 112 erkek polis memuru oluşturmaktadır. Yapılan bu çalışmanın bulguları incelendiğinde düşük düzeyde psikolojik dayanıklılığın, ikincil travmatik stres belirtileri geliştirme olasılığını artırdığı görölmektedir.

Shi ve Zhang (2017) 194 otobüs şoförü ile yürüttükleri çalışmada özgecilik, tükenmişlik ve sürücü davranışları arasındaki ilişkileri incelemeyi amaçlamışlardır. Araştırmanın sonucunda, katılımcıların tükenmişlik düzeyleri ile sürücü davranışları toplam puan ve bütün alt boyuları (hatalar, ihmaller, agresif ihlaller ve sıradan ihlaller) arasında negatif yönlü anlamlı ilişki saptanmıştır.

Bernstein, DeVito ve Calamia'nın (2019) araştırmasında yaşlı bireylerin duygusal belirtileri ile sapkın sürücü davranışları arasındaki ilişki incelenmiştir. Araştırma, yaş ortalaması 62 olan 341 katılımcı ile yürütölmüştür. Yapılan analizlerden elde edilen sonuçlara göre, katılımcıların kaygı, depresyon ve TSSB belirtilerini içeren psikolojik sıkıntı puanları ile sapkın sürücü davranışları arasında anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir. Bildirilen psikolojik sıkıntı puanlarının artması ile beraber sapkın sürücü davranışlarında da bir artış gözlemleneceğı belirtilmiştir. Katılımcıların iyi oluş puanı ile sapkın sürücü davranışları arasında anlamlı bir ilişkinin varlığına rastlanmamıştır.

Mairean (2020) tarafından yürütölen araştırmada trafik kazası geçiren bireylerin travma sonrası stres bozukluğu belirtileri, araç kullanmaktan korkma ve kaçınma davranışı ile sapkın sürücü davranışları arasındaki ilişkilerin incelenmesi hedeflenmiştir. Araştırmanın amacı doğrultusunda örneklem grubunu, araştırmanın yapıldığı zamandan önceki 2 yıla kadar trafik kazası yaşayan Romanyalı 162 katılımcı oluşturmaktadır. Araştırmadan elde edilen verilerin analizi sonucu travma sonrası stres bozukluğu belirtileri ile sürücü davranışlarının hatalar, ihmaller ve ihlaller alt boyutları arasında pozitif yönlü anlamlı ilişki olduğu bulgulanmıştır.

Weinberg, Gil, Besser ve Bas (2021) tarafından yürütülen çalışmada kişilik özellikleri, travma sonrası stres bozukluğu belirtileri, stres ve negatif duygu durum arasındaki ilişkilerin incelenmesi amaçlanmıştır. Çalışmanın örneklem grubu İsrail’de yaşayan 18 yaş ve üzeri 249 kişiden oluşmaktadır. Çalışmadan elde edilen veriler incelendiğinde travma sonrası stres bozukluğu ile negatif duygu durum arasında pozitif yönlü anlamlı bir ilişki olduğu bulgulanmıştır.

Oginska-Bulik ve Michalska (2021) yaşları 22 ile 72 arasında değişen 72 hemşire ile yürüttükleri çalışmada psikolojik dayanıklılık ile ikincil travmatik stres arasındaki ilişkide iş tükenmişliğinin aracı rolünü incelemeyi amaçlamışlardır. Bu amaç doğrultusunda elde edilen veriler psikolojik dayanıklılık ile ikincil travmatik stres arasında negatif yönlü anlamlı bir ilişkinin varlığını ifade etmektedir.

Çayırılı ve diğerlerinin (2022) araştırmasında bilinçli farkındalık ve iyilik hali ile sürücü davranışları arasındaki ilişkiler incelenmiştir. Araştırmanın örneklemini 19-70 yaş arası 249 ehliyetli sürücülerden oluşmaktadır. Araştırmadan elde edilen sonuçlara göre, bireylerin bilinçli farkındalık düzeyleri ile iyilik halleri ve olumlu sürücü davranışları arasında pozitif yönlü anlamlı bir ilişki saptanmıştır. Bireylerin iyilik hallerinin, olumlu sürücü davranışlarını artırdığı belirtilmiştir. Bununla beraber bireylerin iyilik halleri ile sürücü davranışları alt boyutlarından hatalar arasında negatif yönlü anlamlı bir ilişki bulunmuş ancak ihmaller, saldırgan ihlaller ve sıradan ihlaller arasında anlamlı bir ilişki tespit edilememiştir.

Yörük, Açıkgöz ve Güler (2022) tarafından yürütülen çalışmada Covid-19 sürecinde Türkiye’nin farklı bölgelerinde görev yapan sağlık çalışanlarının ikincil travmatik stres ve psikolojik dayanıklılıkları ile sosyodemografik ve iş karakteristikleri gibi yordayıcı faktörler arasındaki ilişki incelenmiştir. Araştırmanın örneklemini doktor, ebe, sağlık teknisyeni, hemşire gibi 1416 sağlık çalışanı oluşturmaktadır. Araştırma amaçları doğrultusunda sağlık çalışanlarının ikincil travmatik stres düzeyleri ile psikolojik dayanıklılıkları arasındaki ilişki

incelenmiştir. Bu doğrultuda yapılan analiz bulguları incelendiğinde ikincil travmatik stresin, psikolojik dayanıklılığı azaltan önemli bir faktör olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Corlatianu, Mairean ve Maftai'nin (2023) yürüttüğü çalışma ehliyeti aldıktan sonraki bir yıl içerisinde küçük ya da büyük bir trafik kazasına dahil olan 119 sürücü örnekleminde gerçekleştirilmiştir. Çalışmanın amacı travma sonrası stres bozukluğu belirtileri ve genel günlük stres düzeylerinin kaygılı sürücü davranışları ile ilişkisinin incelenmesi olarak ifade edilmiştir. Çalışmanın bulguları travma sonrası stres bozukluğu belirtilerinin sürücü davranışlarının bir yordayıcısı olmadığını göstermiştir.

Mevcut çalışmanın değişkenleri ile ilgili yurt içinde ve yurt dışında yürütülen araştırmalar incelendiğinde, bireylerin travmatik ve stresli yaşam olaylarını deneyimlemelerinin negatif duygular ve trafikte risk barındıran sürücü davranışları ile ilişkili olduğu görülmüştür. Bunun yanı sıra pozitif duyguların psikolojik dayanıklılık ile ilişkilendirildiği, psikolojik dayanıklılığa sahip olan bireylerin ise travmatik olaylar sonrası ortaya çıkan stres belirtilerini daha az deneyimlediklerinin ilgili araştırmaların bulguları arasında olduğu görülmüştür. Yukarıda sunulan araştırmalar birlikte ele alındığında, bu çalışmanın örneklemini olan trafik polisleri ile çalışmada yer alan değişkenlerin incelendiği bir araştırmanın bulunmadığı dikkat çekmektedir. Araştırmanın bağımlı değişkeni olan sürücü davranışları ile ilgili yürütülen çalışmaların ise genellikle olumsuz sürücü davranışları bağlamında yürütüldüğü görülmektedir. Bununla birlikte çalışmanın bağımlı değişkeni ve bağımsız değişkenlerinin kendi aralarında ilişkilerini inceleyen çalışmalar alanyazında mevcuttur ancak tüm değişkenlerin bir arada ele alındığı bir araştırmaya rastlanmamıştır. Bu noktada, bu araştırmanın bu boşluğu doldurmaya yönelik katkı sunacağı düşünülmektedir.

BÖLÜM III

YÖNTEM

Bu bölümde araştırmanın modeli, çalışma grubu, veri toplama araçları ve verilerin analizine ilişkin bilgilere yer verilmiştir.

3.1. Araştırma Modeli

Bu araştırmada nicel araştırma türleri içerisinde yer alan ilişkisel tarama modeli kullanılmıştır. Karasar (2019, s.114) ilişkisel tarama modelini, iki ya da ikiden fazla değişken arasındaki değişimin var olup olmadığını ve/veya bu değişimin derecesini saptamayı amaçlayan araştırma modeli olarak açıklamıştır.

Araştırmanın bağımlı değişkeni sürücü davranışları, bağımsız değişkenleri ise ikincil travmatik stres, pozitif ve negatif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık olarak belirlenmiştir. Buna ek olarak araştırmada yer alan demografik değişkenler cinsiyet, medeni durum, öğrenim durumu ve mesleki deneyim değişkenleridir.

3.2. Çalışma Grubu

Araştırmanın çalışma grubu Türkiye’de farklı illerde Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde görev yapmakta olan trafik polislerinden oluşmaktadır. Çalışma grubunda 326 erkek ve 64 kadın olmak üzere toplam 390 katılımcı yer almaktadır. Katılımcıların yaşları 23 ile 59 arasında değişmekte olup yaş ortalaması $\bar{x}= 37,56$ ($Ss=7,97$) olarak hesaplanmıştır. Katılımcılar gönüllülük esasına dayalı olmak üzere kolay ulaşılabilir örnekleme yöntemi kullanılarak belirlenmiştir.

Çalışmada kullanılan ölçek formları ile hazırlanan bilgilendirilmiş onam formu araştırmacı tarafından çevrim içi olarak çalışma grubuna uygulanmıştır. Araştırmanın kapsamında yer alan çalışma grubunun demografik özellikleri Tablo 2’de sunulmuştur.

Tablo 2

Trafik Polislerinin Demografik Özellikleri

Değişkenler		n	Yüzde (%)
Cinsiyet	Kadın	64	16,4
	Erkek	326	83,6
Medeni Durum	Bekar	96	24,6
	Evli	294	75,4
Öğrenim Durumu	Ortaöğretim/Lise	7	1,8
	Önlisans-Lisans	351	90
	Lisansüstü	32	8,2
Mesleki Deneyim	0-5 yıl	108	27,7
	6-10 yıl	112	28,7
	11-15 yıl	58	14,9
	16-20 yıl	52	13,3
	21 yıldan fazla	60	15,4

Tablo 2 incelendiğinde araştırmada yer alan çalışma grubunun %83,6'sının erkek, %16,4'ünün ise kadın olduğu görülmektedir. Çalışma grubunda yer alan katılımcıların medeni durum değişkenine göre dağılımı 294 evli ve 96 bekar şeklindedir. Katılımcıların 7'si ortaöğretim/lise mezunu, 351'i önlisans ya da lisans düzeyindeki üniversite mezunu ve 32'si lisansüstü mezunudur. Mesleki deneyime göre katılımcıların dağılımı ise 0-5 yıl (%27,7), 6-10 yıl (%28,7), 11-15 yıl (%14,9), 16-20 yıl (%13,3) ve 21 yıl ve üzeri (%15,4) olarak elde edilmiştir.

3.3. Veri Toplama Araçları

Araştırma kapsamında demografik özellikler ve temel değişkenlerle ilişkili olabilecek verilerin toplanması amacıyla araştırmacı tarafından geliştirilen Kişisel Bilgi Formu uygulanmıştır. Araştırmanın amacı doğrultusunda trafik polislerinin sürücü davranışlarının ölçülmesi amacıyla Sümer, Lajunen ve Özkan (2002) tarafından Türkçe uyarlaması yapılan Sürücü Davranışları Ölçeği ile Pozitif Sürücü Davranışları Ölçeği (Özkan & Lajunen, 2005) kullanılmıştır. İkincil travmatik stres düzeylerini ölçmek için Şahin, Batıgün ve Yılmaz'ın (2011) Türkçe uyarlamasını yaptığı Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği kullanılmıştır. Trafik polislerinin pozitif ve negatif duygu durumlarının ölçülmesi amacıyla Gençöz (2000) tarafından Türkçeye uyarlanan Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeği kullanılmıştır. Psikolojik dayanıklılığı ölçmek amacıyla ise Basım ve Çetin (2011) tarafından Türkçe uyarlaması yapılan Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeği kullanılmıştır.

3.3.1. Kişisel Bilgi Formu

Katılımcıların cinsiyet, yaş, mesleki deneyim, medeni durum, öğrenim durumu değişkenleri ile ilgili sorular bu formda yer almaktadır. Araştırmacı tarafından hazırlanan Kişisel Bilgi Formu EK 1'de sunulmuştur.

3.3.2. Sürücü Davranışları Ölçeği

Orijinal adı Driver Behavior Questionnaire (SDQ) olan Sürücü Davranışları Ölçeği, Reason ve diğerleri (1990) tarafından geliştirilmiştir. Sapkın sürücü davranışlarını ölçmek amacı ile kullanılan ve Sümer, Lajunen ve Özkan (2002) tarafından Türkçe uyarlaması yapılan ölçek, 28 maddeden oluşmakta ve 6'lı likert tipi ile puanlanmaktadır (0= hiçbir zaman 5= her zaman). Özkan ve Lajunen'in (2004) çalışmasında 28 maddelik ölçek için yapılan faktör analizi sonucunda belirlenen dört boyutun toplam varyansın yaklaşık %48'ini açıkladığı belirtilmiştir (hatalar %31,09, sıradan ihlaller %8,66, ihmaller %4,53 ve agresif ihlaller %3,99). Hatalar faktörünün madde yükleri .37 ile .67; sıradan ihlaller faktörünün madde yükleri .35 ile .76 arasında; ihmaller faktörünün madde yükleri .38 ile .62 ve agresif ihlaller faktörünün madde yükleri .36 ile .71 arasında değişiklik göstermiştir. Ölçek; sıradan ihlaller, agresif ihlaller, hatalar ve ihmaller olmak üzere dört alt boyuttan oluşmaktadır. Hatalar alt boyutu 8 madde, ihmaller alt boyutu 8 madde, sıradan ihlaller alt boyutu 8 madde, agresif ihlaller alt boyutu 3 madde ve pozitif sürücü davranışları alt boyutu ise 14 madde içermektedir. Hatalar, ihmaller ve sıradan ihlaller alt boyutlarından alınabilecek en düşük puan 0, en yüksek puan 40; agresif ihlaller alt boyutundan alınabilecek en düşük puan 0, en yüksek puan 15'tir. Bu ölçeğe ek olarak olumlu sürücü davranışlarının ölçülmesi amacıyla Özkan ve Lajunen (2005) tarafından 14 maddelik pozitif sürücü davranışları alt boyutu eklenmiştir. Pozitif sürücü davranışları alt boyutundan alınabilecek en düşük puan 0, en yüksek puan ise 70'tir.

Bu çalışmada ölçeğin 42 maddelik beş alt boyutlu (hatalar, ihmaller, sıradan ihlaller, agresif ihlaller ve pozitif sürücü davranışları) versiyonu kullanılmıştır. Ölçeğin Cronbach alfa iç tutarlılık katsayıları beş alt boyut için .56 ile .86 arasında değişiklik göstermektedir. Ölçeğe ilişkin örnek maddeler EK 2'de sunulmuştur.

Bu çalışma için Sürücü Davranışları Ölçeği'nin Cronbach alfa katsayısı alt boyutlarda .705 ile .838 arasında hesaplanmıştır.

3.3.3. Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği

Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği Şahin, Batıgün ve Yılmaz (2002) tarafından geliştirilmiştir. Yapılan faktör analizi sonucunda üç faktör elde edilmiştir ve bu üç faktör (tekrarlayan düşünceler, fizyolojik uyarılma, zihinsel kaçınma) toplam varyansın %53,3'ünü açıklamıştır. Ölçek tekrarlayan düşünceler (intrusion), fizyolojik uyarılma (arousal) ve zihinsel kaçınma (avoidance) olmak üzere 3 alt boyut ve bu alt boyutları temsil eden 36 maddeden oluşmaktadır. Ölçüt bağıntılı geçerliğinin saptanması amacıyla Kısa Semptom Envanteri kullanılmıştır. Ölçeğin toplam puanı ve alt ölçekleri ile Kısa Semptom Envanteri arasındaki korelasyon değerlerinin .49 ile .69 ($p<.05$) arasında değişen anlamlı ilişkilere sahip olduğu ifade edilmiştir. Ölçeğin güvenilirliğinin tespit edilmesi amacı ile yapılan analizler sonucu hesaplanan Cronbach alfa iç tutarlık katsayıları alt ölçekler için .89 ile .91 arasında değişmektedir. Ölçeğe ilişkin örnek maddeler EK 3'te sunulmuştur.

Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği'nin bu araştırmada kullanılan veri setinden elde edilen Cronbach alfa katsayısı .968 olarak hesaplanmıştır.

3.3.4. Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeği

Orijinal adı Positive and Negative Affect Schedule (PANAS) olan ölçek Watson, Clark ve Tellegen (1988) tarafından geliştirilmiş ve Gençöz (2000) tarafından Türkçe uyarlaması yapılmıştır. Ölçeğin orijinali pozitif duygu (positive affect) ve negatif duygu (negative affect) olmak üzere iki boyut ve bu boyutların her birinde 10 madde olmak üzere toplam 20 maddeden oluşmaktadır. Ölçeğin Türkçe uyarlaması da orijinaline benzer şekilde iki alt boyut ve 20 maddeden oluşmaktadır. Ölçek 5li likert tipi ile puanlanmaktadır (1=çok az veya hiç 5=çok fazla). Ölçeğin faktör geçerliğine ilişkin analiz sonucunda pozitif duygu ve negatif duygu faktörlerinin toplam varyansın %44'ünü açıkladığı görülmüştür. Pozitif duygu

faktöründeki madde yükleri .48 ile .74 arasında; negatif duygu faktöründeki madde yükleri ise .46 ile .76 arasında değişiklik göstermiştir. Yapılan uyarlama çalışmasında ölçeğin ölçüt bağıntılı geçerliğinin tespit edilmesi amacıyla Beck Depresyon Envanteri ile Beck Anksiyete Envanteri kullanılmıştır. Beck Depresyon Envanteri ile pozitif duygu -.48, negatif duygu .51; Beck Anksiyete Envanteri ile pozitif duygu -.22, negatif duygu ise .47 olarak hesaplanmıştır. Ölçeğin Gençöz (2000) tarafından yapılan Türkçe uyarlamasının iç tutarlılığı pozitif duygu için .83, negatif duygu için .86; test-tekrar test güvenirlik katsayıları ise pozitif duygu için .40 ve negatif duygu için .54 olarak hesaplanmıştır. Ölçeğe ilişkin örnek maddeler EK 4’te sunulmuştur.

Bu araştırmada Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeği Cronbach alfa katsayısı, pozitif duygu alt boyutu için .972, negatif duygu alt boyutu için ise .905 olarak hesaplanmıştır.

3.3.5. Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeği

Orijinal adı Resilience Scale for Adults olan ölçek Friborg, Hjemdal, Rosenvinge ve Martinussen (2005) tarafından geliştirilmiş ve Basım ve Çetin (2011) tarafından Türkçe uyarlaması yapılmıştır. Ölçek “kendilik algısı”, “gelecek algısı”, “yapısal stil”, “sosyal yeterlilik”, “aile uyumu” ve “sosyal kaynaklar” olmak üzere 6 alt boyut ve 33 maddeden oluşmaktadır. Ölçek 5li likert tipi ile puanlanmaktadır. Ölçeğin geçerlik çalışmasında yapı geçerliliği ile ölçüt bağılı geçerliliği test edilmiştir. Yapılan analizler sonucu ölçeğin orijinaline benzer şekilde altı faktörlü yapısı doğrulanmıştır. Ölçüt bağımlı geçerlilik çalışması için kullanılan sosyal karşılaştırma ölçeği ile her iki örnekleme de pozitif ve anlamlı ilişkilere sahip olduğu bulgusu elde edilmiştir. Kullanılan diğer bir ölçek olan kontrol odağı ölçeği puanlarının her iki örnekleme “kendilik algısı”, “gelecek algısı” ve “yapısal stil” boyutları ile anlamlı ne negatif yönlü ilişkiye sahip olduğu saptanmıştır. Çalışan örnekleme “sosyal kaynaklar” ve “sosyal yeterlilik” boyutları ile negatif yönlü ve anlamlı ilişki elde edilmiş ve her iki örneklem için “aile uyumu” alt boyutu ile kontrol odağı

ölçeği arasında bir ilişki bulunamamıştır. Yapılan faktör analizi sonucunda öğrenci örnekleminde toplam varyansın yaklaşık %56'sı ve çalışan örnekleminde toplam varyansın yaklaşık %54'ü açıklanmıştır. Ölçeğin güvenirlik çalışması kapsamında çalışan ve öğrenci gruplarından oluşan iki farklı örneklemden elde edilen veriler üzerinde test-tekrar test ve iç tutarlılık katsayıları hesaplanmıştır. Test-tekrar test güvenirliği Pearson korelasyon katsayıları alt boyutlar için .68 ile .81 arasında değişmektedir ($p < 0.01$). Ölçeğin iç tutarlılık çalışmasında alt boyutların Cronbach alfa katsayıları öğrenci örnekleminde .66 ile .81 arasında, çalışan örnekleminde ise .68 ile .79 arasında değişmekte olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Ölçeğin toplam Cronbach alfa katsayısı ise .86 olarak saptanmıştır. Ölçeğe ilişkin örnek maddeler EK 5'te sunulmuştur.

Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeği'nin bu araştırma kapsamında güvenirliğinin belirlenmesi amacıyla hesaplanan Cronbach alfa katsayısı .925 olarak bulunmuştur.

3.4. Verilerin Toplanması

Araştırmanın verileri, ölçme araçları ve demografik bilgilerin yer aldığı kişisel bilgi formu kullanılarak toplanmıştır. Ölçme araçları katılımcılara Gazi Üniversitesi Etik Komisyonu (EK 7) ile Polis Akademisi Başkanlığı Etik Komisyonu'ndan alınan araştırma izni (EK 8) doğrultusunda uygulanmıştır. Ölçekler Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı tarafından Türkiye'nin çeşitli illerinde görev yapmakta olan trafik polislerine kolay erişilebilir olması adına çevrim içi olarak iletilmiştir. Hazırlanan anket formu katılımcılara iletilirken araştırmanın içeriği ve gönüllülük esasına dayalı olarak yürütüldüğü hakkında bilgi verilmiştir ve tüm katılımcılardan bilgilendirilmiş onam alınmıştır. Çevrim içi anket uygulaması için Google Forms tercih edilmiştir.

3.5. Verilerin Analizi

Araştırmanın verileri SPSS 26 istatistik paket programı kullanılarak analiz edilmiştir. Araştırmaya 477 kişi katılmış olmakla birlikte kişisel bilgi formunda yer alan “Meslek hayatınız içerisinde ciddi yaralanma ya da ölümle sonuçlanan trafik kazasına müdahale eden ekip içerisinde yer aldınız mı?” sorusuna evet cevabını veren 408 kişi çalışmaya dahil edilmiştir. Verilerin analizi için ilk olarak 408 kişiden oluşan veri seti üzerinde uygulanması planlanan analizler için ön koşulların sağlanma durumu incelenmiştir. Veriler üzerinde kayıp veri analizi yapılmış ve kayıp veriye rastlanılmamıştır. Tüm ölçek ve alt boyut puanları için uç değer olup olmadığı kontrol edilmiştir. Tabachnick ve Fidell (2013) ölçek puanlarından dönüştürülen standart z değerleri ± 3.30 aralığı dışındaysa uç değer olduğunu belirtmiştir. Bu doğrultuda veri setinin z puanları incelenmiş ve uç değer olarak saptanan 18 katılımcı veri setinden çıkarılmıştır. Bu kapsamda araştırmanın verileri 390 kişilik veri seti üzerinden yapılmıştır. Veri analizinde öncelikle katılımcıların demografik değişkenlerine göre frekans ve yüzde dağılımı verilmiş olup tüm ölçek puanları için tanımlayıcı istatistikler hesaplanmıştır. Puanların normallğinde veri sayısı $N > 50$ olduğu için çarpıklık ve basıklık değerlerine bakılmış ve bu değerler ± 2 arasında olduğunda dağılımın normal olduğu (George & Mallery, 2010) varsayılmıştır. Araştırmada kullanılan veri toplama araçlarına ilişkin betimsel istatistikler ve çarpıklık ile basıklık katsayıları Tablo 3’te verilmiştir.

