

**SÜRÜCÜ DAVRANIŞI VE SÜRÜCÜ KİŞİLİĞİ
ARASINDAKİ İLİŞKİ ANALİZİ**

İbrahim Halil ÇELİK

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Afet Yönetimi Ana Bilim Dalı

Doç. Dr. Ekrem CENGİZ

2014

(Her Hakkı Saklıdır)

**T.C.
GÜMÜŞHANE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
AFET YÖNETİMİ ANA BİLİM DALI**

**SÜRÜCÜ DAVRANIŞI VE SÜRÜCÜ KİŞİLİĞİ ARASINDAKİ
İLİŞKİ ANALİZİ**

(Analysis Of The Relationship Between Driving Behavior and Driver Personality)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İBRAHİM HALİL ÇELİK

Danışman: Doç. Dr. Ekrem CENGİZ

**GÜMÜŞHANE
Haziran, 2014**

TEZ KABUL VE ONAY TUTANAĞI

Doç. Dr. Ekrem CENGİZ danışmanlığında, İbrahim Halil ÇELİK tarafından hazırlanan “Sürücü davranışı ve sürücü kişiliği arasındaki ilişki analizi” başlıklı çalışma, /06/2014 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Afet Yönetimi Anabilim Dalı’nda Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyesi (Başkan):

İmza:

Jüri Üyesi (Danışman):

İmza:

Jüri Üyesi:

İmza:

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

.. / .. /

Doç. Dr. Mevlüt ERTEN

Enstitü Müdürü

TEZ ETİK VE BİLDİRİM SAYFASI

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Sürücü davranışı ve sürücü kişiliği arasındaki ilişki analizi” başlıklı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden olduğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve onurumla doğrularım.

Tezimin kâğıt ve elektronik kopyalarının Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım.

Lisansüstü Eğitim-Öğretim yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca gereğinin yapılmasını arz ederim.

☒	Tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.
☐	Tezim sadece Gümüşhane Üniversitesi yerleşkelerinden erişime açılabilir.
☐	Tezimin yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.

.... / /

Öğrenci Adı Soyadı: İbrahim Halil ÇELİK

ÖNSÖZ

Bu tezin oluşturulmasında büyük katkısı olan, ilmine, bilgisine ve kişiliğine çok saygı duyduğum değerli danışman hocam Doç. Dr. Ekrem CENGİZ'e ne kadar teşekkür etsem azdır.

Tez hazırlık ve yazım aşamasında ihmal etmek zorunda kaldığım ve bana desteğini esirgemeyen değerli eşime ve eşimin ailesine, yine bu dönemde yüzünden tebessümünü eksik etmeyen ve bana moral kaynağı olan biricik kızıma, beni okutup bu günlere gelmemi sağlayan anneme ve babama çok teşekkür ederim.

Akademik kariyer konusunda bende ufuk açan, beni yönlendiren, tez aşamasında değerli bilgilerinden faydalandığım çok değerli kuzenim Yrd. Doç. Dr. Ahmet ÇELİK'e ve değerli dostum, doktora öğrencisi Hakan SAVAŞ'a, yapıcı eleştirileriyle tez çalışmama katkıda bulunan değerli hocam Sevil CENGİZ'e, bu tezin önemli bir bölümünü kapsayan anket çalışmamda göstermiş oldukları ilgi ve hassasiyetten dolayı katkıda bulundukları için Trabzon halkına ve yüksek lisans yapabilmem için gerekli desteği veren Trabzon Emniyetine çok teşekkür ederim.

Gümüşhane -2014
İbrahim Halil ÇELİK

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

DIŞ KAPAK	
DIŞ KAPAK PENCERESİ	
İÇ KAPAK	I
TEZ KABUL VE ONAY TUTANAĞI	II
TEZ ETİK VE BİLDİRİM SAYFASI	III
ÖNSÖZ	IV
İÇİNDEKİLER	V
ÖZET.....	VIII
ABSTRACT	IX
TABLolar LİSTESİ.....	X
ŞEKİLLER LİSTESİ	XII
GRAFİKLER LİSTESİ.....	XIII
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

1. AFET YÖNETİMİ.....	4
1.1. Afet İle İlgili Kavramlar	5
1.1.1. Afet	5
1.1.2. Felaket.....	6
1.1.3. Kaza	7
1.1.4. Acil Durum.....	7
1.2. Kaynaklarına Göre Afetler	7
1.2.1. Doğal Afetler	7
1.2.2. İnsan Kaynaklı Afetler	8

İKİNCİ BÖLÜM

2. KİŞİLİĞİN TANIMI.....	9
2.1. Kişilikle İlgili Kavramlar	11
2.1.1. Karakter.....	11

2.1.2. Huy.....	12
2.1.3. Mizaç.....	13
2.1.4. Benlik.....	14
2.2. Kişiliğin Katmanları	17
2.3. Kişiliği Oluşturan Faktörler.....	18
2.3.1. Kalıtım	18
2.3.2. Çevre ve Kültür.....	20
2.3.3. Sosyalleşme.....	22
2.3.4. Din ve Ahlak	24
2.3.5. Doğum Sırası ve Aile.....	26
2.3.6. Coğrafi ve Fiziki Faktörler.....	28
2.3.7. Elektronik Aletler.....	28
2.4. Beden Yapılarına Göre Kişilik Tipleri	29
2.5. A ve B Tipi Kişilik Özellikleri	30
2.5.1. A Tipi Kişilik Özellikleri	30
2.5.2. B Tipi Kişilik Özellikleri	31
2.6. Kişilik Kuramları	32
2.6.1. Kuram	32
2.6.2. Sigmund Freud'un Psikoanalitik Kuramı	32
2.6.2.1. İd	33
2.6.2.2. Ego	34
2.6.2.3. Süperego	36
2.6.3. Carl Gustav Jung.....	37
2.6.4. Alfred Adler'in Kişilik Kuramı	38
2.6.5. Eric Fromm'un Kuramı.....	39
2.7. Beş Faktör Kişilik Kuramı.....	40
2.7.1. Dışa Dönüklük	41
2.7.2. Nevrotizm	43
2.7.3. Yeniliğe/Gelişime Açıklık	44
2.7.4. Uyumluluk/Yumuşak Başlılık	45
2.7.5. Sorumluluk/Özdenetim.....	47

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. TRAFİK KAVRAMI	49
3.1. Trafiğin Tanımı ve Trafiğin Tarihçesi	49
3.2. Trafik Güvenliği	51
3.3. Trafik Kazaları	54
3.3.1. Türkiye’ de Trafik Kazaları	56
3.4. Trafik Kazalarının Nedenleri	59
3.4.1. Trafik Kazalarında Etkili Olan Faktörler	59
3.4.1.1. İnsan Unsuru	59
3.4.1.2. Araç Unsuru	61
3.4.1.3. Çevre Unsuru	62
3.4.2. Sapkın Sürücü Davranışı	63

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. SÜRÜCÜ DAVRANIŞI VE SÜRÜCÜ KİŞİLİĞİ ARASINDAKİ İLİŞKİ ANALİZİ	64
4.1. Problemin Durumu	64
4.2. Konunun Önemi	64
4.3. Araştırmanın Amacı	64
4.4. Beklenen Yararlar	64
4.5. Araştırmanın Varsayımları	65
4.6. Araştırmanın Kısıtlılıkları	65
4.7. Araştırmanın Modeli	65
4.8. Evren ve Örneklem(Araştırmanın Kapsamı)	66
4.9. Veri Toplama Araçları ve Yöntem	66
4.10. Hipotez	66

BEŞİNCİ BÖLÜM

5. ARAŞTIRMA KAPSAMINDA VERİLERİN ANALİZİ VE YORUMLANMASI..	67
5.1. Bulguların Analizi	67
5.1.1. Bulgular ve Yorum	67
5.1.1.1. Demografik Bulgular	67
5.1.1.2. Sürücü Kişiliği ve Sürücü Davranışı İle İlgili Betimsel Analizler	75
5.2. Sürücü Kişiliği ve Sürücü Davranışı Arasındaki İlişki Analizi.....	151
SONUÇ VE ÖNERİLER	168
KAYNAKÇA.....	172
EKLER.....	180
ÖZGEÇMİŞ	183

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SÜRÜCÜ DAVRANIŞI VE SÜRÜCÜ KİŞİLİĞİ ARASINDAKİ İLİŞKİ
ANALİZİ

İBRAHİM HALİL ÇELİK

2014, XVII+191

Afetler çağımızda tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de üstesinden gelmekte zorluk çekilen doğal ya da insan kaynaklı olaylardır. Afet sınıflamasında insan kaynaklı afetlerden biri de karayolunda meydana gelen kazalardır. Trafik kazaları tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de önemli can ve mal kayıplarına, yaralanma ve kalıcı sakatlıklara, ekonomik ve psikolojik kayıplara yol açmaktadır. Afetlere en çok maruz kalan ülkelerden biri olan Türkiye’de trafik kazalarında meydana gelen can ve mal kayıpları depremlerden daha çok görülmektedir.

Çalışmamız insan kaynaklı afetlerden olan trafik kazalarına sebep olan unsurların en başında gelen insan unsuru bazında ele alınmıştır. Kişilik yapıları, kişiliğin katmanları, kişiliği oluşturan unsurlar, A ve B tipi kişilik yapıları, beş faktör kişilik özellikleri ile trafik kavramı, trafik güvenliği, trafik kazaları, trafik kazalarına sebep olan unsurlar, sapkın sürücü davranışlarına yer verilmiştir.

Çalışmamızda Trabzon ilinde trafikte araç kullanan rastgele seçilmiş 68’ i bayan, 182’ si bay olmak üzere toplam 250 kişiye uygulanan anket aracılığıyla kişilik yapıları ile sürücü davranışları arasındaki ilişkiyi tespit etmek amaçlanmıştır, hangi tür kişilik yapılarına sahip kişilerin kurallara uymadığı, hangilerinin kurallara uyduğu yapılan beş faktör kişilik analizi ile ölçmek ve trafik unsuruna dikkat çekmektir. Verilerin analizinde SPSS 15 paket programı kullanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Afet, Kişilik, Beş Faktör Kişilik Özellikleri, Trafik, Sürücü Davranışı

ABSTRACT

MASTER’S THESIS

ANALYSIS OF THE RELATIONSHIP BETWEEN DRIVING BEHAVIOR
AND DRIVER PERSONALITY

İBRAHİM HALİL ÇELİK

2014, XVII+191

Disasters such as our age, our country all over the world overcome the most difficult natural or human-induced events. One of the human-induced disasters in the classification of disasters occurring in highway accidents. Traffic accidents in our country and all over the world as well as significant loss of life and property, injury and permanent disability, leads to economic and psychological losses. Turkey is one of the most exposed countries in traffic accidents occurring losses of life and property from earthquakes are more frequent.

Our study of human-induced disasters that cause traffic accidents from the beginning of the elements are discussed in terms of the human element. Personality structure, personality layers, personality-forming elements, A and B-type personality structure, five-factor personality traits and the concept of traffic, traffic safety, traffic accidents, traffic accidents, the factor causing the aberrant driver behavior are given.

In our study in Trabzon in traffic driving randomly selected 68 females , 182 males, for a total of 250 people applied via surveys personality structures and driver behavior relationship between detecting intended, what type of personality with people obey the rules, which ones follow the rules that the five factors with personality analysis to measure and to draw attention to the traffic elements. In the analysis of data using SPSS 15 software package was used.

Keywords: Disaster, Personality, Five Factor Personality Traits, Traffic, Driver Behaviour.

TABLOLAR DİZİNİ

<u>Tablo No</u>	<u>Tablo Başlığı</u>	<u>Sayfa No</u>
Tablo3.1.	Türkiye'de 2002 -1012 yılları arası kaza sayılar	58
Tablo 4.1.	Kişilik yapıları ve trafik kuralları soruları.....	67
Tablo 5.1.	Cinsiyet.....	68
Tablo 5.2.	Medeni Durum.....	68
Tablo 5.3.	Yaş.....	68
Tablo 5.4.	Eğitim	69
Tablo 5.5.	Gelir Durumu.....	70
Tablo 5.6.	Sürücülük yılı	71
Tablo 5.7.	Trafik kaza sayısı.....	72
Tablo 5.8.	Trafik ceza sayısı	74
Tablo 5.9.	Soru 1.....	75
Tablo 5.10.	Soru 2.....	76
Tablo 5.11.	Soru 3.....	77
Tablo 5.12.	Soru 4.....	78
Tablo 5.13.	Soru 5.....	79
Tablo 5.14.	Soru 6.....	80
Tablo 5.15.	Soru 7.....	81
Tablo 5.16.	Soru 8.....	82
Tablo 5.17.	Soru 9.....	83
Tablo 5.18.	Soru 10.....	84
Tablo 5.19.	Soru 11.....	85
Tablo 5.20.	Soru 12.....	86
Tablo 5.21.	Soru 13.....	87
Tablo 5.22.	Soru 14.....	88
Tablo 5.23.	Soru 15.....	89
Tablo 5.24.	Soru 16.....	90

Tablo 5.25.	Soru 17.....	91
Tablo 5.26.	Soru 18.....	92
Tablo 5.27.	Soru 19.....	93
Tablo 5.28.	Soru 20.....	94
Tablo 5.29.	Soru 21.....	95
Tablo 5.30.	Soru 22.....	96
Tablo 5.31.	Soru 23.....	97
Tablo 5.32.	Soru 24.....	98
Tablo 5.33.	Soru 25.....	99
Tablo 5.34.	Soru 26.....	100
Tablo 5.35.	Soru 27.....	101
Tablo 5.36.	Soru 28.....	102
Tablo 5.37.	Soru 29.....	103
Tablo 5.38.	Soru 30.....	104
Tablo 5.39.	Soru 31.....	105
Tablo 5.40.	Soru 32.....	106
Tablo 5.41.	Soru 33.....	107
Tablo 5.42.	Soru 34.....	108
Tablo 5.43.	Soru 35.....	109
Tablo 5.44.	Soru 36.....	110
Tablo 5.45.	Soru 37.....	111
Tablo 5.46.	Soru 38.....	112
Tablo 5.47.	Soru 39.....	113
Tablo 5.48.	Soru 40.....	114
Tablo 5.49.	Soru 41.....	115
Tablo 5.50.	Soru 42.....	116
Tablo 5.51.	Soru 43.....	117
Tablo 5.52.	Soru 44.....	118
Tablo 5.53.	Soru 45.....	119
Tablo 5.54.	Soru 46.....	120
Tablo 5.55.	Soru 47.....	121
Tablo 5.56.	Soru 48.....	122

Tablo 5.57.	Soru 49.....	123
Tablo 5.58.	Soru 50.....	124
Tablo 5.59.	Soru 51.....	125
Tablo 5.60.	Soru 52.....	126
Tablo 5.61.	Soru 53.....	127
Tablo 5.62.	Soru 54.....	128
Tablo 5.63.	Soru 55.....	129
Tablo 5.64.	Soru 56.....	130
Tablo 5.65.	Soru 57.....	131
Tablo 5.66.	Soru 58.....	132
Tablo 5.67.	Soru 59.....	133
Tablo 5.68.	Soru 60.....	134
Tablo 5.69.	Soru 61.....	135
Tablo 5.70.	Soru 62.....	136
Tablo 5.71.	Soru 63.....	137
Tablo 5.72.	Soru 64.....	138
Tablo 5.73.	Soru 65.....	139
Tablo 5.74.	Soru 66.....	140
Tablo 5.75.	Soru 67.....	141
Tablo 5.76.	Soru 68.....	142
Tablo 5.77.	Soru 69.....	143
Tablo 5.78.	Soru 70.....	144
Tablo 5.79.	Soru 71.....	145
Tablo 5.80.	Soru 72.....	146
Tablo 5.81.	Soru 73.....	147
Tablo 5.82.	Soru 74.....	148
Tablo 5.83.	Genel Tablo (Yüzde)	149
Tablo 5.84.	Korelasyon tablosu	152

ŞEKİLLER DİZİNİ

<u>Şekil</u>	<u>Şekil Başlığı</u>	<u>Sayfa No</u>
Şekil 4.1	Araştırmanın Modeli	65

GRAFİKLER DİZİNİ

<u>Grafik No</u>	<u>Grafik Başlığı</u>	<u>Sayfa No</u>
Grafik 5.1.	Cinsiyet.....	67
Grafik 5.2.	Medeni Durum.....	68
Grafik 5.3.	Yaş.....	69
Grafik 5.4.	Eğitim	70
Grafik 5.5.	Gelir	71
Grafik 5.6.	Sürücülük yılı	72
Grafik 5.7.	Trafik kaza sayısı.....	73
Grafik 5.8.	Trafik ceza sayısı.....	74
Grafik 5.9.	Soru 1.....	75
Grafik 5.10.	Soru 2.....	76
Grafik 5.11.	Soru 3.....	77
Grafik 5.12.	Soru 4.....	78
Grafik 5.13.	Soru 5.....	79
Grafik 5.14.	Soru 6.....	80
Grafik 5.15.	Soru 7.....	81
Grafik 5.16.	Soru 8.....	82
Grafik 5.17.	Soru 9.....	83
Grafik 5.18.	Soru 10.....	84
Grafik 5.19.	Soru 11.....	85
Grafik 5.20.	Soru 12.....	86
Grafik 5.21.	Soru 13.....	87
Grafik 5.22.	Soru 14.....	88
Grafik 5.23.	Soru 15.....	89
Grafik 5.24.	Soru 16.....	90
Grafik 5.25.	Soru 17.....	91
Grafik 5.26.	Soru 18.....	92
Grafik 5.27.	Soru 19.....	93
Grafik 5.28.	Soru 20.....	94

Grafik 5.29.	Soru 21.....	95
Grafik 5.30.	Soru 22.....	96
Grafik 5.31.	Soru 23.....	97
Grafik 5.32.	Soru 24.....	98
Grafik 5.33.	Soru 25.....	99
Grafik 5.34.	Soru 26.....	100
Grafik 5.35.	Soru 27.....	101
Grafik 5.36.	Soru 28.....	102
Grafik 5.37.	Soru 29.....	103
Grafik 5.38.	Soru 30.....	104
Grafik 5.39.	Soru 31.....	105
Grafik 5.40.	Soru 32.....	106
Grafik 5.41.	Soru 33.....	107
Grafik 5.42.	Soru 34.....	108
Grafik 5.43.	Soru 35.....	109
Grafik 5.44.	Soru 36.....	110
Grafik 5.45.	Soru 37.....	111
Grafik 5.46.	Soru 38.....	112
Grafik 5.47.	Soru 39.....	113
Grafik 5.48.	Soru 40.....	114
Grafik 5.49.	Soru 41.....	115
Grafik 5.50.	Soru 42.....	116
Grafik 5.51.	Soru 43.....	117
Grafik 5.52.	Soru 44.....	118
Grafik 5.53.	Soru 45.....	119
Grafik 5.54.	Soru 46.....	120
Grafik 5.55.	Soru 47.....	121
Grafik 5.56.	Soru 48.....	122
Grafik 5.57.	Soru 49.....	123
Grafik 5.58.	Soru 50.....	124
Grafik 5.59.	Soru 51.....	125
Grafik 5.60.	Soru 52.....	126

Grafik 5.61.	Soru 53.....	127
Grafik 5.62.	Soru 54.....	128
Grafik 5.63.	Soru 55.....	129
Grafik 5.64.	Soru 56.....	130
Grafik 5.65.	Soru 57.....	131
Grafik 5.66.	Soru 58.....	132
Grafik 5.67.	Soru 59.....	133
Grafik 5.68.	Soru 60.....	134
Grafik 5.69.	Soru 61.....	135
Grafik 5.70.	Soru 62.....	136
Grafik 5.71.	Soru 63.....	137
Grafik 5.72.	Soru 64.....	138
Grafik 5.73.	Soru 65.....	139
Grafik 5.74.	Soru 66.....	140
Grafik 5.75.	Soru 67.....	141
Grafik 5.76.	Soru 68.....	142
Grafik 5.77.	Soru 69.....	143
Grafik 5.78.	Soru 70.....	144
Grafik 5.79.	Soru 71.....	145
Grafik 5.80.	Soru 72.....	146
Grafik 5.81.	Soru 73.....	147
Grafik 5.82.	Soru 74.....	148

GİRİŞ

Kişilik çok eski dönemlerden bu yana insanoğlunun üzerinde çalışmalar yaptığı ve tam anlamıyla ortak bir tanımının yapılamadığı bir kavramdır. Kimi ruh bilimcilerin tanımına göre kişiden kişiye değişik özellikler gösteren duygu ve yeteneğe bağlı oluşan işlevsel bir bütünlük halinde, bir insanının büyüme döneminde oluşturduğu davranışlarına yansıyan özellikler olarak, kimisi insanın gelecekteki davranışları ile ilgili bize tahmin yapma konusunda bilgi veren göreceli biçimde değişmeyen özellikler olarak, kimine göre de başka insanları görerek onları taklit etme şeklinde tanımlar yapılmıştır. Kişiliği oluşturan unsurlar ise karakter, huy, mizaç ve benlik olarak ifade edilmiştir. Kökeni Yunancaya uzanan ve Yunancada “alamet” anlamına gelen karakter, bireyin küçük yaşlardan itibaren geliştirdiği, aile, okul ve çevre etkisiyle geliştirip biçimlendirdiği, kendine has davranışların ahlaki normlara göre süreklilik gösteren tarafıdır. Huy kavramının kişiye kalıtım yoluyla geçtiği ve bireyin yaşamı boyunca çok az değişikliğe uğradığı özellik olarak tanımlanmıştır. Kişinin çevresiyle uyumunda önemli olan algı temelli olan ve zaman zaman da kişilik ile karıştırılan bir kavram olarak mizaç ifade edilmektedir. Benlik kavramı ise yaşam boyu gelişme gösterir ve çevremizdeki insanlar benliğimizin oluşmasında etkilidir.

Kişiliği oluşturan faktörler kalıtım, çevre ve kültür, sosyalleşme, din ve ahlak faktörü, doğum sırası ve aile, coğrafi ve fiziki faktörler ve elektronik aletler olarak karşımıza çıkmaktadır. Kişiliğin oluşmasında kalıtım faktörünün rolü fazladır. Kişilerin boy, ten rengi, fiziksel yapıları kalıttan etkilenmektedir. Atalarımızın “oğlan dayıya, kız halaya çeker” gibi sözleri kalıtımın etkisini göstermektedir. Farklı ortamlarda büyüyen ikizlerin bazı davranışlarında benzerlikler görülmesi de kalıtımın etkisini göstermektedir. Çevre ve kültür kişiliğin gelişmesinde rol oynamaktadır. Aynı sosyal çevreyi paylaşan, aynı kültürü yaşayan insanlarda kişilik yönünden etkilenme söz konusudur. Toplumların kendilerine özgü olan değerler, ahlak anlayışı o toplumda büyüyen kişinin eğitime ve aile içi kurallara temel oluşturmaktadır. Bireyin içinde yaşadığı sosyal arkadaş çevresi, iş arkadaşları kişiliğin gelişmesine etki etmektedir. Bireyin doğup büyüdüğü aile yapısı belki de en önemli unsurlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Neredeyse bütün toplumlar için önemli olan din duygusu, bireylerin fiziksel ve mizaç olarak etkisini gösteren coğrafi ve fiziki özellikler,

teknolojik gelişmeyle televizyon ve bilgisayarların hayatın önemli bir parçası olmasıyla da kişiliğin gelişmesine etki etmektedir.

A ve B tipi kişilik yapıları Rosenman ve Meyer Friedman tarafından gözlenmiştir. A tipi kişilik özelliklerine sahip kişiler hırslı, yaptıkları işlerde takdir edilmeyi bekleyen, hızlı araç kullanan, aceleci bir yapıya sahip kişiler olup, B tipi kişilik özelliklerine sahip kişiler ise A tipi kişilik özelliklerinin tam karşıtı olarak görülür.

Kişilik kuramları içerisinde en önemlisi Sigmund Freud'un Psikanaliz kuramıdır. Freud kişiliği id, ego ve süperegö olarak üçe ayırmıştır. Jung kişilik kuramında kişilik gelişimini hayat boyu devam eden dinamik bir süreç olarak ifade etmiştir. Adler'in kişilik kuramında görüşlerinin temeli aşağılık duygusu üzerine olmuştur. Fromm ise kişilik gelişimi ve davranışların oluşmasında kültür ve çevrenin etkisine vurgu yapmıştır.

Çalışmamızda önemli bir yer tutan beş faktör kişilik kuramı dışadönüklük, nevrozizm, yeniliğe / gelişime açıklık, uyumluluk / yumuşak başlılık ve sorumluluk / özdenetim olarak ifade edilmiştir. Beş faktör kişilik özelliği geçerliliği ve geniş kapsamlı olmasından dolayı son zamanlarda örgütsel ve diğer deneysel araştırmalarda fazlaca kullanılmaktadır. Dışadönük kişiler hareketli, neşeli, heyecan arayan yapıdadırlar. Nevrotik yapıya sahip kişiler endişeli, güven eksikliği yaşayan ve öfkeli olarak ifade edilmiştir. Bilişsel yapısı en yüksek olan özellik gelişime açıklık boyutudur. Gelişime açıklık boyutu yüksek olan kişiler hayal kuran, macerayı seven, orijinal, yaratıcı ve meraklı bir yapıya sahiptirler. İnsanların iyi huylu olmaları, işbirliğine yaklaşımları, duygusal, olgun, arkadaş canlısı ve başkalarına karşı dikkatli olmaları yumuşak başlılık olarak ifade edilir. Sorumluluk düzeyi yüksek kişiler dikkatli, disiplinli ve başarı hissi yüksek olurlar. Sorumluluk seviyesi düşük olanlar ise tembel, dikkat eksikliği yaşayan kişiler olurlar.

Çalışmamızın en önemli bölümünü insan kaynaklı afetlerden biri olan karayolunda meydana gelen trafik kazalarını da içine alan trafik kavramı oluşturmaktadır. Karayolunda hareket eden yaya, hayvan ve araçların karayolu üzerindeki davranışları olarak tanımlanan trafik, genel anlamda ulaşımı ifade etmektedir. Ülke nüfusunun artması ve köyden şehre göçün artmasıyla orantılı olarak

karayolundaki motorlu araçlarda da artış meydana gelmiş ve neredeyse ülkemizin en önemli sorunlarından biri haline gelmiştir. Ülkemizde Avrupa'ya kıyasla karayolu daha fazla kullanılmaktadır. Neredeyse her gün televizyon ya da radyodan trafik kazaları haberlerini duymaktayız ve maalesef can kayıpları, yaralanmalar, kazaya bağlı kalıcı sakatlıklar, maddi kayıplar ve hem kazadan kurtulan hem de kazayı yaşayan kişilerin yakın çevresinde psikolojik sorunları da beraberinde getirmektedir. Yapılan çalışmalarda ve resmi kurumlar tarafından açıklanan verilerde kazalara en fazla insan unsurunun yol açtığı ifade edilmektedir. Yol, araç, çevre ve diğer faktörler ise trafik kazalarına çok daha az etki etmektedir. Trafik yoğunluğunun artması, trafik eğitiminin eksikliği, trafik yönetim ve denetimindeki eksiklikler kazalara sebep olarak gösterilmektedir. Sürücülerin alkollü araç kullanmaları, aşırı hız, hatalı sollama genel olarak insan kaynaklı kazalara örnek gösterilebilir. Bilimsel araştırmalara göre öfke ve saldırgan tutumların da insan kaynaklı afetlerden biri olan trafik kazalarına yol açtığı belirtilmiştir.

Tarihte bilinen ilk trafik kazası 1896 yılında Londra' da bir aracın yayaya çarpması sonucu meydana gelmiştir. Karayolunda seyreden trafiğin ölüm, yaralanma ve maddi hasar olmadan güvenli bir şekilde seyretmesinin sağlanması olarak trafik güvenliği kavramı ortaya çıkmıştır. Geleneksel Trafik güvenliği yaklaşımı başlama yeri olarak kazayı ele almış ve kazaların sebebi olarak da insan unsuru görüldüğünden sorumluluğun hepsi sürücülere yüklenmiştir. Birleşmiş Milletler'in (BM) 2011 ile 2020 yıllarını kapsayan karayolu güvenliği ile ilgili eylem planında ilk olarak 2020 yılına kadar kazalara bağlı can kayıplarını sabitlemek ve daha sonra da azaltmaya çalışmak şeklindedir.

Dünyada trafik kazalarına bağlı yılda ortalama 1,2 milyon kişi hayatını kaybetmekte, 20-50 milyon kişi yaralanmakta ya da sakat kalmaktadır. Dünya sağlık örgütü ve dünya bankası verilerine göre yeterli önlem alınmadığı takdirde bu sayıların daha da artacağı ifade edilmektedir.

Çalışmamızdaki amacımız Türkiye'nin kanayan yarası olan, bir türlü önlem alamadığımız insan kaynaklı afetlerden biri olan trafik kazalarına, kişilik yapılarının sebep olduğu olumlu ya da olumsuz sürücü davranışlarına ve bu sürücü davranışları ile sürücü kişiliği arasındaki ilişkiye dikkat çekmektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. AFET YÖNETİMİ

Afetlerin önlenmesi, zararlı sonuçlarının minumuma indirilmesi, afet ile sonuçlanan olaylara zamanında, etkin ve hızlı bir şekilde müdahale edilmesi, afetten etkilenen kesim için daha güvenli ve gelişmiş bir ortam oluşturulabilmesi amacıyla toplumun tüm unsurları tarafından verilen mücadele süreci olarak tanımlanmaktadır. Diğer bir deyişle; afetlerin önlenmesi ve Zararlarının azaltılması amacıyla, afetin öncesi, afet anı ve afet sonrasında alınması gereken önlemler ve yapılması gereken faaliyetlerin planlanması, çalışmalara yön verilmesi, çalışmaların koordine edilmesi, desteklenmesi ve etkin olarak uygulanması amacıyla, toplumun Karum ve kuruluşlarının hepsiyle, imkan ve kaynaklarının belirlenen stratejik hedefler ve öncelikler doğrultusunda kullanılmasını zorunlu kılan çok yönlü, çok aktörlü ve çok disiplinli bir yönetim süreci olarak da ifade edilebilir. Bu süreç zarfında, zararları aza indirme, hazırlık, müdahale, iyileştirme ve yeniden inşa gibi ana aşamalara ayrılabilen faaliyetler süreklidir. Aşamaların olumlu olması sonrakini de olumlu etkiler. Bu süreç iç içe geçmiş halkalar ve veya bir çember ile gösterilir. Afet yönetim döngüsü veya zinciri olarak ifade edilir. Bu sebeple “Bütünleşik ya da Entegre Afet Yönetimi” terimleri de kullanılmaktadır.¹

Ülkemizde Afet Yönetimi denilince akla ilk olarak bir afet olayının hemen ardından uygulamaya konulan yara sarma çalışmaları olarak gelmekte ve afet yönetmeliğinin etkinliği bu aşamada yapılan çalışmaların başarılı ya da başarısız olarak ele alınmaktadır. Afet meydana geldikten sonraki yara sarma faaliyetlerinden daha çok afet meydana gelmeden gerekli önlemleri alabilmek ve ortaya çıkacak zararları en aza

¹ Mikdat KADIOĞLU ve Emin ÖZDAMAR (2008), **Afet Zararlarını Azaltmanın Temel İlkeleri**, JICA Türkiye Ofisi, Ankara, İsmat Matbaacılık, 1. Baskı, s.305

indirmek asıl amaç olmalıdır. Bu amaçla dünyada ve Türkiye’ de “Afet Yönetimi” kavramı hızla gelişme göstermiştir.²

Afet Yönetimi süreklilik arz eden dinamik bir yönetim şeklidir. Sağlık alanından kurtarmaya, eğitimden imara kadar birçok alanı ilgilendiren ve birçok kurumun katıldığı bir yapıdır. Bu bakımdan afet olgusunun boyutu ve çeşidi ile orantılı olarak afet yönetimi kavramının da oluşan duruma göre şekillendiği ifade edilebilir. Küçük çaplı bir afet olayı karşısında oluşturulacak yönetim modeli ile bölgesel ya da ülkesel bazda etki doğuran bir afette oluşturulacak yönetim şekli büyük farklılıkları kapsar.³

Yazılı tarihin başlangıcından itibaren Anadolu topraklarının büyük afetlere maruz kaldığı ve Pamukkale(Hierapolis), Truva ve Efes örneklerindeki gibi bazı medeniyetlerin tarih sahnesinden kaybolduğu veya yerlerinin değiştiğine dair örnekler vardır. Yer değiştirmeler o zamanki otoritelerin deprem zararlarını azaltma konusundaki kararları etkili olma ihtimali yüksektir.