Ön incelemeler yapıldıktan sonra veri analizi yapılmıştır. Araştırmanın alt problemleri ile ilişkili olarak, katılımcıların cinsiyet, medeni durum ve öğrenim durumu değişkenlerine göre sürücü davranışlarının farklılaşıp farklılaşmadığının tespit edilmesi amacıyla bağımsız gruplar için t testi analizi kullanılmıştır. Mesleki deneyim değişkeninin 2 boyuttan fazla olması sebebiyle tek yönlü varyans analizi (ANOVA) uygulanmıştır. Araştırmanın çalışma grubunun ikincil travmatik stres belirtileri düzeyi, pozitif ve negatif duygu durumları, psikolojik dayanıklılık düzeyleri ve sürücü davranışları arasındaki ilişkilerin incelenmesi amacıyla Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Katsayısı hesaplanmıştır. İkincil

travmatik stres belirtileri, pozitif ve negatif duygu durum ve psikolojik dayanıklılığın sürücü davranışlarını yordayıp yordamadığını test etmek amacıyla Çoklu Doğrusal Regresyon Analizi uygulanmıştır.



BÖLÜM IV

BULGULAR

Bu bölümde araştırma kapsamında kullanılan veri toplama araçlarına ilişkin betimsel istatistikler, katılımcıların sürücü davranışları ile ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ve psikolojik dayanıklılıkları arasındaki ilişkilere ilişkin istatistiksel analizler ve katılımcıların sürücü davranışlarının cinsiyet, medeni durum, öğrenim durumu ve mesleki deneyimlerine göre farklılaşıp farklılaşmadığına ilişkin istatistiksel analizlerden elde edilen sonuçlar yer almaktadır. Elde edilen bulgular ile bulguların yorumları araştırmanın alt problemlerinin sırasına uygun olarak sunulmuştur.

4.1. Araştırmada Kullanılan Veri Toplama Araçlarına İlişkin Betimsel İstatistikler

Araştırmanın kapsamında kullanılan Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği, Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeği, Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeği ve Sürücü Davranışları Ölçeği'nden elde edilen puanlara ilişkin betimsel istatistiklere Tablo 3'te yer verilmiştir.

Tablo 3

Sürücü Davranışları Ölçeği Alt Ölçekleri, Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği, Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeği ve Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeğinden Elde Edilen Puanlara İlişkin Betimsel İstatistikler

Ölçek/ Alt Ölçek	n	En Düşük Puan	En Yüksek Puan	Ort	Ss	ÇK	BK
SDÖ-İhmaller	390	0	20	4,75	4,17	1,136	1,274
SDÖ-Hatalar	390	0	25	4,72	4,32	1,142	1,543
SDÖ-Sıradan İhlaller	390	0	27	5,36	5,14	1,421	1,131
SDÖ-Agresif İhlaller	390	0	12	2,80	2,51	1,276	1,62
SDÖ-Pozitif Sürücü Davranışları	390	7	70	46,57	13,50	-1,279	1,174
TSSBÖ-T	390	36	122	55,79	20,39	1,343	1,139
Pozitif Duygu	390	10	50	28,55	9,63	,167	-,667
Negatif Duygu	390	10	50	19,31	8,12	1,091	,801
YİPDÖ-T	390	45	164	115,09	22,51	-,038	-,282

Not: SDÖ= Sürücü Davranışları Ölçeği; TSSBÖ-T= Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği Toplam Puanı; YİPDÖ-T= Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeği Toplam Puanı; Ort=Aritmetik Ortalama; Ss=Standart Sapma; ÇK=Çarpıklık Katsayısı; BK=Basıklık Katsayısı

Tablo 3'te görüldüğü üzere, trafik polislerinin sürücü davranışları ölçeği ihmaller alt boyutu puan ortalaması $\bar{x}=4,75$, standart sapma değeri $Ss=4,17$; hatalar alt boyutu puan ortalaması $\bar{x}=4,72$, $Ss=4,32$; sıradan ihlaller alt boyutu puan ortalaması $\bar{x}=5,36$, $Ss=5,14$; agresif ihlaller alt boyutu puan ortalaması $\bar{x}=2,80$; $Ss=2,51$; pozitif sürücü davranışları alt boyutu puan ortalaması $\bar{x}=46,57$, $Ss=13,50$; travma sonrası stres belirtileri ölçeği toplam puan ortalaması $\bar{x}=55,79$; $Ss=20,39$; pozitif ve negatif duygu durum ölçeği pozitif duygu alt boyutu puan

ortalaması $\bar{x}=28,55$, $Ss=9,63$; negatif duygu alt boyutu puan ortalaması $\bar{x}=19,31$, $Ss=8,12$; yetişkinler için psikolojik dayanıklılık ölçeği toplam puan ortalaması $\bar{x}=115,09$, $Ss=22,51$ olarak bulunmuştur. Ölçeklere ait çarpıklık ve basıklık değerleri ± 2 arasındadır ve normal dağılmaktadır.

4.2. “Trafik polislerinin sürücü davranışları cinsiyet, mesleki deneyim, medeni durum ve öğrenim durumu değişkenlerine göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?” Alt Problemine İlişkin Bulgular

Katılımcıların Sürücü Davranışları Ölçeği İhmaller, Hatalar, Agresif İhlaller, Sıradan İhlaller ve Pozitif Sürücü Davranışları alt boyutlarından aldıkları toplam puanların cinsiyetlerine bağlı olarak anlamlı bir şekilde farklılaşıp farklılaşmadığını belirlemek amacıyla yapılan bağımsız gruplar için t testi sonuçlarına ilişkin istatistiksel bulgular Tablo 4’te verilmiştir.

Tablo 4

Trafik Polislerinin Cinsiyetlerine Göre Sürücü Davranışları Ölçeği Alt Boyutları Puanlarının Ortalama, Standart Sapma Değerleri ve t Testi Sonuçları

	Cinsiyet	n	$\bar{x}$	Ss	t	Cohen’s d	p
İhmaller	Kadın	64	5.77	3.59	2.142	.30	0.033*
	Erkek	326	4.55	4.26			
Hatalar	Kadın	64	4.92	3.24	0.408	.06	0.684
	Erkek	326	4.68	4.50			
Agresif İhlaller	Kadın	64	2.69	1.92	-0.401	.06	0.688
	Erkek	326	2.83	2.61			
Sıradan İhlaller	Kadın	64	4.22	3.68	-1.956	.30	0.051
	Erkek	326	5.59	5.36			
Pozitif Sürücü Davranışları	Kadın	64	45.50	10.50	-0.691	.10	0.49
	Erkek	326	46.78	14.02			

Tablo 4'te görüldüğü üzere trafik polislerinin sürücü davranışları ölçeği ihmaller ($t_{(388)}=2.142$, $p<.05$) alt ölçek puanı cinsiyete göre anlamlı düzeyde bir farklılık göstermektedir. Sürücü davranışları ölçeği ihmaller alt boyutunda kadın trafik polislerinin puan ortalamalarının ($\bar{x}= 5.77$) erkek trafik polislerinin puan ortalamalarından ($\bar{x}= 4.55$) daha yüksek olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Etki büyüklüğü düşük düzeyde bulunmuştur ($d=.30$).

Trafik polislerinin sürücü davranışları ölçeği hatalar ($t_{(388)}=0.408$, $p>.05$), agresif ihlaller ($t_{(388)}=-0.401$, $p>.05$), sıradan ihlaller ($t_{(388)}=-1.956$, $p>.05$) ve pozitif sürücü davranışları ($t_{(388)}=-0.691$, $p>.05$) alt ölçek puanları cinsiyete göre anlamlı bir farklılık olmadığı tespit edilmiştir.

Katılımcıların Sürücü Davranışları İhmaller, Hatalar, Agresif İhlaller, Sıradan İhlaller ve Pozitif Sürücü Davranışları alt boyutlarından aldıkları toplam puanların öğrenim durumlarına göre olarak anlamlı bir şekilde farklılaşıp farklılaşmadığını belirlemek amacıyla yapılan bağımsız gruplar için t testi sonuçlarına ilişkin istatistiksel bulgular Tablo 5'te verilmiştir.

Tablo 5

Trafik Polislerinin Öğrenim Durumlarına Göre Sürücü Davranışları Ölçeği Alt Boyutları Puanlarının Ortalama, Standart Sapma Değerleri ve t Testi Sonuçları

	Öğrenim Durumu	N	$\bar{x}$	Ss	t	Cohen's d	p
İhmaller	Önlisans-Lisans	351	4,74	4,08	0,321	.05	0,748
	Lisansüstü	32	4,50	4,39			
Hatalar	Önlisans-Lisans	351	4,74	4,31	0,885	.16	0,377
	Lisansüstü	32	4,03	4,51			
Agresif İhlaller	Önlisans-Lisans	351	2,75	2,49	-0,548	.10	0,584
	Lisansüstü	32	3,00	2,40			
Sıradan İhlaller	Önlisans-Lisans	351	5,28	5,02	-0,238	.04	0,812
	Lisansüstü	32	5,50	5,88			
Pozitif Sürücü Davranışları	Önlisans-Lisans	351	46,78	13,24	0,708	.11	0,479
	Lisansüstü	32	45,00	17,07			

Tablo 5'e göre trafik polislerinin öğrenim durumuna göre ihmaller ($t_{(388)}=0.321$, $p>0.05$), hatalar ($t_{(388)}=0.885$, $p>0.05$), agresif ihlaller ($t_{(388)}=-0.548$, $p>0.05$), sıradan ihlaller ($t_{(388)}=-0.238$, $p>0.05$) ve pozitif sürücü davranışları ($t_{(388)}=0.708$, $p>0.05$) alt boyut puanları arasında anlamlı farklılık olmadığı görülmektedir.

Mesleki deneyime göre katılımcıların Sürücü Davranışları Ölçeği alt ölçek puanlarına ilişkin betimsel istatistikler Tablo 6'da sunulmuştur.

Tablo 6

Trafik Polislerinin Sürücü Davranışları Ölçeği İhmaller, Hatalar, Agresif İhlaller, Sıradan İhlaller ve Pozitif Sürücü Davranışları Alt Ölçek Puanlarının Mesleki Deneyime Göre Ortalama ve Standart Sapma Değerleri

	Mesleki Deneyim	N	$\bar{x}$	Ss
İhmaller	0-5 yıl	108	5,14	4,37
	6-10 yıl	112	5,46	4,51
	11-15 yıl	58	4,40	3,49
	16-20 yıl	52	3,84	3,04
	21 yıl ve üzeri	60	3,85	4,40
Hatalar	0-5 yıl	108	4,82	4,48
	6-10 yıl	112	4,85	4,39
	11-15 yıl	58	4,59	4,00
	16-20 yıl	52	4,54	4,41
	21 yıl ve üzeri	60	4,58	4,22
Agresif İhlaller	0-5 yıl	108	3,36	2,70
	6-10 yıl	112	3,06	2,41
	11-15 yıl	58	2,91	2,79
	16-20 yıl	52	1,88	1,90
	21 yıl ve üzeri	60	2,00	2,13
Sıradan İhlaller	0-5 yıl	108	5,97	5,94
	6-10 yıl	112	5,48	4,88
	11-15 yıl	58	5,62	5,25
	16-20 yıl	52	5,00	3,78
	21 yıl ve üzeri	60	4,12	4,89
Pozitif Sürücü Davranışları	0-5 yıl	108	47,73	5,94
	6-10 yıl	112	48,32	4,88
	11-15 yıl	58	45,36	5,25
	16-20 yıl	52	46,10	3,78
	21 yıl ve üzeri	60	42,77	4,89

Tablo 6 incelendiğinde ise mesleki deneyime göre Sürücü Davranışları Ölçeği ihmalleri alt boyutunda en yüksek ortalamanın 6-10 yıl mesleki deneyim grubunda ($\bar{x}= 5,46$), en düşük puan ortalamasının ise 16-20 yıl mesleki deneyim grubunda ($\bar{x}= 3,84$) olduğu görülmektedir. Hatalar alt boyutunda, mesleki deneyime göre en yüksek ortalamanın 6-10 yıl mesleki deneyim grubunda ($\bar{x}= 4,85$), en düşük ortalamanın ise 16-20 yıl mesleki deneyim grubunda ($\bar{x}= 4,54$) olduğu görülmektedir. Agresif ihlaller alt boyutunda en yüksek ortalama 0-5 yıl mesleki deneyim grubunda ($\bar{x}= 3,36$) ve en düşük ortalama ise 16-20 yıl mesleki deneyim grubunda ($\bar{x}= 1,88$) olduğu görülmektedir. Katılımcıların mesleki deneyimlerine göre sıradan ihlaller alt boyutundan aldıkları puanlara ait en yüksek ortalama 0-5 yıl mesleki deneyim grubunda ($\bar{x}= 5,97$) ve en düşük ortalama 21 yıl ve üzeri mesleki deneyim grubunda ($\bar{x}= 4,12$) olduğu görülmektedir. Pozitif sürücü davranışları alt boyutunda mesleki deneyime göre en yüksek puan ortalamasının 6-10 yıl mesleki deneyim grubunda ($\bar{x}= 48,32$), en düşük puan ortalamasının ise 21 yıl ve üzeri mesleki deneyim grubunda ($\bar{x}=42,77$) olduğu görülmektedir.

Trafik polislerinin Sürücü Davranışları Ölçeği alt ölçek puanlarının mesleki deneyime göre incelenmesi amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi sonuçları Tablo 7’de sunulmuştur.

Tablo 7

Trafik Polislerinin Sürücü Davranışları Ölçeği İhmaller, Hatalar, Agresif İhlaller, Sıradan İhlaller ve Pozitif Sürücü Davranışları Alt Ölçek Puanlarının Mesleki Deneyime Göre ANOVA Analiz Sonuçları

	Varyansın Kaynağı	KT	sd	KO	F	p	η^2	Fark
İhmaller	Gruplar Arası	170,382	4	42,596	2,482	0,043*	.02	2>4 2>5
	Gruplar İçi	6606,992	385	17,161				
	Toplam	6777,374	389					
Hatalar	Gruplar Arası	6,883	4	1,721	0,091	0,985	.00	
	Gruplar İçi	7241,652	385	18,809				
	Toplam	7248,536	389					
Agresif İhlaller	Gruplar Arası	124,442	4	31,110	5,169	,000*	.05	1>3 1>4 1>5 2>3 2>4 2>5
	Gruplar İçi	2317,356	385	6,019				
	Toplam	2441,797	389					
Sıradan İhlaller	Gruplar Arası	145,578	4	36,394	1,382	0,239	.01	
	Gruplar İçi	10138,72	385	26,334				
	Toplam	10284,30	389					
Pozitif Sürücü Davranışları	Gruplar Arası	1453,476	4	363,369	2,014	0,092	.02	
	Gruplar İçi	69450,29	385	180,390				
	Toplam	70903,77	389					

Tablo 7’de görüldüğü üzere, mesleki deneyime göre katılımcıların sürücü davranışları ölçeği hatalar ($t_{(4,385)}=0.091$, $p>.05$), sıradan ihlaller ($t_{(4,385)}=1.382$, $p>.05$) ve pozitif sürücü davranışları ($t_{(4,385)}=2.014$, $p>.05$) alt boyut puanları arasında anlamlı farklılık yoktur. Ancak mesleki deneyime göre katılımcıların ihmaller ($t_{(4,385)}=2.482$, $p<.05$) ve agresif ihlaller ($t_{(4,385)}=5.169$, $p<.05$) alt boyut puanları arasında anlamlı farklılık elde edilmiştir. Farkın kaynağına göre yapılan LSD post hoc karşılaştırması sonucuna göre 6-10 yıl mesleki deneyime sahip katılımcılar ile 16 yıl ve üzerinde mesleki deneyime sahip katılımcıların

ihmaller alt boyut puanları arasında anlamlı farklılık vardır ($p<.05$). 6-10 yıl mesleki deneyime sahip katılımcıların ihmaller alt boyut puan ortalaması 16 yıl ve üzerinde mesleki deneyime sahip katılımcılardan daha yüksektir. Etki büyüklüğü ise düşük düzeyde bulunmuştur ($\eta^2=.02$). Diğer gruplar arasında ihmaller alt boyutu puanlarında farklılık yoktur. Ayrıca 15 yıl ve altında mesleki deneyime sahip katılımcılar ile 16 yıl ve üzerinde mesleki deneyime sahip katılımcıların agresif ihlaller alt boyut puanları arasında anlamlı farklılık vardır ($p<.05$). 15 yıl ve altında mesleki deneyime sahip katılımcıların agresif ihlaller alt boyut puan ortalaması 16 yıl ve üzerinde mesleki deneyime sahip katılımcılardan daha yüksektir. Etki büyüklüğü ise düşük düzeyde bulunmuştur ($\eta^2=.05$). Diğer gruplar arasında agresif ihlaller puanları bakımından bir farklılık yoktur.

Katılımcıların Sürücü Davranışları Ölçeği alt ölçek puanlarının medeni durumlarına göre farklılaşıp farklılaşmadığını belirlemek amacıyla uygulanan t testi analizi sonuçları ve betimsel istatistikler Tablo 8’de yer almaktadır.

Tablo 8

Trafik Polislerinin Medeni Durumlarına Göre Sürücü Davranışları Ölçeği Alt Boyutları Puanlarının Ortalama, Standart Sapma Değerleri ve t Testi Sonuçları

	Medeni Durum	n	$\bar{x}$	Ss	t	Cohen's d	p
İhmaller	Bekar	96	5,98	4,35	3,371	.38	0,001*
	Evli	294	4,35	4,04			
Hatalar	Bekar	96	5,24	4,54	1,358	.15	0,175
	Evli	294	4,55	4,24			
Agresif İhlaller	Bekar	96	3,34	2,71	2,453	.28	0,015*
	Evli	294	2,63	2,41			
Sıradan İhlaller	Bekar	96	5,52	5,29	0,344	.04	0,731
	Evli	294	5,31	5,10			
Pozitif Sürücü Davranışları	Bekar	96	47,26	12,39	0,579	.07	0,563
	Evli	294	46,34	13,86			

Tablo 8 incelendiğinde, trafik polislerinin sürücü davranışları ihmaller ($t_{(388)}=3.371, p<.05$) ve agresif ihlaller ($t_{(388)}=2.453, p<.05$) alt ölçeklerinden elde ettikleri puanların medeni durumlarına göre anlamlı olarak farklılık gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır. Bekar trafik polislerinin ihmaller alt boyutundan elde ettikleri puan ortalamaları ($\bar{x}= 5.98$), evli trafik polislerinin puan ortalamalarından ($\bar{x}=4.35$) daha yüksek olarak hesaplanmıştır. Etki büyüklüğü ise düşük düzeyde bulunmuştur ($d=.38$). Agresif ihlaller alt boyutunda ise yine bekar trafik polislerinin puan ortalamalarının ($\bar{x}= 2.71$), evli trafik polislerinin puan ortalamalarından ($\bar{x}= 2.41$) daha yüksek olduğu görülmektedir. Etki büyüklüğünün düşük düzeyde olduğu görülmüştür ($d=.28$).

Yapılan *t* testi analizi sonucunda sürücü davranışları ölçeği diğer alt boyutları olan hatalar ($t_{(388)}=1.358, p>.05$), sıradan ihlaller ($t_{(388)}=0.344, p>.05$) ve pozitif sürücü davranışları ($t_{(388)}=0.579, p>.05$) alt ölçek puanlarında trafik polislerinin medeni durumlarına göre anlamlı bir farklılık bulunmamıştır.

4.3. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları, psikolojik dayanıklılık düzeyleri ve sürücü davranışları arasında anlamlı bir ilişki var mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulgular

Tablo 9’da trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları, psikolojik dayanıklılık düzeyleri ve sürücü davranışları arasındaki ilişkilerin belirlenmesi amacıyla yapılan Pearson Korelasyon Analizi sonuçları verilmiştir.

Tablo 9

Sürücü Davranışları, İkincil Travmatik Stres Belirtileri, Pozitif ve Negatif Duygu Durum ve Psikolojik Dayanıklılık Değişkenlerine İlişkin Korelasyon Analizi Sonuçları

Değişkenler	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.İkincil Travmatik Stres	1								
2.Pozitif Duygu Durum	-,240**	1							
3.Negatif Duygu Durum	,761**	-,261**	1						
4.Psikolojik Dayanıklılık	-,412**	,385**	-,435**	1					
5.İhmaller	,502**	-,169**	,512**	-,378**	1				
6.Hatalar	,243**	-0,088	,244**	-,203**	,562**	1			
7.Agresif İhlaller	,405**	-,129*	,414**	-,218**	,458**	,413**	1		
8.Sıradan İhlaller	,309**	-,109*	,355**	-,165**	,604**	,531**	,528**	1	
9.Pozitif Sürücü Davranışları	-0,084	,251**	-,110*	,300**	-,115*	-,164**	-0,052	-0,089	1

***p<.01; *p<.05

Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği puanları ile Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeği pozitif duygu durum ($r=-0.240$, $p<.01$) alt boyut puanları arasında negatif yönde ve düşük düzeyde ilişki var iken negatif duygu durum ($r=0.761$, $p<.01$) alt boyut puanları arasında pozitif yönde ve yüksek düzeyde ilişki saptanmıştır. İkincil travmatik stres belirtileri puanları arttıkça pozitif duygu durum puanları düşmekte iken negatif duygu durum puanları artmakta ya da tam tersidir. Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği puanları ile Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeği ($r=-0.412$, $p<.01$) alt boyut puanları arasında negatif yönde ve orta düzeyde ilişki saptanmıştır. İkincil travmatik stres belirtileri puanları arttıkça psikolojik dayanıklılık puanları düşmekte ya da tam tersidir. Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği ile Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller ($r=0.502$, $p<.01$) ve agresif ihlaller ($r=0.405$, $p<.01$) alt boyut puanları arasında pozitif yönde ve orta düzeyde ilişki saptanmış olup hatalar ($r=0.243$, $p<.01$) ve sıradan ihlaller ($r=0.309$, $p<.01$) alt boyut puanları arasında pozitif yönde ve düşük düzeyde ilişki saptanmıştır. İkincil travmatik stres belirtileri puanları arttıkça sürücü davranışları ölçeği ihmaller, hatalar, agresif ihlaller ve sıradan ihlaller alt boyut

puanları artmakta ya da tam tersidir. Ancak ikincil travmatik stres belirtileri ile sürücü davranışları ölçeği pozitif sürücü davranışı alt boyut puanları arasında anlamlı ilişki tespit edilmemiştir ($p>.05$).

Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeği toplam puanları ile PANAS ölçeği pozitif duygu durum ($r=-0.385$, $p<.01$) alt boyut puanları arasında pozitif yönde ve düşük düzeyde ilişki var iken negatif duygu durum ($r=-0.435$, $p<.01$) alt boyut puanları arasında negatif yönde ve orta düzeyde ilişki saptanmıştır. Psikolojik dayanıklılık arttıkça negatif duygu durum puanları düşmekte iken pozitif duygu durum puanları artmakta ya da tam tersidir.

Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeği toplam puanları ile Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller ($r=-0.378$, $p<.01$), hatalar ($r=-0.203$, $p<.01$), agresif ihlaller ($r=-0.218$, $p<.01$) ve sıradan ihlaller ($r=-0.165$, $p<.01$) alt boyut puanları arasında negatif yönde ve düşük düzeyde ilişki saptanmıştır. Psikolojik dayanıklılık ile sürücü davranışları ölçeği pozitif sürücü davranışı ($r=0.300$, $p<.01$) alt boyut puanları arasında pozitif yönde ve düşük düzeyde ilişki saptanmıştır. Psikolojik dayanıklılık arttıkça sürücü davranışları ölçeği ihmaller, hatalar, agresif ihlaller ve sıradan ihlaller alt boyut puanları düşmekte iken pozitif sürücü davranışı puanları artmakta ya da tam tersidir.

Pozitif ve Negatif Duygu ölçeği pozitif duygu durum alt boyut puanları ile Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller ($r=-0.169$, $p<.01$), agresif ihlaller ($r=-0.129$, $p<.01$) ve sıradan ihlaller ($r=-0.109$, $p<.01$) alt boyut puanları arasında negatif yönde ve düşük düzeyde ilişki saptanmıştır. Pozitif ve negatif duygu ölçeği pozitif duygu durum alt boyut puanları ile Sürücü Davranışları Ölçeği pozitif sürücü davranışı ($r=0.251$, $p<.01$) alt boyut puanları arasında pozitif yönde ve düşük düzeyde ilişki saptanmıştır. Pozitif duygu durum arttıkça sürücü davranışları ölçeği ihmaller, agresif ihlaller ve sıradan ihlaller alt boyut puanları düşmekte iken ölçeğin pozitif sürücü davranışı alt boyut puanları artmakta ya da tam tersidir. Ancak pozitif duygu durum alt puanları ile sürücü davranışları ölçeği hatalar alt boyut puanları arasında anlamlı ilişki yoktur ($p>.05$).

Pozitif ve Negatif Duygu ölçeği negatif duygu durum puanları ile sürücü davranışları ölçeği ihmalleri ($r=0.512$, $p<.01$) ve agresif ihlaller ($r=0.414$, $p<.01$) alt boyut puanları arasında pozitif yönde ve orta düzeyde ilişki saptanmış olup hatalar ($r=0.244$, $p<.01$) ve sıradan ihlaller ($r=0.355$, $p<.01$) alt boyut puanları arasında pozitif yönde ve düşük düzeyde ilişki saptanmıştır. Ancak PANAS ölçeği negatif duygu durum alt boyut puanları ile sürücü davranışları ölçeği pozitif sürücü davranışı ($r=-0.110$, $p<.05$) alt boyut puanları arasında negatif yönde ve düşük düzeyde ilişki saptanmıştır. Negatif duygu durum puanları arttıkça sürücü davranışları ölçeği ihmalleri, hatalar, agresif ihlaller ve sıradan ihlaller alt boyut puanları artmakta iken pozitif sürücü davranışı alt boyut puanları düşmekte ya da tam tersidir.

4.3. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının hatalar alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulgular

Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ve psikolojik dayanıklılık düzeylerinin SDÖ hatalar alt ölçek puanlarını yordayıp yordamadığını incelemek amacıyla çoklu doğrusal regresyon analizi yapılmıştır. Analiz sonuçları Tablo 10’da sunulmuştur.

Tablo 10

İkincil Travmatik Stres Belirtileri, Pozitif ve Negatif Duygu Durum ve Psikolojik Dayanıklılık Puanlarının Sürücü Davranışları Ölçeği Hatalar Alt Boyutu Puanını Yordamasına İlişkin Çoklu Regresyon Analizi Sonuçları

Bağımsız Değişkenler	B	S.H.	β	t	p
Sabit	4,522	1,664		2,718	0,007
İkincil Travmatik Stres	0,025	0,016	0,117	1,537	0,125
Pozitif Duygu Durum	0,005	0,024	0,011	0,209	0,834
Negatif Duygu Durum	0,058	0,041	0,109	1,417	0,157
Psikolojik Dayanıklılık	-0,021	0,011	-0,111	-1,924	0,055
Model istatistikleri	F _(4,385) =7.992; p<0,001 R=0.277; R ² =0.077				

Tablo 10’da görüldüğü üzere regresyon analizine giren tüm yordayıcılar (ikincil travmatik stres belirtileri düzeyi, pozitif ve negatif duygu durum düzeyleri, psikolojik dayanıklılık) birlikte katılımcıların sürücü davranışları ölçeği hatalar alt boyutu puanını anlamlı bir şekilde yordamaktadır (F_(4,385)=7.992, p<.01). İkincil travmatik stres belirtileri, pozitif ve negatif duygu durumu ve psikolojik dayanıklılık toplam puanları birlikte sürücü davranışları ölçeği hatalar alt boyutuna ilişkin toplam varyansın yaklaşık %8’ini (R²=.077) açıklamaktadır. Bununla birlikte model bir bütün olarak istatistiksel olarak anlamlı çıkmış olsa da değişkenlerin tek başına etkisi istatistiksel olarak anlamlı bulunmamıştır (p>.05).

4.4. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının ihmaller alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulgular

Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ve psikolojik dayanıklılık düzeylerinin SDÖ ihmaller alt ölçek puanlarını yordayıp yordamadığını incelemek amacıyla çoklu doğrusal regresyon analizi yapılmıştır. Analiz sonuçları Tablo 11’de yer almaktadır.

Tablo 11

İkincil Travmatik Stres Belirtileri, Pozitif ve Negatif Duygu Durum ve Psikolojik Dayanıklılık Puanlarının Sürücü Davranışları Ölçeği İhmaller Alt Boyutu Puanını Yordamasına İlişkin Çoklu Regresyon Analizi Sonuçları

Bağımsız Değişkenler	B	S.H.	β	t	p
Sabit	2,92	1,385		2,108	0,036
İkincil Travmatik Stres	0,048	0,013	0,234	3,568	,000
Pozitif Duygu Durum	0,011	0,02	0,025	0,535	0,593
Negatif Duygu Durum	0,136	0,034	0,264	3,97	,000
Psikolojik Dayanıklılık	-0,033	0,009	-0,177	-3,554	,000
Model istatistikleri	F _(4,385) =44.336; p<0,001 R=0.562; R ² =0.315				

Tablo 11 incelendiğinde analize dahil edilen yordayıcılardan ikincil travmatik stres, negatif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık değişkenlerinin Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller alt boyutu puanını anlamlı bir şekilde yordadığı görülmektedir (R=.562, R²=.315, F=44.336, p<0.001). R² değeri bağımlı değişkendeki varyansın ya da değişkenliğin bağımsız değişkenler tarafından açıklanma düzeyini gösterir (Pallant, 2007). Analiz sonucuna göre ikincil travmatik stres, psikolojik dayanıklılık, pozitif ve negatif duygu durum puanları birlikte Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller alt boyutuna ilişkin toplam varyansın yaklaşık %32'sini açıklamaktadır (R²=.315). İkincil travmatik stres belirtileri (β =0.234, p<.05) ile negatif duygu durum (β = 0.264, p<.05) puanları katılımcıların sürücü davranışları ölçeği ihmaller alt boyutu puanlarını istatistiksel olarak pozitif ve anlamlı olarak yordamaktadır. Psikolojik dayanıklılık (β =-0.177, p<.05) puanları ise sürücü davranışları ölçeği ihmaller alt boyutu puanlarını negatif yönde ve anlamlı bir şekilde yordamaktadır. İkincil travmatik stres belirtileri ve negatif duygu durum puanlarının her birinde ayrı ayrı 1 birimlik artış olduğunda katılımcıların ihmal puanlarında sırasıyla 0.048 ve 0.136 birimlik artış olmaktadır. Ayrıca psikolojik dayanıklılık puanlarında 1 birimlik artış olduğunda katılımcıların ihmaller alt boyut puanları 0.033 birim düşmektedir. β ise standartlaştırılmış regresyon katsayısını ifade eder ve büyük olması önem düzeyinin yüksek olduğunu göstermektedir. Sürücü davranışları

ölçeği ihmaller alt boyutu puanlarının en güçlü yordayıcısı negatif duygu durum ($\beta = 0.264$, $p < .05$) olurken, psikolojik dayanıklılık ise düşük düzeyde yordamaktadır ($\beta = -0.177$, $p < .05$). Son olarak pozitif duygu durum puanları katılımcıların ihmaller alt boyut puanlarının anlamlı yordayıcısı değildir ($p > .05$).

4.5. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının sıradan ihlaller alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulgular

Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ve psikolojik dayanıklılık düzeylerinin SDÖ sıradan ihlaller alt ölçek puanlarını yordayıp yordamadığını incelemek amacıyla çoklu regresyon analizi yapılmıştır. Analiz sonuçlarına Tablo 12’de yer verilmiştir.

Tablo 12

İkincil Travmatik Stres Belirtileri, Pozitif ve Negatif Duygu Durum ve Psikolojik Dayanıklılık Puanlarının Sürücü Davranışları Ölçeği Sıradan İhlaller Alt Boyutu Puanını Yordamasına İlişkin Çoklu Regresyon Analizi Sonuçları

Bağımsız Değişkenler	B	S.H.	β	t	p
Sabit	0,811	1,924		0,422	0,674
İkincil Travmatik Stres	0,023	0,019	0,092	1,242	0,215
Pozitif Duygu Durum	-0,007	0,028	-0,013	-0,257	0,798
Negatif Duygu Durum	0,178	0,047	0,282	3,756	,000
Psikolojik Dayanıklılık	0	0,013	0,001	0,014	0,989
Model istatistikleri	F _(4,385) =14.334; p<0,001 R=0.360; R ² =0.13				

Tablo 12’de görüldüğü üzere ikincil travmatik stres belirtileri, pozitif ve negatif duygu durum ile psikolojik dayanıklılık puanları birlikte katılımcıların sürücü davranışları sıradan ihlaller alt boyutu puanını istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde yordamaktadır ($F_{(4,385)}=14.3334$, $p < .01$). İkincil travmatik stres belirtileri, pozitif ve negatif duygu durum

düzeyleri ile psikolojik dayanıklılık toplam puanları birlikte sürücü davranışları ölçeği sıradan ihlaller alt boyutu puanına ilişkin toplam varyansın %13'ünü açıklamaktadır ($R^2=.13$). Negatif duygu durum ($\beta=0.282$, $p<.05$) puanları katılımcıların sürücü davranışları ölçeği sıradan ihlaller alt boyutu puanını pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır. İkincil travmatik stres belirtileri, pozitif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık puanları katılımcıların sıradan ihlaller alt boyutu puanlarının anlamlı yordayıcısı değildir ($p>.05$).

4.6. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının agresif ihlaller alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulgular

Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ve psikolojik dayanıklılık düzeylerinin SDÖ agresif ihlaller alt ölçek puanlarını yordayıp yordamadığını incelemek amacıyla çoklu doğrusal regresyon analizi yapılmıştır. Analiz sonuçlarına Tablo 13’te yer verilmiştir.

Tablo 13

İkincil Travmatik Stres Belirtileri, Pozitif ve Negatif Duygu Durum ve Psikolojik Dayanıklılık Puanlarının Sürücü Davranışları Ölçeği Agresif İhlaller Alt Boyutu Puanını Yordamasına İlişkin Çoklu Regresyon Analizi Sonuçları

Bağımsız Değişkenler	B	S.H.	β	t	p
Sabit	0,29	0,904		0,321	0,748
İkincil Travmatik Stres	0,026	0,009	0,208	2,921	0,004
Pozitif Duygu Durum	-0,002	0,013	-0,006	-0,117	0,907
Negatif Duygu Durum	0,075	0,022	0,243	3,359	0,001
Psikolojik Dayanıklılık	-0,003	0,006	-0,025	-0,46	0,646
Model istatistikleri	$F_{(4,385)}=22.708$; $p<0,001$ $R=0.437$; $R^2=0.191$				

Tablo 13 incelendiğinde ikincil travmatik stres belirtileri, pozitif ve negatif duygu durum ile psikolojik dayanıklılık puanları birlikte katılımcıların sürücü davranışları sıradan ihlaller alt

boyutu puanını istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde yordamaktadır ($F_{(4,385)}=22.708, p<.01$). Analiz sonuçlarına göre ikincil travmatik stres, pozitif ve negatif duygu durum düzeyleri ile psikolojik dayanıklılık puanları birlikte sürücü davranışları ölçeği agresif ihlaller alt boyutuna ilişkin toplam varyansın %19'unu açıklamaktadır ($R^2=.191$). İkincil travmatik stres belirtileri ($\beta=0.208, p<.05$) ile negatif duygu durum ($\beta=0.243, p<.05$) puanları katılımcıların sürücü davranışları ölçeği agresif ihlaller alt boyut puanları için pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır. İkincil travmatik stres belirtileri ve negatif duygu durum puanlarının her birinde ayrı ayrı 1 birimlik artış olduğunda katılımcıların sürücü davranışları ölçeği agresif ihlaller alt boyut puanlarında sırasıyla 0.026 ve 0.075 birimlik artış olmaktadır. β değerleri incelendiğinde ise katılımcıların sürücü davranışları ölçeği agresif ihlaller alt boyut puanlarına negatif duygu durumun etkisi daha fazladır ($\beta=0.243, p<.05$). Pozitif duygu durum puanları ve psikolojik dayanıklılık puanları katılımcıların sürücü davranışları ölçeği agresif ihlaller alt boyut puanlarının anlamlı yordayıcısı olarak bulunmamıştır ($p>.05$).

4.7. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının pozitif sürücü davranışları alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin

Bulgular

Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ve psikolojik dayanıklılık düzeylerinin SDÖ pozitif sürücü davranışları alt ölçek puanlarını yordayıp yordamadığını incelemek amacıyla çoklu doğrusal regresyon analizi yapılmıştır. Analiz sonuçları Tablo 14'te sunulmuştur.

Tablo 14

İkincil Travmatik Stres Belirtileri, Pozitif ve Negatif Duygu Durum ve Psikolojik Dayanıklılık Puanlarının Sürücü Davranışları Ölçeği Pozitif Sürücü Davranışları Alt Boyutu Puanını Yordamasına İlişkin Çoklu Regresyon Analizi Sonuçları

Bağımsız Değişkenler	B	S.H.	β	t	p
Sabit	19,528	5,095		3,833	,000
İkincil Travmatik Stres	0,043	0,049	0,066	0,879	0,38
Pozitif Duygu Durum	0,231	0,073	0,165	3,15	0,002
Negatif Duygu Durum	-0,005	0,126	-0,003	-0,038	0,969
Psikolojik Dayanıklılık	0,157	0,034	0,262	4,645	,000
Model istatistikleri	F _(4,385) =12.498; p<0,001 R=0.339; R ² =0.115				

Tablo 14'te görüldüğü üzere regresyon analizine dahil edilen tüm yordayıcılar (ikincil travmatik stres belirtileri, pozitif ve negatif duygu durum düzeyleri, psikolojik dayanıklılık) birlikte katılımcıların sürücü davranışları ölçeği pozitif sürücü davranışları alt boyutu puanını anlamlı bir şekilde yordamaktadır ($F_{(4,385)}=12.498$, $p<.01$). İkincil travmatik stres belirtileri, pozitif ve negatif duygu durum düzeyleri ile psikolojik dayanıklılık toplam puanları birlikte sürücü davranışları ölçeği pozitif sürücü davranışları alt ölçeğine ilişkin toplam varyansın yaklaşık %12'sini ($R^2=.115$) açıklamaktadır. Pozitif duygu durum ($\beta=0.165$, $p<.05$) ile psikolojik dayanıklılık ($\beta=0.262$, $p<.05$) puanları katılımcıların sürücü davranışları ölçeği pozitif sürücü davranışları alt boyut puanlarını pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır. Pozitif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık puanlarının her birinde ayrı ayrı 1 birimlik artış olduğunda katılımcıların pozitif sürücü davranışları puanlarında sırasıyla 0.231 ve 0.157 birimlik artış olmaktadır. Sürücü davranışları ölçeği pozitif sürücü davranışları alt ölçeği puanlarının en güçlü yordayıcısı psikolojik dayanıklılık olarak bulunmuştur ($\beta=0.262$, $p<.05$). Negatif duygu durum puanları ve ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri katılımcıların sürücü davranışları ölçeği pozitif sürücü davranışları alt boyut puanlarının anlamlı olarak yordamamaktadır ($p>.05$).

BÖLÜM V

TARTIŞMA VE YORUM

Bu bölümde araştırma kapsamında toplanan verilerin istatistiksel analizi sonucu elde edilen bulgular, ilgili alanyazın ışığında tartışılmıştır.

5.1. “Trafik polislerinin sürücü davranışları alt ölçeklerden aldıkları puan ortalamaları cinsiyet, mesleki deneyim, medeni durum ve öğrenim durumu değişkenlerine göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?” Alt Problemine İlişkin Bulguların Tartışılması ve Yorumu

Bu araştırma kapsamında cinsiyet değişkenine göre Sürücü Davranışları Ölçeği hatalar, sıradan ihlaller ve agresif ihlaller alt boyutlarında cinsiyete göre anlamlı olarak farklılaşmadığı sonucuna ulaşılmıştır. İhmaller alt boyutunda ise kadın trafik polislerinin puan ortalamaları erkek trafik polislerinin puan ortalamalarına göre anlamlı olarak daha yüksek bulunmuştur. Yani trafik polislerinden elde edilen verilere göre Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller alt ölçek puanlarında kadın trafik polislerinin lehine bir farklılaşma olduğu saptanmıştır. Bu bulgu, alan yazında yer alan birçok çalışmanın bulguları ile örtüşmektedir (Bener & Crundall, 2008; Çayırılı vd., 2022; Öztürk, Fındık & Özkan, 2019; Öztürk & Öz,

2021; Parker, Reason, Manstead & Stradling, 1995; Sullman, Stephens & Taylor, 2019; Westerman & Haigney, 2000; Xie & Parker, 2002).

Mevcut araştırma bulgularının aksine Wang, Li, Feng ve Peng'in (2014) yürüttüğü araştırmada sürücü davranışları ölçeği ihmaller alt boyutunda cinsiyet değişkeninin erkekler lehine anlamlı olduğu bulgulanmıştır. Öte yandan alanyazında cinsiyet değişkeninin sürücü davranışları üzerinde anlamlı bir etkiye sahip olmadığı sonucuna ulaşan çalışmalar da mevcuttur (Bener, Yıldırım, Bolat, Özkan & Lajunen, 2016; Bıçaksız, 2019; Koppel vd., 2018).

Trafikte ihmallerin kasıtlı bir eylemden ziyade dalgınlık ve dikkatsizlik gibi bilişsel süreçlerdeki eksikliklerden kaynaklandığı ifade edilmiştir (Sümer, Lajunen & Özkan, 2002). Bu çalışmada sürücü davranışları ölçeği ihmaller alt boyutunda cinsiyete göre anlamlı farklılık görülmesinin nedenini en temelde biyolojik anlamda açıklamanın mümkün olabileceği düşünülmektedir. Kadınların biyolojik olarak erkeklerden farklı bilişsel süreçlere sahip olduğu bilinmektedir. Kadınların aynı anda birden fazla problem ya da görevi çözümleme ile erkeklere kıyasla daha karmaşık düşünmeye yatkın oldukları belirtilmektedir (Azman, Meng, Ahmad & Jayothisa, 2010). Bu farklılık göz önüne alındığında özellikle trafik bağlamında kadın sürücülerin erkeklere oranla daha fazla dikkat dağınıklığı ile özdeşleşen ihmaller gerçekleştirmesinin daha olası olacağı düşünülmektedir.

Kadın trafik polislerinin ihmaller alt boyutu puanlarının erkek trafik polislerine göre daha yüksek olmasının diğer bir sebebinin toplumsal bağlamda açıklanabilir. Özellikle Türkiye’de trafikte kadın sürücülere yönelik var olan kalıplaşmış yargılardan kaynaklanıyor olabileceği düşünülmektedir. Özkaragöz ve Üzümcüoğlu (2021) otobüs sürücülerini ile yürüttüğü çalışmada, erkek sürücülerin kadın sürücülere yönelik daha deneyimsiz oldukları ve kadın sürücülerin trafik kazalarına daha fazla sebebiyet verdikleri algılarına sahip olduklarını ifade etmişlerdir. Benzer şekilde kadın sürücülerin trafikte var olan kurallara uyum sağlamasının erkek sürücüler tarafından selektör yapma, korna çalma gibi çeşitli

davranışlarla tepki çektiği ve dolayısıyla kadın sürücülerde stres meydana getirdiği belirtilmektedir (Delice, 2012). Kadın sürücülerde var olan önyargıların ve trafikte karşılaştıkları tepkilerin beraberinde getirdiği stres, endişe ve hata yapma korkusunun trafik akışı içerisinde dalgınlık ve dikkatsizliğe yol açabileceği ve bu doğrultuda davranışlar sergileyebileceği şeklinde yorumlanabilir.

Bu çalışmada medeni durum değişkenine göre Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller ve agresif ihlaller alt ölçeklerinde anlamlı olarak farklılaştığı tespit edilmiştir. Medeni durumu bekar olan trafik polislerinin puan ortalamaları evli trafik polislerinin puan ortalamalarından daha yüksek olarak bulgulanmıştır. Bu bulguya paralel olan araştırmalar ilgili alanyazında mevcuttur (Al Matawaha, Jadaan & Freeman, 2020; Batool & Carsten, 2017; Mehdizadeh, Shariat Mohaymany, Nordfjaern, 2018; Nawawi, Ahmat, & Samsudin, 2018; Singh & Kathuria, 2023; Vahedi, Shariat Mohaymany, Tabibi & Mehdizadeh, 2018). Bu bulgunun aksine Shao, Yin, Yu ve Wang'ın (2020) çalışmasında sürücü davranışlarının medeni duruma göre farklılık göstermediği bulgulanmıştır.

Medeni durumu evli olan trafik polislerinin ihmaller ve agresif ihlaller alt boyutu puanlarının bekar trafik polislerine göre daha düşük olmasının sebebinin evli bireylerde aile üyelerine yönelik hissettikleri sorumluluk duygusu olabileceği düşünülmektedir. Trafik polislerinin iş yaşamlarının yanısıra günlük hayatta da araç kullanmakta ve trafikte sürücü rolüne sahip olmaktadır. Sürücülerin araç içerisinde seyahatine eşlik eden yolcuların bulunmasının riskli sürücü davranışlarını azalttığı belirtilmektedir (Lee & Abdel-Aty, 2008). Bu bağlamda değerlendirildiğinde evli bireylerin araçta aile üyelerini yolcu olarak taşıma sorumluluklarının olması daha az olumsuz sürücü davranışları sergilemelerine olanak sağlıyor olabileceği düşünülmektedir.