Ülkemizde Afet Yönetiminin geçmişine bakıldığında, Osmanlı İmparatorluğu döneminde meydana gelen afetlerde Padişah fermanlarıyla vatandaşlara acil yardım ve konut yardımı yapıldığına dair çeşitli örnekler bulunmaktadır. Ancak bu yardımların tümü afetler olmadan önce zararlarını azaltmaya yönelik çalışmalar olmayıp, afetler meydana geldikten sonra yapılan yara sarma çalışmaları olarak gerçekleşmiştir.⁴

1.1. Afet ile İlgili Kavramlar

1.1.1. Afet

İnsanlar için fiziksel, ekonomik, sosyal, kültürel, doğal ve çevresel kayıplar ortaya çıkaran, günlük yaşamı ve insan faaliyetlerini durdurarak ya da kesintiye uğratarak toplulukları etkileyen, etkilenen topluluğun ise yerel imkan ve kaynaklarıyla

² Mehmet AKTEL ve Nedret ÇAĞLAR (2007), “Isparta İli Afet(Kriz) Yönetim Yapılanması Üzerine Bir Çalışma” **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi dergisi**, Cilt.12, Sayı:3, Sayfa aralığı: 147-162, s.150

³ S. Emre AKDAĞ(2002), Mali Yapı ve Denetim Boyutlarıyla Afet Yönetimi, **Sayıştay Dergisi**, Sayı:44-45, s.36

⁴ Cevdet ERTÜRKMEN(2006), “Afet Yönetimi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, s.39-40

üstesinden gelemeyeceği, kriz yönetimi gerektiren doğa ya da insan kaynaklı olay ve olayların ortaya çıkardığı sonuçlara verilen genel bir isimdir.⁵

Afet birçok kurum ve kuruluşun koordineli olarak görev almasını zorunlu kılan ve insan hakları için fiziksel, ekonomik ve sosyal kayıplara sebep olan, normal yaşamı ve insan aktivitelerini durdurarak veya kesintiye uğratarak toplumları veya insan topluluklarını etkilen doğal, teknolojik ve insan kaynaklı olaylara verilen addır. Bu olaylar içinde deprem, sel-taşkın, volkan püskürmeleri gibi tabiatın normal işlevi olarak meydana gelenler doğal tehlike olarak nitelendirilir ve afet olarak ifade edilebilmesi için insan can ve mal kaybına yol açması gerekmektedir.⁶

Her depremin, her yangının afet olarak değerlendirilmesi yanlıştır. Örneğin 17 Ağustos depreminde meydana geldiği iddia edilen tsunami afet olarak değerlendirilemez. Ancak 26 Aralık 2004 yılında Endonezya Sumatra Adası açıklarında meydana gelen 9 büyüklüğünde deprem ve sonrasında oluşan tsunami 168 bini Endonezya’ da olmak üzere 10’ dan fazla ülkede 230 bini aşkın kişinin hayatını kaybetmesi sonucu son yüzyıldaki en büyük afet olarak görülmektedir. Yine Endonezya Sumatra Adasında meydana gelen 8.3 büyüklüğündeki deprem sonucunda tsunami meydana gelmiş ve afet etkisi oluşturmamıştır. Bu durumda afet, boyutları itibarıyla doğal döngüsü içerisinde toplumun etkilenme oranıyla ele alınmalıdır.⁷

1.1.2. Felaket

Bazen bir ülkenin tüm kaynaklarını tehdit eden, çoğu zaman da ulusal kaynakların bile cevap vermekte yetersiz kaldığı, büyük can ve mal kayıplarına sebep olan, etkileri ancak uzun zamanlarda giderilebilen doğal ya da insan kaynaklı olaylara felaket ismi verilmektedir. Büyük depremler, tarihte görülen kıtaları dolaşan salgın hastalıklar v.b.

⁵ Mikdat KADIOĞLU, Müslüm YILMAZ (Ed), (2011), **Afet Yönetimi Beklenilmeyeni Beklemek En Kötüsünü Yönetmek**, T.C. Marmara Belediyeler Birliği Yayını, Yayın No:65, Birinci Baskı, Basım yeri: İstanbul, s.37

⁶ Tefvik ERKAL ve Mehmet DEĞERLİYURT(2009), Türkiye’ de Afet Yönetimi, **Doğu Coğrafya Dergisi**, cilt:14, sayı:22, s.149

⁷ Özden IŞIK, Hakan Mehmet AYDINLIOĞLU, Selma KOÇ, Oğuz GÜNDOĞDU, Gülcan KORKMAZ ve Asime AY(2012), Afet Yönetimi ve Afet Odaklı Sağlık Hizmetleri, **Okmeydanı Tıp Dergisi**, cilt:28, ek sayı:2, sayfa aralığı: 82-123, s.84

1.1.3. Kaza

Özellikle yaralı ve ölü sayısı az, göreceli bir biçimde mal kaybının düşük olduğu, çoğu zaman özel müdahale biçiminin gerek olmadığı beklenmedik ve istenmedik olaylardır. Otomobil kazası, bir evin yanması gibi olaylar örnek verilebilir.

1.1.4. Acil Durum

Hayati tehlike ortaya çıkaran ve büyük mal kayıplarına yol açabilecek, hızlı ve özel müdahaleyi gerekli kılan beklenmedik olaylardır. Çok taraflı trafik kazaları, birçok evin veya iş yerinin tehdit altında olduğu yangınlar buna örnektir.⁸

1.2. Kaynaklarına Göre Afetler

1.2.1. Doğal Afetler

Dünyada meydana gelen doğa olaylarının insan yaşamını önemli bir şekilde etkilemesi doğal afet olarak adlandırılır. Bu açıdan ele alındığında deprem, buzlanma, çamur akıntısı, çekirge istilaları, çığ, çölleşme, deniz ve göllerin su seviyelerinin değişmesi, heyelan, dolu, don, fırtına kabarması, kuraklık, hortum, kaya düşmesi, orman ve çalı yangınları, rüzgar, toz kum, yağmur, kar ve kış fırtınaları, seller, ani sel ve su baskınları, sıcak ve soğuk hava dalgası, sis ve düşük görüş mesafesi, toprak kayması, tarımsal zararlar, zemin çökmesi, tsunami, yıldırım, salgın v.b. olarak doğal afetler grubunda yer alırlar.⁹

Doğal afetler içerisinde dünyada ve ülkemizde şüphesiz en fazla can ve mal kaybına, yaralanmalara sebep olan tür olarak deprem başta gelmektedir.

Yer kabuğu içinde meydana gelen kırılmalar sonucunda ani olarak ortaya çıkan titreşimlerin dalgalar halinde yayılarak geçtikleri ortamları ve yeryüzünü sarsma olayına deprem adı verilmektedir.¹⁰

Türkiye, yeryüzünün en aktif deprem kuşaklarından biri olan Akdeniz, Alp ve Himalaya deprem kuşağında bulunmaktadır. Ülkemiz Avrupa-Asya, Arabistan ve Afrika gibi üç

⁸ Recai AKYEL(2005), Türkiye Kamu Denetiminde Afet Bilinci, **Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, cilt:14, sayı: 1, sayfa aralığı: 15-29, s.16

⁹ Mikdat KADIOĞLU(2008), Modern Bütünleşik Afet Yönetiminin Temel İlkeleri, **JICA Türkiye Ofisi Yayınları** No:2 sayfa aralığı:1-34, s.7

¹⁰ Ertürkmen, a.g.e., s.9

büyük tektonik plaka ile Ege ve Anadolu gibi iki küçük plaka arasında yer almaktadır. Türkiye’ de büyük sanayi siteleri ve barajların önemli bir bölümü deprem açısından çok aktif bölgelerde kurulmuşlardır.¹¹

Bakanlar kurulunun 23.12.1972 gün ve 7/5551 sayılı kararıyla onaylanan Türkiye Deprem Bölgeleri Haritası 15 Mayıs 1973 tarih ve 14586 sayılı resmi gazetede yayımlanması sonucu yürürlüğe girmiş ve bu haritada;

- Birinci deprem bölgesi
- İkinci deprem bölgesi
- Üçüncü deprem bölgesi
- Dördüncü deprem bölgesi
- Tehlikesiz bölge olarak beş bölgeden oluşmaktadır.

9 veya daha büyük depremlerin yaşandığı veya olabileceği yerler birinci dereceden deprem bölgesi, 8 şiddetindeki depremlerin olduğu ya da olabileceği bölgeler ikinci derece deprem bölgesi, 7 şiddetindeki depremlerin olduğu ya da olabileceği bölgeler üçüncü dereceden deprem bölgesi ve 6 şiddetindeki depremlerin olduğu ya da olma ihtimalinin olduğu yerler dördüncü dereceden deprem bölgesini göstermektedir.¹²

1.2.2. İnsan Kaynaklı Afetler

Teknolojik ilerlemeler neticesinde endüstrileşme, kara, hava, demir ve deniz ulaşımındaki gelişmeler, barajlar “Kaza” niteliğindeki çeşitli olaylara sebep olmakta ve bu da can ve mal kaybına neden olmaktadır.¹³ İnsan kaynaklı afetler aşağıda gösterilmektedir.

- İş kazaları,
- Pilotajdan kaynaklanan kara, deniz, hava ve demiryolu kazaları,
- Asit yağışları, ateşli silahlarla taciz; ayaklanma, işgal, boykot, grev vb. toplumsal olaylar,
- Bina içerisinde meydana gelen kimyasal kazalar; bina, tünel ve maden çökmeleri,

¹¹ TMMOB Afet Sempozyumu Bildiriler Kitabı(2007), Ankara: Mattek Matbaacılık, S.3-4

¹² Bülent ÖZMEN(2012), Türkiye Deprem Bölgeleri Haritalarının Tarihsel Gelişimi, **Türkiye Jeoloji Bülteni**, cilt:55 sayı:1, s.49

¹³ Ertürkmen a.g.e., s.17

- Biyolojik saldırı, bomba tehdidi; cephane, maden, bina ve boru hatlarında meydana gelen patlamalar,
- Çöplerin toplanamaması, duman, elektrik, su ve gaz kesintileri,
- Dikkatsizlik sonucu endüstriyel kazalar, ev ve bina yangınları; gaz ve kimyasal kaçaklar,
- Gıda zehirlenmesi, göçmen istilas, hava kirliliği,
- Hayvan ve bitkilerde salgın hastalıklar,
- Savaşlar, keskin nişancı tacizi,
- Küresel iklim değişimi ve ısınma; ormansızlaşma,
- Radyasyon, radyolojik kazalar,
- Rehin alma, sabotaj, savaş durumu, siberetik saldırı,
- Şüpheli paket ve mektuplar
- Salgın hastalıklar
- Kış seyahatleri, kıtlık ve açlık,
- Tehlikeli maddeler, terör, toksik atıklar insan kaynaklı afetler sınıfına girmektedir.¹⁴

¹⁴ Kadioğlu, a.g.e., s.8

İKİNCİ BÖLÜM

2. KİŞİLİĞİN TANIMI

Kişilik kavramı, insanın sosyal hayatının bir parçası olarak yüzyıllarca ilgiyi üzerine çekmesine karşın bilimsel gelişimine 1930’lu yıllarda kişilik psikolojisinin sosyal bilim alanında bağımsız bir bilimsel disiplin olarak ortaya çıkması ile başlamıştır.¹⁵

Kişilikle ilgili tarih boyunca birçok tanım yapılmış olup, öncelikle kişiliğin kökü olan kişi kavramına değinmekte fayda vardır. Türk Dil Kurumu’na göre kişi: “insan, kimse, şahıs, eş, koca, erkek, bir eserde yer alan kimse, çekimli fiillerde ve zamirde konuşan, dinleyen, sözü edilen varlık” olarak tanımlanmıştır. Kişilik ise;

- 1) “Bir kimseye özgü belirgin özellik; manevi ve ruhi niteliklerinin bütünü, şahsiyet”,
- 2) “İnsanlara yakışacak durum ve davranış”,
- 3) “Bireyin toplumsal hayatı içinde edindiği alışkanlıkların ve davranışların bütünü”,
- 4) “Herhangi bir kişi için, herhangi bir kişiye yetecek miktarda”,
- 5) “Herhangi bir sayıda kişiden oluşan”¹⁶ olarak kişi ve kişiliğin tanımları yapılmıştır.

Kişilik kavramının yabancı dillerdeki ortak köken olarak ifadesi “persona” kelimesidir. “Persona” kelimesinin Latince anlamı tiyatro oyuncularının oyunlar esnasında, yaptıkları rolleri maskenin altında seslendiriyorlardı ve bu kelime tiyatrodaki kullanılan “Maske” anlamına gelmektedir. Etrüskçe “phersu” ve Grekçe “prosopon” kelimeleri ile

¹⁵ Atilla Yelboğa, “Kişilik Özellikleri ve İş Performansı Arasındaki İlişkinin İncelenmesi”, **İş, Güç, Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi**, 2006, Cilt: 8, Sayı:2, s.198

¹⁶ Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, cilt: 2, s.877,

yakınlığı olduğu tahmin edilen “persona” kelimesini tarihte Çiçero, kişinin belli bir kalıpta görünmesi, fakat görüldüğü biçimde olmaması, kişinin dışarıdan görüldüğü şekli ve asil duruşu, yaşamında oynaması gereken rol için gerekli olan etmenler olarak tanımlamıştır.¹⁷

Kur'an-ı Kerim kişiliği; yüz, çehre manalarına gelen vecih kelimesiyle açıklamış olup, kişilik latincedeki “persona” kelimesi ile benzer anlama gelmektedir.¹⁸

İnsanlar bazen tanıdığı kimseler hakkında iyi biri, hoş, kuvvetli ya da saldırgan gibi kelimelerle tasvir edildikleri için kişilik, bireyin başkalarının yanında yaptıkları hal ve hareketler olarak tanımlanabilir.¹⁹

Şimdiye kadar ruhbilimciler tarafından yapılan tanımlara göre kişilik, kişiden kişiye değişik özellikler gösteren duygulara, kendine has yeteneklere bağlı oluşan, işlevsel bir bütünlüğü olan, bir insanın büyüüp olgunlaşma dönemlerinde oluşan tavır ve davranışlarına yansıyan özelliklerdir.²⁰

Kişiliği gelişimsel anlayışla ve kişinin geçmiş yaşamıyla kişilik tanımlamaları yapılmış olmakla beraber, kişilik, sosyal ve çevresel faktörleri, biyolojik ve genetik davranışları kapsayan ve iç ve dış etkilere bağımsız olmayan bir süreçtir.²¹

Kişilik, insanı başka insanlardan ayıran, diğer insanlardan farklı kılan özelliklerini yansıtan ve insanın gelecekteki davranış ve tutumları ile ilgili bize tahmin yapma olanağı veren göreceli bir şekilde değişmez özelliklerini belirtir.²²

İnsanların en önemli öğrenme şeklinin başka insanları gözleme yöntemi ile meydana geldiğini söyleyen Bandura'ya göre kişilik, başka insanları gözleyerek onları taklit etme yöntemiyle öğrenilmiş davranışlar örüntüsü olarak tanımlanır.²³

¹⁷ Gülgün Yanbastı, **Kişilik Kuramları**, İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 53, 1990, s.9.

¹⁸ Akif Akto, “**Kişilik Oluşumunda Dinin Rolü**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005, s.28.

¹⁹ Clifford T. Morgan, **Psikolojiye Giriş Ders Kitabı**, Hacettepe Üniversitesi Psikoloji Bölümü Yayınları, Yayın no: 1, 1981, s.311.

²⁰ Özcan Köknel, **Kaygıdan Mutluluğa Kişilik**, Altın Kitaplar Yayınevi, 1982, s.26.

²¹ Banu Yazgan İnanç ve Eşef Ercüment Yerlikaya, **Kişilik Kuramları**, 5. Baskı, Ankara: Pegem Yayınevi, 2011, s.3.

²² Yanbastı, a.g.e., s.11.

²³ Doğan Cüceloğlu, **İnsan ve Davranışı**, 25. Basım, İstanbul: Remzi Kitabevi, 2012, s.426.

Kişilik geçerli bir araştırma ve bilimsel tartışma metodu olarak üç şekilde ele alınır.

1. Davranış yönünden inceleme: Kişilerin gözlenip ölçülebilen hal ve hareketleri ile alışkanlıkları tespit edilip kişiliğinin tanımlanmasıdır. Tespiti yapılan bu davranışların hepsine o bireyin kişiliği denir.

2. Sosyal uyaran olarak inceleme: Bireyin başka bireyleri etkileyip, toplum içerisinde üstlendiği roller o bireyin kişiliğini meydana getirir.

3. Psikodinamik yaklaşım: Kişilerin davranışlarını iç faktörlerin belirlediğini savunarak konuya yaklaşılmasıdır.²⁴

2.1. Kişilik ile İlgili Kavramlar

Kişilikle ilgili olmakla beraber kişiliğin tanımıyla eş değer olmayan ancak, kişiliği anlamamızda bize kolaylık sağlayan ve günlük dilde çok sık karşılaştığımız kişilikle karıştırılan ifadeler vardır ve bunları ayrıntılarıyla açıklamak gerekirse:

2.1.1. Karakter

Karakter kelimesinin kökeni Yunancaya dayanmaktadır ve “Alamet” anlamına gelmektedir.²⁵

Karakterin oluşumu ile ilgili iki basamaktan söz edilir. Birinci basamak “Beğenilme, takdir ve ödüllendirme”, ikinci basamak ise “Gerçek idealler” olarak söylenir. İçinde yaşanılan toplum kurallarına riayet edilip aksi davranışlar sergilenmedikçe beğenilme, takdir ve ödüllendirme bireyin karakterinin oluşmasında etken olur. Gerçek idealler basamağı ise bireyin toplum içinde karşılaştığı olumlu ya da olumsuz durumlarda karakterinden taviz vermemesi, insanın vicdanı ile içinde yaşadığı ahlaki değerlerle daima doğru olanı benimsemesidir.²⁶

Karakter, insanın çok küçük yaşlardan itibaren benimsediği sosyal faaliyetler sonucunda edindiği değer yargıları ile gelişme gösterir. Bu değer yargılarıyla oluşan

²⁴ Turgut Göksu, **Sosyal Psikolojiye Giriş**, Ankara: Polis Akademisi Yayınları, 2011, s.82.

²⁵ Akto ,a.g.e., s.10.

²⁶ Muhammed Alptekin, **Sağlık Sektörü Bazında Kamuda ve Özel Sektörde Üst Düzey Yöneticilerin Kişilik Yapılarının Karşılaştırması: Ankara Örneği**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007, s.9.

karakter kişiliğin bir kısmını oluşturur ve bu değerler de kişiliğin bir tarafını oluşturur. Fakat kişilik karakter kavramını da içinde barındıran ve bir bireyin kendine has fiziksel ve ruhsal bütün özelliklerini içine alan daha geniş kapsamlı bir terimdir.²⁷

Karakter, kişinin hal ve hareketlerinin ahlaki normlara göre ele alıp, süreklilik gösteren tarafıdır. Yani bireyin hal ve hareketleri konusunda kararlılığı ve sürekliliğidir.²⁸

Başta aile olmak üzere, çocukluk çağı, okul ve sosyal çevreden etkilenmeyle başlayan karakterin gelişmesi ve biçimlenmesi ile ilgili değişik söylemler bulunmasına rağmen, bu görüşleri savunanların neredeyse hepsi kişide bulunan üst benliğin ve vicdan kavramının ortaya çıkmasında karakterin oluşmasının önemine bağlı olduğunu belirtmişlerdir. Çocukluk dönemindeki olumsuz çevre şartları “karakteropat”, “Sosyopat”, “Psikopat” olarak adlandırılan kişilik yapılarının oluşmasına sebep olup bu kişiler, hayat boyu içinde yaşadıkları toplumun ahlaki değerlerine uymayan davranışlarda bulunurlar.²⁹

2.1.2. Huy

Huy, kişinin doğumundan itibaren kalıtım yolu ile kişiye geçen, kişinin hayatı boyunca çok az miktarda değişiklik gösteren özellikler olarak adlandırılır.³⁰

Huy kişinin doğuştan getirdiği büyük ölçüde fitri, doğal kaynaklı ve kişiye özgü davranışsal tepki gösterme biçimidir.³¹

Huy, iç ve dış uyarıcıların neden olduğu, duygu düzeyinin kişide yerleşik duruma gelmesidir. Kimi psikologlar huy için organik yapının ve doğuştan gelen eğilimlerin bir bütünü olarak değerlendirirler.³²

²⁷ Feriha Balkış Baymur, **Genel Psikoloji**, Editör: Öztoprak, Hasan, 21. Baskı, İstanbul: İnkılap Kitabevi, 2004, s.272.

²⁸ Halil Apaydın, “**Kişilik Özelliklerinin Dini Tutum ve Davranışlara Etkisi**”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2001, s.45.

²⁹ Köknel, a.g.e., s.23-24.

³⁰ Aslıhan Sayın ve Selçuk Aslan, “Duygu durum Bozuklukları ile Huy, Karakter ve Kişilik İlişkisi”, **Türk Psikiyatri Dergisi**, 2005, 16(4), 276-283.

³¹ Emrah Özsoy, “**A Tipi ve B Tipi Kişilik İle İş Tatmini Arasındaki İlişkinin Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2013, s.9.

³² Göksu, a.g.e., s. 78.

Günlük hayatta kişilere has çok kısıtlı, bazı duygusal tepkilerin nicel ve nitel anlamda farklılaşması yani aktif ya da pasif olmak, sinirli ya da uysal olmak, neşeli ya da üzgün olmak gibi kişiden kişiye göre değişik olan duygular ve özellikler huy olarak adlandırılır. Bu terimle ilgili olan bazı Atasözlerimiz ise “Huy canın altındadır”, “Huylu huyundan vazgeçmez”, “Can çıkar huy çıkmaz” gibi söylemler huyun kişilikle olan ilişkisini anlatmaktadır.³³

2.1.3. Mizaç

İnsanın doğuştan itibaren sahip olduğu, kalıtsal yapısına bağlı yatkınlıklarına, çocukta zihinsel, hissel ve psiko-motor aktivitelerinin değişik bir şekilde kullanma ve ifade etme biçimi olmakla beraber, kişinin çevresiyle uyumunda önem arz eden, temeli algıya dayanan biyolojik özelliklerine verilen isimdir.³⁴

Depresif hallerde görülen mizaç değişiklikleri üzüntü; mutsuzluk hissi, ilgide azalma, irritabilite; düşünce değişiklikleri ise çocuğun kendisine olan saygısını kaybetmesi; öz eleştiri, değersizlik duygusu; ölümü düşünme, konsantrasyon ve düşünme yeteneğinin azalma göstermesi; gelecek ile ilgili karamsarlık, ümitsizlik, dalgınlık ve düşünceye dalma gibi bozukluklar ortaya çıkar.³⁵

Kişilik ile zaman zaman karıştırılan kavramlardan biri olan mizaç, bir kişinin duygusal ve devimsel yaşamının özelliklerinin hepsi olarak kabul edilmektedir. Bu görüşe göre mizaç da karakter gibi kişiliğin hepsini değil, ancak bir kısmını meydana getirir. Kimi insanlar duyguların erken uyanıp uyanmaması, devamlı olup olmaması, derin duyulup duyulmaması niteliklerinin hepsi olarak mizacı tanımlar. Kimi bireylerde duygular erken uyanıp devamsız ve yüzeyseldir. Kimilerinde duygular ağır bir şekilde uyanıp devamsız olur. Kimi bireylerde ise, erken uyanıp devamsız olmakta, ancak derin duyulabilir. Özetle mizaç duygusal denge halinin nitelikleridir.³⁶

Hipokrat M.Ö. 4. Yüzyılda insana ait beden kimyasının mizaç üzerindeki önemini belirterek dört farklı mizaç ayrımı yapmıştır. Hareketli, neşeli yani hayata

³³ Köknel, a.g.e., s.22.

³⁴ Yusuf Karabulut, “Yeni Kişilik Teorisi Enneagram ve Din Psikolojisi Açısından Kullanım Alanları”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007, s.8.

³⁵ Akto, a.g.e., s.17-18.

³⁶ Balkış Baymur, a.g.e., s.272.

pozitif bakabilenlerin oluşturduğu gruba “neşeli mizaç”; daha az hareketli, fazla neşeli olmayan, olaylar karşısında soğukkanlı bir duruş gösteren ve güçlü bir yapıya sahip kişileri betimleyen “soğukkanlı mizaç”; çabuk sinirlenen, hareketli, heyecan yapısı yüksek ve güçlü olarak “kızgın mizaç”; ve son olarak da neşeli olmayan, durağan, sıkılğan ve güçsüz bir kişiliğe sahip olan ise “Melankolik mizaç” olarak nitelendirmiştir.³⁷

Mizaç dört grupta ele alınmaktadır. Bunların ilki olan “yenilik arama” , kişide dürtülerden kaynaklanan karar verme durumu, ödül alma ihtimali belirginleştğinde hemen sinirlenme, aşırılık, engellemelerden kaçma gibi davranışlar görülür. İkinci grup olan “Zarardan kaçınma” hemen yorulma, gelecekte kişiyi bekleyen tehlikelerden ve sorunlardan karamsarlık duyma, tanımadığı kişilere karşı utangaçlık duygusu gibi davranışlar görülür. Üçüncü grup olan “Ödül bağımlılığı” faktöründe ise kişinin aşırı duygusal eğilimleri, sosyal çevreye bağlı olma ve vereceği kararlarda başkalarının onaylamasına bağımlı olma ve bunların sürekliliği olan davranışlardır. Dördüncü ve son grup olan daha önceleri ödül bağımlılığı grubunda yer alan dördüncü mizaç faktörü, yorgunluk, sebat etme, engellenme gibi faktörler olmasına karşın davranışın devamlılığı konusunda kalıtsal yanlılık olarak görülür.³⁸

2.1.4.Benlik

Benlik, kişinin bilen bir birey olarak düşünüp kendine bir anlam yüklemesi, kim olduğunu, hangi niteliklere ve yeteneklere sahip olduğunu, amaçlarının ne olduğunu, içinde bulunduğu ahlaki değer yargıları ve bilinçli elde ettiği değer yargılarının hepsidir.³⁹

Adler’in kişilik kuramlarına getirdiği katkılardan biri “Benlik” kavramıdır. Adler, Freud’un içgüdülere hizmet eden ve arabuluculuk yapan fonksiyonlardan

³⁷ Yeliz Can, “A Tipi ve B Tipi Kişilikler Bakımından Mobbing Kişilik İlişkisinin İncelenmesi ve Bir Uygulama” , Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007, s.95.

³⁸ Emine Sevinç Sevi, “Psikobiyojik Kişilik Modeli ve Beş Faktör Kişilik Kuramı: Mizaç ve Karakter Envanteri(TCI) İle Beş Faktör Kişilik Envanterinin(5FKE) Karşılaştırılması”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009, s.95.

³⁹ Rüveyda Güler Şahin, “Bireylerin Proaktif Kişilik Yapısı İle Benlik Saygısı Düzeyleri Arasındaki İlişkinin İncelenmesi”, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2006, s.18.

meydana gelen “ego” kavramına karşı olarak “benlik” kavramını ortaya koymuş ve benliği, karar verme yeteneğine sahip ve kişiye bir amaç uğruna yaşam sağlamaya çalışan bir sistem olarak tanımlamıştır. Adler’e göre benlik kişiye hayatında daima karşılaştığı sorunlarda çözüm yolları sağlayacak yaşantıları arar ve bunları dış dünyada bulmaya ve yaratmaya çaba gösterir.⁴⁰

Benlik kavramı tek seferde gelişme göstermez. Hayat boyu devam eden dinamik bir süreç içinde gelişme gösteren benlik terimi bireyin ergenlik dönemi ve ilk yetişkinlik dönemlerinde oldukça önem gösterir. Başka kişilerle etkileşimden veya kendi duygu ve düşüncelerimizle içsel diyalogdan ortaya çıkar. Anne ve babadan disiplin ve sevgi vasıtasıyla, uygun hal ve hareketleri gösterme baskısıyla akranlardan, başarı ya da başarısızlık durumunda okul hayatından ve birçok başka olaylardan etkilenir.⁴¹

Köknel’e göre benliğin başlıca görevleri şunlardır:

- İçgüdü ve dürtülerin sebep olduğu güdülere engel olmak, onları denetlemek ve düzene sokmak,
- Çevredeki nesne ve insanlarla bağlantı kurmak,
- Gerçeği bilmek, denemek ve anlamak,
- Gerçeğe uyum sağlamak,
- Dışarıdan gelen uyarımları sınırlandırarak sıraya koymak ve zamanlamasını yapmak
- Algılamak, saklamak, hatırlamak, düşünmek, karşılaştırmak, çıkarımda bulunup yargıya ulaşmak,
- Kavramları bir araya getirip bütünlük sağlamak,
- İnsanın karşısına çıkan sorunları aşabilecek güçleri bir araya getirmek,
- Gelecek ile ilgili hedef ve beklentileri tespit etmek,
- Kişiliği kaygıdan kurtarmasını sağlayan savunma düzenlerini kullanmak.⁴²

⁴⁰ Yanbastı, a.g.e., s.72.

⁴¹ Mary J. Gander/Harry W. Gardiner, **Çocuk ve Ergen Gelişimi**, Ankara: İmge Kitabevi, Çevirenler; Ali Dönmez, Nermin Çelen, Bekir Onur, 2001, s.492.

⁴² Köknel, a.g.e., s.78.