Yapılan bir araştırmada, medeni durumu bekâr olan sürücülerin evli olan sürücüler ile karşılaştırıldığında trafikte daha sık öfkeli davranışlar sergiledikleri ve öfkelerini sözel ve araçla ifade ettikleri tespit edilmiştir (Delice, 2013). Bu doğrultuda araştırmanın bu bulgusu,

bekar trafik polislerinin trafikte diğ er s ur  c  lere yönelik öfkesini daha sık ifade ediyor olması ve dolayısıyla trafikte agresif ihlaller sergiliyor olabileceği şeklinde yorumlanabilir.

  ğrenim durumu değişkenine ilişkin yapılan analiz sonuçları doğrultusunda trafik polislerinin s ur  c   davranışları   l eği tüm alt ölçeklerinden aldıkları puanlar anlamlı farklılık göstermemiştir. Alanyazın incelendiğinde Nawawi, Ahmat ve Samsudin' in (2018) yürüttüğü araştırmada da benzer olarak s ur  c   davranışlarının s ur  c  lerin öğrenim durumları ile ilişkisinin olmadığı görülmüştür. Ancak alanyazında bu bulgu ile çelişen araştırma sonuçlarının da yer aldığı görülmektedir (Han & Zhao, 2020; Singh & Kathuria, 2023; Tanglai, Chen, Rattanapan & Laosee, 2022; Zhang, Chan & Zhang, 2015). Araştırmanın bu bulgusunun, katılımcıların öğrenim durumu değişkeninde yer alan kategorilerde eşit dağılıma sahip olmaması ile yorumlanabileceği düşünülmektedir.

Araştırmada mesleki deneyime göre S ur  c   Davranışları   l eği ihmaller ve agresif ihlaller alt ölçeklerinden elde edilen puanların anlamlı olarak farklılık gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır. İhmaller alt ölçeğinde 6-10 yıldır trafik polisi olarak görev yapan katılımcıların puanları 16 yıl ve üzerine göre daha yüksek olarak bulgulanmıştır. Agresif ihlaller alt ölçeğinde ise mesleki deneyim s uresi 15 yılın altında olan trafik polislerinin puanlarının, mesleki deneyim s uresi 16 yıl ve üzerinde olan trafik polislerinden daha yüksek olduğu saptanmıştır. Bu farklılıklar bağlamında, trafik polislerinin mesleki deneyimlerinin artması ile beraber agresif ihlallerinin azalacağı çıkarımı yapılabilir. Benzer şekilde mesleki deneyimi daha fazla olan katılımcılarda ihmal olarak nitelendirilen s ur  c   davranışlarına daha az rastlanacağı söylenilebilir. Alanyazın incelendiğinde, mesleki deneyim değişkeninin s ur  c   davranışları üzerindeki etkisinin incelendiği çalışmalar genellikle profesyonel s ur  c     rneklemi üzerinde y r  t  lm  şt  r. Trafik polislerinin araç kullanma bakımından aktif oldukları göz önünde bulundurulduğuunda s ur  c  l  k deneyimlerinin mesleki deneyimlerine paralel olabileceği düşünülmektedir. İlgili alanyazında bu bulguyu destekleyen ve bu bulguyla çelişen araştırmalar bu kapsamda ele alınmıştır. Araştırmada elde edilen bu

bulguya benzer olarak Han ve Zhao'nun (2020) çalışmasında otobüs şoförleri üzerinde mesleki deneyim ve sürücü davranışları ilişkisi incelenmiş ve mesleki deneyimin artması ile beraber sürücü davranışları ihlaller alt boyutlarında azalma meydana geldiği bulgulanmıştır. Fındık, Lajunen ve Özkan'ın (2018) çalışmasında da kısmen benzer bulgulara rastlanmıştır. Mesleki deneyim ile ihmaller ve hatalar alt boyutları arasında negatif yönlü ilişki bulgulanmıştır. Buna karşın Aberg ve Rimmö (1998) ihmallerin sürücülük deneyiminin artması ile beraber ortaya çıkma oranının artacağını öne sürmüşlerdir.

Bu çalışmada trafik polislerinin ihmaller ve agresif ihlaller alt ölçeklerinden elde ettikleri puanların daha yüksek mesleki deneyim süresi ile beraber azalması, trafik polislerinin mesleki sorumluluk duygusunun zamanla güçlenmesi ile açıklanabilir. Rosenbloom, Pereg ve Perlman'ın (2013) çalışmasında sivil bireyler, polis memuru ve trafik polisleri arasında trafik kurallarına uyma bakımından karşılaştırmalı bir araştırma yürütülmüştür. Araştırmanın sonuçlarına göre trafik polislerinin sivil bireylerle karşılaştırıldığında daha fazla trafik kurallarına riayet ettikleri belirtilmiştir. Trafik polisleri görev ve sorumlulukları çerçevesinde diğer vatandaşlara yönelik trafik kurallarına ilişkin yaptırımlar uygulamaktadır. Bu bağlamda meslekte geçirdiği süre arttıkça, vatandaşlara uygun rol model olmak için trafik kurallarına uymaya gayret gösteriyor olabilir. Dolayısıyla trafik içerisinde davranışlarını bu doğrultuda düzenleyebilir.

Buna benzer olarak trafik polislerinin, toplumda vatandaşlara rol model olma motivasyonu ile mesleklerinde deneyim kazandıkça trafikte risk oluşturabilecek davranışlardan kaçınıyor olabilir. Ayrıca trafik polisleri meslekte geçirdikleri süre arttıkça yaşantılar yoluyla kazandıkları öğrenmelerin yanısıra aldıkları meslek içi eğitimlerle de olumsuz sürücü davranışlarında farkındalık kazanabilir ve bu doğrultuda davranış değişikliği meydana gelebilir. Stres yönetimi de bu kazanımlardan biri olarak değerlendirildiğinde mesleki deneyim süresinin artması ile beraber agresif ihlaller boyutundaki davranışların daha az görülmesine katkı sağlıyor olabileceği düşünülmektedir.

5.2. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları, psikolojik dayanıklılık düzeyleri ve sürücü davranışları arasında anlamlı bir ilişki var mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulguların Tartışılması ve Yorumu

Araştırmada trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri ile sürücü davranışları ölçeği ihmaller, hatalar, sıradan ihlaller ve agresif ihlaller alt ölçek punları arasında pozitif yönlü anlamlı ilişkiler tespit edilmiştir. İlgili alanyazın incelendiğinde doğrudan ikincil travmatik stres ile sürücü davranışlarının incelendiği bir çalışmaya rastlanmamıştır. İkincil travmatik stres belirtilerinin travma sonrası stres bozukluğu belirtilerine paralel olduğu göz önüne alındığında araştırmanın bu bulgusunu destekler nitelikte çalışmalar olduğu görülmektedir (Bernstein, Milberg, McGlinchey & Fortier, 2022; Clapp, Baker, Litwack, Sloan & Beck, 2014; Kontogiannis, 2006; Mairean, 2020; Strom vd., 2012). Mairean’ın (2020) çalışmasında bu araştırmaya benzer şekilde travma sonrası stres belirtileri ile sürücü davranışları ihmaller ve hatalar alt boyutları arasında pozitif yönlü ilişki tespit edilmiştir. Benzer doğrultuda Clapp ve diğerlerinin (2014) araştırmasında travma sonrası stres bozukluğu belirtileri sergileyen bireylerin yüksek düzeyde kaygılı sürücü davranışları gösterdikleri bulgulanmıştır. Bu araştırmanın bulgularını destekler nitelikte olarak, Kontogiannis’in (2006) araştırmasında ise travma sonrası stres kaçınma belirtileri ile sürücü davranışları hatalar arasında pozitif yönlü ilişki olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bernstein, Milberg, McGlinchey ve Fortier (2022) yürüttükleri çalışmada benzer olarak travma sonrası stres bozukluğu belirtilerinin sürücülerde daha düşmancıl ya da saldırgan davranışlara yol açtığını ve hatalar, dikkat dağınıklığı ve öfke ile kaygı ile ilişkili davranışlar ile ilişkili olduğunu ileri sürmüşlerdir. Mevcut araştırma bulgularının aksine yapılan bir çalışmada savaş gazilerinin travma sonrası stres bozukluğu belirtileri ile sürücü hataları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki tespit edilememiştir (Amick, Kraft & McGlinchey, 2013).

Trafik polisleri, sıklıkla maruz kaldıkları travmatik trafik kazalarının sonucunda psikolojik belirtiler geliştirebilir. Bu noktada ikincil travmatik stres kavramından söz edilebilir. İkincil travmatik stres deneyimleyen trafik polislerinde stres ve kaygının yarattığı bilişsel ve duygusal süreçlerdeki değişimler birer sürücü olarak trafik içerisindeki davranışlarını etkiliyor olabilir. Nitekim özellikle kasıtsız olarak gerçekleşen olumsuz sürücü davranışları, dikkat düzeylerindeki eksiklik kaynaklı olabilmektedir. Bu bağlamda trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtilerini yüksek olarak deneyimliyor olmasının trafikte ihmal ve ihlal davranışlarını sergileme olasılıklarını artırıyor olabileceği düşünülmektedir.

Yapılan analiz sonucunda trafik polislerinin pozitif duygu durum puanları ile sürücü davranışları ölçeği ihmaller, agresif ihlaller ve sıradan ihlaller alt ölçek puanları arasında negatif yönlü; pozitif sürücü davranışları ile pozitif yönlü anlamlı ilişki olduğu bulgulanmıştır. Ayrıca trafik polislerinin negatif duygu durum düzeyleri ile sürücü davranışları ölçeği ihmaller, hatalar, sıradan ihlaller ve agresif ihlaller alt ölçek puanları arasında pozitif yönlü; pozitif sürücü davranışları ile negatif yönlü anlamlı ilişkiler tespit edilmiştir. Bu araştırmadan elde edilen bu bulgunun aksine, Rhodes ve Pivik'in (2010) pozitif duygu durum ile riskli sürücü davranışlarının birbiriyle pozitif yönlü, negatif duygu durumun ise riskli sürücü davranışları ile negatif yönlü bir ilişkisi olduğunu belirtmişlerdir. Alanyazın incelendiğinde duygu durumların sürücü davranışları ile ilişkisini inceleyen araştırmaların sınırlı olduğu ancak bu bulguyu destekleyen araştırmaların mevcut olduğu görülmektedir (Arslan, 2021; Kovácsová, Lajunen & Rošková, 2016; Precht, Keinath & Krems, 2017; Öztürk, Varankaya & Öz, 2024).

Öztürk, Varankaya ve Öz (2024) tarafından yürütülen araştırmanın bulguları bu araştırma bulgularına benzer olarak; sürücülerin negatif duygu durum düzeyleri hatalar ve ihlaller ile pozitif yönlü, pozitif sürücü davranışları ile negatif yönlü anlamlı ilişkiye; pozitif duygu durum düzeyleri ise pozitif sürücü davranışları ile pozitif yönlü anlamlı ilişkiye sahip olarak bulunmuştur.

Trafik polislerinin pozitif duygu durum düzeylerinin yüksek olmasının pozitif sürücü davranışlarını artıracığı ya da tam tersi olduğu bulgusu elde edilmiştir. Yüksek pozitif duygu durum düzeyinin bireylerin performansları üzerinde etkili olduğu bilinmektedir. Bireyler olumlu duygulara sahip olduklarında yaptıkları iş ve görevlerde daha aktif ve yüksek performansa sahip olmaktadır (Doğan & Özdevecioğlu, 2009). Bu bağlamda trafik polislerinin pozitif duygu durumlarının yüksek olması ile beraber pozitif sürücü davranışlarının da yüksek olması beklenen bir sonuç olarak ele alınabilir. Trafik polislerinin deneyimledikleri olumlu duygular, trafikte hem bireysel boyutta daha özenli ve dikkatli olmalarına hem de kişilerarası boyutta daha prososyal davranışlara kaynaklık ediyor olabilir.

Trafik polislerinin negatif duygu durumlarının trafikte olumsuz olarak nitelendirilen hatalar, ihmaller, sıradan ihlaller ve agresif ihlaller davranışları ile pozitif yönlü ilişkili olması da benzer doğrultuda açıklanabilir. Örneğin öfke, negatif duygu durum olarak nitelendirilen en temel duygulardan biridir. Öfke duygusunu hisseden bireylerin agresif ihlaller boyutunda yer alan davranışları sergilemeleri şaşırtıcı değildir. Benzer şekilde kaygılı ya da tedirgin hissediyor olmak trafikte kasıtlı olmayan ihmal davranışlarına yol açabilir.

Trafik polislerinin psikolojik dayanıklılık düzeyleri ile ihmaller, hatalar, agresif ihlaller ve sıradan ihlaller alt ölçek puanları arasında negatif yönlü; pozitif sürücü davranışları arasında ise pozitif yönlü anlamlı ilişkiler tespit edilmiştir.

İlgili alan yazın incelendiğinde mevcut araştırmanın değişkenleri ile doğrudan yapılan bir araştırmaya rastlanmamıştır. Ancak benzer araştırmalar, bu bulguyu destekler niteliktedir (Gras vd., 2016; St. Louis vd., 2022; St. Louis vd., 2023). Gras ve diğerlerinin araştırmasında, sürücülerin psikolojik dayanıklılık düzeyleri ile sürücü öfke ifadeleri arasındaki ilişki incelenmiş ve sürücülerde psikolojik dayanıklılığın daha uyumlu öfke ifadeleri ile ilişkili olduğu belirlenmiştir.

Trafikte sürücüler stresli durumlarla karşı karşıya kalabilmektedir. Kimi zaman kötü hava koşulları, olumsuz yol şartları gibi durumlar kimi zaman da trafik yoğunluğu gibi durumlar

sürücüler için stresli durumlar olarak nitelendirilebilir. Psikolojik dayanıklılık olumsuzluklarla başarılı bir şekilde başa çıkabilmeyi açıklayan bir kavram olarak ele alınmaktadır (Lee & Cranford, 2008). Bu doğrultuda psikolojik dayanıklılık düzeyi yüksek olan bireylerin başa çıkma stratejilerinin ve stresi yönetme becerilerinin gelişmiş olduğunu söylemek mümkündür. Trafik polisleri hem fiziksel hem de psikolojik olarak stresli koşullarda çalışan bir meslek grubudur. Bu noktada psikolojik dayanıklılık düzeyleri düşük olan trafik polislerinin stres yönetimlerinin daha zayıf olabileceği ve dolaylı olarak sürücü davranışlarının da bu durumdan etkileneceği düşünülmektedir. Psikolojik dayanıklılığı düşük olan trafik polislerinin trafikte ihmaller, hatalar, sıradan ihlaller ve agresif ihlaller olarak nitelendirilen olumsuz sürücü davranışı sergileme olasılıklarının daha yüksek olacağı çıkarımı yapılmaktadır. Öte yandan psikolojik dayanıklılık düzeyi yüksek olan trafik polislerinin streslerini yönetebilme, duygularını kontrol edebilme ve problem çözme becerilerinin gelişmiş olması beklenmektedir. Dolayısıyla daha az trafik kazaları ve trafik güvenliği ile ilişkilendirilen pozitif sürücü davranışları sergileyebilirler.

Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri arasında negatif yönlü orta düzeyde anlamlı ilişki tespit edilmiştir. Alanyazında genellikle sağlık çalışanları, ruh sağlığı çalışanları ve görece daha az polislerle yürütülen çalışmaların bulguları mevcut araştırmanın bulgularını desteklemektedir (Acquadro Maran, Zito & Colombo, 2020; Aktaş Ceyhan, 2023; Ang vd. 2018; Austin, Pathak & Thompson, 2018; Cebbar, 2021; Deniz Pak, Özcan & İçağasıoğlu Çoban, 2017; Erdener, 2019; Harker, Pidgeon, Klaassen & King, 2016; Kaya, 2022; Oginska-Bulik & Michalska, 2021; Polat, 2022; Yalçın, 2021; Yörük, Açıkgöz & Güler, 2022). Alanyazında bu çalışmanın bulgularını desteklemeyen araştırmalar ise sınırlıdır (Flickinger, 2019; Sevim & Poplata, 2024).

Acquadro Maran, Zito ve Colombo'nun (2020) İtalyan polis memurları ile yürüttüğü çalışmada polislerin ikincil travmatik stres düzeyleri ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri arasında düşük düzeyde negatif yönlü anlamlı ilişki tespit edilmiştir. Tansel, Tunç ve

Gündoğdu'nun (2015) yürüttüğü araştırmada ise polislerin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri ile psikolojik dayanıklılık kendilik algısı alt boyutunda negatif yönlü anlamlı bir ilişki saptanmıştır.

Hem mevcut çalışmanın bulguları hem de ilgili literatürde yer alan çalışmalar beraber ele alındığında; psikolojik dayanıklılık düzeyi yüksek olan profesyonellerin ikincil travmatik stres belirtilerini deneyimleme oranlarının daha düşük olduğunu ifade eden araştırma bulguları doğrultusunda, psikolojik dayanıklılığın ikincil travmatik strese karşı koruyucu bir olgu olabileceği çıkarımı yapılmaktadır. Bununla beraber benzer şekilde psikolojik dayanıklılığın yüksek olması ikincil travmatik stres belirtilerini daha yüksek düzeyde meydana getirebilir. Psikolojik dayanıklılık, zor ve stres yaratması muhtemel olan koşullar ve süreçler bağlamında açıklanan bir kavramdır. Bu koşullar ve süreçlere yönelik adaptasyon psikolojik dayanıklılık kavramını açıklamaktadır (Tusaie & Dyer, 2004). Bu noktada ruhsal ve fiziksel olarak zorlayıcı bir meslek rutinine sahip olan trafik polislerinin psikolojik dayanıklılık düzeylerinin yüksek olmasının, mesleki yaşamlarında deneyimledikleri ikincil travmatik stres belirtilerinin etkilerini azaltıyor olabileceği düşünülmektedir. Benzer doğrultuda psikolojik olarak daha az dayanıklı olan trafik polislerinin ikincil travmatik stresten daha fazla etkilenebileceği çıkarımı yapılmaktadır.

Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri; pozitif duygu durum ile negatif yönlü zayıf anlamlı ilişki, negatif duygu durum ile pozitif yönde güçlü anlamlı ilişkiye sahip olarak bulgulanmıştır. Alanyazında doğrudan ikincil travmatik stres belirtileri ile pozitif ve negatif duygu durum arasındaki ilişkinin incelendiği bir çalışmaya rastlanmamıştır. Benzer doğrultuda yürütülen çalışmalara yer verilmiştir.

Mevcut araştırma bulgularına benzer olarak Colombo, Emanuel ve Zito'nun (2019) çalışmasında mezarlık çalışanlarının ikincil travmatik stres belirtileri ile iş yerinde pozitif duygular arasında negatif yönlü, iş yerinde negatif duygular arasında ise pozitif yönlü anlamlı ilişki tespit edilmiştir. Weinberg, Gil, Besser ve Bas'ın (2021) araştırmasında travma

sonrası stres bozukluğu belirtileri ile negatif duygu durum arasında pozitif yönlü anlamlı bir ilişki olduğu bulgulanmıştır. Kararımak ve Güloğlu (2014) tarafından yürütülen çalışmada gazilerin travma sonrası stres bozukluğu ile negatif duygu durumları arasında pozitif yönlü güçlü ilişki tespit edilmiştir. Barańczuk (2018) tarafından yürütülen araştırmada ise benzer şekilde travma sonrası stres bozukluğu belirtileri ile negatif duygu durum arasında anlamlı ilişki bulunmuştur.

Araştırmanın bu bulgusuna göre trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeylerinin artması ile beraber negatif duygu durumlarının da artması ya da tam tersi beklenmektedir. Negatif duygu durumun, kaygı ve duygudurum bozukluklarının oluşumuna ya da gelişimine katkı sağladığı belirtilmektedir (Post, Zoellner, Youngstrom & Fenny, 2011). Trafik polislerinin negatif duygu durumlarının yüksek olmasının, şahit oldukları ve müdahalede bulundukları trafik kazalarından daha yüksek düzeyde etkilenmelerine ve dolayısıyla ikincil travmatik stres deneyimlemelerine zemin hazırladığı çıkarımı yapılabilir. Bununla beraber travmatik bir olay sonucunda uzun süreli psikolojik etkilerin görülmesi bireylerin olumsuz ruh halinde ve negatif duyguların deneyimlenmesinde sürekliliğe sebep olabilir. Bu doğrultuda ikincil travmatik stres belirtileri düzeylerinin artmasının bireylerde yaratacağı olumsuz duygusal ve bilişsel süreçlerin etkisi ile birlikte pozitif duygu durumları daha az sıklıkla deneyimleyeceği yorumu yapılabilir.

Trafik polislerinin psikolojik dayanıklılık düzeyleri ile pozitif duygu durum arasında pozitif ve negatif duygu durum arasında ise negatif yönlü orta düzeyde anlamlı ilişkiler saptanmıştır. Mevcut araştırmadan elde edilen bu bulgu, alanyazında farklı örneklemeler üzerinde benzer çalışmaların bulguları ile örtüşmektedir (Fredrickson, Tugade, Waugh & Larkin, 2003; Goradel, Mowlaie & Pouresmali, 2016; Kararımak & Şiviş Çetinkaya, 2011; Liu, Wang & Li, 2012; Loh, Schutte & Thorsteinsson, 2014; Montero-Marin vd., 2015; Nath & Pradhan, 2012; Robinson, Larson & Cahill, 2014; Xing & Sun, 2013). Tugade ve Fredrickson (2004) tarafında yürütülen çalışmada bu araştırmaya benzer olarak psikolojik

dayanıklılık ile pozitif duygu durum arasında pozitif yönlü anlamlı ilişki tespit edilmiş, psikolojik dayanıklılık ile negatif duygu durum arasında ise anlamlı ilişki bulunmamıştır.

Travmatik olay ardından travmatize olan bireylere yardım sağlayan meslek grupları içerisinde yer alan trafik polisleri, ikincil travmatik stres deneyimleyebilmektedir. Bunun yanı sıra fiziksel yorgunluk yaşamaları, çalışma koşullarının beraberine getirdiği stres gibi durumlarla başa çıkabilmeleri için psikolojik dayanıklılık önem taşımaktadır. Bu araştırma kapsamında psikolojik dayanıklılığı yüksek olan trafik polislerinin pozitif duygu durumlarının da yüksek olacağı ya da tam tersi psikolojik dayanıklılığı düşük olan trafik polislerinin pozitif duygu durumlarının da düşük olacağı bulgusuna ulaşılmıştır. Psikolojik dayanıklılık, bu çalışmada daha önce de belirtildiği gibi koruyucu bir faktör olarak ele alındığında trafik polislerinin yaşadıkları stresli durumlar karşısında stres düzeyini daha az indirgeyebilir ve bu doğrultuda da daha iyi hissedebilmelerine yol açabilir. Nitekim psikolojik olarak dayanıklı bireyler yüksek pozitif duygu durum ile ilişkilendirilen iyimserlik, neşelilik, enerjiklik, meraklılık gibi duygusal durumları sıklıkla deneyimlemektedir (Fredrickson vd., 2003). Öte yandan bu bulgu, Tugade ve Fredrickson (2007) tarafından pozitif duygular ile ilişkilendirilen genişlet ve inşa et teorisi bağlamında açıklanmıştır. Bu teori kapsamında pozitif duyguların negatif duygulara karşı koyarak düşünce ve davranışları genişletmesinin yanı sıra bireylerin karşılaştıkları olumsuz durumlara karşı kişisel kaynaklarını güçlendirmektedir. Bu kişisel kaynaklardan bir tanesi de psikolojik dayanıklılıktır (Tugade & Fredrickson, 2007). Bu araştırma kapsamında katılımcıların var olan pozitif duygu durumlarının psikolojik dayanıklılıklarını güçlendirdiği şeklinde yorumlanabilir. Benzer şekilde, trafik polislerinin psikolojik dayanıklılıklarının düşük olması stresli durumlar karşısında daha az uyum sağlamalarına ve daha kaygılı hissetmelerine yol açabilir. Bu durum negatif duygu durumların daha sık deneyimlenmesini beraberinde getirebilir. Negatif duygu durumun yüksek olması bireylerin yaşadıkları stresli durumları olumsuz bir çerçeveden görme eğilimini artırabilir ve dolayısıyla olaylara uyum

sağlama sürecini engelleyebilir. Bu da psikolojik dayanıklılık düzeyinin daha düşük olarak algılanmasına yol açabilir.