James benliği “emprik ego” ve “pür ego” olarak iki başlık altında ele almıştır. “Benim ayakkabım”, “Benim vücudum”, “Benim parmağım” gibi kişiden kişiye değişmeyecek anlamlar yüklenmesine “ego”, benliğin kişiden kişiye değişmeyen bu özelliğine anlam veren değerli kılan özneye de “pür ego” tanımlarını yapmış olup, nesnel beni de manevi ben, sosyal ben ve materyal ben olarak incelemiştir. James nesnel benliği görünen, anlam verilen bilinen her şey olarak tanımlamıştır.⁴³

Rogers benlik bilincine önem verir. Ona göre kişinin benlik bilinci kendisi ile ilgili duygu, düşünce, kanaat, kısaca kendisini nasıl gördüğünün özetidir. Her zaman gerçeği yansıtmayabilen benlik bilinci iyi, kötü ya da orta olabilir. Bir işte çok vasıflı olan biri kendini vasıfsız görebilir, kişinin kendisini nasıl görebildiği benlik bilincini gösterir ve her birey olumlu benlik bilinci için gayret göstermektedir.⁴⁴

Kişi kendini benliği ile uyumlu davranışları sergilediğini düşündüğü anda kendisine güveni artmakta, değerli olduğunu hissetmekte ve daha mutlu hale gelebilmekteyken, kendini tanımladığından farklı bir şekilde hal ve hareketlerde bulunma durumunda yani benliğiyle çelişmesi halinde kendini değersiz, yetersiz, mutsuz hissetmekte ve kendine güveni azaltmaktadır. Bunun sonucunda da kişinin gelişimi olumsuz bir şekilde etkilenmektedir.⁴⁵

Sullivan’a göre üç önemli benlik sistemi vardır: Birinci benlik sistemi kişinin annesi ile olan, ödül getiren, güzel karşılanan ilişkiler sonucu meydana gelen “iyi ben” kavramıdır. Bu sistemde çocuğun kendine olan güveni, saygısı ve olumlu duyguları artış gösterir. İkinci sistem olan annenin pek de iyi karşılamadığı ilişkiler sonucu oluşan “kötü ben” kavramıdır. Kötü ben aşırı uçta olmayan kaygı içindedir, yapılması istenmeyen davranışlarda kişiye yardımcı olmakla beraber kişi kendine karşı olumsuz duygular geliştirir, kişinin anti-sosyal davranışlara girmesi engellenir ve kişinin bilincinin gelişmesine katkıda bulunur. Üçüncü ve son benlik sistemi ise “Ben ve ben olmayan” kavramıdır. Yapıcı bir fonksiyonu olmayan bu benlikte annenin çocuğa karşı

⁴³ Akto, a.g.e., s.19.

⁴⁴ Cüceloğlu, a.g.e., s.428.

⁴⁵ Sema Çiğdemoglu, “Lise 1. Sınıf Öğrencilerinin Akran Baskısı, Özsaygı ve Dışadönüklük Kişilik Özelliklerinin Okul Türlerine Göre İncelenmesi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, 2006, s.31.

memnuniyetsizliği çocukta kaygıya neden olur ve kişi diğer benliklerle olan bağı kontrol edemez hale gelir.⁴⁶

Benliğin gelişmesinde insanların kendi arasındaki ilişkilerin çok önemi vardır. Çevremizdeki kişilerin bize karşı tepkileri benliğin muhtevasına etki yapar. Bizim için değerli olan kişilerin bizi beğenip beğenmemeleri, bizimle övünmeleri ya da bizden utanmaları, önem verdiğimiz bu insanların hakkımızda bahsettikleri şeyler benliğin şekillendirir. Devamlı bir şekilde kendisine aptal, tembel, diye hitap edilen çocuk gerçek anlamda bu nitelikleri benimsemesine sebep olabilir. Diğer taraftan çevresindeki insanlar tarafından becerikli, güzel, çalışkan ve iyi olarak gösterilen çocuk, kendisini gerçek anlamda değerli bir birey olarak görmeye ve böyle davranışları geliştirmeye başlar.⁴⁷

2.2. Kişiliğin Katmanları

Kişilik birbirini tamamlayan birbirinden farklı katmanlardan oluşmuştur bunlar;

- Birinci katmanda kişinin bedensel niteliklerinin oluşturduğu sakatlıklar, özürler ve bedensel özellikler bulunur,
- İkinci katmanda bedensel ve ruhsal yapıların oluşumunda etkili olan iç salgı bezlerinin işlevleri yer alır,
- Üçüncü katmanda ruhsal yapının temelini oluşturan zeka bulunur,
- Dördüncü katmanda yaşamsal ihtiyaçların karşılanmasını sağlayan içgüdü ve dürtülerden meydana gelen güdüler bulunur,
- Beşinci katmanda güdülerden dolayı oluşan coşku ve duygulanım yer alır,
- Altıncı katmanda kişiliğin benliği yer alır,
- Yedinci katmanda kişiliğin dışarıdan başkaları tarafından görünen duygu, düşünce, hal ve hareketleri vardır,
- Sekizinci katmanda kişiliğin dışa yansıyan hal ve hareketlerin toplum açısından değerlendirilmesi sonucu oluşan karakter bulunur,
- Dokuzuncu katmanda kişinin kendini benimseyip başkalarına da benimsetmek için harcadığı çaba ve ortaya çıkardığı ürünlerden oluşur,

⁴⁶ Yanbastı, a.g.e., s.123-124.

⁴⁷ Balkış Baymur, a.g.e., s.287.

- Son olarak onuncu katmanda ise kişi, kişiliğini oluşturan diğer katmanların farkına varıp evrendeki konumunu ve değerini tespit eder.⁴⁸

2.3. Kişiliği Oluşturan Faktörler

2.3.1. Kalıtım

Kalıtım ya da diğer bir adıyla soyaçekim, çevrenin etkisiyle köklü olarak değişiklik göstermeyen özelliklerin anne ve babanın kromozomlarıyla bir kuşaktan diğerine geçmesi olup, bireyin hayatının tümüne biçim veren etkidir. Doğuştan ya da sonradan meydana gelen sakatlıkların, ruhsal bozuklukların, gelişme eksikliklerinin sebepleri konusunda önemli bir yeri olan kalıtımın insanların gelecekleri hakkında, iyi ya da kötü şanslarını, dünyaya gelmesinden kuşaklar öncesinden belirler. Toplumumuzda kalıtımın üzerimizdeki etkisi hakkında birçok atasözü ve deyim söylenmiş olup bunlardan bazıları, “Kanı bozuk” , “Cins cinse çeker” , “Anasına bak kızını al, kenarına bak bezini al” , “Atı atasıyla katırı anasıyla an” , “Oğlan dayıya kız halaya çeker” gibi söylemlerdir.⁴⁹

Yapılan araştırmalarda davranışsal özelliklerin çoğunun temelinde olan kalıtım tüm psikolojik özelliklerin önemli bir faktörü olarak belirtilmiştir. Aile tarihçesi metodu ile Galton, genel özelliklerin kişilerde ne gibi yapısal özellikler doğurduğunu araştırmış, bazı yetenek ve özelliklerin kişilere kalıtsal yollarla geçtiğini kanıtlamak istemiştir. Çalışmanın sonucunda gensel özelliklerin kişiliği belirleme derecesi kişiden kişiye değişmektedir. Değer yargılarının oluşmasında, ideallerin belirlenmesinde ve inanç sisteminin oluşmasında kalıtsal özelliklerinin önemi son derece az olmaktadır.⁵⁰

Aynı çevrede yaşamalarına rağmen çocukların birbirinden farklı özelliklere sahip olmaları, birbirlerinden değişik davranışları ve gelişmeleri kalıtımın etkisini ortaya çıkarmaktadır. Aynı sınıfta aynı öğretmenden ders alan öğrenciler, bir dersi aynı ilgi ile dinlememekte ve başarı durumları aynı olmamaktadır. Çevre aynı olduğu halde

⁴⁸ Köknel, a.g.e., s.26-27.

⁴⁹ Köknel, a.g.e., s.30-31.

⁵⁰ Fırat Çetinöz, “**Bireysel ve Takım Sporları Yapanların Kişilik Faktör Analizi**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Celal Bayar Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, 2005, s.15.

kişilerin ilgi, davranış ve başarılarının birbirinin aynısı olmaması ancak farklı kalıtım ile açıklanabilir.⁵¹

Beden yapısı, boy, ağırlık ve fiziksel olarak görünüş büyük oranda kalıtımsal olarak belirlenir. Kişilik ile bireyin fiziksel yapısı arasında anlamlı bir bağ vardır. Fiziksel olarak güçlü olmak çocuk ve gençlere başarı ve prestij kazandırır. Böyle olan çocuklarda olumlu benlik gelişir. Diğer yandan çelimsiz, zayıf görünen, yavaş gelişme gösteren fiziksel yapıya sahip olan çocuklar kendilerini akranlarıyla karşılaştırıp olumsuz benlik kavramı oluştururlar. Bireyin kişilik gelişimine bu tür duygular etki etmektedir.⁵²

Juel ve Nielsen bebeklik döneminden itibaren farklı yerlerde büyütülmüş bir grup yetişkin özdeş ikizi inceledi. Sonuç olarak, ikizlerin başka insanlara karşı davranış şekillerinde, dini ve siyasi görüşlerinde, eş seçiminde ve ilgi alanlarında benzer yönlerinin çok az olduğu, hırs yapısı, saldırgan tutum ve heyecanlı anlatım ve giyim tarzının birbirinden farklı olduğu fakat, yürüyüş tarzları, tebessüm etme ve gülmelerinde ses tonlarında belirgin olarak benzer özellikler olduğu görüldü.⁵³ Bu farklı özellikler kişilerin gelişiminde ve davranışlarında kalıtımın da etkisi olduğunu göstermektedir.

Hiçbir şey doğuştan herhangi bir kişilik tipine sokulamaz. Ama unutulmaması gereken hiçbir kişilik özelliğinin de soyaçekimden etkilenmemesi mümkün değildir. Her şeyden önce insan zekası doğuştan gelen, yani sonradan kazanılmamış olan bir yetenektir. Herhangi bir kimse sonradan zekasını kaybedebilir ancak, geri zekalı bir çocuk sonradan zekasını yükseltemez.⁵⁴

Kollektif bilinçaltı kişisel bilinçaltının daha derinlerdeki yönüdür ve kalıtımsal özellik taşır. İnsanın insan olma evresine ulaşmadan önce geçmişinden getirdiği gizli bellek kalıntılarıdır. Jung'ın kolektif bilinçaltı kavramında rastlanan arketip kavramı, duygusal yönü kuvvetli olan, kalıtımla gelen evrensel düşünme biçimidir. Bunlar türe ilişkin olup deneyimlerden oluşmuşlardır.⁵⁵

⁵¹ Balkış Baymur, a.g.e., s.226.

⁵² Adnan Kulaksızoğlu, “**Ergenlik Psikolojisi**”, İstanbul: Remzi Kitabevi, Basım: 11, 2009, s.108.

⁵³ Gander ve Gardiner, a.g.e., s.56.

⁵⁴ Apaydın, a.g.e., s.47.

⁵⁵ Yanbastı, a.g.e., s.49.

2.3.2. Çevre ve Kültür

Kişiye, kabul edebileceği uyarılar aracılığıyla etki yapan tüm dış etkenler topluluğuna ve koşullarına çevre denir. Bundan dolayı bireyin kişilik ve karakteri, kalıtsal etmenlerin yanı sıra, yaşadığı çevrenin özelliklerine göre de şekillenir.⁵⁶

Kişiliğin biçimlenmesinde en önemli çevresel etken ailedir. Aile, özel davranımların kazanılmasında faktör olan övgü ve cezaların ortaya çıkardığı ve kullanıldığı başlıca ortamdır. Çocukluğun ilk yıllarında gözleyerek öğrenme eğitimi için ihtiyaç olan model veya örnekleri sağlar.⁵⁷

Kişilik ve çevre sürekli bir etkileşim halindedir. Karşılıklı olarak bir alış-veriş durumu bulunur. İnsanın bu alış-verişler sonucu kişiliğini içindeki bölgelerdeki gergin yapısından sıyrılır ve dengesini oluşturur. Buradan anlaşılacağı üzere bireyin kişiliğini etkileyen yaşam alanının en önemli faktörü çevredir ve çevre ile oluşturduğu etkileşimdir.⁵⁸

Doğumdan sonra bireyin çevresini, içinde yaşadığı doğa ve toplum oluşturur. Doğa coğrafi konumuyla, iklim koşulları, yer altı ve yer üstü kaynakları ile toplum hayatını etkileyerek bireye yansır. Diğer taraftan toplum tarihsel, kültürel, ekonomik, siyasal yapısı ile bireyin hayatında ve kişiliğinde önemli bir role sahiptir. Toplumun tarihsel evrimi içinde göçebe, yerleşik, gelişmiş, az gelişmiş olması, bireyin sanayileşmiş ya da kırsal bir yerde yaşaması, sınıfsal ve mesleki konumu kişiliğini etkiler.⁵⁹

Hayatın ilk dört ya da beş senesinde akli bütünlük meydana gelir ve akıl ile beden arasında etkileşim şekillenir. Birey bu süre zarfında gensel edindiği özellikleri ve çevreden gelen izlenimleri benimser. Onları çevreye hükmetme çabasına göre şekillendirir. Beşinci senenin bitiminde kişilik yapısı oluşmuştur.⁶⁰

Bireyin içinde yaşadığı toplumun hayatı boyunca her bir gelişim döneminde yaşanan karmaşaya yaklaşımı ve seçtiği seçenekler kişilik gelişimini yönlendirmektedir.

⁵⁶ Adem Çelik, “**Dini Değerler Bağlamında Kişilik Gelişimi**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004, s.10.

⁵⁷ Morgan, a.g.e., s.322.

⁵⁸ Yanbastı, a.g.e., s.192.

⁵⁹ Köknel, a.g.e., s.81.

⁶⁰ Alfred Adler, “**Yaşamın Anlamı**”, Editör: Füsün Dikmen, Ankara: Tutku Yayınevi, Basım: 1, 2014, s.34.

Bunun yanında karşılıklı tatmin edici ilişkilerle meydana gelen sosyal destek kendi başına bireylerin temel ihtiyacıdır. Böyle bir tanınma bireye toplum içerisinde var olma ve toplumda yeri olduğu hissi verir. Buna karşın bu temel kişilerarası desteğin inkar edilmesi en yoğun derecede nefret duygusuna sebep olur.⁶¹

Kişilik ait olunan kültür ya da alt kültürler kentte ya da bir çiftlikte, üst ya da alt sosyo-ekonomik düzeyde yaşayıp yaşamadığınıza bağlı değişir. Her kültürün kendine has ayırıcı değerleri, ahlak anlayışı ve davranış biçimleri o kültürde yaşayan çocuğun eğitimine ve aile içi kurallara temel oluşturur. Çocuğun daha sonraki zamanlarda oyun arkadaşları, öğretmenleri ve televizyon gibi kaynaklar toplumsallaşma sürecine katılmaktadır. Ergenlik döneminde gençlerin kendi akranlarıyla oluşturdukları grupların ergen yaştaki bireyin kişilik özelliklerinin oluşmasında önemli bir etkiye sahiptir.⁶²

Her toplumun diğer toplumlardan farklı olan bir kültürü, düşünce ve hissetme özelliği, hedefi, tavır alışları bulunur. Kişilerin davranışlarının çoğunda içinde yaşadığı topluma ait olan kültürün etkileri bulunur. Yemek yeme şekli, temizlik anlayışları, giyim tarzı, dili kullanma tarzı, çalışma ve zamanı kullanma biçimi, dini duygular ve kalıplaşmış yargılar her zaman kültürün etkisindedir.⁶³

Kültür, kişiliğe etki eden önemli bir faktördür. Aynı kültürel çevrede birbirlerine benzeyen kişilik özellikleri olmasının yanında, birbirinden değişik kültürel özelliklere de rastlamak mümkündür. Farklı bir ifadeyle aynı çevresel ortamda yetişmiş iki kişinin birbirinden değişik kişilik özellikleri göstermesi mümkün olmaktadır.⁶⁴

İnsan içinde yaşadığı toplumun sürekli etkisi altındadır. Kültürün etkisi sadece geçmişteki yaşam ile ilgili değildir. Kısa bir zaman zarfında bile farklı bir köye, şehre ya da yabancı bir ülkeye giden bir birey, eski toplumuna geri döndüğü zaman bireyin giyim tarzı ve davranış biçimi yadırganır. Yadırganan kişi eski toplumuna tekrar uyum sağlama durumunda kalır. Ulaşım araçlarının hızlı bir şekilde gelişmesi ile modern dünyada kişilerin sık sık yer değiştirmesi sonucu kültürlenme sorunları daha fazla bir önemle kişilerin karşısına çıkar.⁶⁵

⁶¹ Yazgan İnanc ve Yerlikaya, a.g.e., s.162.

⁶² Morgan, a.g.e., s. 324.

⁶³ Kulaksızoğlu, a.g.e., s.109-110.

⁶⁴ Selver Yıldız, “**Kişilik ve Meslek Seçimi Arasındaki İlişki ve Bir Uygulama**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2001, s.16.

⁶⁵ Balkış Baymur, a.g.e., s.297.

Jung’a göre uygarlaşma süreci içerisinde ve bir toplum içerisinde yaşadıkça “personalar” kesinlikle takılır. Çünkü “personalar” dış dünya ile ilişkileri sağlayan bir gerekliliktir. Ancak “personayla” özdeşleşmemek için, onun sakladığı yönlerle barışık olmak, onları tanımak ve kınamamak gerekir.⁶⁶

Adler’e göre, insanlar sosyal hayatlarında reaktif bir rolden daha çok proaktif bir rol benimserler. Her ne kadar insanların çevrelerinde yaşadıkları onların kişilik gelişimlerine etki yapsa da, insanların yaşadıkları olaylar onların nasıl biri olduklarının bütün sebepleri değildir.⁶⁷

2.3.3. Sosyalleşme

Bireylerin nerdeyse hepsinin sosyal grup olarak bulunduğu ilk yer aile ortamıdır. Hayatın sonraki bölümlerinde mahalle arkadaşlarıyla kurduğu sosyal ortam, okul arkadaşlarıyla, birlikte oyunlar oynadığı takım arkadaşlarıyla, daha ileriki dönemde iş arkadaşlarıyla oluşturduğu sosyal grup, ağırlıklı olarak sosyal sınıf faktörünün etkisi altında meydana gelmektedir. Bireylerin hayattaki davranışlarında ve sosyalleşme çabalarında böyle gruplarda yer alma isteği önemli bir yere sahiptir. Bununla birlikte bireyin kişiliği hakkında fikir edinebilmek için içinde yaşadığı sosyal çevreyi de bilmek faydalı olacaktır.⁶⁸

Kişiliği etkileyen en önemli etmenlerin başında sosyal statü ve roller bulunmaktadır. Kişinin sosyal statüsü başka insanlara göre davranışını belirler. Her sosyal statü kendine has prestij sembollerine ve hiyerarşik duruma sahiptir. Rol davranışı da kişinin başkalarına göre farklı davranışı olarak görüleceğine göre, kişilik faktörlerinin önceliği olarak rol davranışı ve sosyal statü gelmelidir.⁶⁹

Sosyalleşme ile ilgili iki temel yaklaşım söz konusudur. Bunların ilki kişilik ve benlik gelişimidir. İkincisi ise bilişsel gelişmedir. Kişilik ve benlik gelişimi yaklaşımı,

⁶⁶ Yanbastı, a.g.e., s.50-51.

⁶⁷ Gerald Corey, “**Psikolojik Danışma, Psikoterapi Kuram ve Uygulamaları**”, Çeviri: Tuncay Ergene, Teknik Editör: Sabri Topaktaş, Ankara: Metris Yayıncılık, 2008, s.111.

⁶⁸ Can, a.g.e., s.103.

⁶⁹ Tamer Isır, “**Örgütlerde Personel Seçim Süreci: Bir Kamu Kuruluşundaki Yönetici Personelin Kişilik Özelliklerinin Tespit Edilerek Personel Seçim Sürecinin İyileştirilmesi Üzerine Bir Araştırma**”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006, s.45.

cinsiyet ve rollerin öğrenilmesi, saldırgan davranış ve başarıma anlayışı gibi kavramları kapsar. Bilişsel gelişme ise zeka gelişimi, algı gelişimi, öğrenme, düşünme gibi kavramları ele alır.⁷⁰

Sosyal ilgi ve toplumsal duygular belki de Adler'in en bilinen ve ona has kavramıdır. Bu kavram, kişilerin bir insan topluluğunun unsuru olduğunu fark etmeleri ve sosyal dünya ile olan mücadelede yapmış oldukları hal ve hareketleri açıklamaktadır.⁷¹

Kalıcı olan karakter ve kişilik kavramları kişinin fiziksel yapısını ve mizacını meydana getiren kalıtsal yönleriyle sosyal ve kültürel etkilerinin hepsinin ortak ürünüdür. Her kişinin yalnızca kendine özgü yönlerini kapsayan sosyal karakteri vardır. Sosyal karakter o toplumun fonksiyonlarını devam ettirme ve bütünlüğünü sürdürme gayesiyle geliştirilmiştir. Fromm'un öne sürdüğü bu sosyal karakter kavramı Freud'un süperegö kavramına benzer. Sadece odak noktası libidodan alınıp topluma ve çevreye yönelmiştir.⁷²

Kişiliği etkilenen faktörlerden biri de sosyal sınıf kavramıdır. Üst tabaka sınıfta doğup büyüyen bir kişi meslek seçiminde de statüsü yüksek, kendi yaşam şekline uygun statüsü daha yüksek bir meslek seçimi yaparken, alt tabakada doğup büyüyen bir kişi de kendi sınıfına göre yaşamını sürdürmek isteyebilir.⁷³ Sosyal refah düzeyi iyi olunca birey her yönü ile elit bir hayat sürdürmek istediği gibi, gelir ve refah düzeyi altta olan kişiler daha mütevazı bir hayat sürdürmek zorunda kalabilir.

Kişilik özellikleri yaklaşımını eleştirenler, kişinin davranışlarının sosyal durumlar tarafından belirlendiğini, kişinin her türlü durumda davranışının aynı olmadığını ve bu yaklaşımın kişinin bir bütün halinde görünümünü yakalayamadığını, ancak özellik olarak söyledikleri parçalara bölerek yapma bir görünümü meydana getirdiklerini söylemiştir.⁷⁴

Yapılan birçok araştırmada ergen kişinin ait olduğu sosyal sınıfın, onun tutumlarına ve değerlerine etki edeceğini göstermiştir. Sosyal bilimlerdeki

⁷⁰ Göksu, a.g.e., s.88.

⁷¹ Corey, a.g.e., s.112.

⁷² Yanbastı, a.g.e., s.96.

⁷³ Özsoy, a.g.e., s.19.

⁷⁴ Cüceloğlu, a.g.e., s.431.

araştırmacılar toplumda bulunan kişileri ekonomik düzeyleri, mesleki ve eğitim durumlarına bağlı olarak gruplara bölme eğilimi göstermektedirler. Her toplumda olduğu gibi ülkemizde de sosyal tabakalaşma mevcuttur. Sosyal tabakalaşma ve sosyal sınıf kendi içinde eşitsizlikler barındırır. Genelde toplumdaki kişilerin eğitim, meslek ve gelirleri birbirinden farklılık gösterir.⁷⁵

İnsan içinde yaşadığı sosyal çevresi ile karşılıklı etkileşiminden doğan sosyalleşme ve toplumsallaşma sürecinde, birtakım roller üstlenmeyi sağlayacak olan yetenek, beceri, sosyal değerler ve normlar meydana getirmektedir. Bunun sonucu olarak insanın kişiliği gelişip şekillenir. Sosyalleşme sürecinin en önemli geliştiği yerler aile ve öğrenim kurumlarıdır. Bunlara ek olarak iş yeri de söylenebilir. İnsanın kişiliğinin temellerini aile oluşturur. Öğrenim kurumlarında ise ana hatları şekillenmiş kişiliğin ayrıntıları ortaya çıkartılarak, kişiye bilgi ve yetenek kazandırılır. İş yerine ise birey bir taraftan okul hayatından aldığı kişiliğinin ayrıntılarını devam ettirmekte, diğer taraftan uzun zamanlı etkiler sonucu olarak kişilik özelliklerinde farklılıklara yol açmaktadır.⁷⁶

İnsanları bağlı oldukları gruplara göre algılarız. Kişinin içinden geldiği ekonomik, eğitsel, etnik grup; onun alt, orta ya da üst tabakadan gelmesi; çoğunluk ya da azınlık gruplarından birine bağlı olması onu algılamamıza etki eder. Sosyal ilişkilerin meydana getirilmesinde ve devam ettirilmesinde dil, şive ve konuşma tarzı etkin bir role sahiptir.⁷⁷ Ülkemizde yöresel şiveler bölgeden bölgeye farklılık göstermekte ve bu durum kişiler arasında sosyal ilişkileri de etkilemektedir.

2.3.4. Din ve Ahlak Faktörü

Toplumların ortak davranış normları arasında din kavramı en eski, köklü ve yaygın olanı olarak görülür. Her dönemde ve toplumlarda din toplum yapısının temel kurumlarından birisi olarak benimsenmiştir. Günümüzde bile bazı toplumlarda ilkel

⁷⁵ Kulaksızoğlu, a.g.e., s.110.

⁷⁶ Hasan Bozgeyikli, “Üniversite Öğrencilerinin Kişilik Özellikleri İle Kişiler Arası İlişkilerde Farkında Olma Düzeyleri”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2001, s.13-14.

⁷⁷ Balkış Baymur, a.g.e., s.300.

veya yeni dinlerden dolayı davranış normları kişiler arasındaki ilişki durumunun ve iletişimin ortak noktası olarak süregelmektedir.⁷⁸

Jung'a göre kolektif bilinçdışı ve arketiplere bakıldığında kişinin dini bir yapıya sahip olduğu ve sahip olduğu bu yapı paralelinde cinsellik ve saldırganlık içgüdülerinde olduğu gibi insanı etkilediği görülür.⁷⁹

Kırsal kesimden büyük şehirlere taşınan ailelerde değer yargıları değişikliğe uğrar. Din kırsal kesimde eğitim ve baskı aracı olarak görülür ve şehir hayatına geçildiğinde dinsel yaptırım önemini yitirmeye başlar. Allah'ın cezalandırmasına ve günah yazmasına ilişkin şüpheler ortaya çıkar, şeytanın ve meleklerin varlığı tartışılır. Böyle olunca ebeveynler çocuğun eğitiminde kendilerinde yardımcı olacağını düşündükleri Allah korkusu gibi bir destekten mahrum olurlar.⁸⁰

Dinin yaşamın tüm boyutlarını etkisi altına alması, bireyin tutum ve davranışlarının hepsini ortak değerli bir hale getirdiği anlamını verir. İnsanın kişiliği, hayatı kuşatan dini değerlerin, yapılan davranış ve tutumları belirlemesi ile değişik bir duruma gelmektedir.⁸¹

İnsanın toplumda yaşayan bireylerle ilişkilerinde ve içten gelen duygularında baz aldığı kıymet hükümlerinden yola çıkarak davranış şekli ortaya çıkarması, ortaya çıkardığı bu davranışların toplumsal hayatta değerlendirilmesi, etik kavramının topluma yansımaları, 'ahlak' terimi ile tanımlanabilir.⁸²

Çocukların toplum içerisinde yapmış olduğu sosyal davranışlarının doğru ya da yanlış olması içinde yaşadığı toplumun ahlaki değerleri tarafından belirlenir. Sosyal kurallar ve ahlaki değerler sonradan öğrenme sonucu edinilmektedir. Ahlaki gelişim ise özgül eğitim ve özgül kurallardan görece olarak bağımsız görünmektedir. Çocuklar bilişsel taraftan gelişme sağladıkça ahlaki gelişim kademeleri belli bir sırayı takip eder. Zihinsel işlevlerin gelişiminde bu sıralamanın önemi çoktur. Ahlaki gelişim dönemlerine çocukların kimi geç ulaşırken, kimisi erken ulaşabilir. Kimi insanlar

⁷⁸ Özcan Köknel, "İnsanı Anlamak", İstanbul: Altın Kitaplar Yayınevi, Basım:3, 1987, s.404.

⁷⁹ Yanbastı, a.g.e., s.64.

⁸⁰ Köknel, a.g.e., s.294.

⁸¹ Çelik, a.g.e., s.65.

⁸² İsmail Göktürk, "Bürokrasi ve Kişilik: Kahramanmaraş Kamu ve Özel İşletme Yapılarında Karşılaştırmalı Bir Uygulama", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, KSÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1999, s.16.

hayatları süresince yaşlarının ne olduğuna bakılmaksızın ileri bir ahlak düzeyine ulaşamazlar.⁸³

Ahlak ilkeleri adalet ve eşitlik kavramları ile zıt düşmeyen, adil olan kişilerin üzerinde birleşebilecekleri genel soyut ilkelerdir. Kişiler arasında ahlaki değerlendirmeler ve ahlaki düzey anlamında farklar bulunmasının yanı sıra bütün kişilerin üzerinde ortak kanıya varabilecekleri adalet ilkelerine dayanan ortak değerler de mevcuttur. Ebeveynlerin ve öğretmenlerin, gencin ahlaki ve kişilik gelişimi hakkında bilgi edinmesi, iki nesil arasındaki çatışmayı azaltacaktır.⁸⁴

2.3.5. Doğum Sırası ve Aile

Adler kişilik özellikleri konusunda ailedeki çocukların doğum sırasına göre farklı yapılarda olduğunu belirtmiş olup bunları dört farklı şekilde açıklamıştır. Bunlar:

a) İlk çocuk: Başlangıçta el bebek gül bebek yetişen her istediği yerine getirilen ve tüm ilginin üzerinde olduğu ilk çocuğun tahtı ikinci çocuğun gelmesiyle sallanır ve ilgi yeni doğan çocuğa yönelir, bunun üzerine ilk çocuk kendini soyutlar ve başkalarının sevgi ve onayı olmadan ayakta durmaya çalışır ve daha sonraki yaşamında tutucu, güçlü ve liderlik özelliklerine yatkın bir kişiliğe sahip olur.

b) İkinci Çocuk: Doğduğu andan itibaren kendisinden büyük çocukla bir paylaşım ve rekabet içindedir. Sürekli ilk çocuğu geçmek ister ve bunun sonucunda yarışmacı ve hırslı bir kişiliğe sahip olurlar.

c) En küçük çocuk: En çok şımartılan çocuk ailede en küçük olandır. Kendisinden öncekilerle rekabet etme konusunda çok fazla olanak kendisini beklediği için önüne çıkan engelleri kardeşlerinden önce aşar ve böylelikle en küçük çocuk ailede en hırslı öğrenci, en yetenekli sanatçı ya da en süratli yüzen kişi olur.

d) Tek Çocuk: Ailenin tek çocuğu olduğu için yıllarca tüm ilgi onun üzerinde olur ve ileriki yaşlarda ailenin ilgisi azalınca tek çocuk akranları ile de problemler yaşar.⁸⁵

⁸³ Morgan, a.g.e., s.71.

⁸⁴ Kulaksızoğlu, a.g.e., s.98.

⁸⁵ Yazgan İnanç ve Yerlikaya, a.g.e., s.54-55-56.

Girişimci liderlerin büyük kısmının ailelerinin ilk çocukları olduklarının desteklendiği yapılan araştırmalarda, ailedeki çocuk sayısındaki artışın, birinci çocuk ile sonuncu çocukların arasında büyük ölçüde zeka düzeyleri farkı ve ilişki kurma özelliklerinin de birbirinden farklı olduğu gözlenmiştir.⁸⁶

İnsanın birey olarak kendine has niteliklere sahip olma sürecinde, kısacası insanın kişiliğinin meydana gelmesinde aile faktörü özel bir yerdedir. Birey hayatı boyunca kendisinde etki gösteren davranış özelliklerinin birçoğunu aile içerisinde öğrenir. Evliliklerde rastlanan birçok problemin, anlaşmazlığın sebebi, değişik aile ve çevrede yetişen ve değişik kültürel özellikleri kişiliğinde barındıran bireylerin bir aile kurunca zaman içerisinde bu farklılıkların farkına varmalarından kaynaklanmaktadır.⁸⁷

Diğer toplumlarda olduğu gibi bizim toplumda da aileler üç yoldan bir tanesi ile sınıflandırılır. Çocukların içinde yetiştirildiği aile tipi onların yaşayacakları toplumsal ilişki türünü ve sayısını etkileme ihtimali büyük olduğu için önem arz eder. Bu ilişki durumu da sırasıyla çocuğun kişilik gelişimine ve toplumsal davranışa etki edecektir. En çok rastlanan anne, baba ve çocuklardan meydana gelen çekirdek aile yapısıdır. İki ya da daha çok çekirdek aile birlikte yaşadıklarında geniş aile olarak tanımlanır. Bir diğeri ise çocukların anne ya da babasıyla yaşadığı tek anne ve babalı aile bulunur.⁸⁸

Aile içerisinde otorite yerine iş birliği olmalıdır. Ebeveynler çocuklarının eğitimi ile ilgili her konuda ortak karar vermelidirler. Anne ve babanın çocukları arasında ayırım yapmama konusunda özenli davranması en önemli konudur. Çocuklukta yaşanacak hemen hemen tüm cesaretsizlikler başka birinin yeğlenmiş olduğu duygusunun olmasındandır. Gerçek manada eşitlik olduğunda bu duygulara neden olan olgulara rastlanmaz. Çocuklar çok duyarlıdır ve çok iyi bir çocuk bile başkalarının yeğlendiği şüphesi ile birlikte hayatta doğru olmayan yollara yönelebilir.⁸⁹

Kendilerine ve çevrelerine uyum sağlamış olan ebeveynlerin çocukları, kendilerine sağlanan önderlik ve destek aracılığı ile benliklerini geliştirip, bütünleştirir ve özerk varlıklar olarak yetişkin hayata ulaşırlar. Kendi eksiklikleri sebebiyle reddedici ya da aşırı koruyucu davranışlar sergileyen ebeveynlerin çocukları ise kendilerine önem

⁸⁶ Can, a.g.e., s.106.

⁸⁷ Göksu, a.g.e., s.81.

⁸⁸ Gander ve Gardiner, a.g.e., s.298.

⁸⁹ Adler, a.g.e., s.133.

verilmediği için kişiliklerini bütünleştiremezler. Yetişkin döneme geldiklerinde de çocukken doyurulmamış ihtiyaçlarını başka kişilerden sağlamak için umuttan yoksun bir şekilde çaba sarf ederler.⁹⁰

Fromm'a göre, çocuğun yetenek ve becerileri ile ilgili inancı artan izolasyon ve kaygı duygularının hızına ayak uydurması halinde kaygı minimum seviyede kalacak ve kişilik gelişimi iyi bir şekilde devam edecektir. Böyle bir pozitif gelişim hayatı seven, sevgi dolu sıcak olan ve tehdit edici olmayan ebeveyn davranışları ile sağlanabilir. Fakat patojenik ebeveyn davranışları sebebiyle özgüven duygusu zarara uğrayan çocuk, doğumundan kendisinde var olan potansiyellerini feda edip, tehdit edici izolasyon duygusundan doğru olmayan yöntemlerle sıyrılmaya çaba sarf edecektir.⁹¹

2.3.6. Coğrafi ve fiziki faktörler

Kişiliğin oluşma sürecinde kişinin doğduğu ve hayatını devam ettirdiği coğrafyanın da etkisi vardır. Coğrafi çevre içerisinde iklim, fiziki şartlar ve tabiat insanların kişilik yapılarında önemli bir yer tutar. Coğrafi ve fiziki çevrenin kişiliğe daha çok dolaylı etkisi vardır. Buna örnek olarak, kıyı kesimlerde yaşayan kişilerle kara ya da dağlık bölgelerde yaşayanlar ve sıcak ya da soğuk bölgelerde yaşayan insanların yapıları farklılık gösterir. Soğuk bölgelerde yaşayan bireylerin mizaçları daha sert ve donuk olurken, sıcak iklim ve kıyı bölgelerinde yaşayan insanlar daha yumuşak, duygusal ve gevşek mizaca sahip oldukları söylenir.⁹²

2.3.7. Elektronik Aletler

İnternet ve internete bağlı olarak ortaya çıkan sosyal paylaşım siteleri kişileri değişik şekillerde etki altına almaktadır. Sanal alemde oynanan oyunlar, cep telefonu gibi haberleşme araçlarının ve elektronik aletlerin sıkça kullanılması da bazı konularda kişileri etkilemektedir. İnsanın kişiliği de bu etmenlerden etkilenmektedir.⁹³ Son zamanlarda bilgisayarda çocukların oynadıkları özellikle şiddet içerikli oyunlar çocuğun

⁹⁰ Engin Gençtan, “İnsan Olmak”, İstanbul: Metis Yayıncılık Ltd., Basım: 7, 2008, s.35.

⁹¹ Yazgan İnanc ve Yerlikaya, a.g.e., s.122-123.

⁹² Can, a.g.e., s.104.

⁹³ Özsoy, a.g.e., s.19.

daha agresif bir yapıya bürünmesine, bu ve bunun gibi oyunlardan dolayı bilgisayar başında çok zaman harcaması da anti-sosyal kişilik yapısının oluşmasına sebep olabilmektedir.

Küçük şehirlerde çocuğun iletişim kaynakları sınırlı olduğu için çocuğun üzerinde aile ve yakın çevrenin iletişim biçimi etkilidir. Ancak büyük şehirlerde çocuklar içinde yaşadıkları ev, okul, iş yeri, mahalle ve sokağın yapısına göre daha farklı yeni ve zengin kaynaklarla iletişim sağlayıp, farklı iletiler alırlar. Bununla birlikte yeni davranış biçimleri öğrenirler.⁹⁴

Sinema ve televizyondan seyredilen şiddet içerikli filmler insanlardaki saldırganlığı beslediği, bu görüntülerin özellikle çocuk ve ergenler tarafından kolayca örnek alınıp taklit edildiği yaygın bir görüştür. Buna benzeyen filmler kişilerdeki acıma, merhametli olma, başkalarına zarar vermeme, canlıya karşı saygılı davranma ve canlıyı koruyup sevme gibi değerleri etkisiz hale getirmekte ve başkaları için acı olan durumlarda bireylerin duyarsız olmasına sebep olmaktadır.⁹⁵

2.4. Beden yapılarına göre Kişilik tipleri

Kretschmer'e insanların beden yapılarına göre kişilikleri dört sınıfta ele alınabilir:

-Piknik Tip: Orta boylu, şişman, yuvarlak ve kaslı kişilerdir. Arkadaş canlısı, dışa açık, hayata pozitif bakan, neşeli kişileridir.

-Astenik Tip: İnce uzun boylu yapıya sahip, içe dönük, utangaç, inatçı ve soğukkanlı kişilerdir.

-Atletik Tip: Geniş omuzlu, kuvvetli, kalın kemikli kişilerdir. Diğer özellikleri astenik tip'tekiler gibidir.

-Displastik Tip: Bu üç grupta yer almayanları anlatmak amacıyla kullanılır.⁹⁶

Sheldon bireylerin beden yapılarına göre kişilik tiplerinin belirlendiği görüşünü savunmuş ve üç tip kişilik önermiştir:

⁹⁴ Köknel, a.g.e., s. 294.

⁹⁵ Kulaksızoğlu, a.g.e., s.242.

⁹⁶ Göksu, a.g.e., s.84.

-Mezomorf: Güçlü, kas yapısı gelişmiş vücut yapısı olan, kaba, gürültülü, ağır bedensel faaliyetlere ilgi gösteren kişilik tipidir.

-Ektomorf: İnce uzun vücut yapısı içinde, sakın, utangaç ve çekingen yapıda olan kişilik tipidir.

-Endomorf: Kısa ve tombulca vücut yapısına sahip, neşeli, hayattan memnun, arkadaş canlısı kişilik tipidir.⁹⁷

2.5. A Tipi ve B Tipi Kişilik Özellikleri

A ve B tipi kişilik, ilk olarak Rosenman ve Meyer Friedman isimli kardiyologlar tarafından gözlemlenmiştir. Fikir ilk olarak oturma odasının sandalyelerinin tamirini yapan döşemecinin sandalyelerin büyük bir kısmının yalnızca ön taraflarının yırtıldığını söylemesine bağlı olarak ortaya çıktı. Böyle bir durumda, iki kardiyolog da kalp hastalarının büyük bir kısmının endişeli durumda olduklarını ve otururken zor anlar yaşadıklarını anladılar. Bu gözlemi başlangıç noktası olarak belirleyen bu iki kardiyolog, hastalarının iki çok değişik davranış model tipi gösterdikleri kanaatine vardılar. Araştırmaları Rosenman ve Meyer Friedman'ı farklılıkların sebebinin kişilik esaslı olduğu şeklinde sonuca götürdü.⁹⁸

2.5.1. A tipi Kişilik Özelliği

A tipi kişilik özelliğine sahip bireyler, kendilerinin belirlediği ancak çoğu zaman iyi belirlenememiş hedeflere ulaşma gayesiyle, yoğun bir şekilde ve devamlı bir mücadele göstermeye yatkın bir yapıdadırlar. Başarı gösterdiklerinde çevresindekiler tarafından fark edilmek ve başarılarının takdir edilmesini isterler.⁹⁹

A tipi davranış özelliklerine sahip olan kişi daima hareketlidir, çabuk yer ve hızlı konuşur. Sabırsız bir yapıda olup, istediği bir şeyin hemen gerçekleşmesini ister. Başka kişilerin konuşmalarının sona ermesini beklemeden laflarını hemen yarıda keser. Çok fazla iş ve projeyi bir arada götürmek ve başarıyı kısa bir zamanda yakalamak ister. İş

⁹⁷ Cüceloğlu, a.g.e., s.417.

⁹⁸ Ufuk Durna, "Stres, A ve B Tipi Kişilik Yapısı ve Bunlar Arasındaki İlişki Üzerine Bir Araştırma", **Yönetim ve Ekonomi**, Cilt: 11, sayı: 1, 2004, s.198.

⁹⁹ Gültekin Yıldız ve Emrah Özsoy, Çalışanların Kişilik Özelliğine Göre İş Doyumu Farklılaşır mı? **Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi**, Cilt:5, No: 1, 2013, s.270.

hayatında gayretli ve çalışkan bir yapıya sahip olan A tipi kişiler, hızlı ve verimli çalışmalarının yanında, fazlaca yıpranırlar.¹⁰⁰

2.5.2. B Tipi Kişilik Özellikleri

Friedman ile Rosenman'a göre A tipi özelliğin tam zıttı olan B tipi kişilik özelliğine sahip bireyler; hızlı ve sabırsızlık gibi düşüncelerinin olmadığı, gösterişi sevmeyen kişilerdir, kendilerine sorulmadıkça başarılarını ve yaptıklarını anlatmazlar. Zaman onları esir alamaz ve karar verirken acele etmezler.¹⁰¹

B tipi kişilik özelliklerine sahip bireyler olayları ve işi daha basit yönleriyle ele alır, konuşurken daha yumuşak bir üslup sergilerler. Daha az saldırgan bir yapıya sahip olup, rahat bir yapıdadırlar. Başarıyı tek hedef olarak görmezler. Herhangi bir oyunu kazanmak amacıyla değil, eğlenmek amacıyla oynarlar.¹⁰²

Hayata karşı daha dengeli olan B tipi davranış özelliği, kararlı bir hızda çalışır ve kendini daha çok güvende görür. B tipi özelliklere sahip bireyin, A tipi özelliklere sahip bireyden başarısının az ya da çok olduğu ifade edilemez. B tipi davranış gösteren bireyler başarı konusunda hırslı bir yapıya sahip olmadıklarından dolayı onlarda başarının önemi pek fazla olmayabilir. Yaptıkları işten zevk alan B tipi özelliklere sahip bireylerin, işlerinde rahat olmaları onlarda suçluluk hissi yaratmaz. Sakin ve düzenli çalışıp, sosyal hayatı seven ve dışarıya açık yapıdadırlar.¹⁰³

¹⁰⁰ Sebahattin Yıldız, İlknur Taştan Boz ve Bahadır Fatih Yıldırım, "Kişilik Tipi İle Olumlu Sosyal Davranış Arasındaki İlişki: Marmara Üniversitesi Öğrencileri Üzerinde Bir Araştırma", **Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, Cilt:26, Sayı: 1, 2012, s.217.

¹⁰¹ Oğuzhan Altungül, "Futbol Aktivitelerine Katılanların Kişilik Özellikleri Işığında Stres Düzeylerinin Belirlenmesi", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, 2006, s.23.

¹⁰² Isır, a.g.e., s.86

¹⁰³ Nurettin İbrahimoğlu ve Demet Karayılan, "A ve B Tipi Kişilik Özellikleri İle Zaman Yönetimi Davranışları Arasındaki İlişkiler", **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı: 33, 2012, s.252-253

2.6. Kişilik Kuramları

2.6.1. Kuram

Bilimsel yöntem açısından kuramlar, araştırmalar yapmaya ve araştırmaların sonucu ele geçirilen gözlemleri organize etmeyi sağlayan vasıtalarlardır. Bilimsel özellikte olan bir kuram, olgulara açıklık getirmek amacıyla araştırmacı tarafından hazırlanmış birbirleriyle ilişkili bir dizi kavram ile varsayımdan meydana gelen ve araştırmacıların tümdengelim yöntemini kullanarak sınanabilir hipotezler geliştirmelerine olanak veren kavramsal bir sistemdir. Kuramlar daha doğru bilgileri elde edemediğimiz durumlarda gerçekliği anlama, açıklama ve yordamada yol gösterirler.¹⁰⁴

Psikologların birçoğu kişilik tanımı konusunda kişinin özel ve ayırıcı hal ve hareketlerini kapsadığı yönündeki tanımı benimserler. Günümüze kadar ve hala da kuvvetli bir şekilde ayrı kaldıkları kısım, davranışın özel ve ayırıcı taraflarının nasıl tespit edileceği ve isimlendirileceğidir. Bu cevap verilmesi oldukça zor bir problem olmuştur. Bu problemlere karşı birçok yaklaşım denenmiş ve bu yaklaşımların her biri farklı kişilik kuramlarının meydana gelmesi ile sonuçlanmıştır.¹⁰⁵

2.6.2. Sigmund Freud'un Psikoanalitik Kuramı

Sigmund Freud bir çok kişiye göre psikoloji tarihinin en çok bilinen bilim adamı olarak söylenebilir. Freud' un yazdığı eserler bireyin doğasını farklı bir gözle görmeye, bireyin davranışlarını farklı bir görüş açısından algılamayı sağlamıştır. Freud kırk yıllık meslek hayatında birçok eser çıkardı. Günümüzde modern psikoloji onun ortaya attığı fikirlerden farklı bir konuma gelmiştir ve Freud' u gerçek anlamda izleyen psikolog sayısı bir hayli azalmıştır. Bu duruma rağmen, modern psikolojinin meydana gelmesinde Freud'un etkisinin çok güçlü olduğunu neredeyse bütün psikologlar kabul ederler.¹⁰⁶

1893 yılında Sigmund Freud ve dönemin ünlü bir hekimi olan Breuer Psikodinamik kavramının temelini ortaya atmışlardır. Breuer histerinin meydana

¹⁰⁴ Yazgan İnanç ve Yerlikaya, a.g.e., s.4

¹⁰⁵ Morgan, a.g.e., s.311

¹⁰⁶ Cüceloğlu, a.g.e., s.406

gelmesinde cinsel faktörlere Freud'un verdiği önemi kabul etmemesi üzerine bir zaman sonra ayrıldılar. Freud sonraki çalışmalarında hipnoz yöntemini bırakarak hastalarını uyanık durumda özgür bir şekilde konuşmaya yönlendirdi. Böyle bir durumda hastalar içten gelen engellemelerini yenebiliyor, problemlerini aleni bir şekilde tartışabiliyorlardı. Bu yeni yöntemle serbest çağrışım ismi verildi, tedavi yöntemine ise psikanaliz ismi verildi.¹⁰⁷

Psikoanalitik kuram öncelikli olarak temelde bireyin erken gelişim (çocukluk) yıllarına önem verdi ve Sigmund Freud'un bu kuramı ergenlik dönemine ikinci derecede değer vermiştir.¹⁰⁸

Psikanaliz, bireyin bastırılmış olan ihtiyaçlarını açığa çıkarsa bile, kişilik psikologlarına göre oldukça uzun bir süreçtir ve geniş insan gruplarının ihtiyaçlarını incelemek amacıyla kullanılamaz.¹⁰⁹

Freud'un, kişiliğin ve birey davranışının anlaşılması hakkında en fazla katkısı bilinçdışı kavramını açıklaması ve bireylerin farkına varamadıkları bilinçdışı güçler tarafından yönetildikleri hakkındaki görüşleridir. Kuramına Psikanaliz adını veren Freud'un kendine has terapi yaklaşımı da aynı ad ile söylenmektedir.¹¹⁰

Freud'a göre kişilik id, ego ve süper-ego olmak üzere üç ana bölümden oluşur. Çoğunlukla insan davranışlarına bu üç ana bölüm yön verir.¹¹¹

2.6.2.1. İd

Kalıtım yolu ile gelen içgüdüleri kapsayan ve doğuştan olan psikolojik gizil güçlerin hepsidir. Ruhsal enerji kaynağı olan id, diğer iki sistemin çalışması için ihtiyaç olan kuvveti de sağlar. Enerjisini bedensel süreçlerden sağlar. İd fazla enerji birikimine dayanamaz. Böyle bir durum organizmada gerilim oluşturur. Bu oluşan gerilimi gidermek için id biriken enerjiyi boşaltma eğilimi gösterir. Buna da id'in haz ilkesi adı verilir.¹¹²

¹⁰⁷ Yanbastı, a.g.e., s.15

¹⁰⁸ Kulaksızoğlu, a.g.e., s.21

¹⁰⁹ Morgan, a.g.e., s.316

¹¹⁰ Yazgan İnanç ve Yerlikaya, a.g.e., s.15

¹¹¹ Can, a.g.e., s.111

¹¹² Yanbastı, a.g.e., s.21

Kişiliğimizin öyle bir bölümü vardır ki bu bölüm insanların en kaba, en ilkel, gensel dürtü ve arzularını kapsar. Freud bu kısma id adını koymuştur. Bu ilkel, gensel dürtülerden ikisi olan cinsiyet ve saldırganlık, diğerlerine göre daha baskın yapıdadır. İd, davranışlarımızın altında yatan psikolojik enerjinin kaynağını oluşturur. İd, zevk ilkesine göre işler ve zaman geçirilmeden tüm isteklerinin yapılmasını bekler. Düşüncenin etkili olmadığı kişiliğin bu kısmı beklemek istemez. İd'in itmeleri bilinçaltı dürtüleridir, çünkü kişi bu bilinçaltı dürtülerinin etkisinin çoğu zaman farkında değildir.¹¹³

Genel olarak ilkel benlik (id), bilinçaltında yer alır. Benlik kişiliğin bilinçli bölümünü meydana getirir, gelişmesi ise çevreyle etkileşiminin sonucunda oluşur. Kişiliğin ussal ve gerçekçi ögesidir. İlkel benliğin isteklerine karşı benliğin amaçladığı yöne doğru işleyişi sağlıklı doyum oluşturur. Bu sebeple id isteklerini elde etmek amacıyla benliğe baskı yapar.¹¹⁴

Türkçe' de ilkel ben olarak da isimlendirilen id, “o” (İngilizce: it, Almanca: es) sözcüğünün Latin dilindeki karşılığıdır ve kişiliğin ilkel, içgüdüsel taraflarını kapsar. İd biyolojik ihtiyaçları psikolojik gerilimlere (arzulara) dönüştürür. İd'in tek motivasyonu, bu içgüdüsel kateksisin boşalması yoluyla ve artan gerilim sonucu meydana gelen nahoşluk duygusundan sıyrılıp haz duygusuna erişmektir. İd'in bir gereksinimi karşılayacak gerçek nesne ile zihinsel imgeyi birbirinden ayıramaması, eğer doyumunu gerçekleştirilmeye yarayan bir dış kaynağın olmaması halinde ölümle sonuçlanabilir.¹¹⁵

2.6.2.2. Ego

Freud id'i denetleyen ve bilinçdışı yapan faktöre ego adını vermiştir. Doğuştan gelen ve zamanla gelişme gösteren ego bireyin biyolojik yapısına ters düşen ve gerçeklere uygun olmayan eylemleri bilinçaltına bastırır. Ego kişiliğin gerçekçi yürütme organıdır. Ego'ya gücü id verir. Ego'ya düşen görev kendi içinde ve dışında uyumlu olmaktır. Sevdiği uğruna canını düşünmeden harcayan, bir inanç için şehit olan ego

¹¹³ Cüceloğlu, a.g.e., s.407

¹¹⁴ Köknel, a.g.e., s.137

¹¹⁵ Yazgan İnanç ve Yerlikaya, a.g.e., s.21

kısımdır. Egonun bir diğer görevi de id, süpereo ve dış dünya ile çatışma durumunda olan istekler arasında uzlaşmacı bir pozisyon yaratmakla yükümlüdür.¹¹⁶

Kişinin ne olduğunu, olmak istediği şeyin ne olduğunu ve toplumda nasıl tanındığı konularındaki bilinçli bölümü, diğer bir deyişle, kişiliğinin en önemli savunma düzenlerinin işlediği kısımdır.¹¹⁷

İd günlük hayatımızda tamamen bizlere hakim olsa ve her zaman onun etkisiyle davranışlarda bulunsaydık, canımızın çektiği şeye atılır, yolda yürürken önümüze çıkanları iter, bize engel olan kim olursa olsun ona saldırgan davranışlarda bulunurduk. Böyle davranışlar sergileyen birinin çevresinde nasıl tepki göreceğini tahmin edebiliriz. Bu tür durumlarda Ego aracı olarak ortaya çıkar ve id'e, "Sen biraz bekle, ben bu sorunu halleder, senin isteklerini yerine getiririm" diye söyler. Ego öyle bir çözüm yolu çabası gösterir ki, id toplum düzenini bozmamak kaydıyla istediğini yapabilsin. Ego bir şekilde İd'in danışmanlığı görevini görür. Başlıca amacı id'e hizmet etmektir. Onu yüceltmek, eğitmek gayesinde değildir.¹¹⁸

"Ben" kelimesinin (İngilizce: I, Almanca: Ich) Latince karşılığı olan ego, id' in arzularının ifade edilmesini ve doyurulması işlemlerini yapar. Ego, organizmanın gerçek dünya ile ilişkisine düzen vermek ve dış dünyanın üstesinden gelmesini sağlamak amacıyla 6-8. aylarda, id'den evrimleşerek gelişme gösterir ve id'in amaçlarını gerçekleştirmesine yardım eder. Bebeğin açlık hissini gidermesi için zihninde bulunan besin imgesinin bir algıya dönüştürülmesi gerekir. İd bu işlevi yerine getiremez. Sadece ego zihindeki imgeler ile gerçek dünyadaki nesneler arasında bir ayırmda bulunabilir. Böyle olunca organizma, oluşan gerilim giderilmeden önce besin elde etme ve tüketmeyi öğrenir.¹¹⁹

Ego, id'in isteklerini gerektiği zaman ertelemeye, güzel olan yaşantıları seçmeye, yakışık olmayandan uzak durmaya çaba gösterir. Ego akılcı, mantıklı bir kişilik bölümü olup bir şekilde kişiliğin karar verme organıdır.¹²⁰

¹¹⁶ Yanbastı, a.g.e., s.21-22

¹¹⁷ Köknel, a.g.e., s.136

¹¹⁸ Cüceloğlu, a.g.e., s.408

¹¹⁹ Yazgan İnanç ve Yerlikaya, a.g.e., s.21

¹²⁰ Yasemin Çemberci, "Eğitim Yöneticilerinin Liderlik Davranışları ve Kişilik Özellikleri Arasındaki İlişkinin İncelenmesi (Kartal İlçesi Örneği)", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, 2003, s.55-56

2.6.2.3. Süperegö

Toplum yasalarını kapsamına alan, kişiliğin üçüncü ve en son gelişen sistemi süperegodur. Kalıtım yoluyla gelmeyen ve ancak gelişme ile ortaya çıkan, içimizdeki yargıç olan süperegönün başlıca işlevleri:

- İd'den gelen içgüdüsel dürtüleri bastırmak ve bunlara yön vermektir. Bunlar özellikle açıklanması toplum tarafından yadırganacak cinsel ve saldırgan dürtülerdir.
- Ego'yu gerçek amaçlar yerine törel amaçlarla ilgilenmesini sağlamaya çabalamak.
- Kusursuz olmaya çalışmaktır.¹²¹

“Ben” ve “üstü” sözcüklerinin (İngilizce: over-I, Almanca: über-Ich) Latince karşılığı olan süperegö sözcüğü yerine Türkçe’de üstben kelimesi de kullanılmaktadır. Freud’a göre insan organizması süperegöya sahip bir şekilde dünyaya gelmez. Çocuklar, ebeveynleri, öğretmenleri ve benzeri başka figürler ile aralarında olan etkileşimler sonucunda bunu elde ederler. Başka bir deyişle bebeklerin doğru–yanlış duyguları gelişmemiştir. Bu işlev önceleri anne-baba tarafından yürütölmektedir ve uzun seneler sürmektedir.¹²²

Freud, toplumun inandığı, “doğru” ve “yanlış” kararlarının temelini oluşturan bölüme üst-ben (süper-ego) ismini vermiştir. İd ve ego’da olduğu gibi üst-ben’in de büyük bir bölümü bilinçaltında bulunur. Bir toplumun vicdan duygusu o toplumun kişilerinin üst-ben’inde bulunur ve üst-ben kişinin davranışlarını daima süzgeçten geçirip ona “bu yaptığın doğru, aferin sana” ya da “bu yaptığın yanlış, utan kendinden” diye mesaj verir.¹²³

Süperegö, bireye anne ve babası tarafından verilen ahlaki kuralları kapsar. Bu manada vicdan demektir. Ayrıca süperegöda bireyin ideal benliği de yer almaktadır. Bireyin değer yargıları ve ahlak kuralları süperegösunda yer alır.¹²⁴

¹²¹ Yanbastı, a.g.e., s.22

¹²² Yazgan İnanç ve Yerlikaya, a.g.e., s.22-23

¹²³ Cüceloğlu, a.g.e., s.408

¹²⁴ Çemberci, a.g.e., s.56

Freud' a göre süperego, toplumun inanmış olduğu doğru ve yanlış kararlarının temelini oluşturur. Süperego ile id arasında bir çatışma söz konusudur. Kaygı ve savunma mekanizmaları bu çatışmadan ortaya çıkar.¹²⁵

2.6.3. Carl Gustav Jung'ın Kuramı

Carl Jung, Freud' un psikanalizinden önemli ölçülerde farklı olan bir kişilik kuramı geliştirmiştir. Analitik psikoloji, tarih, mitoloji, antropoloji ve dinden alınmış farklı kavramları bir araya getirip kişilik kuramı geliştirmiştir. Jung' ın ortaya attığı görüşlerin kişilik ile ilgili bilgilerimizin gelişimine katkıları büyüktür. Jung orta yaş dönemi ile ilgili psikolojik gelişime fazla önem göstermiştir. Orta yaş döneminde yapmamız gereken gelişim görevi, herkesin kabul ettiği düşüncelerden daha az etkilenmek, bunun yerine bu bilinçaltı güçlerin kendilerini ifade etmelerini sağlamak ve bunları bilinçli hayatımız ile bütünleştirmemizdir.¹²⁶

Hayatın ilk yıllarını kişilik gelişiminin temeli olarak gören Freud' un aksine Jung, kişilik gelişimini hayat boyu devam eden dinamik ve evrimsel bir süreç olarak ele alır. İnsan davranışlarını anlamada davranışın belirleyicisi olarak gelecekteki amaç ve hedefleri gösteren teleolojik görüşün dikkate alınması gerektiğini belirtmiştir. Jung' a göre birey sürekli yeni beceriler öğrenip, kendini gerçekleştirme konusunda gelişme göstermektedir. Bu sebeple kişiliğe biçim veren sadece geçmişteki yaşanmışlıklar değil, aynı zamanda gelecekteki hedef ve beklentilerdir.¹²⁷

Jung içedönük ve dışadönük terimlerini ilk kullanan kişidir. İçedönük kişilerin ilgi ve düşünceleri iç dünyalarına doğrudur. İçedönükler başka kişilerle az birlikte olurlar. Dışadönük kişiler ise asla yalnız kalmak istemez ve bu kişilerin daima başkalarıyla beraber olma isteği vardır. Jung bir insanın etkili bir hayat sürmesi için bu iki unsuru dengede tutması gerektiğini söyler. Ona göre kişilik sorunlarının kaynağı, içedönüklük ve dışadönüklük arasındaki dengesizlikten meydana gelir.¹²⁸

¹²⁵ Can, a.g.e., s.111

¹²⁶ Corey, a.g.e., s.86-87

¹²⁷ Yazgan İnanç ve Yerlikaya, a.g.e., s.76

¹²⁸ Cüceloğlu, a.g.e., s.415

Jung'ın kişilik kuramı psikanalitik kuram olarak ele alınsa da Freud ve Adler'in psikanalitik kuramlarından farklıdır. Jung'ın kişilik kuramını diğer kuramlardan özellikle de Freud' dan ayrılan tarafları dört ana kısımda odaklaşır:

- a) Jung'ın ruh kavramı dinamik, sürekli hareketli ve kendi kendine düzen veren bir sistemdir. Libido bu sistemi canlı tutar.
- b) Bireyin gelişimi konusunda güdülerin ve amaçların konumu Jung'u Freud'dan ayırır.
- c) Jung'un kuramında, kişilik gelişiminde ırk ve kalıtım etkenlerine önem verilmiştir.
- d) Freud ve Jung arasındaki en belirgin farklılık bilinçaltının niteliğinden kaynaklanmıştır. Freud'a göre kişiliğin bilinçli ve bilinçli olmayan iki tarafı bulunur. Bunlar bilinç ve bilinçaltı kavramlarıdır. Jung'a göre bireysel ve kolektif-ırksal bilinçaltı olarak ikiye ayrılır.¹²⁹

2.6.4. Alfred Adlerin Kişilik Kuramı

Adler kuramında ruhsal yapının derin katmanları gibi soyut terimlere çok fazla yer vermemiş bunun yerine bireyin doğasını herkesin anlayabileceği bir şekilde açıklamaya çaba sarf etmiştir. Bu sebeple de yazılarında ve konferanslarında daha çok kişinin problemleri çözüm yolları, çocuk yetiştirme, insanlarla geçinebilme, hayat kalitesini yükseltme gibi konulara yer vermiştir.¹³⁰

Freud'un görüşlerinin temeli bilinçdışı, cinsellik üzerinde, Adler'inki ise aşağılık duygusu üzerine yapılmıştır. Adler her türlü nevrozun sebebinin aşağılık duygusu olduğunu ve nevrozun ise daima etkinliğini gösteren bir aşağılık duygusu olduğunu söylüyordu. Adler bireylerin davranışlarının neredeyse hepsini aşağılık duygusu ile açıklama gayesindedir. Ona göre geçmişten beri aşağılık duygusunun tüm şekilleri ve dereceleri ile zararlı olduğuna ve kişilik açısından pek gelişmemiş, yetersiz kimselerde bulunabileceğine inanılmaktadır. Bu sebeple kimse kendisinde böyle bir duygunun olduğunu söylemek, hatta düşünmek bile istememektedir.¹³¹