5.3. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının hatalar alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulguların Tartışılması ve Yorumu

Trafik polislerinde ikincil travmatik stres belirtileri düzeyi, pozitif ve negatif duygu durum düzeyleri ile psikolojik dayanıklılığın sürücü davranışları hatalar alt boyutunu yordayıp yordamadığına ilişkin yapılan veri analizi sonucunda sürücü davranışlarının hatalar alt boyutunun bu değişkenler tarafından yordanmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Mevcut araştırma bulguları çerçevesinde sürücü davranışları ölçeği hatalar alt boyutu ile ikincil travmatik stres belirtileri düzeyi, negatif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık değişkenleri arasında zayıf anlamlı ilişkiler tespit edilmiştir. Alanyazında ikincil travmatik stres belirtileri (Kontogiannis, 2006; Mairean, 2020) ile pozitif ve negatif duygu durum (Arslan, 2021; Öztürk, Varankaya & Öz, 2024) değişkenlerinin sürücü davranışları ölçeği hatalar alt boyutu ile ilişkisinin olduğu çalışmalar mevcut olmasına rağmen bu araştırma kapsamında regresyona dahil edilen ikincil travmatik stres, pozitif ve negatif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık değişkenlerinin sürücü davranışları hatalar alt boyutunu anlamlı olarak yordamadığı görülmüştür. Sürücü davranışları hatalar alt boyutu, yanlış kararlar ve yetersiz gözlemden kaynaklanan, trafik güvenliği için risk oluşturabilecek davranışları temsil etmektedir (Sümer, Lajunen & Özkan, 2002). Örneğin “sollama yaparken karşıdan gelen aracın hızını olduğundan daha yavaş tahmin etmek” ve “kaygan bir yolda ani fren veya patinaj yapmak” maddeleri hatalar alt boyutunda yer almaktadır. Bu davranışlar bilgi eksikliğinden ziyade yapılmak istenen davranışın istendiği şekilde sonuçlanmaması olarak ifade edilebilir. Bu yönden değerlendirildiğinde, hata olarak nitelendirilebilecek

davranışların trafik akışı içerisinde pek çok farklı değişkenden etkilenebileceği düşünülmektedir. Örneğin, kaygan yolda ani fren yapmanın kazaya yol açabileceği bilgisine sahip bir sürücü, trafik akışında öndeki bir araç sebebi ile ani fren yapmak durumunda kalabilir. Benzer şekilde sollama yaparken karşıdan gelen araç hızının yanlış tahmin edilmesi, sürücünün yeterli gözlem imkanı bulamamasından kaynaklı olabilir. Bu durum trafik yoğunluğu, karar verme becerileri, araç kullanma becerileri ya da farklı çevresel etkenler ile bağdaştırılabilir.

Bu araştırma kapsamında ele alındığında ikincil travmatik stres belirtileri, pozitif ve negatif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık değişkenlerinin ayrı ayrı sürücü davranışları ölçeği hatalar alt boyutu ile ilişkisi olabileceği ancak bu değişkenlerin birlikte hatalar boyutunu açıklamakta yetersiz kaldığı şeklinde yorumlanabilir.

5.4. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının ihmaller alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulguların Tartışılması ve Yorumu

Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeylerinin sürücü davranışları ihmaller alt boyutunu yordayıp yordamadığının incelenmesi amacıyla yapılan veri analizi sonucunda; sürücü davranışları ihmaller alt boyutunun ikincil travmatik stres belirtileri düzeyi ve negatif duygu durum değişkenlerinin pozitif yönlü yordayıcı; psikolojik dayanıklılık değişkeninin ise negatif yönlü birer yordayıcı olduğu bulunmuştur.

Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri ile ilişkilendirilen faktörlerden biri de maruz kalma düzeyi olarak değerlendirilebilir. Sıklıkla trafik kazalarına maruz kalıyor olmak ikincil travmatik stresi meydana getirebilmektedir. Hem psikolojik hem de fiziksel olarak yorgunluk yaşayan trafik polislerinin dikkat ve odaklanma problemleri ile karar

verme güçlükleri yaşaması olası olarak görülmektedir. Sümer, Lajunen ve Özkan (2002), sürücü davranışları ihmaller alt boyutunu dikkatsizlik sonucu gelişen davranışlar olarak nitelendirmişlerdir. Bu doğrultuda sürücü davranışlarında ihmallerin artması beklenen bir sonuç olarak değerlendirilebilir. Benzer olarak Bernstein, Milberg, McGlinchey ve Fortier'in (2022) yürüttükleri çalışmada travma sonrası stres bozukluğu belirtilerinin sıklıkla sürücülerde dikkat dağınıklığı ile ilgili davranışlar ile ilişkili olduğunu ileri sürmüşlerdir. Bununla beraber bireylerde görülen travma sonrası stres bozukluğu belirtilerinin trafikte olumsuz düşünce ve duygularda artışa yol açtığı ifade edilmiştir. Bu doğrultuda ikincil travmatik stres belirtilerinin bireylerde negatif duygu durumu artıracağı çıkarımı yapılabilir. Negatif duygu durum stres, kaygı, öfke gibi duygular başta olmak üzere bireylerin daha olumsuz bir ruh hali içerisinde olmalarına kaynaklık etmektedir. Nitekim negatif duygu durum bireylerin çeşitli yaşam alanlarında sergiledikleri performansları etkileyebileceği gibi sürücü davranışları üzerinde de etkilidir. Kurulan regresyon modelinde de negatif duygu durumun sürücü davranışları ihmaller alt boyutu üzerinde en fazla yordayıcılığa sahip olduğu görülmüştür. Negatif duygu durum değişkeninin sürücü davranışları ölçeği ihmaller alt boyutunu yorduyor olması ikincil travmatik stres belirtilerine benzer olarak yorumlanabilir.

Bu iki etkenin birlikte “geri geri giderken önceden fark etmediğiniz bir şeye çarpmak”, “sinyali kullanmayı niyet ederken silecekleri çalıştırmak” gibi maddelerle ölçülen sürücü davranışları ölçeği ihmaller alt boyutundaki davranışlara yol açabileceği düşünülmektedir.

Diğer bir yordayıcı değişken olan psikolojik dayanıklılığın sürücü davranışları ihmaller alt boyutunu negatif yönde yordadığı bulgulanmıştır. Psikolojik dayanıklılık kavramsal olarak koruyucu bir faktöre karşılık gelmektedir. Bireylerin yoğun stres verici deneyimlerine karşın daha az olumsuz etkilenmesini açıklamaktadır. Trafik polislerinin çalışma koşulları ve mesleklerinde deneyimledikleri olumsuzluklar ile ikincil travmatik stres belirtileri dikkate alındığında psikolojik dayanıklılığa sahip olmalarının psikolojik olarak olumlu bir etkisinin

olabileceği söylenilebilir. Diğer bir deyişle trafik polislerinin hem çalışma koşulları hem de günlük yaşam deneyimlerinden kaynaklanan olumsuz durumların etkisinin psikolojik dayanıklılık aracılığıyla azalması beklenebilir. Psikolojik dayanıklılığın sürücü davranışları ihmaller alt boyutunda negatif yönlü bir yordayıcılığa sahip olması bu doğrultuda açıklanabilir.

5.5. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının agresif ihlaller alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulguların Tartışılması ve Yorumu

Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyi, pozitif ve negatif duygu durum düzeyleri ile psikolojik dayanıklılıklarının sürücü davranışları agresif ihlaller alt boyutunu yordayıp yordamadığına ilişkin yapılan veri analizi sonucunda ikincil travmatik stres belirtileri ile negatif duygu durum değişkenlerinin sürücü davranışları agresif ihlaller alt boyutunu pozitif yönde yordadığı saptanmıştır.

Sürücü davranışları ölçeği agresif ihlaller alt boyutu (örneğin; trafikte sinirlendiğiniz bir sürücüyü takip edip ona haddini bildirmeye çalışmak ya da bazı tip sürücülere kızgın olmak/ illet olmak ve bu kızgınlığı bir şekilde onlara göstermek) sürücülerin diğer sürücülere yönelik öfkelerini trafikte akışa uygun olmayan davranışlar vasıtasıyla göstermesi olarak açıklanabilir. Alanyazın incelendiğinde mevcut araştırma bulgusuna benzer olarak Kuhn, Drescher, Ruzek ve Rosen’ ın (2010) araştırmasında travma sonrası stres bozukluğu belirtilerinin agresif sürücü davranışlarını yordadığı bulgulanmıştır. İkincil travmatik stres belirtilerinden biri olan artan uyarılmışlık, bireylerin uyku düzenlerinde değişme, aniden öfkelenme, dikkat bozuklukları gibi durumlarla karakterize edilmektedir (Kahil & Palabıyıkoglu, 2018). Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri, tepkisellik düzeylerinde artışa yol açabilir. Tepkiselliğin artması, öfke patlamaları gibi ani duygu

yüksekliklerini meydana getirebilir ve trafik içerisinde de sürücü davranışlarına yansıyabilir. Nitekim trafik polislerinin mesai saatleri içerisinde de birer sürücü olduğu göz önünde bulundurulduğunda diğer sürücüler ile etkileşimlerinin daha sık olması ve artan etkileşimin empati ya da tahammül düzeylerinde azalmaya yol açabileceği düşünülmektedir.

Trafik polisleri, çalışma saatlerinin düzensizliği, uykusuzluk ve yorgunluk gibi etkenlerden kaynaklı olarak öfke ve agresiflik gibi negatif duygu durumlar deneyimleyebilmektedir (Kırel & Cengiz, 2006). Negatif duygu durumunun, bireylerin davranışlarına da olumsuz olarak yansımaları olabilir. Öfke, stres, kaygı, düşmanlık hisler trafik içerisinde de deneyimlenmekte ve diğer sürücülere yönelik davranışlar yolu ile ifade edilebilmektedir. Kováčsová ve diğerlerinin (2016) çalışmasında da negatif duygu durum ile agresif sürücü davranışlarının ilişkili olduğu bulunmuştur. Benzer şekilde negatif duygu durum olarak ele alınan öfke ile agresif sürücülük arasında ilişki olduğu belirtilmiştir (Nesbit, Conger & Conger, 2007).

Trafik polislerinin ciddi bir trafik kazası sonucu yaralı ile iletişim kurma veya can kayıplarına şahit olması, ikincil travmatik stres belirtilerin oluşumuna zemin hazırlayabilir. İkincil travmatik stres deneyimleyen bireylerde duygusal kaynaklarının tükendiğine yönelik bir algı, depresyon, kaygı gibi duygu durum bozuklukları, umutsuzluk, çaresizlik ve suçluluk duygularına sıklıkla rastlanmaktadır (Saltson & Figley, 2003). Dolayısıyla ikincil travmatik stresin bireylerde negatif duygu durumun yoğun ve sık olarak deneyimlenmesine yol açabileceği söylenilebilir. Polislik mesleğinde sıklıkla stres, öfke, kaygı gibi olumsuz duyguların deneyimlenebileceği koşullar ile karşı karşıya kalınmaktadır (Alpar, 2014). Sık yaşanan bu olumsuz duygular, bireylerin duygularını yönetmekte zorlanmalarına ve dolayısıyla maruz kaldıkları travmatik yaşantılardan daha yoğun olarak etkilenmelerine yol açıyor olabilir. Bu kapsamda trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri ile negatif duygu durumlarının birbirlerine kaynaklık ediyor olabileceği ve trafikte agresif ihlal davranışları üzerinde etkili olabileceği yorumu yapılabilir.

5.6. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının sıradan ihlaller alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin Bulguların Tartışılması ve Yorumu

Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeylerinin sürücü davranışları sıradan ihlaller alt boyutunu yordayıp yordamadığının incelenmesi amacıyla yapılan veri analizi sonucunda; negatif duygu durum değişkeninin sürücü davranışları sıradan ihlaller alt boyutu için pozitif yönlü yordayıcı bir etkisinin olduğu bulunmuştur.

Sürücü davranışları sıradan ihlaller alt boyutu, bilgi eksikliğinden kaynaklanmayan ve görece kasıtlı davranışları açıklamaktadır. Bireylerin deneyimledikleri pozitif ve negatif duygular, bilişler, algılar ve tutumlar üzerinde etkili olmaktadır. Bu biliş, algı ve tutumlar bireylerin davranışlarını yönlendirme gücüne sahiptir (Russell, 2003). Bu bağlamda pozitif duygu duruma sahip bireylerin daha olumlu, negatif duygu duruma sahip bireylerin ise daha olumsuz yönde davranışlarını şekillendireceği düşünülmektedir. Bireylerin deneyimledikleri öfke, sıkıntı, mutsuzluk, suçluluk gibi negatif duygu durumlar risk almaya yönelik eğilimler üzerinde etkili olabilir. Risk alma eğilimi; trafikte kuralları yok sayma ya da kurallara daha az önem gösterme, kaza riskini artıran manevralar yapma gibi davranışlara yol açabilir. Nitekim öfke ve saldırganlık gibi duygu durumların yüksek olduğu bireylerde daha fazla riskli sürücü davranışları olduğu bildirilmiştir (Dula & Ballard, 2003). Bununla beraber negatif duygu durumlar karar verme süreçlerinde daha dürtüsel davranmaya yatkınlığı beraberinde getirebilir. Olumsuz bir bakış açısına sahip, mutsuz, sıkıntılı ya da sinirli bireyler, trafikte daha kontrolsüz hareket edebilir ve kasıtlı olarak ihlal davranışı sergileyebilir. Alanyazında da benzer olarak riskli sürücü davranışlarının önemli bir yordayıcısının dürtüsellik olduğu belirtilmektedir (Smorti & Guarnieri, 2016). Tüm bu etkenler göz önüne alındığında bu araştırma kapsamında trafik polislerinin negatif duygu

durumları, trafikte sıradan ihlaller olarak nitelendirilen davranışları açıklayabileceği düşünülmektedir.

5.7. “Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri, pozitif ve negatif duygu durumları ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri sürücü davranışlarının pozitif sürücü davranışları alt boyutunu yordamakta mıdır?” Alt Problemine İlişkin

Bulguların Tartışılması ve Yorumu

Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyi, pozitif ve negatif duygu durum düzeyleri ile psikolojik dayanıklılıklarının sürücü davranışları pozitif sürücü davranışları alt boyutunu yordayıp yordamadığına ilişkin yapılan veri analizi sonucunda pozitif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık değişkenlerinin pozitif sürücü davranışları üzerinde pozitif yönlü yordayıcı etkiye sahip olduğu bulgulanmıştır.

Mevcut araştırma bulgusuna benzer olarak Bowen ve Smith (2019), iyi oluş düzeyi yüksek olan bireylerin trafikte daha az kuralları ihlal etme, diğer sürücülere yönelik daha az agresif davranışlar ya da uyarı işaretlerini daha az kaçırma ile ilişkilendirilen olumlu sürücü davranışları sergilediklerini belirtmişlerdir. Bu kapsamda ele alındığında trafik polislerinin psikolojik dayanıklılıkları ile neşe, memnuniyet, heyecan gibi pozitif duygu durumlarının pozitif sürücü davranışlarını açıklayabileceği düşünülmektedir.

Pozitif duygular kişilerin başa çıkma stratejilerini genişletme ve bu yolla stresli durumlarda psikolojik dayanıklılığını artırmaya katkı sağlamak ve psikolojik dayanıklılık ise negatif duyguları kontrol ederek zorlu durumlarda kişinin işlevselliğini sürdürmektedir (Gloria & Steinhardt, 2014; Predoiu vd., 2023). Bu kapsamda pozitif duygular ve psikolojik dayanıklılığın birbirini besleyeceği çıkarımı yapılmaktadır. Bu iki kavramın birbirinin tamamlayıcısı olduğu göz önüne alındığında trafikte sürücülerin olumlu davranışlarına katkı sunması beklenebilir. Ayrıca bireylerin pozitif duygu durumları daha yüksek düzeyde deneyimliyor olmaları prososyal davranışları güçlendirmektedir (Aknin, Van de

Vondervoort & Hamlin, 2018). Bu bağlamda pozitif duygu durumların diğer bağlamlarda sergilenen davranışlar gibi trafik içerisinde de olumlu davranışları teşvik edeceği çıkarımı yapılabilir.



6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu bölümde mevcut araştırmadan elde edilen bulguların genel sonuçları sunulmuş, elde edilen bulgular doğrultusunda uygulayıcılar ve araştırmacılar için önerilere yer verilmiştir.

6.1. Sonuçlar

Araştırmadan elde edilen bulgular doğrultusunda elde edilen sonuçlar maddeler halinde sıralanmaktadır.

1. Sürücü Davranışları Ölçeği hatalar, sıradan ihlaller, agresif ihlaller ve pozitif sürücü davranışları alt boyutlarında cinsiyete göre anlamlı bir farklılık bulunmamıştır. İhmaller alt boyutunda ise kadın trafik polisleri lehine anlamlı farklılık bulunmuştur.
2. Sürücü Davranışları Ölçeği hatalar, sıradan ihlaller ve pozitif sürücü davranışları alt ölçeklerinden ihmaller ve agresif ihlaller alt ölçeklerinden elde edilen puanların trafik polislerinin mesleki deneyimlerine göre anlamlı farklılık göstermediği bulunmuştur. Mesleki deneyime göre Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller ve agresif ihlaller alt ölçek puanlarının anlamlı olarak farklılık gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır. İhmaller alt ölçeğinde 6-10 yıldır trafik polisi olarak görev yapan katılımcıların puanları 16 yıl ve üzerine göre daha yüksek olarak saptanmıştır. Agresif ihlaller alt ölçeğinde ise mesleki deneyim süresi 15 yılın altında olan trafik polislerinin

puanlarının, mesleki deneyim süresi 16 yıl ve üzerinde olan trafik polislerinden daha yüksek olduğu tespit edilmiştir.

3. Sürücü Davranışları Ölçeği hatalar, sıradan ihlaller ve pozitif sürücü davranışları alt ölçek puanlarının medeni duruma göre anlamlı olarak farklılaşmadığı tespit edilmiştir. Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller ve agresif ihlaller alt ölçeklerinde medeni duruma göre anlamlı olarak farklılık bulunmuştur. Medeni durumu bekar olan trafik polislerinin puan ortalamaları evli trafik polislerinin puan ortalamalarından daha yüksek çıkmıştır.
4. Sürücü Davranışları Ölçeği hiçbir alt boyutunda öğrenim durumuna göre anlamlı bir farklılık bulunmamıştır.
5. Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri ile Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller, hatalar, sıradan ihlaller ve agresif ihlaller alt ölçek puanları arasında pozitif yönlü anlamlı ilişkiler bulunmuştur. İkincil travmatik stres belirtileri düzeyleri ile pozitif sürücü davranışları alt ölçek puanları arasında anlamlı bir ilişki tespit edilmemiştir.
6. Pozitif duygu durum puanları ile Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller, agresif ihlaller ve sıradan ihlaller alt ölçek puanları arasında negatif yönlü; pozitif sürücü davranışları ile pozitif yönlü anlamlı ilişki olduğu saptanmıştır. Pozitif duygu durum puanları ile Sürücü Davranışları Ölçeği hatalar alt ölçek puanları arasında anlamlı bir ilişki tespit edilmemiştir.
7. Negatif duygu durum puanları ile Sürücü Davranışları Ölçeği ihmaller, hatalar, agresif ihlaller ve sıradan ihlaller alt ölçek puanları arasında pozitif yönlü; pozitif sürücü davranışları ile negatif yönlü anlamlı ilişkiler tespit edilmiştir.

8. Psikolojik dayanıklılık puanları ile sürücü davranışları ölçeği ihmaller, hatalar, agresif ihlaller ve sıradan ihlaller alt ölçek puanları arasında negatif yönlü; pozitif sürücü davranışları arasında ise pozitif yönlü anlamlı ilişkiler bulunmuştur.
9. Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeyleri ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri arasında negatif yönlü ve anlamlı ilişki bulunmuştur.
10. Trafik polislerinin ikincil travmatik stres belirtileri düzeylerinin; pozitif duygu durum ile negatif yönde, negatif duygu durum ile pozitif yönde ve anlamlı ilişkilere sahip olduğu bulunmuştur.
11. Trafik polislerinin psikolojik dayanıklılık düzeyleri ile pozitif duygu durum arasında pozitif; negatif duygu durum arasında ise negatif yönlü ve anlamlı ilişkiler tespit edilmiştir.
12. İkincil travmatik stres belirtileri, pozitif ve negatif duygu durum ile psikolojik dayanıklılık sürücü davranışları ölçeği hatalar alt boyutunun anlamlı birer yordayıcısı olarak bulunmamıştır.
13. İkincil travmatik stres belirtileri, negatif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık puanları sürücü davranışları ölçeği ihmaller alt boyutunu anlamlı bir şekilde yordamıştır. Pozitif duygu durum puanı ise sürücü davranışları ölçeği ihmaller alt boyutunun anlamlı olarak yordamamıştır.
14. İkincil travmatik stres ve negatif duygu durum puanları sürücü davranışları ölçeği agresif ihlaller alt boyutunu anlamlı bir şekilde yordamıştır. Pozitif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık puanları sürücü davranışları ölçeği agresif ihlaller alt boyutunu anlamlı olarak yordamamıştır.
15. Negatif duygu durum değişkeni sürücü davranışları ölçeği sıradan ihlaller alt boyutunun anlamlı bir yordayıcısı olarak tespit edilmiştir. İkincil travmatik stres,

pozitif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık sıradan ihlaller alt ölçek puanlarını anlamlı olarak yordamamıştır.

16. Pozitif duygu durum puanları ile psikolojik dayanıklılık puanları sürücü davranışları ölçeği pozitif sürücü davranışları alt boyutunu anlamlı bir şekilde yordamıştır. İkincil travmatik stres ve negatif duygu durum puanları ise pozitif sürücü davranışları alt ölçek puanlarını anlamlı bir şekilde yordamamıştır.