¹²⁹ Yanbastı, a.g.e., s.44-45

¹³⁰ Yazgan İnanç ve Yerlikaya, a.g.e., s.43

¹³¹ Yanbastı, a.g.e., s.71

Her türlü üstünlük davranışının arkasında, gizlenmesi için çok özel çabaların gerektiği bir aşağılık duygusu olabilir. Bu sanki çok kısa boya sahip olduğundan ürken birinin parmak ucundan yürüyerek kendisini boyu uzun biri gibi göstermesine benzer. Bunun gibi bir çocuğa “Çok kısa olduğunu mu düşünüyorsun?” diye sorduğumuzda o çocuğun bunu kabul etmesi beklenemez. Bu sebeple, güçlü aşağılık duyguları olan bir kişinin uysal, sessiz, çekingen, incitmekten korkan gibi biri olarak görüneceğini düşünmemeliyiz.¹³²

Sosyal ilgi ve toplumsal duygular Adler’ in belki de en çok bilinen ve özgün kavramıdır. Bu kavram, kişilerin bir insan topluluğunun parçası olduklarını fark etmelerini ve sosyal dünya ile mücadele halindeyken yapmış oldukları davranışları belirtmektedir. Sosyal ilgi insanlığa daha iyi bir gelecek sunmak amacıyla çaba sarf etmeyi içermektedir. Sosyal ilgi öğrenilir, öğretilir ve kullanılır. Adler sosyal ilgiyle, kimlik duygusunu ve başkasının gözüyle görmek, başkasının kulakları ile duymak ve başkasının yüreğiyle hissetmek olan diğerlerine gösterilen empati hissini birbirine eşit olarak görmektedir.¹³³

Adler kişinin üstünlük kurmasını engelleyen etmenleri fiziksel (zayıflık, çirkinlik, orta boyluluk), sosyal (yetersiz eğitim) ve ekonomik (fakirlik) unsurları olarak bölümlere ayırmıştır. Adler bahsi geçen unsurlara karşı kişinin geliştirdiği tutumlara ağırlık vererek kişiliği incelemeye çalışmıştır.¹³⁴

2.6.5. Eric Fromm’un Kuramı

Kişilik teorisyenleri arasında önemli bir yeri olan Eric Fromm, kişiliğin kalıtımla gelen bir tarafı olduğuna inanarak bu kısmı ‘mizaç’ diye adlandırmıştır. Bunun yanı sıra sosyal etkileşim ve yaşantılar aracılığı ile gelişen ‘karakter’ yapısının da kişilik üzerine etki ettiğini belirtir. Karakter ve mizacın dinamik bir uyumu olarak şekil alan kişilik, insanın duygusal ve zihinsel faaliyetlerine yön verir.¹³⁵

Fromm’a göre kalıcı olan karakter ya da kişilik, insanın bedensel yapısı ve mizacını oluşturan gensel yönleri ile sosyal ve kültürel etkilerin hepsinin ortak

¹³² Adler, a.g.e., s.54

¹³³ Corey, a.g.e., s.112

¹³⁴ Özsoy, a.g.e., s.21

¹³⁵ Alpkent, a.g.e., s.12-13

ürünüdür. Bireylerin hepsinin kendine özgü taraflarını içeren bireysel karakteri olmasının yanı sıra, bireyin başka kişilerle ortak yönlerini kapsayan sosyal karakteri bulunur. Sosyal karakter, o toplumun fonksiyonlarını devam ettirmek ve bütünlüğünü sürdürmek maksadıyla gelişme göstermiştir. Fromm'un bu kavramı ile Freud' un süperegö kavramıyla benzerlik gösterir. Sadece odak noktası libidodan alınıp çevreye ve topluma yönelmiştir.¹³⁶

Kişilik gelişimi ve davranışların oluşmasında çevre ve kültür kavramlarına ağırlık veren Fromm, Oedipus karmaşasının kültürel yaklaşımla yeniden yorumunu yapmıştır. Fromm'a göre kişi, tarihsel ve bireysel gelişme süresince git gide artan bir ayrılma ve yalnızlığa doğru sürüklenir ve bu, kaygı ile son bulur. Onun bu kaygıdan kurtulmasını sağlayacak etmenler sevgi, egemen olma, yok etme, robotlaşma gibi savunma ya da kurtuluş düzenleridir.¹³⁷

2.7. Beş Faktör Kişilik Kuramı

Beş faktör kişilik kuramı, bütün kişilik özelliklerini bünyesinde barındırır. Bu özellikleri geniş çerçevede ele alan beş faktör kişilik kuramı 1985 yılında Paul Costa ve Robert McCrea isimli kişiler tarafından geliştirilmiştir. Bu anlamda beş faktör kişilik kuramı, evrensel ve eksiksiz kişilik özelliklerinin hepsinin, gözleme dayalı bir şekilde beş temel boyutta işlenip sınıflaması olan bu boyutlar, dışa dönüklük, uyumluluk, sorumluluk, nevrotiklik ve gelişime açıklık olarak açıklanmaktadır.¹³⁸

Kişiliğin devamlılığını ve yapısını incelemek maksadı ile faktör analizini kullanan McCrea ve Costa ilk olarak dışa dönüklük ve nevrotizm boyutlarına odaklanmış fakat çok geçmeden “deneyime açıklık” ismini verdikleri yeni bir boyut keşfetmişlerdir. Bu üç boyutu 1985 yılına kadar savunan McCrea ve Costa 1983-1985 seneleri arasında yaptıkları çalışmalar neticesinde kişiliğin beş temel boyutunu ortaya çıkarmışlar ve bu boyutların ölçümünü sağlayan bir ölçme aracı geliştirmişlerdir.¹³⁹

¹³⁶ Yanbastı, a.g.e., s.96.

¹³⁷ Köknel, a.g.e., s.148-149.

¹³⁸ Ethem Merdan, “Beş Faktör Kişilik Kuramı İle İş Değerleri İlişkisinin İncelenmesi: Bankacılık Sektöründe Bir Araştırma”, **Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Elektronik Dergisi**, Sayı: 7, 2013, s.142.

¹³⁹ Yazgan İnanç ve Yerlikaya, a.g.e., s.286.

Beş faktör kişilik modeli kişiliğin değerlendirilmesi konusunda oldukça çok kullanılmaktadır. Bu model özellik yaklaşımına dayanmaktadır. Kişiliğin gelişmesinde insanın kendisini ve diğerlerini tanımlarken kullandıkları sıfatlardan faydalanılmaktadır. Bu kişilik modelinin araştırmacılarca benimsenmesinin ve araştırmalarda oldukça sık bir şekilde sebepleri:

-Modelin dayanağının ampirik ve boylamsal çalışmalar olması,

-Ölçülen özelliklerin zamana karşı sürekliliğini muhafaza etmesi,

-Biyolojik bazı temellere sahip olması,

-Değişik kültür ve gruplarda geçerliliğine sahip olması,

-Psikometrik açıdan kullanımının ve değerlendirilmesinin basit olması olarak söylenebilir.¹⁴⁰

Geçerliliği ve geniş kapsamlı olması sebebiyle beş faktör kişilik modeli son yıllarda örgütsel ve diğer deneysel araştırmalarda çok fazla kullanılmaktadır. Barrick ve Mount'a göre bu sebeple, iş bağlılığını da eklemek üzere, beş faktör kişilik özellikleri önemli bir değişken olan dürtüsel hal ve hareketler arasında bir ilişki kurulması gerekmektedir. Günümüzdeki araştırmacılar, beş faktör kişilik özellikleri ile iş bağlılığı arasındaki ilişkiyi değerlendirmeyi amaçlamaktadır.¹⁴¹

Bireyin kişilik yapısını meydana getiren faktörlerin adlandırılmasında temelde iki farklı yaklaşım takip edilmiştir. Bunlardan birincisi bir dile özgü sözlükteki insan kişiliğini tanımlayan sıfatlardan hareketle benimsenen yaklaşımdır. İkincisi ise, Eysenck'in çalışmalarındaki gibi, soru formlarına ve envanterlere dayanan yaklaşımdır. İnsan kişiliğinin beş faktörden meydana geldiği sonucunun değişik kültürler içinde geçerliliği ortaya çıkarılmıştır. Ülkemizde Somer (1998) üç tane ansiklopedik sözlüğü taraması sonucu kişiliğin beş faktörden oluştuğunu kanıtlayan şekilde bulgular edinmiştir.¹⁴²

¹⁴⁰ Doğan, a.g.e., s.57.

¹⁴¹ Bahar Tomrukçu, “**Beş Faktör Kişilik Özellikleri ile İş Değerleri Arasındaki İlişki Üzerine Bir İnceleme**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008, s.14.

¹⁴² Perviz Aliyev, “**Beş Faktör Kişilik Özellikleri ve Cinsiyet Rollerinin Üniversite Alan Seçimi ile İlişkisinin İncelenmesi**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008, s.39.

2.7.1. Dışa Dönüklük

Dışadönüklük boyutu, bireyin ilişkilerindeki rahatlık düzeyidir. Dışadönüklük seviyesi yüksek olan bireyler vakitlerinin çoğunu birbirleriyle ilişki kurmaya ayırır ve bundan zevk alırlar. İçedönükler ise, ilişki kurmaktan hoşlanmaz ve yalnızlıktan hoşlanırlar.¹⁴³

Dışadönüklük faktörü topluluğu sevmeye, girişkenlik, heyecan arama, sıcaklık ve aktiviteyi gösterir. Smith ve diğerleri (2001)'e göre bu boyut sosyal etkileşimlerin yoğunluğunu ve niceliğini, hareketliliği, özgüveni, rekabeti ve harekete geçirilme gereksinimini temsil eder. Zuckerman ve diğerleri (1988) dışa dönüklük boyutunu sosyal kalıtım ve yakın ilişki olarak açıklamıştır. Royce ve Powel (1983) ise dışadönük boyutunu sosyal soyutlaşmanın karşıt kısmı olarak tanımlamıştır.¹⁴⁴

Dışadönük kişiler hayata olumlu yaklaşan, sosyal, hareketli, neşeli ve başka kişilere karşı ilgili bir yapıda olup, içedönük bireyler ise, kendi içine kapalı, yalnızlıktan hoşlanan, mesafeli duran yapıda olarak değerlendirilmiştir.¹⁴⁵

McCrea ve Costa'nın geliştirdikleri kişilik envanterinde, dışadönüklük faktörünü heyecan arama, sıcaklık, topluluğu sevmeye ve olumlu duygular alt ölçekleri ile temsil etmişlerdir. Birçok araştırmacı bu alt faktörü, yumuşak başlılık/uzlaşılabilirlik boyutunun merkezinde olduğunu düşünmektedir.¹⁴⁶

Dışadönükler, kuvvetli ketleme kapasiteleriyle daha az acı deneyimlerler ve acıya toleransları daha çoktur fakat, duygusal yoksunluğa içedönükler kadar toleranslı değildirler. Bunun sonucu olarak dışadönüklerin risk almaları daha kolay olur ve dışadönükler devamlı hareketlilik arayan ve yaratan kişilerdir.¹⁴⁷

¹⁴³ Isır, a.g.e., s.83.

¹⁴⁴ Tomrukçu, a.g.e., s.27.

¹⁴⁵ Akif Tabak, H. Nejat Basım, İlker Tatar ve Fatih Çetin, "İzlenim Yönetimi Taktiklerinde Beş Faktör Kişilik Özelliklerinin Rolü: Savunma Sanayiinde Bir Araştırma", **Ege Akademik Bakış**, 10(2), Sayfa Aralığı: 539-557, 2010, s.544.

¹⁴⁶ Melike Kıvanç Sudak ve Cemal Zehir, "Kişilik Tipleri, Duygusal Zeka, İş Tatmini İlişkisi Üzerine Yapılan Bir Araştırma", **Yönetim Bilimleri Dergisi**, Cilt:11, Sayı:22, Sayfa Aralığı: 141-165, 2013, s.144.

¹⁴⁷ Arzu Kantarcıoğlu, "Suç İşlemiş Erkek Ergenlerin Bağlanma Davranışları, Kişilik Boyutları ve Kimlik Gelişimlerinin İncelenmesi", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004, s.38.

Sahip oldukları niteliklerin bir sonucu olarak dışadönüklerin hayatta karşılaştıkları olaylara karşı daha fazla pozitif yaklaşımlar sergilediği saptanmıştır. Mesela, stresle başa çıkarken işlevsel başa çıkma yollarını daha çok kullanırken (diğer bireylerin desteğine başvurma, olayları iyi taraflarından görme gibi), işlevsel olmayanları daha az kullanma yatkınlığındadırlar (kendini suçlama ya da kaçınma gibi).¹⁴⁸

2.7.2. Nevrotizm

Nevrotiklik faktörü duygusal dengesizlik diye tanımlanmaktadır. Nevrotiklik seviyesi yüksek olan kişiler endişeli yapıda olan, öfkeli görünen, güven eksikliği yaşayan ve alıngan yapıda olan insanlar olarak açıklanmaktadır. Nevrotiklik seviyesi düşük olan kişiler ise rahat yapıda, duygusal olarak dengesi yerinde olan, stresli anlarda panik yapmayan, çok az öfkelenen, güven duygusu fazla ve olumlu duygu yaşamaya yatkın insanlar olarak açıklanmaktadır.¹⁴⁹

Bir bireyin yaşadığı endişe, kızgınlık hali, sıkıntı hali, düşünmeden davranma, güvensizlik ve depresyonu duygusal dengesizlik olarak ifade edilmektedir. Smith ve diğerleri (2001), nörotizm olarak isimlendirdikleri bu boyutu duygusal dengesizlik olarak tanımını yaptı ve bu faktörün psikolojik sıkıntı/stres ve farklı tepki vermeye eğilimli bireyleri tanımladığını belirtmiştir. Costa ve diğerleri (2001), duygusal denge boyutunun karşıt ucu olarak nörotizmi endişe, kızgınlık, depresyon, utanma gibi üzüntü veren hisleri içeren olumsuz bir duygu alanı olarak ifade eder.¹⁵⁰

Beş faktör kişilik modeli içerisinde içeriği hakkında tartışmanın en az olduğu boyut duygusal denge/durağanlık nörotiklik boyutudur. Nörotik kişiler uzun zamanlı olumsuz duygulanımlar yaşamaya yatkındırlar; potansiyel olarak da çeşitli davranış bozukluklarının gelişimine hazırdırlar. Kişiler arası ilişkilerde ve ilişkilerine bağlılıkta zorlanırlar. Nörotik kişilerin uzun süreli stres yaşadıkları ve stresli anlarda da duygu odaklı başa çıkma stratejilerini kullandıkları görülmüştür. Bu kişilerin sürekli olarak yaşadıkları gergin durumlar, depresyon hali, engellemeler ve suçluluk hisleri gerçekçi olmayan düşünme biçimleriyle, kendilik saygılarının düşük olmasıyla, dürtü

¹⁴⁸ Aliyev, a.g.e., s.40.

¹⁴⁹ Doğan, a.g.e., s.58.

¹⁵⁰ Tomrukçu, a.g.e., s.32.

kontrollerinin yeteri kadar gelişme göstermemesiyle, yaşanan çok sayıda fiziksel sağlık sorunlarıyla ve etkin olmayan başa çıkma yöntemleriyle alakalıdır. Nörotiklik seviyesi düşük olan kişilerin genelde sakin yapıda, uysal, kendine güven duygusu yüksek, olumlu duygulanımlar yaşamaya yatkın, fazlaca duygusal iniş-çıkış göstermeyen ve yaşam doyumları yüksek kişiler görülmüştür.¹⁵¹

Nevrotizm boyutu puanı yüksek olan kişiler kaygılı, güven eksikliği yaşayan, kendine karşı acıma duygusu hisseden kişilerdir. Stresten kaynaklanan ruhsal rahatsızlıklara daha eğilimli olan bu bireyler nevrotizm boyutunda az puan alan kişilere nazaran daha fazla stres yaşarlar. Nevrotizm boyutundan düşük puan alan kişiler aşırı ve uyumsuz duygusal tepkilere eğilimli olmayan, sakin, rahat ve iyi uyum sağlayan insanlardır.¹⁵²

2.7.3. Yeniliğe/Gelişime Açıklık

Beş Faktör içerisinde araştırmacıların üzerinde en az uzlaşma sağladıkları boyuttur. Goldberg, Digman ve İnouye, Peabody ve Goldberg, bu boyutu zeka olarak adlandırırken; Norman kültür, McCrae ve Costa ise deneyime açıklık olarak adlandırmaktadırlar. Cattell, değişkenlerinin hepsini oluştururken, bireylerin kendi ya da tanıdıkları tarafından derecelenen zeka ve ölçülen zekanın aynı olduğundan yola çıkarak, zeka ile ilgili terimleri ölçeklerinden çıkarmış ve gerçek bir zeka testi ortaya çıkarmıştır. Zeka ile ilgili maddelerin çıkarılmasının ardından kalan ölçeklerden meydana gelen faktör Norman'ın çalışmalarının ardından kültür olarak adlandırılmıştır.¹⁵³

Beş faktör kişilik yapısı içerisinde bilişsel yapısı en yüksek olan boyuttur. Bu bakımdan gelişime açıklık düzeyi yüksek olan kişiler hayal kuran, macerayı seven, orijinal, yaratıcı, merak eden, kendi duygu ve düşüncelerine ağırlık önem veren bir

¹⁵¹ Birsen Girgin, “**Beş Faktör Kişilik Modelinin İş Yerinde Duygusal Tacize (Mobbing) Etkileri**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007, s.84.

¹⁵² Yazgan İnanç ve Yerlikaya, a.g.e., s.287-288.

¹⁵³ Girgin, a.g.e., s.85-86.

yapıda olup, düşük düzeyde gelişime açık olanlar ise, geleneklerine bağlı, tutucu ve ilgisiz bir yapıda olarak değerlendirilmektedir.¹⁵⁴

Boyuta ismini veren “açıklık” terimi bazen dışadönüklük ve uyumun bir yansıması olabilecek kendini açma özelliği ile karıştırılıp yanlış anlamalara sebep olmaktadır. Başka bireylere güven duyan ve konuşkan yapıda olan bireyler kendileri hakkında bilgi vererek kendilerini dış dünyaya daha çok açarlar. Fakat açıklık özelliği daha değişik bir şeydir ve dış dünyadan gelen bilgiye açıklık ile ilişkisi vardır.¹⁵⁵

Gelişime açıklık boyutu analitik, merak eden, yaratıcı olan, bağımsız olup, geleneksel olmayan, kendine has, hayal gücü güçlü, ilgi alanı geniş çerçevede, cesaretli, değişimi seven, estetik bakışa sahip, sanatsal düşünen, yapmacık olmayan, fikirleri açık olan, hareketli, özgür düşünce yapısına sahip, kültürlü olup olmama, estetik görüşe sahip olup olmama, hayal gücünün güçlü olup olmaması ve zeki olup olmama olarak açıklanmıştır. Bu boyut içerik olarak geniş, sınıflama ile tanımlanmasının ise yetersiz olduğu ifade edilmiştir.¹⁵⁶

2.7.4. Uyumluluk/Yumuşak Başlılık

İnsanların iyi huya sahip olmaları, ılımlı, işbirliğine dayalı, yardımsever, duygusal, olgun, başkalarıyla uyum içinde, çevresine karşı dikkatli, kendine yetebilen, sempatik, açık sözlü, fedakar, alçak gönüllü, esnek yapıda, iyi kalpli, güven veren, kibar, hoşgörü sahibi, başkalarına sevgi ile yaklaşan, samimiyete önem veren, arkadaş canlısı türünden niteliklerin bulunduğu kişilik boyutu olarak nitelendirilir. Uyumlu kişilerin içinde yer aldıkları ortamın şekline göre hareket ettikleri, ters giden bir durumda ılımlı ve panik yapmadan hareket edip, çözüm yolları aradıkları ifade edilebilir.¹⁵⁷

Yazarlar yumuşak başlılık ve sorumluluk faktörlerinin iyi olma üzerinde doğrudan olmasa da aracı değişkenler şeklinde etkilerinin olduğunu göstermektedirler.

¹⁵⁴ H. Nejat Basım, Fatih Çetin ve Akif Tabak, “Beş Faktör Kişilik Özelliklerinin Kişilerarası Çatışma Çözme Yaklaşımlarıyla İlişkisi”, **Türk Psikoloji Dergisi**, 24(63), Sayfa Aralığı: 20-34, 2009, s.23.

¹⁵⁵ Aliyev, a.g.e., s.43.

¹⁵⁶ Arkun Tatar, Gaye Saltukoğlu, Gülistan Dal ve Berna Atay, “Eczacıların Beş Faktör Modeli Çerçevesinden Kişilik Özelliklerinin İncelenmesi ve Meslek Grubu Profillerinin Oluşturulması”, **FSM İlimi Araştırmalar, İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi**, Sayı: 2, 2013, s.327.

¹⁵⁷ Merdan, a.g.e., s.143.

Yumuşak başlı bireyler sıcak, cömert ve sevgi dolu bir yapı içinde olurlar. Sorumluluk boyutunda yüksek bireyler ise etkili, yeterli ve çalışkan bir yapıda olurlar. Birincisindeki yükseklik kişiler arası ilişkilerde başarıyı sağlarken, ikincisi yaşam kalitesini ve yaşam doyumunu artırır. Böylelikle bu yolla, bu tür bireyler olumsuz hisleri daha az, olumlu hisleri ise daha çok yaşarlar, yani kişilik özellikleri günlük hayatta daha az zorluk ve daha fazla doyum yaşamalarını sağlar. Bunun yanı sıra, psikolojik sağlığın uygun kişisel eğilimlerin yanı sıra, bunları ifade etme imkanı sağlamasına da bağlı olduğunu da açıklamaktadırlar.¹⁵⁸

Costa, McCrea ve Dye, yumuşak başlılık faktörünün, dışadönük boyutunda olduğu gibi insanların kendi aralarındaki ilişkileriyle bağlantılı bir durum olduğunu açıklamışlar, fakat dışadönüklüğün sosyal uyaranların miktarı ile bağlantısının olduğunu, yumuşak başlılığın ise insan ilişkilerinin niteliğine bağlı olduğunu belirtmişlerdir. Araştırmacılar yumuşak başlılığa bağlı alt boyutlar olarak güven, dürüstlük, elseverlik, uyma/itaat, alçak gönüllü olmak ve merhamet kavramlarının olduğunu açıklamışlardır. Yumuşak başlılık boyutunun insanların kendi aralarındaki ilişki durumlarının yanında, bireyin kendilik algısına etkisi olduğunu, sosyal tutum ve hayat felsefesi oluşturma hususunda da etkisine değinmişlerdir.¹⁵⁹

Araştırmacılar yumuşak başlılık faktörünün farklı araştırmacılar tarafından oldukça istenen özellikleri içeren ve kadınlık ile de büyük oranda ilişkili olduğu düşünülen bir boyut olduğunu göstermektedirler. Mac Donald bazı araştırma bulgularının, kadınların kavramsal olarak bu faktör ile ilişkili görünen ödül bağımlılığı konusunda erkeklere nazaran daha yüksek olduklarını ifade etmektedir. Yazar, fazla derecede sevilme gereksinimi ile betimlenen bağımlılık bozukluğunun daha fazla kadınlarda görüldüğünü; buna karşı olarak erkeklerin, saldırganlık yatkınlığı ve başkalarına zarar verme konusunda suçluluk hissetmeme olarak tanımlanan karşıt uçtaki sosyopati tarafında bulunmalarının daha çok ihtimal dahilinde olduğunu söylemektedir. Fakat Mac Donald, genellikle yakın ilişkilere yatkın bireylerin saldırganlık ve düşmanlığa eğilim göstermemekle beraber bunun bir zorunluluk olmadığını da belirtmiştir.¹⁶⁰

¹⁵⁸ Tomrukçu, a.g.e., s.39.

¹⁵⁹ Sevi, a.g.e., s.40.

¹⁶⁰ Tomrukçu, a.g.e., s.30.

Uyumluluk boyutu, bireyleri uysallık ve acımasızlık sürekliliği anlamında bir yere yerleştirmektedir. Bu boyuttan yüksek puan alan kişiler uysal, kendilerine güvenilebilen, başkalarına yardım etmeyi seven, cömert, kabul edici ve iyi huya sahip insanlardır. Bu boyutun karşı ucunda ise şüpheli olan, eleştiren, çabuk sinirlenen, cimri ve düşmanca yapıda olan bireyler bulunur. Uyumluluk boyutundan fazla puan alan kişiler işbirliğine, az puan alanlar ise rekabet etmeye daha eğilimli insanlardır.¹⁶¹

2.7.5. Sorumluluk/Özdenetim:

Sorumluluk kişilik boyutu, itaatkarlık, düzenlilik, öz disiplin, başarı yönelimlilik gibi faktörleri içine alan bir kişilik boyutu olarak değerlendirilmektedir. Sorumluluk seviyesi yüksek bireyler disiplinli, dikkatli ve başarı hissi yüksek düzeydeyken; sorumluluk seviyesi düşük bireyler tembel, dikkat eksikliği yaşayan ve dağınık bireyler olarak ifade edilmektedir.¹⁶²

Costa ve diğerleri (1991) sorumluluk faktörünün alt boyutlarını yeterli olma, düzen, görevşinaslık, başarma gayreti, öz disiplin ve tedbirlilik şeklinde ifade etmişlerdir. Costa ve McCrae (1992) sorumluluk ile ilgili kişilik özelliklerinin güvenilirliği (dikkatli, titiz, sorumluluk, organizasyon, planlı, iş bilir) ve iradeyi (sağlam çalışma, başarıya kitlenme, azim) yansıttığını ifade eder. FFM' in belirtilen sorumluluk faktörünün alt boyutu olan başarı çabası akademik performansın harekete geçirilmesinde önemlidir.¹⁶³

Mac Donald (1995), sorumluluk faktörünü adaptasyonel (uyumcu) bir bakışla değerlendirmiştir. Yazar, bu boyutun hazzı erteleyebilme, hoş olmayan görevlerde sabır gösterme, ayrıntılara dikkat etme, sorumlu ve güvenilir tarzda davranmayı kapsadığına değinmektedir. Yazar kimi araştırmacıların, bu boyutu, obsesif-kompulsif bozuklukla bağlantılı bulduklarına da değinmektedir. Mac Donald yapılan araştırmaların, davranışsal olarak ketlenmiş çocukların, sempatik sinir sistemlerinin daha güçlü tepki gösterdiğine dikkat çekmiştir.¹⁶⁴

¹⁶¹ Yazgan ve Yerlikaya, a.g.e., s.288.

¹⁶² Tabak ve Diğerleri, a.g.e., s.543.

¹⁶³ Tomrukçu, a.g.e., s.31.

¹⁶⁴ Sevi, a.g.e., s.42-43.

Sorumluluk boyutunu ortaya çıkaran davranış şekillerini yerine getiren bireyler mevcut durumlarda üzerlerine düşen görevleri başarılı bir şekilde yapabilirler. Sorumluluk sahibi yöneticilerin yer aldıkları kilit noktalarda büyük ölçüde başarı gösterdikleri görülmüştür. Yapılan birçok araştırma sonucu sorumluluk özelliğinin iş başarısı ile ilişkisinin olduğu ve hemen hemen tüm işler için aranan bir özellik olduğu ortaya çıkmıştır. Kişilik boyutları içerisinde performans ile en fazla ilişkisi bulunan boyut olarak değerlendirilmiştir. Judge, Higgins, Thoresen, Barrick (1999) içsel başarı (iş doyumu) ve dışsal başarıdan (gelir ve mesleki statü) oluşacak şekilde inceledikleri kariyer başarısı faktörünün sorumluluk özelliğince yordandığını ortaya çıkarmışlardır.¹⁶⁵

Araştırmacılara göre bu boyut, hareket ve odaklaşmayı içine aldığı için ilerletici ve ketleyici taraflarını birlikte göstermektedir. Sorumluluk boyutunun ilerletici tarafı, başarıya duyduğu ihtiyaç ve çalışma kararlılığında görülürken, ketleyici kısmı, ahlaki titizlik ve tedbirli olma niteliklerini göstermektedir.¹⁶⁶

¹⁶⁵ Aliyev, a.g.e., s.43-44

¹⁶⁶ Sudak, a.g.e., s. 145

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. TRAFİK KAVRAMI

3.1. Trafiğin Tanımı ve Trafiğin Tarihçesi

Trafik kelimesinin kökeni İtalyanca'ya dayanmaktadır. Dilimize ise Fransızca dan geçmiştir. İtalyanca “Traffico”, Fransızca “Trafic” ve İngilizce “Traffic” kelimeleri ile ifade edilmektedir. Osmanlı zamanında ise trafik sözcüğü, “Seyrüsefer” yani geliş-gidiş anlamına geliyordu. 18 Mayıs 1953 gün ve 8411 Sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (KTK) ile uluslar arası “Trafik” sözcüğü ülkemiz tarafından kabul edilmiştir.¹⁶⁷

Trafik kelimesi genel anlamda ulaşımı ifade etmektedir. Ulaşım ise denizyolu, karayolu, havayolu ve demiryolu taşımacılığını kapsamaktadır. Ulaşım faaliyetleri esnasında geliş ve gidişleri düzene sokan bazı kurallar ve bu kurallar dizisi içerisinde bulunan davranışların hepsi trafik olarak isimlendirilir.¹⁶⁸

Trafik, yayaların, hayvanların ve araçların karayolu üzerindeki davranışları olarak ifade edilir. İfade edilen bu tanım günümüz için yeterli olmayıp altyapı, teknoloji, organizasyon, eğitim, denetim, mevzuat gibi unsurları da eklememiz gerekmektedir. Çünkü trafik tek değişkenli bir problem değildir ve araç-yol, insan-arac, insan-yönetim-eğitim, araç-denetim-altyapı gibi farklı değişkenleri kapsamaktadır.¹⁶⁹

Karayolları Trafik Kanuna göre “trafik yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleridir”.¹⁷⁰

¹⁶⁷ Bedrettin Murat (Editör), Yazarlar: Bedrettin Murat, Hamza Altınbaş ve Tuncay Durna, **Mesleki Trafik Bilgisi**, Polis Akademisi Yayınları, Basım Yeri: Ankara-2012, s.27.

¹⁶⁸ Hüseyin Cahit Cerik, “**Trafik Kurallarını İhlal Eden Kişilerin Algıların Sosyal Psikolojik Bağlamda İncelenmesi**”, Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi, Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, 2010, s.3.

¹⁶⁹ Cihandar Hasanhanoglu, “**Trafikte Sürücü Kişilik Yapısının Kaza Yapma Olasılığı Üzerine Etkisinin İstatistiksel İncelenmesi**”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2008, s.4.

¹⁷⁰ Karayolları Trafik Kanunu, cilt:2, yıl: 1983, s.6048.

Trafik daha kapsamlı bir ifade ile yayaların, hayvanların, taşıtların alt ve üst yapısı kuvvetli, uluslar arası kurallara göre çizgi, levha, ı ışık gibi işaretlemeleri kuvvetli ve güvenli karayollarının, ulaşım gayesine en uygun biçimde sürekli denetim altında tutulan bir sistem içerisinde kullanılırken oluşturdukları hal ve hareket olarak ifade edilebilir.¹⁷¹

1771 yılında Fransa Paris’te Cugnotun buhar gücüyle çalışan ve kendi kendine hareket eden manasına gelen otomobil ismi verilen üç tekerlekli aracın yapılması, 1862 yılında İngiltere’de motorla çalışan aracın icat edilmesi ve 1885 yılında Almanya’da Karl-Benz’in atölyesinde, vatandaşlara satılan ilk otomobilin yapılması, motorlu araç tarihinin başlangıcını meydana getirir.¹⁷²

19.yüzyılın sonlarından itibaren insanlığın hizmetine sunulan motorlu araçlar, sosyal, ekonomik ve bilimsel ilerlemeler doğrultusunda sürekli sayıca artış göstermiş ve gelişmişlerdir. Ülkelerin kendi aralarındaki ticaretin de önemli hale geldiği bu dönemde insan ve mal nakilleri artış göstermiş bunun sonucu olarak da karayolu faaliyetleri hız kazanmıştır. Karayolu taşımacılığının demir, hava ve deniz yoluna göre daha ucuz ve hızlı olması karayolu taşımacılığını daha tercih edilen hale getirmiştir. Bu yoğunluk kazaları ve karayolu tıkanıklıklarını yanında getirmesiyle insanlar için yeni bir ilgi alanı olan trafik kavramı ortaya çıkmıştır.¹⁷³

Türkiye’de de başka ülkelerdeki gibi trafik düzenlemeleri 20.yüzyılın başları itibarı ile yapılmaya başlanmıştır. Trafiğin daha motorlu trafiğe geçmediği zamanlarda trafiği düzenleyen herhangi bir trafik hukuku normuna rastlanmamaktadır. Cumhuriyetin ilk zamanlarında trafik henüz problem olarak görülmemesine karşın 13 Mart 1926 tarihinde, 756 Sayılı Türk Ceza Kanunu’nun (TCK) 564. ve 565.maddeleri ile getirilen hükümler ile can ve mal emniyetini tehlikeye sokacak şekilde taşıt kullananları takip ve kontrolünü yapmak amacıyla genel zabıtaya yetki verilmiştir. Trafik düzeni ve güvenliği açısından ve özellikle de trafik kazaların önlenmesi açısından çok önemli olan bu maddelerden 565. Maddenin 1. Fıkrasında, “Bir kimse

¹⁷¹ Özlem Şimşek, , Gülümser Gültekin Akduman ve Fatma Alisinanoğlu, Editör: İ. Hamit Hancı ve Yeşim Yasak, “Çocuklarda Trafik Güvenliği Eğitiminin Önemi”, **Ulaşım ve Trafik Güvenliği Dergisi**, 3(1):5-15, 2009, s.5

¹⁷² Nurten Kaya, “Servis Şoförlerinin Trafikteki Tutum ve Davranışları ile Psikolojik Durumlarının Trafik Kazaları Üzerine Etkisinin İncelenmesi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, 2008, s.3

¹⁷³ Cerik, a.g.e., s.5

caddelerde ve umumun gelip geçtiği yerlerde veya umuma açık mahallelerde hayvanları ve arabaları ve otomobilleri şahısların ve eşyanın emniyetini tehlikeye düşürecek tarzda sevk ve idare ederse yirmi güne kadar hafif hapis ve hafif para cezası ile cezalandırılır” hükmü getirilmiştir. Bunun dışında aynı maddenin 2. Fıkrasında “Eğer fail, ruhsatnameye tabi aracı, şoför ve sürücü ise bir aya kadar meslek ve sanatın tatili cezasının da” bu maddede açıklanan cezaya eklenmesini hükme bağlanmıştır.¹⁷⁴

Dünyada çağdaş manada ulaştırmanın gelişmesindeki dönüm noktası olarak İkinci Dünya Savaşı gösterilebilir. Çünkü bu savaşta motorlu taşıtlar kendilerini tam anlamıyla göstermekle beraber savaş sonrasında da karayolu taşımacılığının esnekliği ve kolaylığı sayesinde demiryolu ve su yolu taşımacılığının önüne geçmeye başlamışlardır. Dünyadaki bilimsel, teknolojik, politik, toplumsal ve kültürel gelişmeler, bunlarla aynı doğrultuda değişme gösteren ekonomik ihtiyaçlar, karayolu başta olmak üzere ulaştırmanın diğer unsurlarının da oluşmasına etki etmiştir.¹⁷⁵

Günümüzde ulaşım için karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu kullanılıyor olsa da en büyük payı karayolu ulaşımı sağlamaktadır. Özellikle ülkemizde karayolu kullanımı Avrupa ülkelerine nazaran daha fazladır. Avrupa ülkelerinde % 70 civarında olan karayolu kullanımı ülkemizde yolcu taşımacılığı amaçlı % 95 ve yük taşımacılığı amaçlı % 92,5 civarında kullanılmaktadır.¹⁷⁶

3.2. Trafik Güvenliği

Trafik güvenliği, karayolu üzerinde seyir halinde bulunan hareketin, yani trafiğin güvenli bir şekilde (ölüm, yaralanma ve maddi hasar oluşmadan) seyretmesinin ilgili tüm paydaşlarca sağlanmasıdır. Evans’a (2004) göre trafik güvenliği kavramı geniş kapsamda hem konu ile ilgili uzmanlar hem de kamuoyu tarafından kullanılan bir terimdir. Bu tarzda kullanım ise, tam anlamıyla bir tanımının ve ölçülebilir bir tanım olmayışı sebebiyle ciddi anlamda yanlış kullanımlara yol açmaktadır. Karayolu trafik

¹⁷⁴ Murat, a.g.e., s.29.

¹⁷⁵ Barış Akbaş, “Okul Servis Sürücülerinin Stres Durumları ile Trafikteki Öfke ve Saldırganlık Seviyelerinin Trafik Cezası Almalarıyla İlişkisi: Ankara İli Örneği”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, 2011, s.5.

¹⁷⁶ Murat Delice, “Hız, Alkol ve Genel Trafik Denetimlerinin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 16 (2), ss. 27-44, 2012.

güvenliği ise, taşıt sürücülerinin, karayolunda seyir halinde bulunan diğer taşıtlara ve karayolunu kullanan yayalara zarar vermeden güvenli bir biçimde sürüş yapmalarıdır.¹⁷⁷

Geleneksel trafik güvenliği yaklaşımı başlama yeri olarak kazayı ele almaktadır. Kazaların sebebi olarak da insan hatası görüldüğünden sorumluluğun hepsi yol kullanıcıları kişilere yüklenmektedir. Bu bakış açısı kazaların yaklaşık %95'inin sebebi olarak sürücülerin hataları olduğu iddiasından ötürüdür. Dolayısı ile bu yaklaşımda bireylerin hata yapmalarının engellenmesi için öncelikle sürücülerin davranışlarının eğitim, bilgilendirme ve uygulamalar aracılığı ile geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bunun yanı sıra sürücülerin trafik düzenini sağlayan kanun ve kurallara uymalarının sıkıca denetlenmesi ve kural ihlallerinin cezalandırılması ile de kazaların önlenmesi hedeflenmektedir.¹⁷⁸

Günümüzde tüm dünyada en önemli toplum sağlığı ve gelişimi problemi olarak güvenlik algısı ve algılaması olarak karşımıza çıkmaktadır. İnsanların ihtiyaçlarını karşıladıktan sonra geliştirdiği duygu kendini güvende hissetme duygusudur. Hayatın bütün alanını çevreleyen güvenlik duygusu bireyin üretim ve toplumsal ilişkilerinde de etkili olmaktadır. Dışarıdan gelebilecek tehdit ve tehlikelerin başında bulunan, dünyada ve Türkiye'de yıllardan beri önemini yitirmeden süre gelen Trafik Güvenliği, kişilerin karşı karşıya oldukları önemli bir güvenlik ve halk sorunudur. İnsan, taşıt ve çevre etkileşimi esnasında oluşabilecek problemleri belirlemek, çözüm önerileri aramak ve bu konuda yöntemler geliştirmek Trafik Güvenliğinin temel amacını oluşturur.¹⁷⁹

Dünyada kara, deniz ve hava yolu ulaşımı git gide artmaktadır. Yolculuk sırasında yol güvenliği dünyanın en önemli konularından biri haline gelmiştir. Karayollarında ulaşım güvenliği geçmişten beri ülkelerin gündeminde yer almaktadır. Yol güvenliğinin en sorunlu olduğu ülkeler gelişmekte olan ülkelerdir. Bu problem günümüzde hızla devam etmektedir. Yol güvenliği ile ilgili trafik kazaları 1920'lerden beri ilgi görmektedir. İlk olarak ABD'de 1924'te karayolları güvenliği ile alakalı federal bir konferans düzenlenmiştir. Bu konferansın ardından yol güvenliği ile ilgili vasıtalar,

¹⁷⁷ Nuray Ünal, “**Toplumda Bazı Sürücülerde Trafik Kültürü**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, 2011, s.5.

¹⁷⁸ Tuncay Durna, “Karayolu Trafik Güvenliğine Sistem Yaklaşımı: İsveç’ in “Sıfır” Vizyon Politikası, **Polis Bilimleri Dergisi**, Cilt: 13(1), 2011, s.4.

¹⁷⁹ Halim Onay, “**Trafikte Sosyal Sorumluluk Projelerinin Trafik Güvenliğine Etkilerinin İrdelenmesi**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2013, s.3.

sürücü ve çevre güvenliği ile ilgili birtakım düzenlemeyi yanında getirmiştir. Bunun yanı sıra 1966 yılında bir karayolları güvenlik yasası çıkartılmış ve bunun gibi düzenlemeler Avrupa’da da devam etmiştir.¹⁸⁰

Psikoloji, tıp, yönetim, hukuk, mühendislik, sosyoloji gibi bilim dallarının trafik güvenliği konusu üzerine etkileri önemli bir yer tutar. Bu sebeple, güvenli bir trafik ortamının yaratılmasında çok taraflı bir bakış açısına ihtiyaç vardır. Bu kadar önemli bir konuda, uzmanlık gerektiren söz konusu alanların çözüme katkısı noktasında görev dağılımı ve bu sürecin düzenli bir şekilde yönetilmesi en önemli faktörlerdendir. AB ülkelerinin birçoğunda trafik güvenliği ile ilgili yönlendirici kurullar bulunmaktadır. Bu ülkelerin büyük bir kısmı ulusal karayolu güvenlik planları çerçevesinde kısa ve uzun vadeli planlar yapıp, bunları harekete geçirmeye çalışmaktadır. Türkiye’de ise Karayolu Trafik Kanununda; hedef tespiti, sevk ve idaresi kısmında Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu ile Karayolu Trafik Güvenliği Kuruluna görevler verilmiştir.¹⁸¹

Trafik güvenliği konusunda sürücü davranışlarını ele alan araştırmalardan biri de Evans’a aittir. Araştırmada trafik güvenliği, demografik özelliklerin trafik kazalarına etkileri, trafik kazalarına sebep olan faktörler, sürücülük becerileri, trafik kazalarında psikolojik faktörlerin etkileri, uyuşturucu bağımlılığı, alkol kullanımı, yorgunluk ve uykusuzluk gibi kaza nedenleri araştırılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre de trafik kazalarını önleyici tedbirler geliştirmiştir. Sonuç olarak trafik kazalarında birincil faktörün sürücü olduğu ortaya çıkmıştır.¹⁸²

Birleşmiş Milletlerin 2011-2020 yıllarını kapsayan Karayolu Güvenliği için 10 senelik eylem planına göre, Karayolu kazalarının sebep olduğu ölümlerin 2020 yılına kadar küresel seviyede ilk olarak sabitlenmesi ve daha sonra azaltılması amaçlanmıştır. BM kararına göre trafik güvenliği sisteminin beş bileşeni olarak;

-Yol güvenliğinin yönetim kapasitesinin oluşturulması,

-Yol alt yapısının ve ulaşım ağlarının güvenliğinin iyileştirilmesi,

¹⁸⁰ Abdul Kadir Beğen, “2003-2007 Döneminde Trafik Kazalarını Etkileyen Risk Faktörlerinin Belirlenmesi Üzerine Bir Uygulama: Sivas-Kayseri-Yozgat Örneği”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010 s.1.

¹⁸¹ Bayram Köksal, “Hukuki Yönden Alkol ve Hıza Bağlı Sürücü Davranışlarının Trafik Güvenliğine Etkisi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, 2010, s.5.

¹⁸² Hasanhanoglu, a.g.e., s.8.

- Araçların daha güvenli duruma getirilmesi,
- Acil yardım hizmetlerinin iyileştirilmesi, şeklinde açıklanmıştır.¹⁸³

Trafik güvenliğini sağlamaya yönelik önlemler 4E kuralı (İngilizce karşılıklarının ilk harfleri olduğu için) olarak belirtilmektedir. Bunların ilk üç maddesi, kaza meydana gelmeden önce alınacak önlem ve yapılacak faaliyetleri, dördüncüsü ise kazadan sonra oluşacak zararın azaltılması konusunda çalışmaları kapsamaktadır. 4E kuralı ise şöyledir:

- 1) Eğitim (Education): Trafik güvenliğini sağlamak amacıyla, trafiğin unsurları olan sürücü, yolcu ve yayaların kurallara uygun olarak davranmalarını sağlamaya yöneliktir.
- 2) Mühendislik (Engineering): Trafik ile ilgili öncelik yollar ve araçlar olmak üzere, teknik koşulların hepsinin düzeltilmesine yöneliktir.
- 3) Denetim (Enforcement): Trafik mevzuatında gerekli olan yasal düzenlemeler ve bu mevzuatın uygulamaya geçirilebilmesi amacıyla denetim faaliyetlerini kapsamaktadır.
- 4) Acil Yardım (Emergency): Trafik kazalarından sonra ilk ve acil tıbbi hizmetler ve kazaların meydana gelmesinin ardından oluşan zararın azaltılmasına yöneliktir.¹⁸⁴

3.3. Trafik Kazaları

Dünya genelinde meydana gelen değişim ve gelişim kaza olarak isimlendirilen istenmeyen sonuçları yanında getirmektedir. Günlük yaşantıda çok sıklıkla karşılaşılan kazalar değişik şekillerde meydana gelmekle birlikte, bazen kişilerin geçici ya da kalıcı sakatlanmalarına veya ölümlerine neden olabilmektedir. Bu açıdan bir değerlendirme yapıldığında; trafik kazalarının meydana getirdiği sonuçları sebebiyle insanlara en fazla zararı veren kaza türleri arasında olduğu ifade edilebilir.¹⁸⁵

¹⁸³ Onay, a.g.e., s.4.

¹⁸⁴ Cerik, a.g.e., s. 48-49.

¹⁸⁵ Ercan Özen, Erhan Genç, Zübeyde Kaya, "Trafik Kazalarının Nedenlerine İlişkin Düşünceler ve Trafikte Farkındalık: Uşak İli Örneği", **Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi**, Cilt:1, Sayı:1, 2013, s.2.

Trafik kazaları sağlık ve kalkınma açısından oldukça fazla bir sorun olarak meydana getirmektedir. Bu sebeple dünyada yılda ortalama 1,2 milyon kişi hayatını kaybetmekte, 20 ile 50 milyon arasındaki kişi de yaralanmakta ya da sakat kalmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü ve Dünya Bankası'nın elindeki verilere göre, yeterli önlem alınmadığı takdirde 2020 yılına kadar sonuçların daha da artacağı yönünde ve bunun hızla motorize olan ülkelerde daha da belirgin bir şekilde görüleceğine işaret etmektedir. Trafik kazalarının ortaya çıkardığı maliyetler ile ilgili veriler sınırlı olmakla birlikte ortaya çıkan durumun bireyler, aileler, topluluklar ve ülkelere getirdiği ekonomik maliyetin oldukça fazla olduğu görülmektedir. Öyle ki, trafik kazaları sonucunda medya gelen kayıplar ülkelerin gayri safi ulusal hasıllarının %2'sine kadar varabilmektedir. Bunların yanında kazalardan doğrudan etkilenen kişilerin, bunların ailelerinin, dostları ve çevrelerinin fiziksel ve psikolojik olarak altına girdikleri ağır ve trajik yük durumu mevcuttur.¹⁸⁶

Kaza, karayolu üzerinde hareket halinde bulunan, bir ya da birden fazla aracın karıştığı; ölüm, yaralanma ve maddi hasarla zararlı sonuçlanan olaydır. Bu tanıma göre bir olaya trafik kazası diyebilmek için aşağıda belirtilen unsurların bulunması gereklidir ve birinin eksik olması durumunda olay, asayiş olayı olarak değerlendirilmekte, trafik kazası olarak görülmemektedir. Bu unsurlar:

- 1) Bir ya da daha fazla araç karışmalı,
- 2) Araçlar karayolu üzerinde bulunmalı,
- 3) Araç veya araçlardan biri hareket halinde olmalı,
- 4) Olay sonucu olarak kişiye ya da eşyaya zarar gelmeli,
- 5) Olayın oluşmasında kasıt olmamalı,
- 6) Ölüm, yaralanma ve zarar ortaya çıkmalı.¹⁸⁷

Trafik kazaları karayolu üzerinde hareketli olan bir ya da birden çok aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olaylar olarak adlandırılır. Trafik kazaları;

- İki aracın çarpışması,
- Araçlar ile yayaların çarpışması,

¹⁸⁶ Kaya, a.g.e., s.4.

¹⁸⁷ Hasanhanoglu, a.g.e., s.16.

- Araçlar ile sabit engellerin ya da hayvanların çarpışması olarak cereyan eden olaylardır.¹⁸⁸

Özellikle gelişmekte olan ülkeler için trafik kazalarına sebep olan faktörler gözlelenebilir haldedir. Mufti (1983)'nin yaptığı tespitlere göre yol trafiğini tehlikeye sokan faktörler aşağıdaki şekilde sıralaması yapılabilir:

- Yaptırımsız fazla hız,
- Yasakları yok saymak,
- Yolları eğlence yeri gibi görmek,
- Yolların bozuk ve yetersizliği,
- Eğitim seviyesinin düşüklüğü şeklindedir.¹⁸⁹

Tarihte bilinen ilk trafik kazası 1896 yılında Londra'da bir aracın yayaya çarpması sonucu yayanın ölümü ile sonuçlanan olaydan günümüze kadar sayılamayacak derecede kaza meydana gelmiş ve milyonlarca insan bu kazalarda hayatını kaybetmiş ya da sakatlanmıştır. Böyle bir durumda ülkeler ve toplumlar sosyal, ekonomik ve psikolojik bakımdan büyük oranda zarar görmektedir. Bunda tabiki ülkelerin gelişmişlik seviyesi önemli bir rol oynamaktadır. Trafik kurallarının benimsendiği ve izlendiği ülkelerde zayıf çok daha az görülmektedir.¹⁹⁰

Dünya genelinde karayolunda meydana gelen trafik kazaları, yaralanmalara bağlı ölümler sıralamasında birinci sırada, genel ölüm sebepleri arasında ise onuncu sırada yer almaktadır. 2020 yılında genel ölüm sebebi olarak onuncu sıradaki yerin altıncı sıraya çıkacağı ön görülmektedir. Bu kazalar sonucunda AB ülkelerinde her yıl 40 binin üzerinde insan hayatını kaybetmekte, 150 binin üzerinde insan ise sakat kalmaktadır. Bu rakam insanların en verimli dönemlerini kapsamakla beraber yaşamını yitirenlerin yarısından fazlasını 15-44 yaş grubundan oluşturmaktadır.¹⁹¹

¹⁸⁸ Ahmet Atalay, “Türkiye’deki Trafik Kazalarının Mekansal ve Zamansal Analizi”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, 2010, s.5.

¹⁸⁹ Beğen, a.g.e., s.10.

¹⁹⁰ Abdulkadir Mahmutoglu ve M. Akif Çukurçayır, “Trafik Sorununa Bir Çözüm Önerisi: Trafik İzleme Başkanlığı”, **Sayıştay Dergisi**, Sayı: 86, 2012, s.81.

¹⁹¹ Köksal, a.g.e., s.16.

3.3.1. Türkiye’ de Trafik Kazaları

Türkiye’de 1966 yılı bitimine doğru montaj sanayine geçilmiş, otomobil, traktör, kamyon ve otobüs fabrikalarının kurulması ve üretimin git gide artması ile ülkemiz trafiğinde olan motorlu araç sayısında büyük artışlar olmuştur. Bu artışlar sonucunda trafik sorunu da önemli hale gelmiştir. Bu sebeple trafik sorunlarımız içerisinde özellikle trafik kazaları ülkemiz için müzmin bir ulusal yara durumuna gelmiştir. Ülkemiz bir türlü bu ulusal yarayı iyileştiremediğinden trafik konusunda dünyada az güvenilir devletler arasında yer almaktadır.¹⁹²

Türkiye’de yolcu ve yük taşınması esnasında en fazla kullanılan ulaştırma türü karayoludur. Ülkemizdeki ulaştırma türleri içerisinde karayolu kullanımı %90’dan fazlasını karşılamaktadır. Karayollarının bu kadar sık kullanılması tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de trafik kazalarını önemli bir ölüm sebebi durumuna getirmiştir.¹⁹³

Türkiye’de 2014 yılı Mart ayı sonu itibarı ile trafiğe kaydı bulunan toplam 18148386 adet taşıtın %52’sini otomobil, %16,4’ünü kamyonet, %15,1’ini motosiklet, %8,7’sini traktör, %4,2’sini kamyon, %2,3’ünü minibüs, %1,2’sini otobüs, %0,2’si de özel amaçlı taşıtlardan oluşmaktadır.¹⁹⁴

Trafik kazaları Türkiye’de ve tüm dünyada çözümü için büyük çaba sarf edilen en önemli problemlerden biri olarak görülmektedir. Bu olumsuz gelişmenin temelinde, nüfusun artması, teknolojik gelişmeler ve endüstrileşme süreci ile birlikte artan araç sayılarının geldiği ifade edilebilir. Türkiye’de kırsal kesimden kente göç sonrası insanların trafik kazası konusunda bilgisiz, bilinçsiz ve duyarsız olmaları özellikle şehir içi kazaların artış göstermesine sebep olmakta, trafiğin düzenlenmesi ve kontrolüne olumsuz yönde etki etmektedir. Göç sonrası oluşan bu olumsuz durumun da kısa zamanda çözüme kavuşturulacağı zor olacağı anlaşılmaktadır. Genel olarak trafik kazaları beklenmedik yerde, beklenmedik biçimde can ve mal kaybına ya da zararına neden olmaları konusunda değerlendirildiğinde trafik kazaları en önemli sorunlardan biri konumundadır.¹⁹⁵

¹⁹² Murat, a.g.e., s.209.

¹⁹³ Oktay Hasan Öztürk ve Cenker Eken, Motorlu Taşıt Satışlarının Trafik Kazaları Üzerine Olan Etkileri, **S.D.Ü. Tıp Fak. Derg.** 13(4), sayfa aralığı: 12-15, 2006, s.12-13.

¹⁹⁴ TÜİK 21 Mayıs 2014, saat: 10:00, sayı:15897.

¹⁹⁵ Hasanhanoglu, a.g.e.,s.17.

Ülkemizde trafik kazalarının sebepleri arasında trafik yoğunluğunun artması, trafik eğitiminin eksik olması, toplumdaki kültürel ve sosyal yapıdan kaynaklanan bazı davranışlar, yol alt yapısının ve ulaşım tesislerinin oluşturulmasındaki yanlışlıklar, trafik yönetim ve denetimindeki eksiklikler, güvenli olan toplu ulaşımına geçilemeyişi gösterilebilir.¹⁹⁶

Türkiye’de 2002 yılı ile 2012 yılları arasında TÜİK verilerine göre meydana gelen yıllara göre toplam kaza sayısı, maddi hasarlı kaza sayısı, ölümlü, yaralanmalı kaza sayısı, ölü ve yaralı sayıları aşağıdaki Tablo 3.1.’de gösterilmiştir.¹⁹⁷

Tablo 3.1. Türkiye’de 2002 yılı ile 2012 yılları arasında kaza sayıları

Yıl	Toplam Kaza Sayısı	Maddi Hasarlı Kaza Sayısı	Ölümlü, Yaralanmalı Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı
2002	439777	374029	65748	4093	116412
2003	455637	388606	67031	3946	118214
2004	537352	460344	77008	4427	136437
2005	620789	533516	87273	4505	154086
2006	728755	632627	96128	4633	169080
2007	825561	718567	106994	5007	189057
2008	950120	845908	104212	4236	184468
2009	1053346	942225	111121	4324	201380
2010	1106201	989397	116804	4045	211496
2011	1228928	1097083	131845	3835	238074
2012	1296634	1143082	153552	3750	268079

Kaynak: TÜİK

¹⁹⁶ Atiye Bilim, “Konya Şehiriçinde Meydana Gelen Trafik Kazalarının Analizi ve Kritik Noktaların Belirlenmesi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2006, s.4.

¹⁹⁷ TÜİK,(Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı).

Tablodan da görüldüğü gibi toplam kaza sayıları ve maddi hasarlı kaza sayıları periyodik olarak artış göstermiş, ölümlü yaralanmalı kaza sayıları büyük oranda artış göstermiş, ölü sayısı 2002 yılına kıyasla 2012 yılında azalma göstermiş ve yaralı sayısında büyük artış görülmektedir.

İstatistiklere göre, ülkemizde meydana gelen trafik kazalarında kusur oranıyla gelişmiş ülkelerdeki kusur oranı arasında belirgin farklılıklar vardır. Örnek verilecek olursa, ülkemizdeki kazalarda insan unsuru yaklaşık %95 civarındayken gelişmiş ülkelerde bu oran %50 civarında olmaktadır.¹⁹⁸

3.4. Trafik Kazalarının Nedenleri

3.4.1. Trafik Kazalarında Etkili Olan Faktörler

Yapılan araştırmalarda, trafik kazalarının meydana gelmesi; insan, araç ve çevre (yol ve diğer çevresel faktörler) etmenleri ile açıklanmakta ve bunlar içerisinde insan unsurunun %90 oranında önde gelen nedensel faktör olduğu ifade edilmektedir.¹⁹⁹

3.4.1.1. İnsan Unsuru

İnsan trafiğin en önemli unsurudur. Trafik içinde insan, araç sürücüsü, yolcu, yaya veya düzenleyen ve denetleyen görevliler olarak yer alabilir. Bunların en önemli olanı karayolu üzerinde araç süren sürücüdür. Önemli olan aracı hareket ettirebilmek değil kurallara bağlı ve sağduyulu bir şekilde kullanabilmektir. Güvenli bir trafik düzeninde sürücüye düşen görev daha fazladır. İyi bir sürücü sorumluluk, konsantrasyon, çabuk karar verme ve sabırlı olmak gibi temel kişilik özelliklerine sahip olmalıdır. Yayalar da sürücüler gibi trafik kurallarına uymak zorundadır. Araçta sürücü dışında bulunan yolcuya da büyük sorumluluklar düşmektedir. Yolcunun araç içerisinde sürücünün dikkatini dağıtacak davranışlarda bulunması ve çevreyi rahatsız etmesi de kazalara neden olabilmektedir.²⁰⁰

¹⁹⁸ Hasanhanoglu, a.g.e., s.28.

¹⁹⁹ Akbaş, a.g.e., s.14.

²⁰⁰ Murat, a.g.e., s.27-28.

İnsan faktörü ile ortamsal özelliklerin (araç ve çevre) etkileşiminin ardından trafik kazaları meydana gelmektedir. İnsan unsurunun sürücü, yolcu ve yayalardan oluşmaktadır. Trafik kazalarında sürücü faktörü en büyük paya sahip olmakla beraber, yolcu ve yaya faktörlerinden kaynaklanan trafik kazalarına rastlanmaktadır.²⁰¹

İnsan kaynaklı kazalar genelde dört kaynaktan oluşmaktadır:

- Yerleşmiş standart ve yöntemlerden yoksunluk,
- Eğitimin eksikliği,
- Standartları uygulama konusunda eksiklik,
- Standartların bireysel bir şekilde izlenmemesi.²⁰²

Trafik kazalarına bağlı olarak meydana gelen ölü ve yaralıların büyük bir kısmını 21-50 yaş grubundaki erkeklerden oluşturmaktadır. Genel olarak en fazla risk grubu 18-25 yaş grubundaki genç erkeklerden oluşmaktadır. İnsan kaynaklı kaza sebeplerinin başında alkollü araç kullanımı, hız, hatalı sollama ve ehliyetsiz araç kullanmak olarak bulunmaktadır. Batı literatüründeki çalışmalar trafik kurallarını ihlal etme davranışlarının ve kaza yatkınlığının değişik kişilik özellikleri ile ilişkili olduğunu göstermektedir.²⁰³

Öfke duygusu ve saldırganlık sürücülerin trafik kazalarına neden olan bireysel özelliklerindendir. Bilimsel araştırmalara göre trafikteki sürücülerin öfke ve saldırgan tutumlarının trafik kazalarıyla bağlantılı olduğunu ortaya çıkarmıştır. Günümüzde trafikte öfkeli ve saldırgan davranış gösteren sürücülerde artış görülmektedir. Bir araştırmada sürücülerin yaklaşık %90'nının trafikte değişik saldırgan tavırlardan en az birini gösterdiği bulunmuştur. Başka bir araştırmada ise %40 civarında sürücünün başka sürücülere bağırıp el-kol hareketi yaptığı, küfür ettiği ve diğer sürücülerin de karşılık verdiği ortaya çıkmıştır.²⁰⁴

TUİK verilerine göre Polis ve Jandarma sorumluluk bölgelerinde 2012 yılında toplam 181266 trafik kazası meydana gelmiş, sürücü, yolcu, yaya, yol ve araç kusurlarının içinde 161076 kazanın sürücü kaynaklı olduğu, bunun toplam kusura

²⁰¹ Cerik, a.g.e., s.41.

²⁰² Hasanhanoglu, a.g.e., s.31-32.

²⁰³ Nebi Sümer ve Türker Özkan, Sürücü Davranışları, Becerileri, Bazı Kişilik Özellikleri ve Psikolojik Belirtilerin Trafik Kazalarındaki Roller, **Türk Psikoloji Dergisi**, 17(50), ss.1-22, 2002, s.3.