6.2. Öneriler

Aşağıda çalışmadan elde edilen sonuçlara göre uygulayıcılara ve araştırmacılara yönelik önerilere yer verilmiştir:

6.2.1. Uygulayıcılara Yönelik Öneriler

1. Araştırmadan elde edilen bulgular kapsamında trafik polislerinin psikolojik dayanıklılıklarının artması ile birlikte ikincil travmatik stres belirtileri azalacağı için Emniyet Teşkilatı'na bağlı Rehberlik ve Psikolojik Danışmanlık Büro Amirlikleri'nde görev yapmakta olan psikolojik danışmanlar tarafından psikolojik dayanıklılık geliştirmeye yönelik çalışmaların yapılması önerilebilir.
2. Trafik polislerinin ikincil travmatik stres bakımından riskli meslek grupları içerisinde yer aldığı göz önüne alındığında düzenli psikolojik destek sağlanması ve önleyici çalışmalar planlanması önerilmektedir.
3. Trafik polislerine stresle baş etme becerileri, duygu düzenleme becerileri, öz-denetim ile ilgili beceriler gibi kişisel gelişimlerine katkı sağlayacak kazanımlara yönelik hizmet içi eğitimler planlanabilir.

4. Trafik polislerinde görülen ikincil travmatik stresin etkilerinin azaltılabilmesi adına sosyal destek sağlamak amacı ile grupla psikolojik danışma hizmeti sağlanabilir.
5. Trafik polislerinin birer sürücü olarak trafikte nasıl davranışlar sergilediği ile ilgili anket, görüşme ya da simülatör aracılığıyla ölçümler yapılabilir. Bu doğrultuda trafik polislerine yönelik sürücü davranışları farkındalık eğitimleri tasarlanabilir.
6. Araştırmanın bulguları doğrultusunda, trafik polislerinin pozitif duygularını artırmaya yönelik iş ortamında ya da koşullarında düzenlemeler yapılabilir.

6.2.2. Araştırmacılara Yönelik Öneriler

1. Bu araştırmadan elde edilen bulgular doğrultusunda, trafik polislerinin sürücü davranışları cinsiyet, medeni durum ve mesleki deneyim değişkenlerine göre farklılık göstermiştir. Bu kapsamda gelecek araştırmalarda, trafik polislerinin sürücü davranışlarını etkileyebileceği düşünülen farklı demografik ya da mesleki değişkenlere göre incelenebilir.
2. Pozitif sürücü davranışları ile pozitif duygu durum ve psikolojik dayanıklılık arasındaki ilişkiler göz önüne alındığında sürücü davranışları ile öznel iyi oluş, iyimserlik, yaşam doyumu gibi farklı pozitif psikoloji kavramları ile ilişkisi incelenebilir.
3. Bu araştırma kapsamında negatif duygu durum değişkeni olumsuz sürücü davranışları ile ilişkili ve yordayıcı olarak bulunmuştur. Bu doğrultuda gelecekte yapılacak olan çalışmalarda negatif duygu durumun sürücü davranışları üzerindeki etkisi daha detaylı olarak incelenebilir.
4. Bu araştırma cinsiyet, mesleki deneyim, öğrenim durumu ve medeni durum demografik değişkenlerinin daha heterojen dağılım gösterdiği bir çalışma grubu ile tekrarlanabilir.

KAYNAKLAR

- Aberg, L. & Rimmö, P. A. (1998). Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics*, 41(1), 39-56.
- Acquadro Maran, D., Zito, M. & Colombo, L. (2020). Secondary traumatic stress in Italian police officers: the role of job demands and job resources. *Frontiers in Psychology*, 11, 1-11.
- Ak, A. H. (2019). *Üniversite öğrencilerinin psikolojik dayanıklılığının kişilik özellikleri ve farklı bağlanma türleri ile ilişkisinin incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gaziantep.
- Aker, A. T., Önen, P. & Karakılıç, H. (2007). Psychological trauma: Research and practice in Turkey. *International Journal of Mental Health*, 36(3), 38-57.
- Aknin, L. B., Van de Vondervoort, J. W. & Hamlin, J. K. (2018). Positive feelings reward and promote prosocial behavior. *Current Opinion in Psychology*, 20, 55-59.
- Aktaş Ceyhan, E. (2023). *İnsani yardım çalışanlarının ikincil travmatik stresleri ve psikolojik dayanıklılıkları arasındaki ilişkinin incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Al Matawaha, J., Jadaan, K. & Freeman, B. (2020). Analysis of speed related behavior of Kuwaiti drivers using the driver behavior questionnaire. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 48(2), 150-158.

- Alibekiroğlu, P. B., Akbaş, T., Bulut Ateş, F. & Kırdök, O. (2018). Üniversite Öğrencilerinde Yaşam Doyumu İle Psikolojik Sağlamlık Arasındaki İlişkide Öz Anlayışın Aracı Etkisi. *Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 27 (2), 1-17.
- Alıkaşifoğlu, M. & Ercan, O. (2009). Ergenlerde riskli davranışlar. *Türk Pediatri Arşivi*, 44(1), 1-6.
- Alpar, G. (2014). *Psikolojik sağkalım: Yoğun duygu yüklü yaşam olaylarına tanıklık etme ve maruz kalma ile poliste gelişen travmatizasyon*. Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Adli Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Altundağ, Y. (2020). Zor Zamanlarda Ayakta Kalabilme: Psikolojik Dayanıklılık. S. Bulut (Ed.), *Pozitif Psikoloji* içinde (s. 289-303). Ankara: Nobel.
- American Psychiatric Association. (1980). *Diagnostic statistical manual of mental disorders, DSM-III* (3rd ed.). APA: Washington, DC.
- American Psychiatric Association. (1987). *Diagnostic statistical manual of mental disorders, DSM-III-R* (3rd ed. revised). APA: Washington, DC.
- American Psychiatric Association. (1994). *Diagnostic statistical manual of mental disorders, DSM-IV* (4th ed.). APA: Washington, DC.
- American Psychiatric Association. (2013). *Diagnostic statistical manual of mental disorders, DSM-V* (5th ed.). APA: Washington, DC.
- Amick, M. M., Kraft, M. & McGlinchey, R. (2013). Driving simulator performance of Veterans from the Iraq and Afghanistan wars. *Journal of Rehabilitation Research & Development*, 50(4), 463-471.
- Ang, S. Y., Hemsworth, D., Uthaman, T., Ayre, T. C., Mordiffi, S. Z., Ang, E. & Lopez, V. (2018). Understanding the influence of resilience on psychological outcomes—Comparing results from acute care nurses in Canada and Singapore. *Applied Nursing Research*, 43, 105-113.

- Arslan, B. (2021). The Relationship between Dispositional Affect and Traffic Locus of Control in Driving. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 4(2), 84-95.
- Arslan, G. (2015). Ergenlerde Psikolojik Sağlamlık: Bireysel Koruyucu Faktörlerin Rolü. *Türk Psikolojik Danışma ve Rehberlik Dergisi*, 5(44), 73-82.
- Austin, C. L., Pathak, M. & Thompson, S. (2018). Secondary traumatic stress and resilience among EMS. *Journal of Paramedic Practice*, 10(6), 240-247.
- Azman, A., Meng, Q., Ahmad, A. & Jayothisa, C. M. (Ağustos, 2010). An empirical study to examine sex differences in cognitive distraction among drivers. İçinde 2010 3rd International Conference on Advanced Computer Theory and Engineering (ICACTE) (3), V3-585.
- Baird, K. & Kracen, A. C. (2006). Vicarious traumatization and secondary traumatic stress: A research synthesis. *Counselling Psychology Quarterly*, 19(2), 181-188.
- Baltaş, Z. (2012). *Duygusal zeka*. İstanbul: Remzi.
- Barańczuk, U. (2018). Emotion regulation mediates the effects of temperament traits and posttraumatic stress disorder symptoms on affect in motor vehicle accident survivors. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 58, 528-535.
- Basım, H. N. & Çetin F. (2011). Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeği'nin Güvenilirlik ve Geçerlilik Çalışması. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 22(2), 104-114.
- Batool, Z. & Carsten, O. (2017). Self-reported dimensions of aberrant behaviours among drivers in Pakistan. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 47, 176-186.
- Baykara-Acar, Y. & Acar, H. (2002). Sistem kuramı-ekolojik sistem kuramı ve sosyal hizmet: Temel kavramlar ve farklılıklar. *Toplum ve Sosyal Hizmet*, 13(1), 29-35.

- Beck, C. T. (2011). Secondary traumatic stress in nurses: A systematic review. *Archives of Psychiatric Nursing*, 25(1), 1-10.
- Bener, A. ve Crundall, D. (2008). Role of gender and driver behaviour in road traffic crashes. *International Journal of Crashworthiness*, 13(3), 331–336.
- Bener, A., Yıldırım, E., Bolat, E., Özkan, T. & Lajunen, T. (2016). The driver behaviour questionnaire as an accident predictor in cross-cultural countries in Qatar and Turkey: Global Public Health Problem. *Brit J Med Res*, 15(7), 1-9.
- Bernstein, J. P., DeVito, A. & Calamia, M. (2019). Associations between emotional symptoms and self-reported aberrant driving behaviors in older adults. *Accident Analysis & Prevention*, 127, 28-34.
- Bernstein, J. P., Milberg, W. P., McGlinchey, R. E. & Fortier, C. B. (2022). Associations between Post-Traumatic stress disorder symptoms and automobile driving behaviors: A review of the literature. *Accident Analysis & Prevention*, 170, 106648.
- Bıçaksız, P. (2019). Karanlık üçlü kişilik özellikleri ve sürücü davranışları arasındaki ilişkinin incelenmesi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 2(2), 66-77.
- Bonanno, G. A. (2008). Loss, trauma and human resilience: Have we underestimated the human capacity to thrive after extremely aversive events? *Psychological Trauma: Theory, Research, Practice and Policy*, 5(1), 101-113.
- Bowen, L. & Smith, A. (2019). Drive better, feel better: Examining associations between well-being and driving behaviour in students. *Advances in Social Sciences Research Journal*, 6(2), 310-326.
- Bride, B. E. (2012). Secondary Trauma Among First Responders. In C. R. Figley (Ed.), *Encyclopedia of Trauma: An Interdisciplinary Guide* (pp. 600-602). Thousand Oaks, California: SAGE.

- Canavagh, A., Wiese-Batista, E., Lachal, C., Baubet, T. & Moro, M. R. (2015). Countertransference in trauma therapy. *Journal of Traumatic Stress Disorders & Treatment*, 4(4), 1-9.
- Carlier, I. V., Lamberts, R. D. & Gersons, B. P. (1997). Risk factors for posttraumatic stress symptomatology in police officers: a prospective analysis. *The Journal of Nervous and Mental Disease*, 185(8), 498-506.
- Cebbar, E. (2021). *Psikologlarda Psikolojik Dayanıklılığın; İkincil Travmatik Stres, Somatizasyon ve Tükenmişlik ile İlişkisi*. Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Chase, M. M. (2005). *Emergency department nurses' lived experience with compassion fatigue*. Yüksek Lisans Tezi, The Florida State University School of Nursing, Florida.
- Chu, W., Wu, C., Atombo, C., Zhang, H. & Özkan, T. (2019). Traffic climate, driver behaviour, and accidents involvement in China. *Accident Analysis and Prevention*, 122, 119-126.
- Cicchetti, D. (2010). Resilience under conditions of extreme stress: a multilevel perspective. *World Psychiatry*, 9(3), 145-154.
- Clapp, J. D., Baker, A. S., Litwack, S. D., Sloan, D. M. & Beck, J. G. (2014). Properties of the Driving Behavior Survey among individuals with motor vehicle accident-related posttraumatic stress disorder. *Journal of Anxiety Disorders*, 28(1), 1-7.
- Colombo, L., Emanuel, F. & Zito, M. (2019). Secondary traumatic stress: Relationship with symptoms, exhaustion, and emotions among cemetery workers. *Frontiers in Psychology*, 10, 633
- Corlăţianu, M., Măirean, C. & Maftei, A. (2023). PTSD symptoms, driving stress, and anxious driving behavior among novice drivers. *Psihologija*, 56(4), 415-430.

- Cropanzano, R., Weiss, H. M., Hale, J. M. S. & Reb, J. (2003). The structure of affect: reconsidering the relationship between negative and positive affectivity. *Journal of Management*, 29(6), 831-857.
- Crowley, B. J., Hayslip, B. J. & Hobdy, J. (2003). Psychological hardiness and adjustment to life events in adulthood. *Journal of Adult Development*, 10(4), 237-248.
- Cutuli, J. J. & Masten, A. S. (2009). Resilience. S. J. Lopez (Ed.). In *The Encyclopedia of Positive Psychology* (pp.837-843). United States: Wiley-Blackwell.
- Çalık Var, E. Ç. & Çetinkaya Büyükbodur, A. (2017). Secondary traumatic stress in social workers Sosyal hizmet uzmanlarında ikincil travmatik stres. *Journal of Human Sciences*, 14(4), 3676-3689.
- Çayırılı, R. B., Eğer, C. N., Karakelle, İ., Sümer, E., Bıçaksız, P. & Tekeş, B. (2022). Investigating the Associations of Mindfulness and Well-being with Driver Behaviors. *Journal of Traffic & Transportation Research / Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 46-64.
- Çeçen, A. R. (2013). Duygular insan yaşamında neden vazgeçilmez ve önemlidir? *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(9), 164-170.
- Çetin, C. & Anuk, Ö. (2020). Covid-19 pandemi sürecinde yalnızlık ve psikolojik dayanıklılık: Bir kamu üniversitesi öğrencileri örnekleme. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, 7(5), 170-189.
- Çetinkaya Büyükbodur, A. (2018). *Sosyal hizmet uzmanlarında psikolojik dayanıklılık ve ikincil travmatik stresin incelenmesi*. Doktora Tezi, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Çolak, B., Kokurcan, A. & Özsan, H. H. (2010). DSM'ler boyunca travma kavramının seyri. *Kriz Dergisi*, 18(3), 19-26.

- Davidson, J. R. T. (2000). Trauma: the impact of post-traumatic stress disorder. *Journal of Psychopharmacology*, 14(2), 5-12.
- De Winter, J. C. F. & Dodou, D. (2010). The Driver Behaviour Questionnaire as a predictor of accidents: A meta-analysis. *Journal of Safety Research*, 41(6), 463-470.
- Delice, M. (2012). Kadın Sürücülerin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi/The Investigation of the Relationship between Female Drivers and Traffic Accidents. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(49), 63-87.
- Delice, M. (2013). Sürücüyü Öfkeliendiren Davranışların ve Sürücülerin Bu Davranışlara Verdiği Tepkilerin İncelenmesi/The Investigation of Factors Causing Anger on Drivers and the Drivers' Response Against These Factors. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 17(2), 251-273.
- Deniz Pak, M., Özcan, E. & İçağasıoğlu Çoban, A. (2017). Acil servis çalışanlarının ikincil travmatik stres düzeyi ve psikolojik dayanıklılığı. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 10(52), 628-644.
- Donnelly, E. A. (2012). Secondary Trauma Among First Responders. In C. R. Figley (Ed.), *Encyclopedia of Trauma: An Interdisciplinary Guide* (pp.589-590). Thousand Oaks, California: SAGE.
- Doğan, Y. & Özdevecioğlu, M. (2009). Pozitif ve negatif duygusallığın çalışanların performansları üzerindeki etkisi. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 9(18), 165-190.
- Dula, C. S. & Ballard, M. E. (2003). Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional, and risky driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 33(2), 263-282.
- Dünya Sağlık Örgütü (Haziran, 2022). *Road traffic injuries*. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> sayfasından erişilmiştir.

- Ehlers, A. & Clark, D. M. (2000). A cognitive model of posttraumatic stress disorder. *Behaviour Research and Therapy*, 38(4), 319-345.
- Elander, J., West, R. & French, D. (1993). Behavioral Correlates of Individual Differences in Road-Traffic Crash Risk: An Examination of Methods and Findings. *Psychological Bulletin*, 113(2), 279-294.
- Erdener, M. (2019). *Afet alanında çalışan profesyonellerin psikolojik dayanıklılık ve ikincil travmatik stres düzeylerinin incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Ergün, B. (2012). *Düşük gelirli ailelerden gelen üniversite öğrencilerinin öz duyarlılık, sosyal bağlılık ve iyimserlik ile psikolojik dayanıklılık düzeyleri arasındaki ilişkiler*. Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir
- Ergün, O. (2016). *Ergenlerde duygusal zeka özellikleri ile psikolojik sağlamlık arasındaki ilişkinin incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Evans, L. (1991). *Traffic Safety and the Driver*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Evans, L. (1996). The dominant role of driver behavior in traffic safety. *American Journal of Public Health*, 86(6), 784-786.
- Everall, R. D. & Paulson, B. L. (2004). Burnout and Secondary Traumatic Stress: Impact on Ethical Behaviour. *Canadian Journal of Counselling*, 38(1), 25-35.
- Faraji, H. & Gençay, T (2022). Polislerde algılanan anne baba tutumları ile psikolojik sağlamlık ve ikincil travmatik stres düzeyi ilişkisi üzerine bir derleme çalışması. *Türk Akademik Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 5(2), 76-80.
- Fergus, S. & Zimmerman, M. A. (2004). Adolescent resilience: A framework for understanding healthy development in the face of risk. *Annual Review of Public Health*, 26(1), 399-419.

- Fındık, G. (2016) *Job stress, burnout, and aberrant driving among professional drivers of old age*. Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Fındık, G., Lajunen, T. & Özkan, T. (2018). Profesyonel sürücülerde mesleki stres ve sapkın sürücü davranışları ilişkisinde tükenmişlik seviyesinin aracı rolü. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 1-13.
- Figley, C.R. (1995). Compassion fatigue as secondary stress disorder: An Overview. In C.R. Figley (Ed.), *Compassion fatigue: Coping with Secondary Traumatic Stress Disorder in Those Who Treat the Traumatized* (pp.1-20). New York: Brunner – Routledge.
- Figley, C. R. & Kleber, R. J. (1995). Beyond the "Victim": Secondary Traumatic Stress. In R. J. Kleber, C. R. Figley, & B. P. R. Gersons (Ed.), *Beyond Trauma Cultural and Societal Dynamics* (pp.75-95). New York: Springer Science+Business Media.
- Flickinger, C. (2019). *The Relationship of Self-Care, Resilience, and Secondary Traumatic Stress in Nurses*. Doctoral dissertation, University of Phoenix.
- Florian, V., Mikulincer, M. & Taubman, O. (1995). Does hardiness contribute to mental health during a stressful real-life situation? The roles of appraisal and coping. *Journal of Personality and Social Psychology*, 68(4), 687-695.
- Forgas, J. P. & Koch, A. S. (2013). Mood effects on cognition. In M. D. Robinson, E. R. Watkins, E. Harmon-Jones (Eds.), *Handbook of Cognition and Emotion* (pp.231-252). New York: The Guilford Press.
- Fredrickson, B. L. (2001). The role of positive emotions in positive psychology. *American Psychologist*, 56(3), 218-226.
- Fredrickson, B. L., Tugade, M. M., Waugh, C. E. & Larkin, G. R. (2003). What good are positive emotions in crises? A prospective study of resilience and emotions following

- the terrorist attacks on the United States on September 11th, 2001. *Journal of Personality and Social Psychology*, 84(2), 365–376.
- Fredrickson, B. L. & Losada, M. F. (2005). Positive affect and the complex dynamics of human flourishing. *American Psychologist*, 60(7), 678-686.
- Frijda, N. H. (1999). Emotions and hedonic experience. In D. Kahneman & E. Diener (Eds.), *Well-being: The foundations of hedonic psychology* (pp. 190-210). New York: Russell Sage Foundations.
- Garland, C. (2002). Thinking about trauma. In C. Garland (Ed.), *Understanding Trauma: A Psychoanalytical Approach* (pp. 9-31) (2nd enlarged ed.). London and New York: Kamac Books.
- Gençöz, T. (2000). Pozitif ve negatif duygu ölçeği: Geçerlik ve güvenirlik çalışması. *Türk Psikoloji Dergisi*, 15(46), 19-26.
- George, D. & Mallery, M. (2010). *SPSS for Windows Step by Step: A Simple Guide and Reference*, (10a ed.) Boston: Pearson
- Gizir, C. A. (2007). Psikolojik sağlamlık, risk faktörleri ve koruyucu faktörler üzerine bir derleme çalışması. *Türk Psikolojik Danışma ve Rehberlik Dergisi*, 3(28), 113-128.
- Gloria, C. T. & Steinhardt, M. A. (2016). Relationships among positive emotions, coping, resilience and mental health. *Stress and health*, 32(2), 145-156.
- Goleman, D. (2010). *Duygusal zeka neden IQ' dan daha önemlidir?* (B. Seçkin Yüksel, Çev.). İstanbul: Varlık.
- Goradel, J. A., Mowlaie, M. & Pouresmali, A. (2016). The role of emotional intelligence, and positive and negative affect on the resilience of primiparous women. *Journal of Fundamentals of Mental Health*, 18(5), 243-248.

- Gökalp, E. A. & Yöndem, Z. (2021). Ergenlerde psikolojik dayanıklılığın kişilik özellikleri ve algılanan sosyal desteğe göre yordanması. *Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 21(3), 759-768.
- Gökçe, G. & Yılmaz, B. (2017). Afetlerde yardım çalışanları: ikincil travmatik stres ve başa çıkma. *Türkiye Klinikleri Psychology - Special Topics*, 2(3), 198-204.
- Gökdağ, M. & Atalay, A. (2015). Trafik Eğitiminin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkisi. *Erzincan University Journal of Science and Technology*, 8(2), 272-283.
- Graber, R., Pichon, F. & Carabine, E. (2015). Psychological resilience: State of knowledge and future research agendas. *Overseas Development Institute*, 425, Working Paper.
- Gras, M. E., Font-Mayolas, S., Patiño, J., Baltasar, A., Planes, M. & Sullman, M. J. (2016). Resilience and the expression of driving anger. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 42, 307-316
- Gross, J. J. & Thompson, R. A. (2007). Emotion regulation: Conceptual foundations. J. J. Gross (Ed.) içinde, *Handbook of Emotion Regulation* (pp. 3-27). New York: The Guilford Press.
- Güler, Ö. (2019). *Travma- Nasıl Baş Edilir?* İstanbul: İndie Kitap.
- Gün, S. (2021). *Üniversite öğrencilerinin psikolojik dayanıklılık, yaşam becerileri ve algılanan sosyal destek düzeyleri arasındaki ilişkinin incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Necmettin Erbakan Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- Gündüz, B. (2020). Meslek elemanlarının yaşadıkları ikincil travmatik stres. *İstanbul Kent Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 1(1), 1-14.
- Gürdil, G. (2014). *Üstlenilmiş travma ve ikincil travmatik stresin travmatik yaşantılara müdahale eden bir grup üzerinde gestalt temas biçimleri çerçevesinde değerlendirilmesi*. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

- Gürkan, U. (2006). *Grupla psikolojik danışmanın üniversite öğrencilerinin yılmazlık düzeylerine etkisi*. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü Ankara.
- Gürkan, A. & Yalçiner, N. (2017). Sağlık çalışanlarında ikincil travmatik stres. *Gümüşhane Üniversitesi Sağlık Bilimleri Dergisi*, 6(2), 90-95.
- Haksal, P. (2007). *Acil servis personelinde görülen ikincil travmatik stres düzeyinin disosiyasyon düzeyi, sosyal destek algısı ve başa çıkma stratejileri açısından incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Han, W. & Zhao, J. (2020). Driver behaviour and traffic accident involvement among professional urban bus drivers in China. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 74, 184-197.
- Harker, R., Pidgeon, A. M., Klaassen, F. & King, S. (2016). Exploring resilience and mindfulness as preventative factors for psychological distress burnout and secondary traumatic stress among human service professionals. *Work*, 54(3), 631-637.
- Herman, J. L. (1992). *Travma ve iyileşme*. (T. Tosun, Çev.). İstanbul: Literatür.
- Hjemdal, O., Friborg, O., Stiles, T. C., Martinussen, M. & Rosenvinge, J. H. (2006). A new scale for adolescent resilience: Grasping the central protective resources behind healthy development. *Measurement and Evaluation in Counseling and Development*, 39(2), 84-96.
- Holt, P., Fine, M. J. & Tollefson, N. (1987). Mediating stress: Survival of the hardy. *Psychology in the Schools*, 24(1), 51-58.
- Işık, Ş. (2016). Türkiye’de kendini toparlama gücü konusunda yapılmış araştırmaların incelenmesi. *Türk Psikolojik Danışma ve Rehberlik Dergisi*, 6(45), 65-76.

- Jones, E. & Wessely, S. (2007). A paradigm shift in the conceptualization of psychological trauma in the 20th century. *Journal of Anxiety Disorders*, 21(2), 164-175.
- Kahil, A. (2016). *Travmatik yaşantıları olan bireylere yardım davranışında bulunan profesyonel ve gönüllülerin ikincil travmatik stres düzeylerinin incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Kahil, A. & Palabıyıkoglu, N. R. (2018). İkincil travmatik stres. *Psikiyatride Güncel Yaklaşımlar*, 10(1), 59-70.
- Kararımk, Ö. & Şiviş Çetinkaya, R. (2011). The effect of self-esteem and locus of control on resilience: The mediating role of affects. *Turkish Psychological Counseling and Guidance Journal*, 4(35), 30-41.
- Kararımk, Ö. & Güloğlu, B. (2014). Forgiveness and PTSD among veterans: The mediating role of anger and negative affect. *Psychiatry research*, 219(3), 536-542.
- Karasar, N. (2019). *Bilimsel Araştırma Yöntemi*. Ankara: Nobel.
- Karlsson, I. & Christianson, S. Å. (2003). The phenomenology of traumatic experiences in police work. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, 26(3), 419-438.
- Kaya, N. (2015). *Sağlık çalışanlarında ruhsal travma belirtilerinin incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Yüzüncü Yıl Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Van.
- Kaya, M. (2022). *İnfaz ve koruma memurlarının ikincil travmatik stres, psikolojik dayanıklılık ve baş etme tarzlarının incelenmesi*. Yüksek lisans tezi, Yakın Doğu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Lefkoşa.
- Kaya, B., Kiran, B. & Çakmak, S. (2020). Sosyal hizmet çalışanlarında ikincil travmatik stres ve adil dünya inancı. *Cukurova Medical Journal*, 45(3), 1061-1072.

- Kelle Dikbaşı, Ş. & Okanlı, A. (2022). Hemşirelerde ikincil travmatik stres ve stresle başa çıkma tarzları arasındaki ilişki. *Sağlık Bilimleri Üniversitesi Hemşirelik Dergisi*, 4(1), 7-14.
- Kırel, Ç. & Cengiz, A. A. (2006). Trafik polisleri arasında mesleki stresin kaynakları ve sonuçları: Eskişehir trafik polis eğitim merkezinde bir araştırma. *Polis Bilimleri Dergisi*, 8(2), 97-120.
- Kızıldaş, S. (2022). *Toplumsal travmalara maruz kalan ve tanık olan bireylerde travma sonrası stres bozukluğunun incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Haliç Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Kobasa, S. C. (1979). Stressful life events, personality, and health: an inquiry into hardiness. *Journal of Personality and Social Psychology*, 37(1), 1-11.
- Kokurcan, A. & Özsan, H. H. (2012). Travma kavramının psikiyatri tarihindeki seyri. *Kriz Dergisi*, 20(1), 19-24.
- Kontogiannis, T. (2006). Patterns of driver stress and coping strategies in a Greek sample and their relationship to aberrant behaviors and traffic accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 38(5), 913-924.
- Koppel, S., Stephens, A. N., Charlton, J. L., Di Stefano, M., Darzins, P., Odell, M. & Marshall, S. (2018). The Driver Behaviour Questionnaire for older drivers: Do errors, violations and lapses change over time?. *Accident Analysis & Prevention*, 113, 171-178.
- Kováčová, N., Lajunen, T. & Rošková, E. (2016). Aggression on the road: Relationships between dysfunctional impulsivity, forgiveness, negative emotions, and aggressive driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 42, 286-298.

- Kuhn, E., Drescher, K., Ruzek, J. & Rosen, C. (2010). Aggressive and unsafe driving in male veterans receiving residential treatment for PTSD. *Journal of Traumatic Stress*, 23(3), 399-402.
- Kunzmann, U., Stange, A. & Jordan, J. (2005). Positive affectivity and lifestyle in adulthood: do you do what you feel? *Personality and Social Psychology Bulletin*, 31(4), 574-588.
- Kurt, M. E. (2022). *Psikolojik danışmanların ikincil travmatik stres düzeylerinin incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Çağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kuyumcu, Z. Ç., Aslan, H., Yose, M. A. & Ahadi, S. (2020). Türkiye’de trafik kazaları ve sürücülerin kazalardaki payı. *Academic Perspective Procedia*, 3(1), 694-702.
- Lajunen, T. & Özkan, T. (2011). Person and Environment: Traffic Culture. In B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 179-193). Elsevier <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-381984-0.10014-1>
- Lajunen, T. & Özkan, T. (2004). Kültür, Güvenlik Kültürü, Türkiye ve Avrupa’da Trafik Güvenliği. Rapor No: SBB-3023. Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK), Haziran 2004, Ankara, Türkiye.
- Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S. R. & Stradling, S. G. (1997). The role of affect in predicting social behaviors: the case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27(14), 1258-1276.
- Lee, C. & Abdel-Aty, M. (2008). Presence of passengers: does it increase or reduce driver's crash potential?. *Accident Analysis & Prevention*, 40(5), 1703-1712.
- Lee, H. H. & Cranford, J. A. (2008). Does resilience moderate the associations between parental problem drinking and adolescents’ internalizing and externalizing

- behaviors?: A study of Korean adolescents. *Drug and alcohol Dependence*, 96(3), 213-221.
- Lee, J. K., Choi, H. G., Kim, J. Y., Nam, J., Kang, H. T., Koh, S. B. & Oh, S. S. (2016). Self-resilience as a protective factor against development of post-traumatic stress disorder symptoms in police officers. *Annals of Occupational and Environmental Medicine*, 28, 1-7.
- Lerias, D. & Byrne, M. K. (2003). Vicarious traumatization: Symptoms and predictors. *Stress and Health*, 19(3), 129-138.
- Lew, H. L., Amick, M. M., Kraft, M., Stein, M. B. & Cifu, D. X. (2010). Potential driving issues in combat returnees. *NeuroRehabilitation*, 26(3), 271-278.
- Liu, Y., Wang, Z. H. & Li, Z. G. (2012). Affective mediators of the influence of neuroticism and resilience on life satisfaction. *Personality and Individual Differences*, 52(7), 833-838.
- Loh, J. M. I., Schutte, N. S. & Thorsteinsson, E. B. (2014). Be happy: The role of resilience between characteristic affect and symptoms of depression. *Journal of Happiness Studies: An Interdisciplinary Forum on Subjective Well-Being*, 15(5), 1125–1138.
- Lombardo, B. & Eyre, C. (2011). Compassion fatigue: A nurse's primer. *Online Journal of Issues in Nursing*, 16(1).
- Lonczak, H. S., Neighbors, C. & Donovan, D. M. (2007). Predicting risky and angry driving as a function of gender. *Accident Analysis & Prevention*, 39(3), 536-545.
- Lucidi, F., Mallia, L., Lazuras, L. & Violani, C. (2014). Personality and attitudes as predictors of risky driving among older drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 72, 318-324.

- Ludick, M. & Figley, C. R. (2016). Toward a mechanism for secondary trauma induction and reduction: Reimagining a theory of secondary traumatic stress. *Traumatology*, 23(1), 112-123.
- Luthar, S. S., Lyman, E. L. & Crossman, E. J. (2014). Resilience and positive psychology. M. L. Karen, D. Rudolph (Eds.) içinde, *Handbook of Developmental Psychopathology* (pp.125-140). Boston, MA: Springer.
- Lyubomirsky, S., King, L. & Diener, E. (2005). The benefits of frequent positive affect: Does happiness lead to success?. *Psychological bulletin*, 131(6), 803.
- Maddi, S. R. & Khoshaba, D. M. (1994). Hardiness and mental health. *Journal of Personality Assessment*, 63(2), 265-274.
- Maddi, S. R., Kahn, S. & Maddi, K. L. (1998). The effectiveness of hardiness training. *Consulting Psychology Journal: Practice and Research*, 50(2), 78-86.
- Maddi, S. R. (2002). The story of hardiness: Twenty years of theorizing, research, and practice. *Consulting Psychology Journal*, 54(3), 173-185.
- Maddi, S. R. (2006). Hardiness: The courage to grow from stresses. *The Journal of Positive Psychology*, 1(3), 160-168.
- Mairean, C. (2020). Posttraumatic stress symptoms, fear and avoidance of driving, and aberrant driving behaviors. The moderating role of gender. *Journal of Transport & Health*, 16, 100830.
- Manning, M. R., Williams, R. F. & Wolfe, D. M. (1988). Hardiness and the relationship between stressors and outcomes. *Work & Stress*, 2(3), 205-216.
- Maslach, C., Schaufeli, W. B. & Leiter, M. P. (2001). Job burnout. *Annual Review of Psychology*, 52, 397-422.

- Masten, A. S. & Coatsworth, J. D. (1998). The development of competence in favorable and unfavorable environments: lessons from research on successful children. *American Psychologist*, 53(2), 205-220.
- Masten, A. S. (2011). Ordinary magic: Resilience process in development. *American Psychologist*, 56(3), 227-238.
- Masten, A. S. & Barnes, A. J. (2018). Resilience in children: Developmental perspectives. *Children*, 5(7), 1-16.
- Masten, A. S. & Reed, M. G. J. (2002). Resilience in development. In C. R. Snyder, S. J. Lopez (Eds.) *Handbook of Positive Psychology* (pp.74-89). New York: Oxford University Press.
- McCann, I. L. & Pearlman, L. A. (1990). Vicarious traumatization: A framework for understanding the psychological effects of working with victims. *Journal of Traumatic Stress*, 3(1), 131-149.
- McIntyre, C. W., Watson, D., Clark, L. A. & Cross, S. A. (1991). The effect of induced social interaction on positive and negative affect. *Bulletin of the Psychonomic Society*, 29(1), 67-70.
- Mehdizadeh, M., Shariat-Mohaymany, A. & Nordfjaern, T. (2018). Accident involvement among Iranian lorry drivers: Direct and indirect effects of background variables and aberrant driving behaviour. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 58, 39-55.
- Mesken, J. (2006). *Determinants and consequences of drivers' emotions*. (Doktora Tezi). University of Groningen and SWOV Institute for Road Safety Research.
- Meyers, M. C., van Woerkom, M. & Bakker, A. B. (2013). The added value of the positive: A literature review of positive psychology interventions in organizations. *European Journal of Work and Organizational Psychology*, 22(5), 618-632.

- Miller, L. R., Bernstein, J. P. K. & Calamia, M. R. (2022). Investigating associations of internalizing, externalizing, and ADHD symptoms with dimensions of self-reported driving. *Journal of Transport & Health*, 27, 101514.
- Montero-Marin, J., Tops, M., Manzanera, R., Piva Demarzo, M. M., Alvarez de Mon, M. & García-Campayo, J. (2015). Mindfulness, resilience, and burnout subtypes in primary care physicians: The possible mediating role of positive and negative affect. *Frontiers in Psychology*, 6, 1895.
- Mumcuoğlu, Ö. (2002). *Bar-On Duygusal Zeka Testi (Bar-On Emotional Quotient Inventory-Bar-On EQ-i) nin Türkçe dilsel eşdeğerlik, güvenirlik ve geçerlik çalışması / Bar-On Emotional Quotient Inventory (Bar-On EQ-i) Turkish language equivalency, reliability and validity studies*. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Murray, C. (2003). Risk factors, protective factors, vulnerability, and resilience: A framework for understanding and supporting the adult transitions of youth with high-incidence disabilities. *Remedial and special education*, 24(1), 16-26.
- Myers, D. G. & Diener, E. (1995). Who is happy? *Psychological Science*, 6(1), 10-19.
- Nath, P. & Pradhan, R. K. (2012). Influence of positive affect on physical health and psychological well-being: Examining the mediating role of psychological resilience. *Journal of Health Management*, 14(2), 161-174.
- Nawawi, M. N., Ahmat, N. & Samsudin, H. (2018). Driver behaviours of road users in klang valley, malaysia. *Malays. J. Consum. Fam. Econ*, 21, 38-49.
- Nesbit, S. M., Conger, J. C. & Conger, A. J. (2007). A quantitative review of the relationship between anger and aggressive driving. *Aggression and Violent Behavior*, 12(2), 156-176.

- Newman, R. (2005). APA's resilience initiative. *Professional Psychology: Research and Practice*, 36(3), 227-229.
- Niranjan, S., Gabaldon, J., Hawkins, T. G., Gupta, V. K. & McBride, M. (2022). The influence of personality and cognitive failures on distracted driving behaviors among young adults. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 84, 313-329.
- Oginska-Bulik, N. & Michalska, P. (2021). Psychological resilience and secondary traumatic stress in nurses working with terminally ill patients—The mediating role of job burnout. *Psychological Services*, 18(3), 398–405.
- Olteidal, S. & Rundmo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety Science*, 44(7), 621-628.
- Öz, C. (2016). *Travmatik hayat tecrübeleri, kontrol odağı ve sürücü davranışları arasındaki ilişki*. Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Ankara.
- Özden, T. (2015). *Ergenlerin psikolojik sağlamlık düzeylerinin, önemli yaşam olayları, algılanan sosyal destek ve okul bağlılığı açısından incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir.
- Özer, E. (2013). *Üniversite öğrencilerinin psikolojik sağlamlık düzeylerinin duygusal zeka ve beş faktör kişilik özellikleri açısından incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Konya Necmettin Erbakan Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- Özgen, F. & Aydın, H. (1999). Travma sonrası stres bozukluğu. *Klinik Psikiyatri*, (1), 34-41.
- Özkan, T. & Lajunen, T. (2005). A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviours Scale. *Transportation Research Part F*, 8(4-5), 355-368.

- Özkan, T., Lajunen, T. & Summala, H. (2006). Driver Behaviour Questionnaire: A follow-up study. *Accident Analysis and Prevention*, 38(2), 386-395.
- Özkaragöz, H. & Üzümcüoğlu, Y. (2021). Trafikte Bir Profesyonel Sürücü Grubu: Erkek Otobüs Sürücülerinin Trafik Kazalarına Yönelik Tutumları. *Nesne Dergisi*, 9(21), 604-618.
- Özkul, M. & Çalık Var, E. (2018). İkincil travmatik stres ve sosyal destek ilişkisinin değerlendirilmesi. *Türkiye Sağlık Bilimleri ve Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 49-62.
- Öztoprak, A. (2022). *Covid-19 hastalarına bakım veren sağlık personellerinin ikincil travmatik stres düzeyinin tükenmişlik ve işten ayrılma niyetine etkisi*. Yüksek Lisans Tezi, Düzce Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Düzce.
- Öztürk, G. (2019). *Sağlık personelinin çalıştığı birime göre ikincil travmatik stres düzeyinin belirlenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Burdur.
- Öztürk, İ., Fındık, G. & Özkan, T. (2019). Trafik ortamında cinsiyet rollerinin sürücü davranışları ve sürüş becerileriyle ilişkisi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 2(2), 78-92.
- Öztürk, İ. & Öz, B. (2021). Genç Erkek ve Kadın Yol Kullanıcılarının Yaya ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkinin Araştırılması. *Psikoloji Çalışmaları*, 41(2), 581-614.
- Öztürk, İ., Varankaya, M. & Öz, B. (2024). Investigating the relationship between mood and driver behaviors. *European Journal of Psychology Open*.
- Pakış, A. P. & Deniz, M. E. (2020). Farklı branş öğretmenlerinin duygusal zekâ yeteneklerinin akademik iyimserlik ve psikolojik dayanıklılık üzerine etkisi. *e-Kafkas Araştırmaları Dergisi*, 7, 153-166.

- Pallant, J. (2007). *SPSS Survival Manual: A Step by Step Guide to Data Analysis Using SPSS for Windows (Version 12)* (2nd ed.) New York: Open University Press.
- Papazoglou, K. & Tuttle, B. M. (2018). Fighting police trauma: practical approaches to addressing psychological needs of officers. *Journal of Police Emergency Response*, 8(3), 1-11.
- Papazoglou, K., Koskelainen, M. & Stuewe, N. (2019). Examining the relationship between personality traits, compassion satisfaction, and compassion fatigue among police officers. *SAGE Open*, 9(1), 1-13.
- Parker, D. (2007). Driver Error and Crashes. In P. C. Cacciabue (Ed.), *Modelling Driver Behaviour in Automotive Environments* (pp.266-274). Springer: London. https://doi.org/10.1007/978-1-84628-618-6_11
- Parkinson, B., Totterdell, P., Briner, R. B. & Reynolds, S. (1996). *Changing moods: The psychology of mood and mood regulation*. London: Longman.
- Parmaksız, İ. (2020). İyimserlik, özgecilik ve medeni durumun psikolojik dayanıklılık üzerindeki etkileri. *Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 48, 285-302.
- Pearlman, L. A. & Mac Ian, P. S. (1995). Vicarious traumatization: An empirical study of the effects of trauma work on trauma therapists. *Professional Psychology: Research and Practice*, 26(6), 585-565.
- Pehlivan, T. & Güner, P. (2018). Compassion fatigue: The known and unknown. *Journal of Psychiatric Nursing*, 9(2), 129-134.
- Perrotta, G. (2019). Psychological trauma: Definition, clinical contexts, neural correlations and therapeutic approaches recent discoveries. *Current Research in Psychiatry and Brain Disorders*, 2019(1), 1-6.
- Peters, E. (2008). Compassion fatigue in nursing: A concept analysis. *Nursing Forum*, 53(4), 466-480.

- Pfifferling, J. H. & Gilley, K. (2000). Overcoming compassion fatigue. *Family Practice Management*, 7(4), 39-43.
- Polatçı, S. & Tınaz, Z. D. (2021). Kişilik özelliklerinin psikolojik dayanıklılık üzerindeki etkisi. *OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 17(36), 2890-2917.
- Polat, E. A. (2022). *Sağlık çalışanlarında ikincil travmatik stres: Covid-19 pandemi sürecine özgü bir çalışma*. Yüksek Lisans Tezi, Işık Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Polis Akademisi Yönetim Birimleri Kuruluş Görev ve Çalışma Yönetmeliği (2015, 15 Mayıs). <https://www.pa.edu.tr/yonetmelik> adresinden erişilmiştir.
- Post, L. M., Zoellner, L. A., Youngstrom, E. & Feeny, N. C. (2011). Understanding the relationship between co-occurring PTSD and MDD: Symptom severity and affect. *Journal of Anxiety Disorders*, 25(8), 1123-1130.
- Precht, L., Keinath, A. & Krems, J. F. (2017). Effects of driving anger on driver behavior—Results from naturalistic driving data. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 45, 75-92.
- Predoiu, R., Keleti, E., Fritsch, J., Cosma, G., Ene-Voiculescu, V., Notaru, C. & Predoiu, A. (2023). Resilience, Aggression And Risk-Taking Behavior Among Romanian Racing Drivers-A Preliminary Study. *Discobolul-Physical Education, Sport & Kinetotherapy Journal*, 62(4), 293-304.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the road: a real distinction?. *Ergonomics*, 33(10-11), 1315-1332.
- Reimer, B., D'Ambrosio, L. A., Gilbert, J., Coughlin, J. F., Biederman, J., Surman, C., Fried, R. & Aleardi, M. (2005). Behavior differences in drivers with attention deficit hyperactivity disorder: The driving behavior questionnaire. *Accident Analysis & Prevention*, 37(6), 996-1004.

- Rhodes, N. & Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: the roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 923-931.
- Riley, J. R. & Masten, A. S. (2005). Resilience in context. R. D. Peters, B. Leadbeater, R. J. McMahon (Eds.), In *Resilience in children, families, and communities: Linking context to practice and policy* (pp. 13-25). Boston, MA: Springer US.
- Robinson, J. S., Larson, C. L. & Cahill, S. P. (2014). Relations between resilience, positive and negative emotionality, and symptoms of anxiety and depression. *Psychological Trauma: Theory, Research, Practice, and Policy*, 6(S1), 9298.
- Rosenbloom, T., Pereg, A. & Perlman, A. (2014). Compliance with traffic laws by traffic police officers, non-traffic police officers, and civilian drivers. *Traffic Injury Prevention*, 15(5), 446-450.
- Ruppert, F. (2021). *Travma sevgi korku*. (N. Yüce, Çev.). İstanbul: Sola Unitas.
- Russell, J. A. (2003). Core affect and the psychological construction of emotion. *Psychological Review*, 110(1), 145-172.
- Rutter, M. (2013). Annual Research Review: Resilience – clinical implications. *Journal of Child Psychology and Psychiatry*, 54(4), 474-487.
- Saltson, M. & Figley, C.R. (2003). Secondary traumatic stress effects of working with survivors of criminal victimization. *Journal of Traumatic Stress*, 16(2), 167-174.
- Seligman, M. E. (2002). Positive psychology, positive prevention, and positive therapy. *Handbook of positive psychology*, 2(2002), 3-12.
- Seligman, M. E., Steen, T. A., Park, N. & Peterson, C. (2005). Positive psychology progress: Empirical validation of interventions. *American Psychologist*, 60(5), 410-421.
- Sevim, K. & Poplata, S. Ö. (2024). Kahramanmaraş Depremi Sonrası Gönüllü Çalışmalara Katılan Kişilerin Psikolojik Dayanıklılık ve İkincil Travmatik Stres Düzeyleri

Arasındaki İlişki. *TYB Akademi Dil Edebiyat & Sosyal Bilimler Dergisi*, Özel Sayı, 62-77.

Schauben, L. J. & Frazier, P. A. (1995). Vicarious trauma: The effects on female counselors of working with sexual violence survivors. *Psychology of Women Quarterly*, 19(1), 49-64.

Shao, H. P., Yin, J., Yu, W. H. & Wang, Q. L. (2020). Aberrant driving behaviours on risk involvement among drivers in China. *Journal of Advanced Transportation*, 2020(1), 8878711.

Shi, X. & Zhang, L. (2017). Effects of altruism and burnout on driving behavior of bus drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 102, 110-115.

Shinar, D. (2017). Theories and Models of Driver Behavior. *Traffic Safety and Human Behavior* içinde (s. 53-90). Elsevier. <https://doi.org/10.1108/978-1-78635-221-720162003>

Singh, H. & Kathuria, A. (2023). Self-reported aberrant driving behavior among Bus Rapid Transit drivers. *Journal of Public Transportation*, 25, 1-12.

Smorti, M. & Guarnieri, S. (2016). Do aggressive driving and negative emotional driving mediate the link between impulsiveness and risky driving among young Italian drivers?. *The Journal of Social Psychology*, 156(6), 669-673.