²⁰⁴ Delice, a.g.e., s.253.

oranının %88,86 olduğu, yolcu kusurunun 797 olduğu ve toplam kusura oranının %0,44 olduğu, yaya kusurunun 17672 olduğu ve toplam kusura oranının %9,75 olduğu açıklanmıştır.²⁰⁵

Yüksel (2002) çalışmasında Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarının büyük bir kısmının insan kaynaklı, özellikle de sürücü kaynaklı nedenlerden meydana geldiğini belirterek, sürücü davranışlarının hangi stres yapan değişkenlere bağlı olarak değiştiğini araştırmıştır. Araştırma sonuçlarına göre trafik kazası yapmada etkili olan değişkenler; araç kullanmanın ortaya çıkardığı saldırganlık duygusu, trafiğin yoğunluğunda tedirginlik, trafiğin yoğunluğunda sabırsız davranış ve diğer sürücülerin yanlış davranması olarak belirtilmektedir. Alp ve Engin (2011) trafik kazalarının sebepleri ve sonuçları arasındaki ilişkiyi TOPSİS ve AHP yöntemlerini kullanarak değerlendirmişlerdir. Çalışmanın sonucu olarak, alkollü araç kullanımı ve aşırı hızın kazaların hepsinde en önemli iki etken olduğu ve bunları sırasıyla yola uykusuz bir şekilde çıkma, hatalı sollama, ve kurallara uygun davranmama gibi sebepler takip etmektedir.²⁰⁶

3.4.1.2. Araç Unsuru

Araçlar motorlu ve motorsuz olarak 2 kısma ayrılırlar. Motorlu araçlar makine gücüyle, motorsuz araçlar da insan ve hayvan gücüyle çalışmaktadır. Günümüzde araçlar hızlı bir değişim ve gelişim sürecinden geçmektedir. Her geçen gün maksimum aktif-pasif güvenlik özelliklerine sahip daha güvenli ve daha az yakıt tüketen daha tasarruflu ve ekonomik araçlar insanların kullanımına sunulmaktadır. Bunun sonucu olarak, insanlar bir aracın özelliklerini tam olarak kavrayamadan yenileriyle karşılaşmaktadırlar. Mevcut yol standartları uygun olmadığı halde bu yeni teknolojiye araçların kullanılması sorunlara sebep olmaktadır.²⁰⁷

Trafik olgusu içerisinde insanın ardından gelen ikinci unsur, trafikteki araçlardır. Dünyada olduğu gibi ülkemizde de son yıllarda üretimi yapılan araçların, güvenlik sistemleri gelişmiş ve üretim kaynaklı hataları da daha azdır. Kazalardaki araçların rollerini bu olumlu durumun azaltacağı düşünülürken, hızlarının çok fazla olması ve

²⁰⁵ TÜİK

²⁰⁶ Özen ve diğerleri, a.g.e., s.2

²⁰⁷ Murat, a.g.e., s.28

güvenliklerinden çok emin olunması gibi sebeplerden dolayı beklenen düşünce gerçekleşmemiştir.²⁰⁸

TUİK verilerine göre polis ve jandarma sorumluluk alanında 2012 yılında toplam 181266 trafik kazası meydana geldiği, bunlardan 597'sini araç kusurundan meydana gelen trafik kazası olduğu ve toplam kaza kusuruna oranı %0,33 olarak açıklanmıştır.²⁰⁹

3.4.1.3. Çevre Unsuru

Türkiye'de resmi kayıtlara göre çevre etmeninden kaynaklanan kazalar çok az gözükse de insan unsurunu etkileyip kazaya neden olması açısından önem taşımaktadır. Çevre faktörünün içinde karayolu kusurları, trafik yoğunluğu ve kompozisyonu ile meteorolojik şartlar söylenebilir. Karayolu kusurları;

-Karayolunun tasarımında ve yapımında geometrik standartlara ve teknik şartnameye göre hareket edilmemesi,

-Hatalı trafik düzenlemesi ve işaretlemelerin eksikliği

Karayolu kusuru sonucu meydana gelen kazalar genellikle, heyelan, çökme, köprü çökmesi, düşük banket, şerit ve kavşak kusurları, yol sathında gevşeme, çökmeler gibi karayolu alt yapısında meydana gelen bozukluklar ve sinyalizasyon, yatay ve düşey işaret yetersizliklerinden kaynaklı trafik düzenlemesi kusurlarıdır.²¹⁰

Canlı hayatı ve güvenliği ile ilgili olan her şey çevre ile de ilgilidir. Karayolları, insan-çevre ilişkilerinde en önemli mühendislik yapılarından. Karayolları yerleşim yerleri arasında bağlantı sağlayarak ekonomik, sosyal ve kültürel hayatta etkin faktör olmaktadır. Yolun standardı, yapılan dolgu ve kazılar, yol güzergahı gibi etmenler, teknik bakımdan önem arz etmektedir. Normalin üzerindeki sıcak ve nemli havalarda sürücünün iç sıkıntısı, sinir gerginliği, dikkatini toparlayamaması ve uyku hali, bir anda bastıran dolu ve sağanak yağışlarda görüş mesafesinin aniden azalması, güçlü vadi

²⁰⁸ Cerik, a.g.e., s.40.

²⁰⁹ TUİK.

²¹⁰ Cerik, a.g.e., s.39.

rüzgarları sebebiyle köprülü geçitlerde savrulmalar, güneş ışınlarının sürücünün gözüne direk olarak yansması ve görüşün kısıtlanması ve buna benzer durumlar belirtilebilir.²¹¹

3.4.2. Sapkın Sürücü Davranışı

Kaza riskiyle ilişkili olarak psikolojik etmenlerin en önemlisi olumsuz ya da sapkın sürücü davranı ıdır. Sapkın sürücü davranışları, sürücünün araç kullanırken gösterdiği, trafik kurallarını ihmal ve ihlal etme gibi davranışları ve trafik güvenliğine ilişkin tutumları açıklamak için kullanılmaktadır. Araştırmalara göre, sapkın sürücü davranışlarının sosyal uyumsuzluk, saldırganlık ya da heyecan arama gibi kaza riskiyle dolaylı bir şekilde kişilik özellikleri ile ilişkili olduğu belirtilmiştir.²¹²

Stradling, Parker, Lajunen, Meadows ve Xie (1998), ihmaller, hatalar ve ihlaller olarak üç farklı sapkın sürücü davranışı grubu olduğundan bahsetmektedir. Ihmaller  l ml  kazalara yol a mayan, genelde küçük çaplı dal ınlık ve dikkatsizliklerdir. Bu tarzda sapkın sürücü davranışı daha çok bayan ve ya lı sürücüler tarafından yapılmaktadır. Hatalar önceden planlanmamış ve niyet edilmemiş sürücü hal ve hareketleridir. Genellikle yanlış karar verme veya yeteri kadar gözlem yapmama sonucu meydana gelen bu tarz sürücü davranışları tehlike yaratabilirler. Duran bir cisme farkına varmadan geri geri giderken çarpmak örnek gösterilebilir. Ihlaller kasten ya da tehlikeli olduğu bilinmesine rağmen sergilenen sapkın sürücü davranı ıdır. Tehlikeli ortamlarda güvenlik için gerekli uygulama ve davranışları yapmamak, mesela, hız sınırını açmak, kırmızı ı ıkta geçmek gibi sapkın sürücü davranışları bu kısımda yer alır.²¹³

²¹¹ Hasanhanog lu, a.g.e., s.36.

²¹² Cerik, a.g.e., s.47.

²¹³ Eylem Zarife  enda , “Ya , Eğitim Düzeyi, Heyecan Arayı ı, İ -Dış Denetim Oda ı ve Saldırganlık ile Trafik Kuralı İhlali Yapma ve Trafik Kazasına Karı ma Arasındaki İlişkiler”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010, s.3-4.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. SÜRÜCÜ DAVRANIŞI VE SÜRÜCÜ KİŞİLİĞİ İLİŞKİ ANALİZİ

4.1. Problemin Durumu

Trafikte araç kullanan kişilerin kişilik yapıları ile trafik kurallarına uygunlukları arasındaki ilişki.

4.2. Konunun Önemi

Trafik kuralları ve trafik kavramı günümüzün en önemli sorunlarından. Trafik kurallarına uygun hareket etmek hem kendi canımızı ve malımızı hem de başka insanların can ve mallarına değer vermek demektir. Bu araştırmada İnsan Kaynaklı Afetlerden olan karayolunda meydana gelen trafik kazalarına büyük oranda insan unsuru sebep olduğu için kişilik yapılarına göre trafik kurallarına uyma arası ilişki irdelenmiştir. Trafik kurallarına uygunluk ve bunun sonucunda kazaların olmaması hepimizin istediği bir konudur. Kurallara uyulduğunda hem maddi hem manevi yarar sağlayacağı açık bir şekilde bilinmektedir. Kişilik özelliklerine göre trafik kurallarına uyumun tespit edilmesi ise trafik kazalarının önüne geçebilecek argümanlar verebilecektir.

4.3. Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın amacı Trabzon ilinde bulunan 250 sürücüye yapılan anket ile birlikte sürücülerin kişilik yapıları ile trafikte gösterdikleri davranışlar arasındaki ilişkiyi tespit edip, trafik kazalarına, trafik güvenliğine ve trafik kurallarına dikkat çekmektir.

4.4. Beklenen Yararlar

Bu araştırma neticesinde elde edilecek bulgular vasıtasıyla vatandaşların trafik kurallarına daha çok riayet etmelerini sağlamak, trafik güvenliğinin önemini aktarmak ve kazaların olabildiğince minimuma inmesini sağlamaya çalışmaktır. Bunu ise trafik

kazaları ile ilgili değişkenlerin belirlenmesi ve irdelenmesi ile elde edileceği muhakkaktır. Bu araştırmada ise sürücü kişiliği değişkeni irdelenmiştir.

4.5. Araştırmanın Varsayımları

Literatüre bakıldığında kişilik ile ilgili çok çeşitli çalışmalar bulunmaktadır. Aynı durum trafik kavramı için de geçerlidir. Bu çalışmada bu iki kavramın sadece sınırlı bir kısmına değinilmiştir. Ayrıca anket uygulanan kişilerin değişmesi halinde verilen cevapların değişmeyeceği ve deneklerin doğru cevap verdikleri varsayılmıştır.

4.6. Araştırmanın Kısıtlılıkları

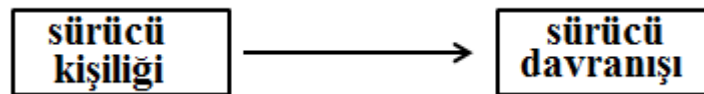
Zaman ve maliyet kısıtlı olmasından dolayı araştırma evreni sadece Trabzon ilinde yaşayan 250 sürücü ile sınırlandırılmış, Türkiye genelini kapsayacak şekilde ele alınmamıştır. Bu araştırmada tesadüfi olmayan örnekleme metotlarından biri kullanılmıştır. Dolayısıyla, bu çalışmanın sonuçları yalnızca kapsam içindeki anket uygulananlar için geçerli olup genelleme yapılamaz.

4.7. Araştırmanın Modeli

Bu araştırma hem betimleyici hem de çıkarımsal nitelik arz etmektedir. Dolayısıyla betimleyici istatistik teknikleri (frekans analizi, tablo ve grafikler) ve korelasyon, analizleri kullanılmıştır.

Bu araştırma Trabzon ilinde trafikte sürücü olan kişiler üzerinde 15.05.2014-22.05.2014 tarihleri arasında yapılmıştır. Araştırmacı bizzat kendisi anket sürecini tamamlamıştır. Araştırmanın modelleri Şekil 3.1’de görülmektedir.

Şekil 4.1. Araştırmanın Modeli



4.8. Evren ve Örneklem (Araştırmanın Kapsamı)

Araştırma Trabzon ilinde trafikteki sürücülere tesadüfi olmayan örnekleme metotlarından biri olan kolayda örnekleme metoduyla belirlenmiş deneklere uygulanmıştır. Toplamda 250 sürücüye ulaşılmıştır. Doldurulan anketlerde eksik ve hata görülmemiş olup analize 250 deneğin hepsi dahil olmuştur.

4.9. Veri Toplama Araçları ve Yöntem

Ankette öncelikle araştırmanın amacı ve kapsamı ile ilgili bilgilere ve demografik özelliklerle ilgili sorulara yer verilmiştir. İkinci bölümde kişilik ile ilgili sorulara yer verilmiştir (27 soru). Üçüncü bölüm ise 47 soru olarak hazırlanmış olup trafik ile ilgili sorulara yer verilmiştir. Ankete katılanlardan sorulan her bir ifadeye kendi görüşlerine uygun cevap vermeleri istenmiştir. Demografik bulgular tablo ve grafiklerle değerlendirildi. Kişilik yapısı ve Trafik kuralları ilişkisi ise korelasyon vasıtasıyla belirlendi. Ölçekte kullanılan seçenekler Likert tipi beşli derecelendirmeye göre düzenlenmiş ve 5’li likert analizi yapıldı.

Tablo 4.1. Kişilik Yapıları ve Trafik kuralları Soruları

	Soru Numarası
Kişilik Yapısı	Dışadönüklük(1.2.3.4.5.)/Uyumluluk (6.7.8.9.10.)/ Nevrotik (11.12.13.14.15.)/Özdenetim (16.17.18.19.20.) /Yeniliğe açık (21.22.23.24.25.26.27.)
Trafik Kuralları	1.2.3.4.5.6.7.8.9.10.11.12.13.14.15.16.17.18.19.20.21.22.23.24.25.26.27.28.29.30.31.32.33.34.35.36.37.38.39.40.41.42.43.44.45.46.47.

Araştırma anketinin hazırlanmasında Goldberg (1993), Akbaş (2011), Hasanhanoglu (2008) ve Ünal (2011)’den yararlanılmıştır.

4.10. Hipotez

Sürücü kişiliği ile sürücü davranışları arasında ilişki vardır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

5. ARAŞTIRMA KAPSAMINDA VERİLERİN ANALİZİ VE YORUMLANMASI

5.1. Araştırma Bulgularının Analizi

Verilerin analizinde SPSS 15 paket programı kullanılmıştır. İstatistiksel analiz metodu olarak frekans analizi tablolar ve grafikler halinde gösterilmiştir.

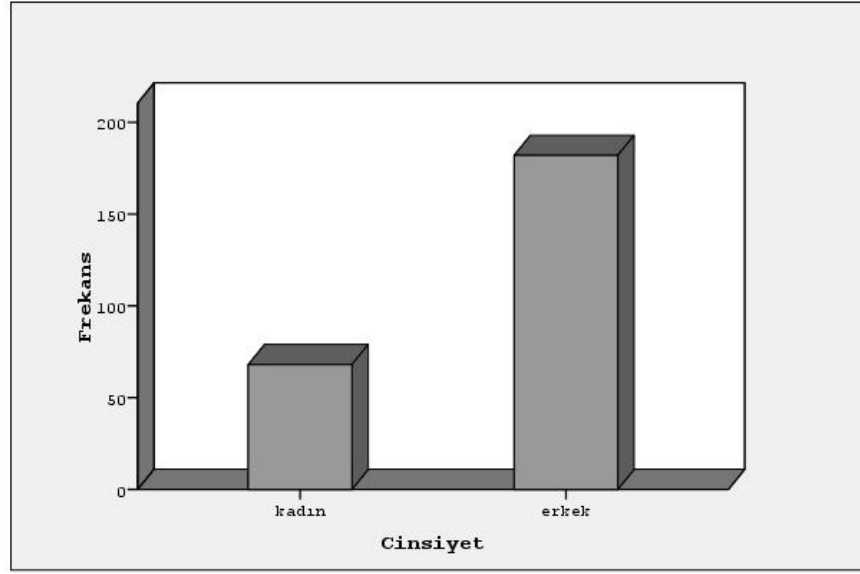
5.1.1. Bulgular ve Yorum

5.1.1.1. Demografik Bulgular

Anket Trabzon ilinde yaşayan trafikte araç kullanan 250 kişiye uygulanmıştır. Ankete katılan 250 kişiden 68'i bayan (%27,2), 182'si bay (%72,8) dır (Tablo 4.1.; Grafik 4.1.).

Tablo 5.1. Cinsiyet

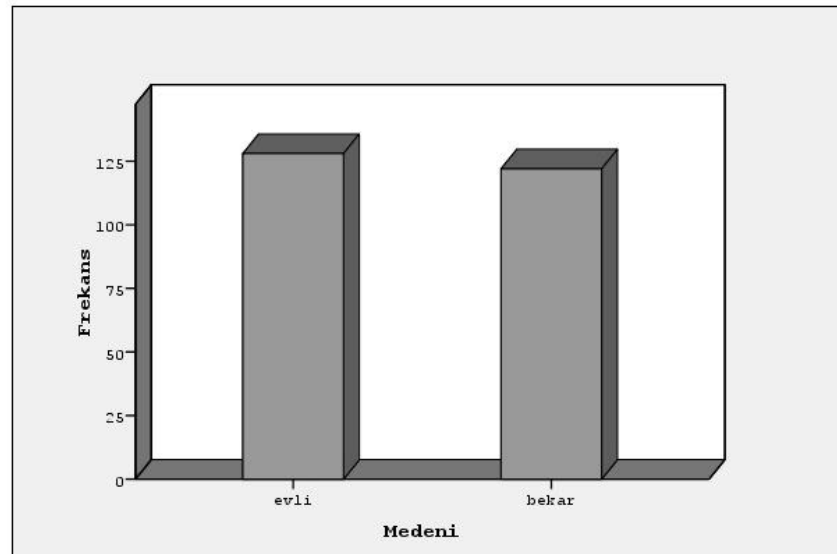
	FREKANS	YÜZDE
BAYAN	68	27,2
BAY	182	72,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.1. Cinsiyet

Ankete katılan kişilerin medeni durumu göz önüne alındığında 128 kişinin evli (%51,2) olduğu, 122 kişinin ise bekâr (%48,8) olduğu anlaşılmaktadır (Tablo4.2.; Grafik 4.2.).

Tablo 5.2. Medeni Durum

	FREKANS	YÜZDE
EVLİ	128	51,2
BEKAR	122	48,8
TOPLAM	250	100,0

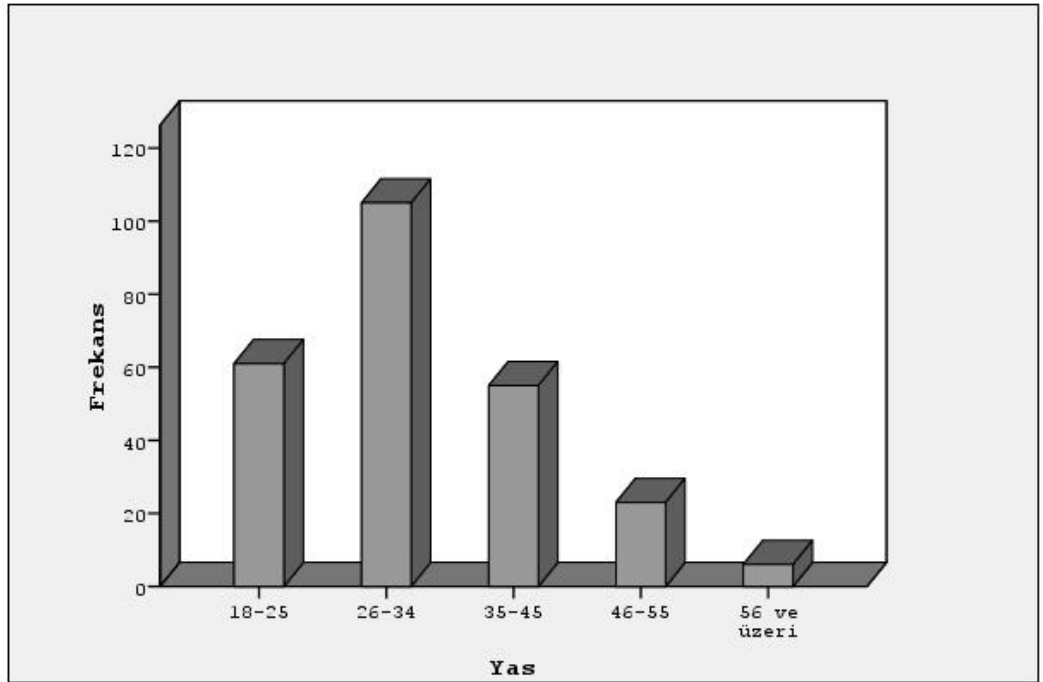
Grafik 5.2. Medeni Durum

Ankete katılan kişilerin yaş grupları dikkate alındığında 61 kişinin 18-25 yaş aralığında olduğu (%24,4), 105 kişinin 26-34 yaş aralığında olduğu (%42,0), 55 kişinin 35-45 yaş aralığında olduğu (%22,0), 23 kişinin 46-55 yaş aralığında olduğu (%9,2) ve son olarak 6 kişinin de 56 yaş ve üzeri aralıkta (%2,4) bulunduğu ortaya çıkmıştır (Tablo 4.3.; Grafik 4.3.).

Tablo 5.3. Yaş

	FREKANS	YÜZDE
18-25	61	24,4
26-34	105	42,0
35-45	55	22,0
46-55	23	9,2
56 ve üzeri	6	2,4
TOPLAM	250	100,0

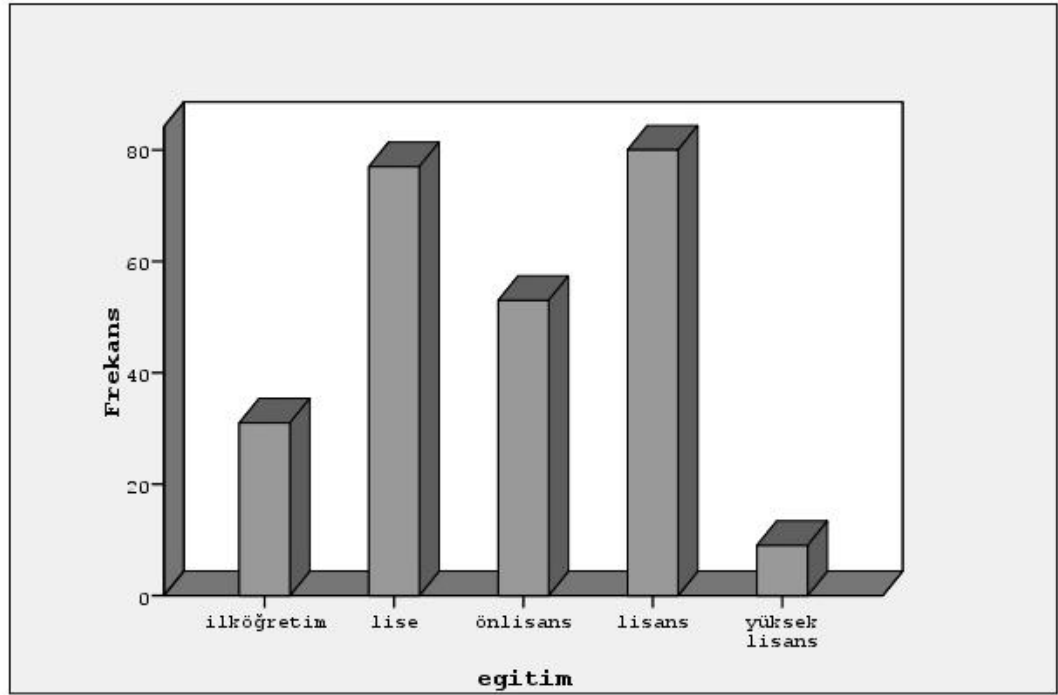
Grafik 5.3. Yaş



Ankete katılan 250 kişinin 31'i ilköğretim (%12,4), 77'si lise (%30,8), 53'ü ön lisans (%21,2), 80'i lisans (%32,0), 9'u yüksek lisans (%3,6), mezunu olarak karşımıza çıkmıştır. (Tablo 4.4.; Grafik 4.4.).

Tablo 5.4. Eğitim Durumu

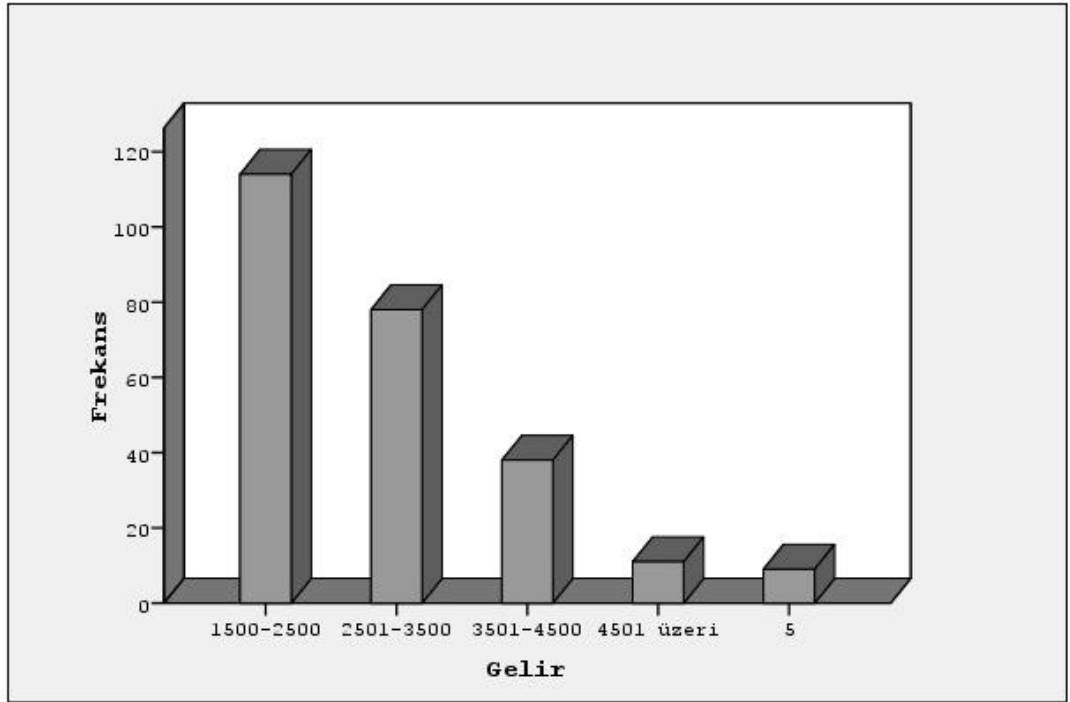
	FREKANS	YÜZDE
İlköğretim	31	12,4
Lise	77	30,8
Ön lisans	53	21,2
Lisans	80	32,0
Yüksek Lisans	9	3,6
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.4. Eğitim Durumu

Ankete katılan 250 kişinin gelir seviyeleri göz önüne alındığında 9 kişinin (%3,6) 700-1500 TL, 114 kişinin (%45,6) 1501-2500 TL, 78 kişinin (%31,2) 2501-3500 TL, 38 kişinin (%15,2) 3501-4500 TL, 11 kişinin (%4,4) 4501 TL ve üzeri gelire sahip olduğu anlaşılmaktadır (Tablo 4.5.; Grafik 4.5.).

Tablo 5.5. Gelir Düzeyi

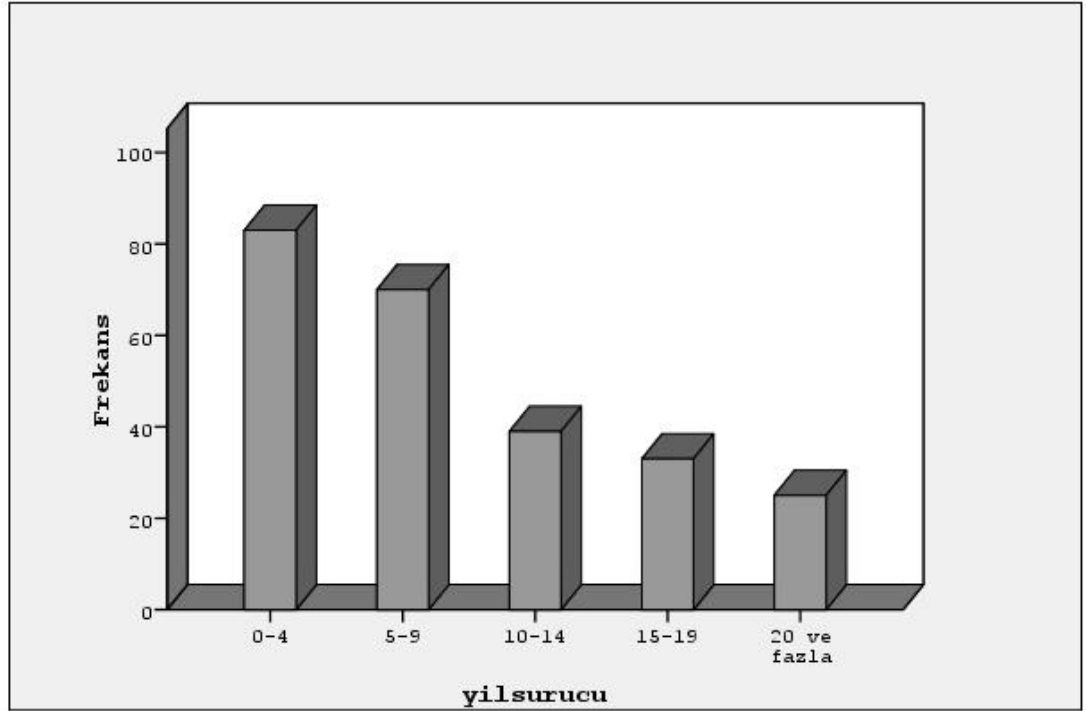
	FREKANS	YÜZDE
700-1500 TL	9	3,6
1501-2500 TL	114	45,6
2501-3500 TL	78	31,2
3501-4500 TL	38	15,2
4501 TL ve üst	11	4,4
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.5. Gelir Düzeyi

Ankete katılan 250 kişinin sürücülük yılları göz önüne alındığında 83 kişi (%33,2) 0-4 yıllık sürücü, 70 kişi (%28,0) 5-9 yıllık sürücü, 39 kişi (%15,6) 10-14 yıllık sürücü, 33 kişi (%13,2) 15-19 yıllık sürücü ve son olarak 25 kişinin de (%10,0) 20 ve fazla yıllık sürücüler oluşturmaktadır (Tablo 4.6.; Grafik 4.6.).

Tablo 5.6. Sürücülük Yılı

	FREKANS	YÜZDE
0-4 yıl	83	33,2
5-9 yıl	70	28,0
10-14 yıl	39	15,6
15-19 yıl	33	13,2
20 yıl ve fazlası	25	10,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.6. Sürücülük Yılı

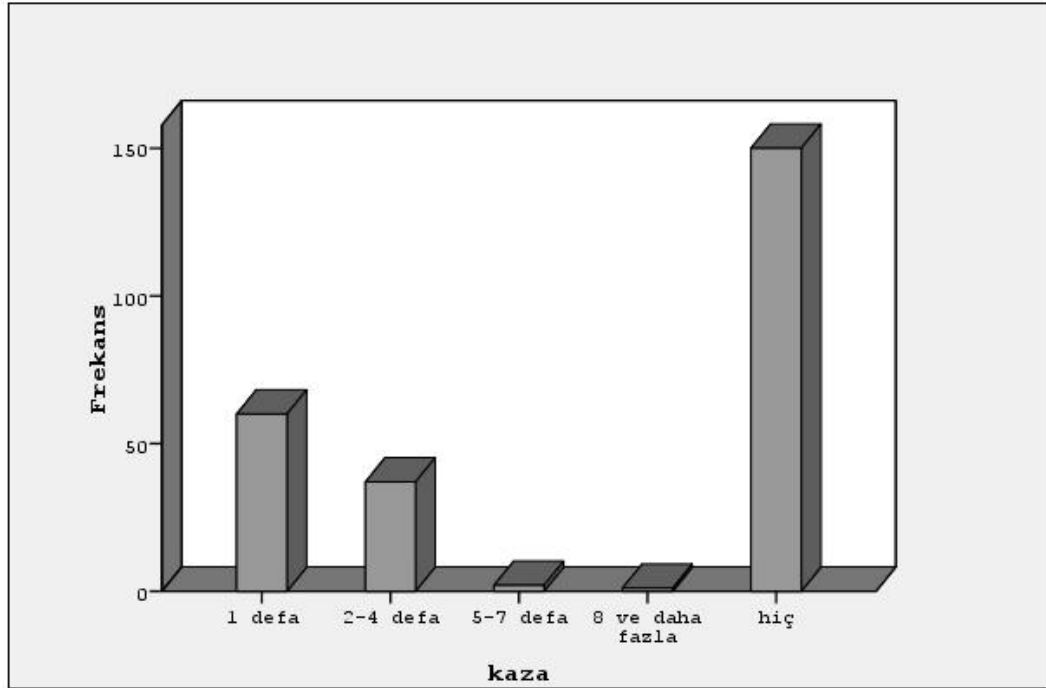
Ankete katılan 250 kişinin trafik kaza sayısı göz önüne alındığında 60 kişinin (%24,0) 1 defa trafik kazası yaptığı, 37 kişinin (%14,8) 2-4 defa trafik kazası yaptığı, 2 kişinin (%8) 5-7 defa trafik kazası yaptığı, 1 kişinin (%4) 8 ve daha fazla trafik kazası

yaptığı, 150 kişinin ise (%60) hiç trafik kazası yapmadığı anlaşılmaktadır (Tablo 4.7.; Grafik 4.7.).