Sullman, M. J., Stephens, A. N. & Taylor, J. E. (2019). Dimensions of aberrant driving behaviour and their relation to crash involvement for drivers in New Zealand. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 66, 111-121.

Spitzer, R. L., First, M. B. & Wakefield, J. C. (2007). Saving PTSD from itself in DSM-V. *Journal of Anxiety Disorders*, 21(2), 233-241.

- St Louis, R. M. S., Koppel, S., Molnar, L. J., Di Stefano, M., Darzins, P., Porter, M. M., ... & Charlton, J. L. (2022). Examining the contribution of psychological resilience on self-reported and naturalistic driving behavior of older adults. *Journal of Safety Research*, 82, 251-260.
- St Louis, R. M., Koppel, S., Molnar, L. J., Di Stefano, M., Darzins, P., Bedard, M., ... & Charlton, J. L. (2023). The association between psychological resilience and driving behavior among older drivers in Australia. *Journal of Applied Gerontology*, 42(8), 1749-1759.
- Stamm, B. H. (1997). Work-related secondary traumatic stress. *PTSD Research Quarterly*, 8(2), 1-3.
- Stamm, B. H. (2010). The Concise ProQOL Manual. 2nd Edition, Pocatello, ID: ProQOL.org.
- Stanley, R. & Burrows, G. (2001). Varieties and functions of human emotion. R. L. Payne ve C. L. Cooper (Eds.) içinde, *Emotions at Work: Theory, research and applications for management* (pp. 3-19). Chichester, UK: John Wiley and Sons.
- Stanton, N. A. & Salmon, P. M. (2009). Human error taxonomies applied to driving: A generic driver error taxonomy and its implications for intelligent transport systems. *Safety Science*, 47(2), 227-237.
- Steed, L. G. & Downing, R. (1998). A phenomenological study of vicarious traumatisation amongst psychologists and professional counsellors working in the field of sexual abuse/assault. *The Australasian Journal of Disaster and Trauma Studies*, 2, 1-8.
- Strom, T. Q., Leskela, J., James, L. M., Thuras, P. D., Voller, E., Weigel, R., ... & Holz, K. B. (2012). An exploratory examination of risk-taking behavior and PTSD symptom severity in a veteran sample. *Military medicine*, 177(4), 390-396.

- Sümer, N. (2002). Trafik kazalarında sosyal psikolojik etmenler: Sürücü davranışları, becerileri ve sosyal politik çevre. *Türk Psikoloji Yazıları*, 5(9-10), 1-36.
- Sümer, N. & Özkan, T. (2002). Sürücü davranışları, becerileri, bazı kişilik özellikleri ve psikolojik belirtilerin trafik kazalarındaki rolleri. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17(50), 1-22.
- Sümer, N., Lajunen, T. & Özkan, T. (2002). Sürücü Davranışlarının Kaza Riskindeki Rolü: İhlaller ve Hatalar. Ankara: *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi*. Gazi Üniversitesi.
- Şirvanlı Özen, D. & Temizsu, E. (2010). Anksiyete ve depresif bozukluklarda örtüşen ve ayrışan belirtiler. *Psikiyatride Güncel Yaklaşımlar*, 2(1), 1-14.
- Tabachnick, B.G., Fidell, L.S. (2013). *Using Multivariate Statistics*. Boston: Pearson.
- Tanglai, W., Chen, C. F., Rattanapan, C. & Laosee, O. (2022). The effects of personality and attitude on risky driving behavior among public van drivers: Hierarchical modeling. *Safety and health at work*, 13(2), 187-191.
- Tansel, B., Tunç, A. & Gündoğdu, M. (2015). Çocuk sube müdürlüğünde çalışan polis memurlarının ikincil travmatik stress düzeylerinin incelenmesi. *Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8(2), 675-688.
- Teel, J., Reynolds, M., Bennett, M., Roden-Foreman, J. W., McShan, E., Hamilton, R., Driver, S., Powers, M. B. & Warren, A. M. (2019). Secondary traumatic stress among physiatrists treating trauma patients. *Baylor University Medical Center Proceedings*, 32(2), 209-214.
- Tekeş, B. (2020). *Trafik Psikolojisi*. Ankara: Türk Psikologlar Derneği.
- Terzi, Ş. (2005). *Öznel iyi olmaya ilişkin psikolojik dayanıklılık modeli*. Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

- Topçu, F. (2017). *Üniversite öğrencilerinin psikolojik dayanıklılık düzeylerinde beş faktör kişilik özelliklerinin yordayıcı etkisinin incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Tugade, M. M. & Fredrickson, B. L. (2004). Resilient individuals use positive emotions to bounce back from negative emotional experiences. *Journal of Personality and Social Psychology*, 86(2), 320-333.
- Tugade, M. M. & Fredrickson, B. L. (2007). Regulation of positive emotions: Emotion regulation strategies that promote resilience. *Journal of Happiness Studies*, 8, 311-333.
- Tusaie, K. & Dyer, J. (2004). Resilience: A historical review of the construct. *Holistic Nursing Practice*, 18(1), 3-10.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) (2022). Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2022-49513> adresinden 21 Mart 2024 tarihinde alınmıştır.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) (2023). Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2023-53479#:~:text=T%C3%9C%C4%B0K%20Kurumsal&text=%C3%9Cİlkemiz%20karayolu%20a%C4%9F%C4%B1nda%202023%20y%C4%B1l%C4%B1nda,ise%20%C3%B6l%C3%BCml%C3%BC%20yaralanma%C4%B1%20trafik%20kazas%C4%B1d%C4%B1r> adresinden 14 Temmuz 2024 tarihinde alınmıştır.
- Unan, G. (2022). *Hemşirelerde ikincil travmatik stres düzeyi ve travma sonrası büyüme ile ilişkili faktörlerin incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Koç Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Ülker Tümlü, G. & Receptoğlu, E. (2013). Üniversite akademik personelinin psikolojik dayanıklılık ve yaşam doyumu arasındaki ilişki. *Yükseköğretim ve Bilim Dergisi*, 3(3), 205-213.
- Ümmet, D., Metin, S. & Okur, S. (2023). Psikolojik Danışmanlarda Şefkat Yorgunluğu Ölçeğinin Geliştirilmesi/Development of Compassion Fatigue Scale in Psychological Counselors. *e-Uluslararası Eğitim Araştırmaları Dergisi*, 14(1), 284-298.
- Üzbe Atalay, N. (2019). *LGBT bireylerde kendini toparlama gücü, cesaret, algılanan stres ve sosyal destek*. Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Üzümcüoğlu, Y., Özkan, T., Lajunen, T., Morandi, A., Orsi, C., Papadakaki, M. & Chliaoutakis, J. (2016). Life quality and rehabilitation after a road traffic crash: A literature review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 40, 1-13.
- Vahedi, J., Shariat Mohaymany, A., Tabibi, Z. & Mehdizadeh, M. (2018). Aberrant driving behaviour, risk involvement, and their related factors among taxi drivers. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(8), 1626.
- Varıcıer, Ş. E. (2019). *Yetişkin psikolojik sağlamlığı üzerine bir inceleme: algılanan ebeveyn tutumu, kontrol odağı, algılanan sosyal destek ve stresle başa çıkma stilleri*. Yüksek Lisans Tezi, İbn Haldun Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Villodas, F., Villodas, M. T. & Roesch, S. (2011). Examining the factor structure of the Positive and Negative Affect Schedule (PANAS) in a multiethnic sample of adolescents. *Measurement and Evaluation in Conseling and Development*, 44(4), 193-203.

- Vorko-Jović, A., Kern, J. & Biloglav, Z. (2006). Risk factors in urban road traffic accidents. *Journal of Safety Research*, 37(1), 93-98.
- Wang, Y., Li, L., Feng, L. & Peng, H. (2014). Professional drivers' views on risky driver behaviors and accident liability: A questionnaire survey in Xining, China. *Transportation Letters*, 6(3), 126-135.
- Watson, D. & Clark, L. A. (1984). Negative affectivity: The disposition to experience aversive emotional states. *Psychological Bulletin*, 96(3), 465-490.
- Watson, D. & Tellegen, A. (1985). Toward a consensual structure of mood. *Psychological Bulletin*, 98(2), 219-235.
- Watson, D., Clark, L. A. & Carey, G. (1988). Positive and negative affectivity and their relation to anxiety and depressive disorders. *Journal of Abnormal Psychology*, 97(3), 346-353.
- Watson, D., Clark, L. A. & Tellegen, A. (1988). Development and Validation of Brief Measures of Positive and Negative Affect: The PANAS Scales. *Journal of Personality and Social Psychology*, 54(6), 1063-1070.
- Watson, D. & Tellegen, A. (1999). Issues in the dimensional structure of affect—effects of descriptors, measurement error, and response formats: comment on Russell and Carroll (1999). *Psychological Bulletin*, 125(5), 601-610.
- Watson, D. (2000). *Mood and temperament*. New York: Guilford
- Weinberg, M., Gil, S., Besser, A., & Bass, J. (2021). Personality traits and trauma exposure: The relationship between personality traits, PTSD symptoms, stress, and negative affect following exposure to traumatic cues. *Personality And Individual Differences*, 177, 110802.
- Werner, E. E. (1989). Vulnerability and resiliency: A longitudinal perspective. *Children at Risk: Assessment, Longitudinal Research and Intervention*, 158-172.

- West, R., French, D., Kemp, R. & Elander, J. (2014). Direct observation of driving, self reports of driver behaviour and accident involvement. *Ergonomics*, 36(5), 557-567.
- Westerman, S. J., & Haigney, D. (2000). Individual differences in driver stress, error and violation. *Personality and Individual Differences*, 29(5), 981-998.
- Wierwille, W. W., Hanowski, R. J., Hankey, J. M., Kieliszewski, C. A., Lee, S. E., Medina, A., ... & Dingus, T. A. (2002). Identification and evaluation of driver errors: Overview and recommendations (Rapor No: FHWA-RD-02-003). <https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/922> adresinden erişilmiştir.
- Wickens, C. M., Toplak, M. E. & Wiesenthal, D. L. (2008). Cognitive failures as predictors of driving errors, lapses, and violations. *Accident Analysis & Prevention*, 40(3), 1223-1233.
- Wright, M. O., Masten, A. S. & Narayan, A. J. (2014). Resilience processes in development: Four waves of research on positive adaptation in the context of adversity. S. Goldstein, R. B. Brooks (Eds.) içinde, *Handbook of Resilience in Children* (pp.15-38). New York: Springer.
- Xie, C. Q. & Parker, D. (2002). A social psychological approach to driving violations in two Chinese cities. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(4), 293-308.
- Xing, C. & Sun, J. M. (2013). The role of psychological resilience and positive affect in risky decision-making. *International Journal of Psychology*, 48(5), 935-943.
- Yakıcı, E. G. (2017). *Beliren yetişkinlerin psikolojik dayanıklılık düzeylerinde yordayıcı değişkenler olarak yaşam doyumu ve yalnızlık*. Yüksek Lisans Tezi, Necmettin Erbakan Üniversitesi, Konya.

- Yalçın, D. (2021). *Ebelerde ikincil travmatik stres düzeyinin psikolojik dayanıklılığa etkisi*. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yeşilyaprak, B. (2018). *Mesleki rehberlik ve kariyer danışmanlığı kuramdan uygulamaya*. Ankara: Pegem Akademi.
- Yılmaz, B. (2006). *Arama-kurtarma çalışanlarında travma sonrası stres belirtileri ve travma sonrası büyüme ile ilişkili değişkenler*. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Yılmaz Demirok, Ş. (2023). *Pozitif sürücü davranışlarının yeniden kavramsallaştırılması: Çok boyutlu pozitif sürücü davranışları anketinin (ÇB-PSDA) geliştirilmesi, araç kullanma ve güvenlikle ilgili değişkenlerle ilişkisinin incelenmesi*. Doktora Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Yoldaş, C. & Demircioğlu, H. (2019). Çocukluk ve ergenlik döneminde psikososyal risk faktörleri ve koruyucu unsurlar. *Ankara Sağlık Hizmetleri Dergisi*, 18(1), 40-48.
- Yönem, Y. (2023). *Pandemi kliniklerinde çalışan hemşirelerde ikincil travmatik stres ve psikolojik dayanıklılığın ilişkisi*. Yüksek Lisans Tezi, Sağlık Bilimleri Üniversitesi Hamidiye Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yörük, S., Açıkgöz, A. & Güler, D. (2022). The predictors of secondary traumatic stress and psychological resilience in healthcare workers during the COVID-19 pandemic: A cross-sectional study in Turkey. *Stress and Health*, 38(4), 746-754.
- Zara, A. & İçöz, F. J. (2015). Türkiyede ruh sağlığı alanında travma mağdurlarıyla çalışanlarda ikincil travmatik stres. *Klinik Psikiyatri*, 18(1), 15-23.
- Zautra, A. J., Johnson, L. M. & Davis, M. C. (2005). Positive affect as a source of resilience for women in chronic pain. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 73(2), 212–220.

- Zhang, T., Chan, A. H. & Zhang, W. (2015). Dimensions of driving anger and their relationships with aberrant driving. *Accident Analysis & Prevention*, 81, 124-133.
- Qu, W., Luo, X., Wang, Y. & Ge, Y. (2022). Effects of personality on driving behaviors among professional truck drivers: The mediating effect of safety climate. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 89, 289-302.



EKLER



EK 1. Kişisel Bilgi Formu

1. Cinsiyetiniz:

Kadın ()

Erkek ()

2. Yaşınız

3. Medeni durumunuz

Evli ()

Bekar ()

4. Öğrenim durumunuz

Ortaöğretim/ Lise ()

Önlisans- Lisans ()

Lisansüstü ()

5. Görev yapmakta olduğunuz il.....

6. Kaç yıldır trafik polisi olarak görev yapmaktasınız?

7. Meslek hayatınız içerisinde ciddi yaralanma ya da ölümle sonuçlanan trafik kazasına müdahale eden ekip içerisinde yer aldınız mı?

Evet ()

Hayır ()

EK 2. Sürücü Davranışları Ölçeği Örnek Maddeler

Aşağıda verilen durumları ne sıklıkta yaparsınız ?

Lütfen her bir madde için verilen durumun ne sıklıkta başınızdan geçtiğini belirtiniz.

Soruları, nasıl araç kullandığınızı düşünerek cevaplandırınız ve her bir soru için sizi tam olarak yansıtan cevabı, yanındaki kutudaki uygun rakamı daire içine alarak belirtiniz.

0= HİÇ BİR ZAMAN

1= NADİREN

2= BAZEN

3= OLDUKÇA SIK

4= SIK SIK

5= HER ZAMAN

		Hiçbir zaman	Nadiren	Bazen	Oldukça sık	Sık sık	Her zaman
1	Geri geri giderken önceden fark etmediğiniz birşeye çarpmak	0	1	2	3	4	5
4	Geçiş hakkı sizde dahi olsa diğer sürücülere yol vermek	0	1	2	3	4	5
7	Dönel kavşakta dönüş istikametinize uygun olmayan şeridi kullanmak	0	1	2	3	4	5
8	Anayoldan sola dönmek için kuyrukta beklerken, anayol trafiğine dikkat etmekten neredeyse öndeki araca çarpacak duruma gelmek	0	1	2	3	4	5
12	Karşıdan gelen araç sürücüsünün görüş mesafesini koruyabilmesi için uzunları mümkün olduğunca az kullanmak	0	1	2	3	4	5
13	Bir aracı sollarken ya da şerit değiştirirken dikiz aynasından yolu kontrol etmemek	0	1	2	3	4	5
15	Arkanızdan hızla gelen aracın yolunu kesmemek için sollamadan vazgeçip eski yerinize dönmek	0	1	2	3	4	5

EK 3. Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği Örnek Maddeler

Aşağıda travmatik bir olaya bağlı olarak yoğun bir stres yaşamış kişilerin zaman zaman yaşadığı bazı durumlar sıralanmıştır.

Lütfen listedeki her bir maddeyi dikkatle okuyun ve geçtiğimiz ay içinde o maddede sözü edilen durumun, sizin için ne kadar geçerli olduğunu, o maddenin hemen altındaki ölçek üzerinde işaretleyin.

Maddelerde yer alan “olay,” sizlerin tanık olduğu ve müdahale eden profesyoneller içerisinde yer aldığı trafik kazalarına karşılık gelmektedir.

Maddeler	Hiç	Biraz	Orta düzeyde	Çok fazla
Olayla ilgili bazı rahatsızlık verici görüntüler, düşünceler ve anılar tekrar tekrar aklıma geliyor.				
Arada sırada olay sanki yeniden oluyor sanıyorum ve bununla ilişkili bazı davranışlarda bulunuyorum.				
Herhangi bir şey, olay ya da konu bana olayı hatırlattığında bedenimde değişimler oluyor (kalp çarpıntısı, nefes almada güçlük, terleme, vb.)				
Olayı düşünmekten kaçınıyorum.				
Kendimi eskiye kıyasla gergin hissediyorum.				
En ufak bir ses ya da harekette kolayca yerimden sıçıyorum.				
Geçmişteki bazı olayları sanki şimdi oluyormuşçasına canlı bir şekilde hatırladığım zamanlar oluyor.				
Olayla ilgili bazı anıları belleğimden silmek için çaba gösteriyorum.				
Bazı kişi, yer, nesne ya da olaylar bana olayı hatırlatıyor.				
Zaman zaman, hiç istemediğim halde kendimi olayı düşünmekten alıkoyamıyorum.				

EK 4. Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeği Örnek Maddeler

Bu ölçek farklı duyguları tanımlayan birtakım sözcükler içermektedir. Son iki hafta nasıl hissettiğinizi düşünüp her maddeyi okuyun. Uygun cevabı her maddenin yanında ayrılan yere işaretleyin.

	Çok az veya Hiç	Biraz	Ortalama	Oldukça	Çok fazla
İlgili					
Sıkıntılı					
Heyecanlı					
Mutsuz					
Güçlü					
Tedirgin					
Aktif					
Korkmuş					

EK 5. Yetişkinler için Psikolojik Dayanıklılık Ölçeği Örnek Maddeler

1. Beklenmedik bir olay olduğunda...						
Her zaman bir çözüm bulurum						Çoğu kez ne yapacağımı kestiremem
2. Gelecek için yaptığım planların...						
Başarılması zordur						Başarılması mümkündür
3. En iyi olduğum durumlar şu durumlardır...						
Ulaşmak istediğim açık bir hedefim olduğunda						Tam bir günlük boş bir vaktim olduğunda
4. ...olmaktan hoşlanıyorum						
Diğer kişilerle birlikte						Kendi başıma
5. Ailemin, hayatta neyin önemli olduğu konusundaki anlayışı...						
Benimkinden farklıdır						Benimkiyle aynıdır

EK 6. Bilgilendirilmiş Onam Formu

Sizi, **Gazi Üniversitesi Etik Komisyonu**'ndan 16.02.2024 tarih /E.881378 sayı ile izin alınan ve Prof. Dr. Kemal ÖZTEMEL ve Aleyna GÜNER tarafından yürütülen “Trafik Polislerinin İkincil Travmatik Stres Belirtileri ile Pozitif-Negatif Duygu Durum, Psikolojik Dayanıklılık ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkiler” başlıklı araştırmaya davet ediyoruz. Bu çalışmaya katılmak tamamen gönüllülük esasına dayanmaktadır. Çalışmaya katılmama veya katıldıktan sonra herhangi bir anda çalışmadan çıkma hakkına sahipsiniz. Bu çalışmaya katılmanız için sizden herhangi bir ücret istenmeyecektir. Çalışmaya katıldığınız için size bir ödeme yapılmayacaktır. Çalışmadan elde edilecek bilgiler tamamen araştırma amacı ile kullanılacak olup kişisel bilgileriniz gizli tutulacaktır.

Tarih:

Ad-Soyad:

İmza:

EK 7. Etik İzin Formu

Evrak Tarih ve Sayısı: 16.02.2024-E.881378



T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
Etik Komisyonu



Sayı : E-77082166-302.08.01-881378
Konu : Bilimsel ve Eğitim Amaçlı

16.02.2024

DAĞITIM YERLERİNE

Üniversitemiz Eğitim Bilimleri Enstitüsü Eğitim Bilimleri Ana Bilim Dalı **Yüksek Lisans Öğrencisi** Aleyna GÜNER'in, Prof.Dr.Kemal ÖZTEMEL'in danışmanlığında yürüttüğü *"Trafik Polislerinin İkincil Travmatik Stres Belirtileri ile Pozitif Negatif Duygu Durum, Psikolojik Dayanıklılık ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkiler"* adlı tez çalışması ile ilgili konu Komisyonumuzun 13.02.2024 tarih ve 03 sayılı toplantısında görüşülmüş olup,

İlgilinin çalışmasının, yapılması planlanan yerlerden izin alınması koşuluyla yapılmasında etik açıdan bir sakınca bulunmadığına oybirliği ile karar verilmiş ve karara ilişkin imza listesi ekte gönderilmiştir.

Bilgilerinizi rica ederim.

Araştırma Kod No: 2024 - 211

Prof. Dr. İsmail KARAKAYA
Komisyon Başkanı

Ek:1 Liste
DAĞITIM
Gereği:
Sayın Prof. Dr. Kemal ÖZTEMEL

Bilgi:
Eğitim Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğüne

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

EK 8. Polis Akademisi Etik İzin Formu

POLİS AKADEMİSİ BAŞKANLIĞI BİLİMSEL ARAŞTIRMA VE YAYIN ETİĞİ KURULU KARARI	
KARAR NO	: 2024/02
TOPLANTININ TARİHİ	: 11 Mart 2024
TOPLANTININ SAATİ	: 13.00
TOPLANTININ YERİ	: İç Güvenlik Fakültesi Toplantı Salonu
TOPLANTININ KONUSU	: 8- İç Güvenlik Fakültesi Psikoloji Bölüm Başkanlığı emrinde görevli Araştırma Görevlisi Aleyna GÜNER'in Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Rehberlik ve Psikolojik Danışmanlık Ana Bilim Dalında hazırlamakta olduğu " <i>Trafik Polislerinin İkincil Travmatik Stres Belirtileri ile Pozitif Negatif Duygu Durum, Psikolojik Dayanıklılık ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkiler</i> " başlıklı yüksek lisans tezi için etik kurulu onayı talebinin görüşülmesi.
Polis Akademisi Başkanlığı Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu, Güvenlik Bilimleri Enstitüsü Öğretim Görevlileri Toplantı Salonunda toplanmış ve aşağıdaki kararlar alınmıştır. KARAR 8 İç Güvenlik Fakültesi Psikoloji Bölüm Başkanlığı emrinde görevli Araştırma Görevlisi Aleyna GÜNER'in Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Rehberlik ve Psikolojik Danışmanlık Ana Bilim Dalında hazırlamakta olduğu "<i>Trafik Polislerinin İkincil Travmatik Stres Belirtileri ile Pozitif Negatif Duygu Durum, Psikolojik Dayanıklılık ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkiler</i>" başlıklı yüksek lisans tezi için etik kurulu onayı talebi incelenmiş olup çalışmanın bilimsel araştırma ve yayın etiği açısından uygun görülmesine, Katılan üyelerin oybirliği ile karar verilmiştir. 11.03.2024	



GAZİLİ OLMAK AYRICALIKTIR..