Tablo 5.7. Trafik Kaza Sayısı

	FREKANS	YÜZDE
1	60	24,0
2-4 defa	37	14,8
5-7 defa	2	8,0
8 ve daha fazla	1	4,0
Hiç	150	60,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.7. Trafik Kaza sayısı



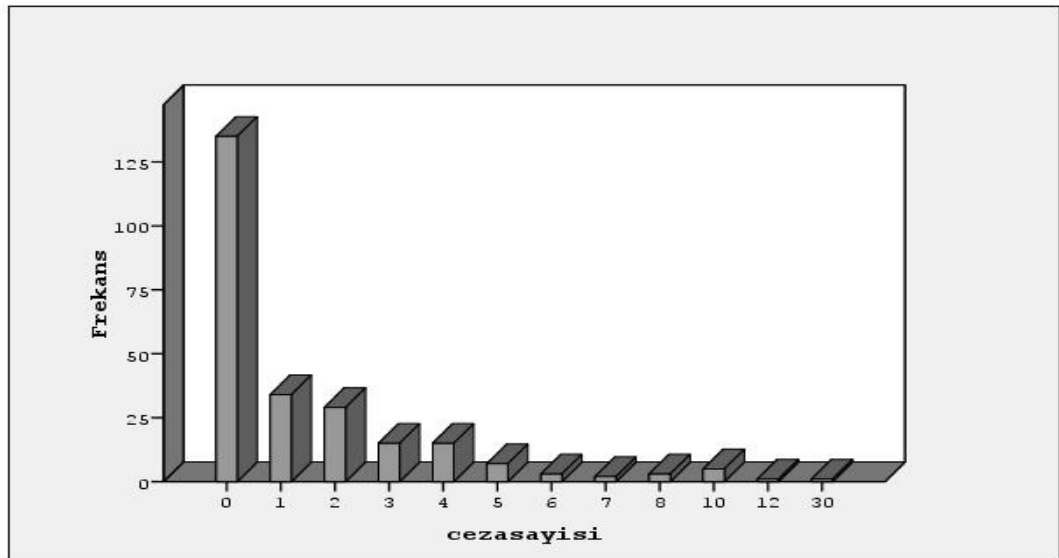
Ankete katılan 250 kişinin almış oldukları trafik cezası bakımından değerlendirilmesinde, 135 kişinin (%54,0) hiç ceza almadığı, 34 kişinin (%13,6) 1 kez

trafik cezası aldığı, 29 kişinin (%11,6) 2 kez trafik cezası aldığı, 15 kişinin (%6,0) 3 kez trafik cezası aldığı, 15 kişinin (%6,0) 4 kez trafik cezası aldığı, 7 kişinin (%2,8) 5 kez trafik cezası aldığı, 3 kişinin (%1,2) 6 kez trafik cezası aldığı, 2 kişinin (%0,8) 7 kez trafik cezası aldığı, 3 kişinin (%1,2) 8 kez ceza aldığı, 5 kişinin (%2,0) 10 kez ceza aldığı, 1 kişinin (%0,4) 12 kez trafik cezası aldığı, 1 kişinin (%0,4) 30 kez trafik cezası aldığı anlaşılmıştır (Tablo 4.8.; Grafik 4.8.).

Tablo 5.8. Trafik Ceza Sayısı

	FREKANS	YÜZDE
0	135	54,0
1	34	13,6
2	29	11,6
3	15	6,0
4	15	6,0
5	7	2,8
6	3	1,2
7	2	0,8
8	3	1,2
10	5	2,0
12	1	0,4
30	1	0,4
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.8. Trafik Ceza Sayısı



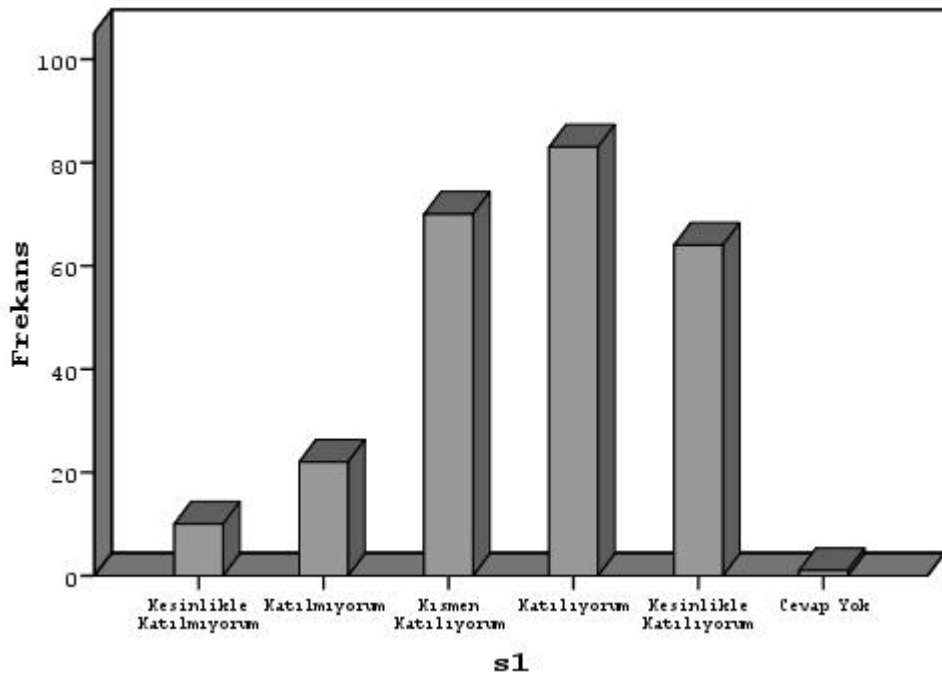
5.1.1.2. Sürücü Kişiliği ve Sürücü Davranışı İle İlgili Betimsel Analizler

Soru 1. “Kendimi konuşkan birisi olarak görürüm” sorusuna 10 kişi (%4,0) kesinlikle katılmıyorum, 22 kişi (%8,8) katılmıyorum, 70 kişi (%28,0) kısmen katılıyorum, 83 kişi (%33,2) katılıyorum, 64 kişi (%25,6) kesinlikle katılıyorum, 1 kişi (%0,4) cevap yok şeklinde yanıt vermiştir (Tablo 4.9.; Grafik 4.9.).

Tablo 5.9. Soru 1

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	10	4,0
Katılmıyorum	22	8,8
Kısmen katılıyorum	70	28,0
Katılıyorum	83	33,2
Kesinlikle katılıyorum	64	25,6
Cevap yok	1	0,4
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.9. Soru 1

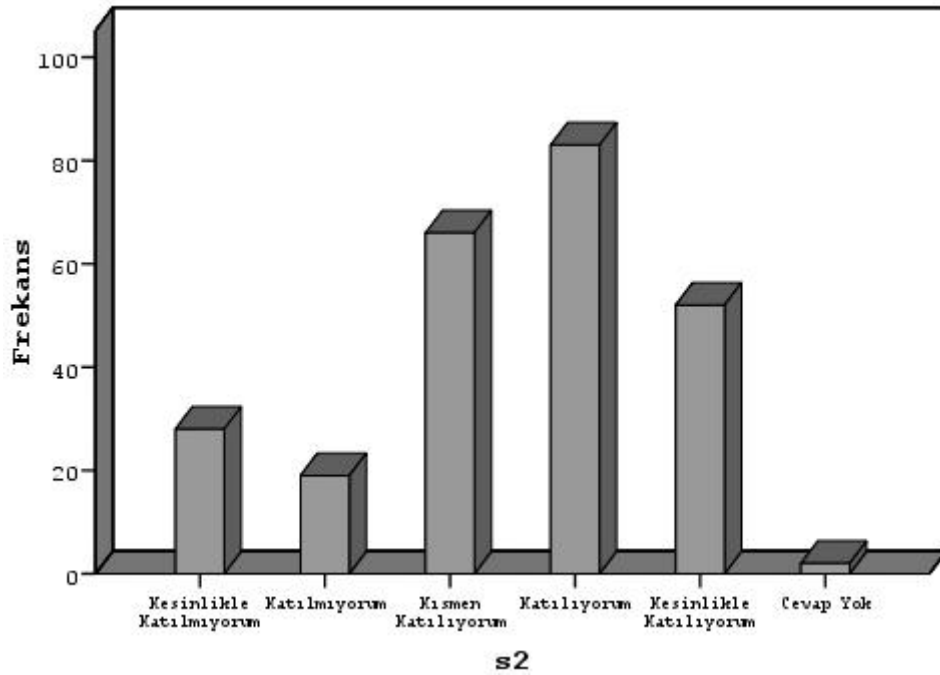


Soru 2. “Kendimi çekingen birisi olarak görmem” sorusuna 28 kişi (%11,2) kesinlikle katılmıyorum, 19 kişi (%7,6) katılmıyorum, 66 kişi (%26,4) kısmen katılıyorum, 83 kişi (%33,2) katılıyorum, 52 kişi (%20,8) kesinlikle katılıyorum, 2 kişi (%0,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.10.; Grafik 4.10.).

Tablo 5.10. Soru 2

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	28	11,2
Katılmıyorum	19	7,6
Kısmen katılıyorum	66	26,4
Katılıyorum	83	33,2
Kesinlikle katılıyorum	52	20,8
Cevap yok	2	0,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.10 Soru. 2

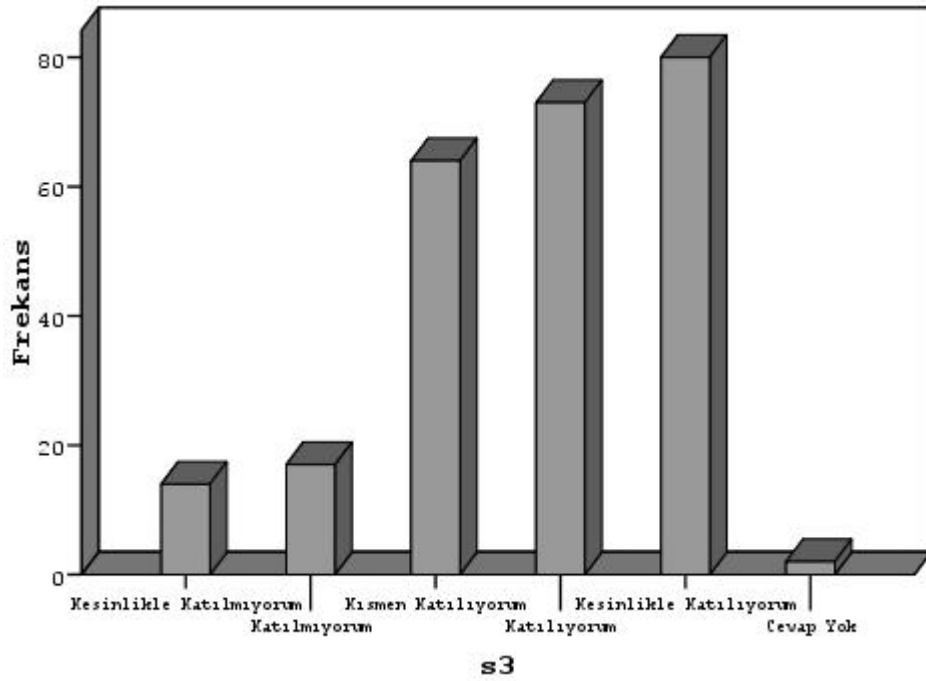


Soru 3. “Kendimi enerji dolu birisi olarak görürüm” sorusuna 14 kişi (%5,6) kesinlikle katılmıyorum, 17 kişi (%6,8) katılmıyorum, 64 kişi (%25,6) kısmen katılıyorum, 73 kişi (%29,2) katılıyorum, 80 kişi (%30,2) kesinlikle katılıyorum, 2 kişi (%0,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.11.; Grafik 4.11.).

Tablo 5.11. Soru 3

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	14	5,6
Katılmıyorum	17	6,8
Kısmen katılıyorum	64	25,6
Katılıyorum	73	29,2
Kesinlikle katılıyorum	80	32,0
Cevap Yok	2	0,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.11. Soru 3

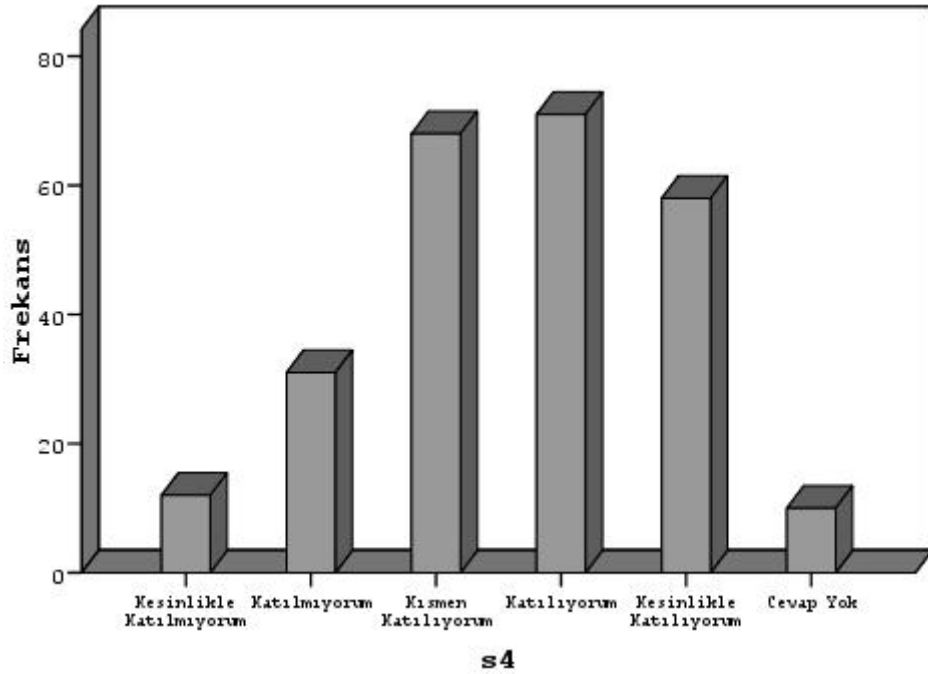


Soru 4. “Kendimi şevk yaratan birisi olarak görürüm” sorusuna, 12 kişi (%4,8) kesinlikle katılmıyorum, 31 kişi (%12,4) katılmıyorum, 68 kişi (%27,2) kısmen katılıyorum, 71 kişi (%28,4) katılıyorum, 58 kişi (%23,2) kesinlikle katılıyorum, 10 kişi (%4,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.12.; Grafik 4.12.).

Tablo 5.12. Soru 4

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	12	4,8
Katılmıyorum	31	12,4
Kısmen katılıyorum	68	27,2
Katılıyorum	71	28,4
Kesinlikle katılıyorum	58	23,2
Cevap Yok	10	4,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.12. Soru4

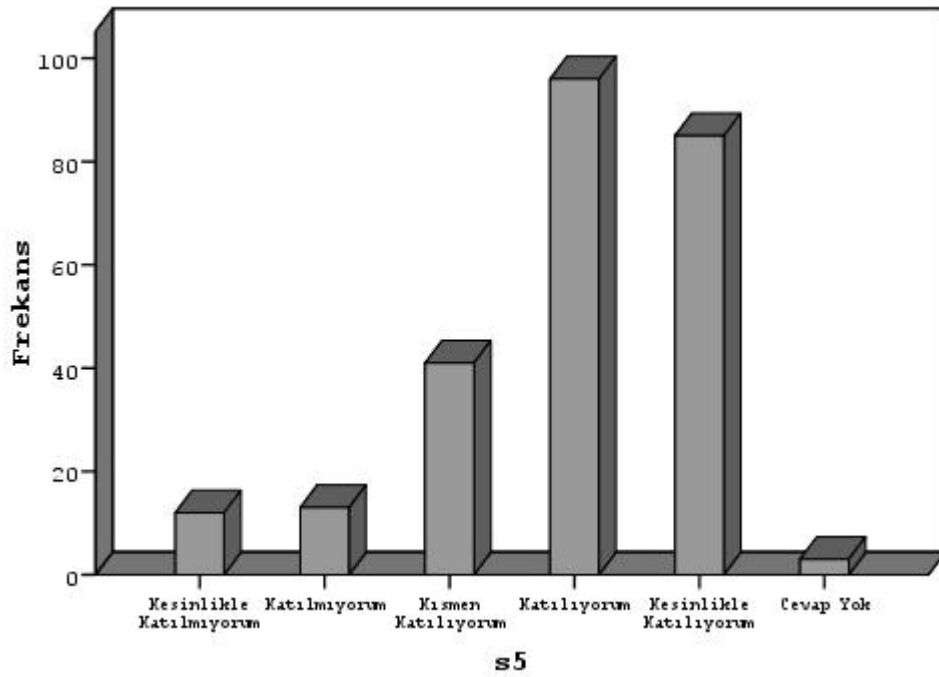


Soru 5. “Kendimi sempatik, arkadaş canlısı birisi olarak görürüm” sorusuna 12 kişi (%4,8) kesinlikle katılmıyorum, 13 kişi (%5,2) katılmıyorum, 41 kişi (%16,4) kısmen katılıyorum, 96 kişi (%38,4) katılıyorum, 85 kişi (%34,0) kesinlikle katılıyorum, 3 kişi (%1,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.13.; Grafik 4.13.).

Tablo 5.13. Soru 5

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	12	4,8
Katılmıyorum	13	5,2
Kısmen katılıyorum	41	16,4
Katılıyorum	96	38,4
Kesinlikle katılıyorum	85	34,0
Cevap Yok	3	1,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.13. Soru 5

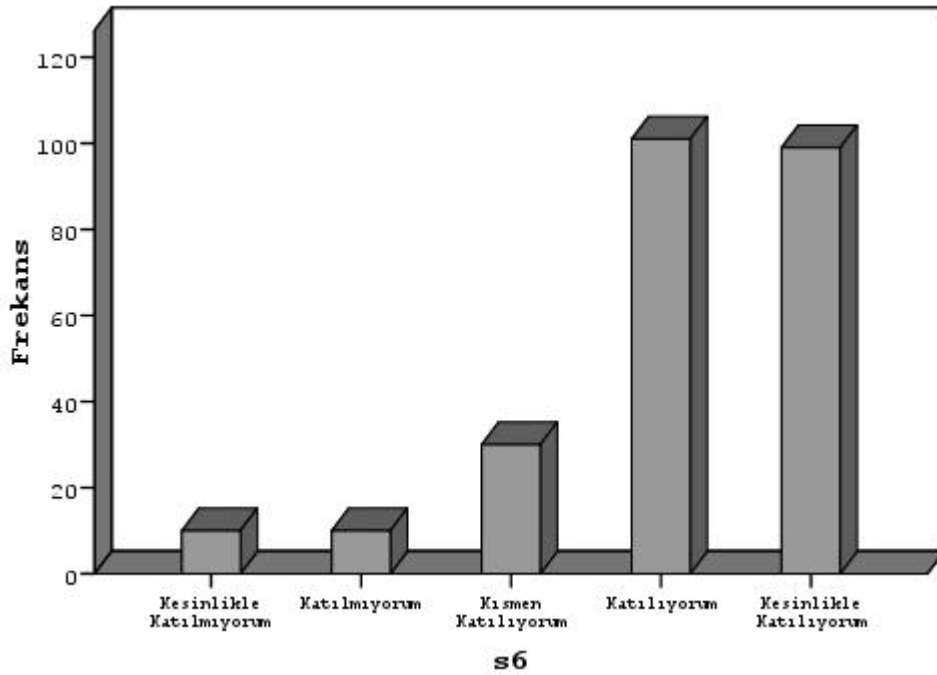


Soru 6. “Kendimi bencil olmayan ve yardımsever birisi olarak görüyorum” sorusuna 10 kişi (%4,0) kesinlikle katılmıyorum, 10 kişi (%4,0) katılmıyorum, 30 kişi (%12,0) kısmen katılıyorum, 101 kişi (%40,4) katılıyorum, 99 kişi (%39,6) kesinlikle katılıyorum, şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.14.; Grafik 4.14.).

Tablo 5.14. Soru 6

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	10	4,0
Katılmıyorum	10	4,0
Kısmen katılıyorum	30	12,0
Katılıyorum	101	40,4
Kesinlikle katılıyorum	99	39,6
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.14. Soru6

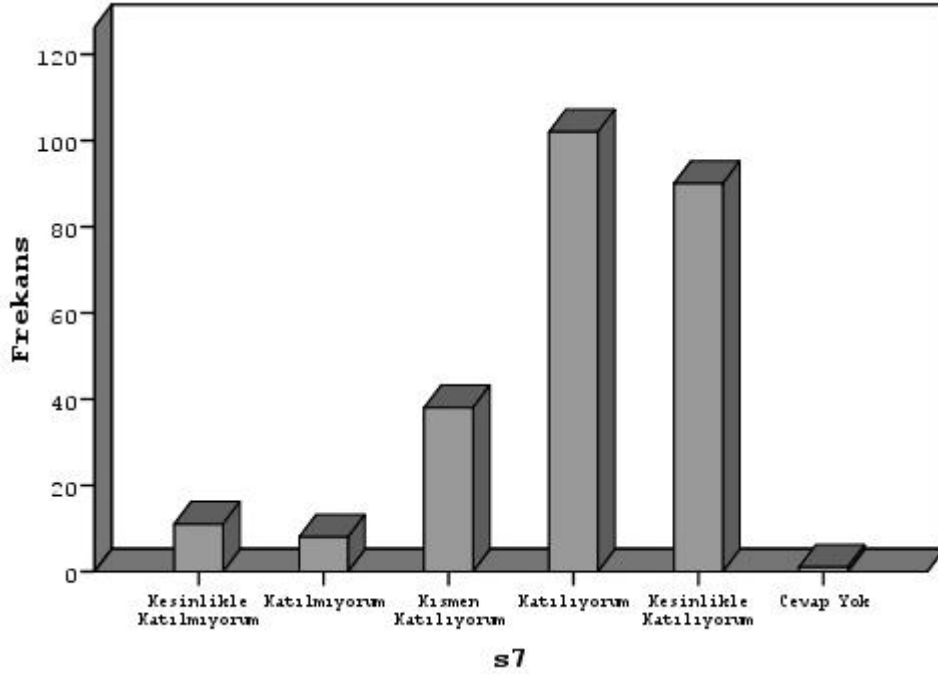


Soru 7. “Kendimi affedici birisi olarak görürüm” sorusuna 11 kişi (%4,4) kesinlikle katılmıyorum, 8 kişi (%3,2) katılmıyorum, 38 kişi (%15,2) kısmen katılıyorum, 102 kişi (%40,8) katılıyorum, 90 kişi (%36,0) kesinlikle katılıyorum, 1 kişi (%0,4) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.15.; Grafik 4.15.).

Tablo 5.15. Soru 7

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	11	4,4
Katılmıyorum	8	3,2
Kısmen katılıyorum	38	15,2
Katılıyorum	102	40,8
Kesinlikle katılıyorum	90	36,0
Cevap Yok	1	0,4
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.15. Soru 7

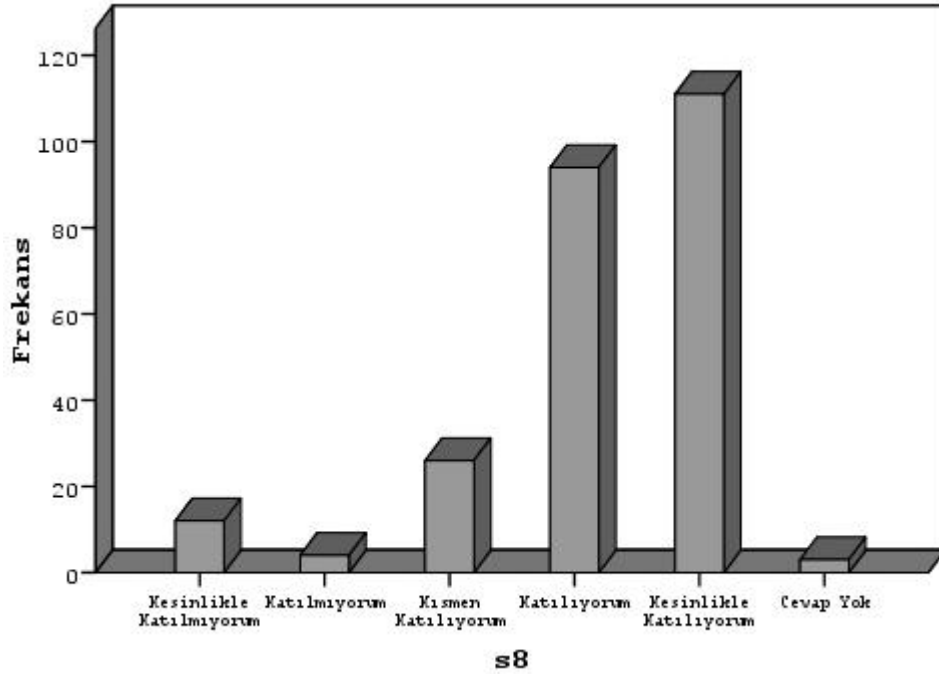


Soru 8. “Kendimi güvenilir birisi olarak görürüm” sorusuna 12 kişi (%4,8) kesinlikle katılmıyorum, 4 kişi (%1,6) katılmıyorum, 26 kişi (%10,4) kısmen katılıyorum, 94 kişi (%37,6) katılıyorum, 111 kişi (%44,4) kesinlikle katılıyorum, 3 kişi (%1,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.16.; Grafik 4.16.).

Tablo 5.16. Soru 8

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	12	4,8
Katılmıyorum	4	1,6
Kısmen katılıyorum	26	10,4
Katılıyorum	94	37,6
Kesinlikle katılıyorum	111	44,4
Cevap Yok	3	1,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.16. Soru 8

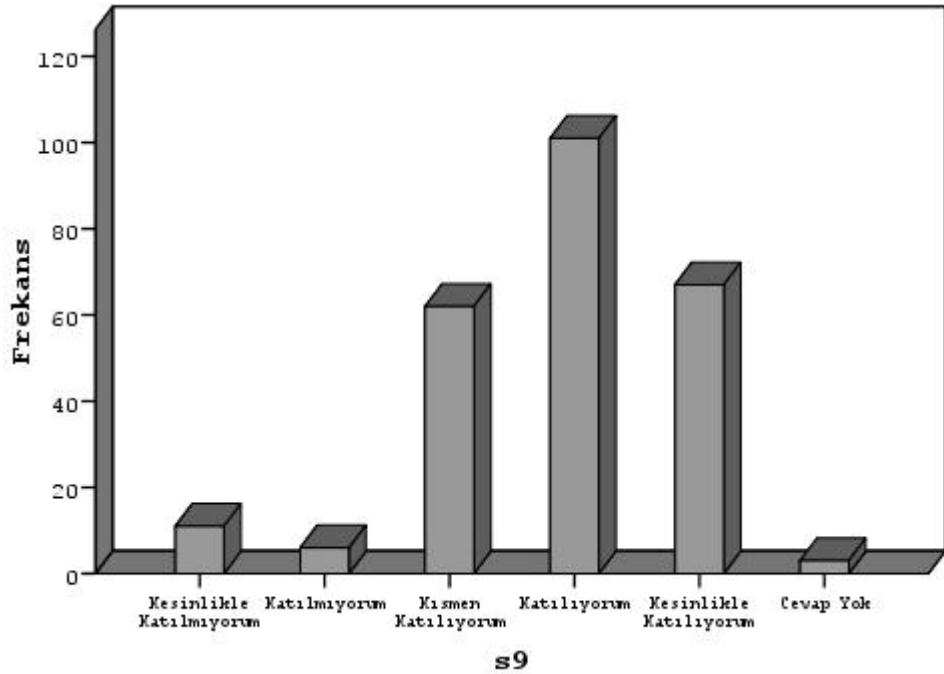


Soru 9. “Kendimi hemen hemen herkese karşı kibar birisi olarak görürüm” sorusuna 11 kişi (%4,4) kesinlikle katılmıyorum, 6 kişi (%2,4) katılmıyorum, 62 kişi (%24,8) kısmen katılıyorum, 101 kişi (%40,4) katılıyorum, 67 kişi (%26,8) kesinlikle katılıyorum, 3 kişi (%1,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.17.; Grafik 4.17.).

Tablo 5.17. Soru 9

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	11	4,4
Katılmıyorum	6	2,4
Kısmen katılıyorum	62	24,8
Katılıyorum	101	40,4
Kesinlikle katılıyorum	67	26,8
Cevap Yok	3	1,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.17. Soru 9

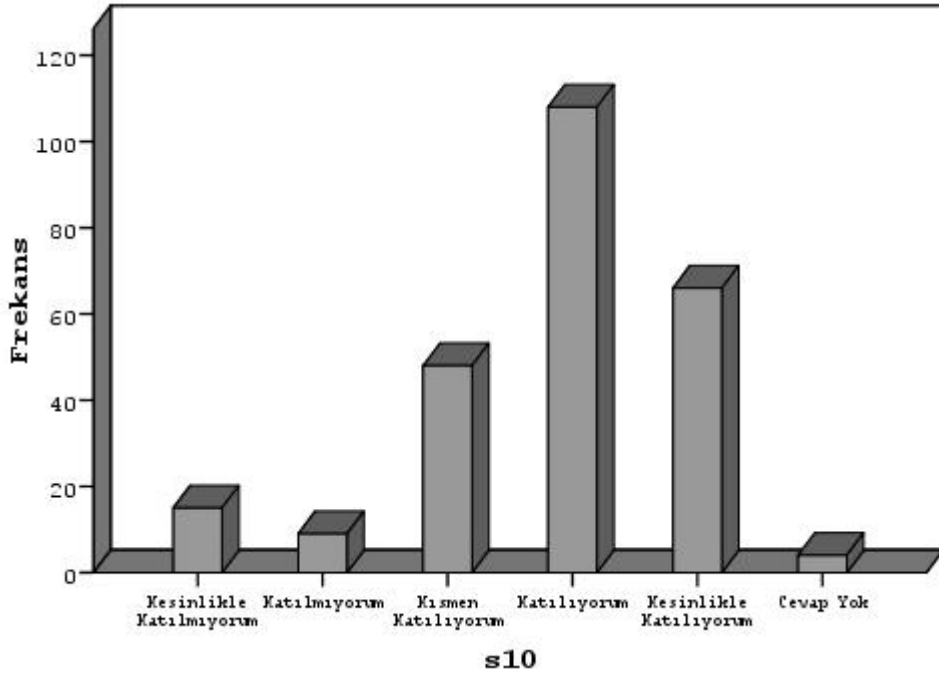


Soru 10. “Kendimi diğerleriyle işbirliği yapmaktan hoşlanan birisi olarak görürüm” sorusuna 15 kişi (%6,0) kesinlikle katılmıyorum, 9 kişi (%3,6) katılmıyorum, 48 kişi (%19,2) kısmen katılıyorum, 108 kişi (%43,2) katılıyorum, 66 kişi (%26,4) kesinlikle katılıyorum, 4 kişi (%1,6) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.18.; Grafik 4.18.).

Tablo 5.18. Soru 10

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	15	6,0
Katılmıyorum	9	3,6
Kısmen katılıyorum	48	19,2
Katılıyorum	108	43,2
Kesinlikle katılıyorum	66	26,4
Cevap Yok	4	1,6
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.18. Soru 10

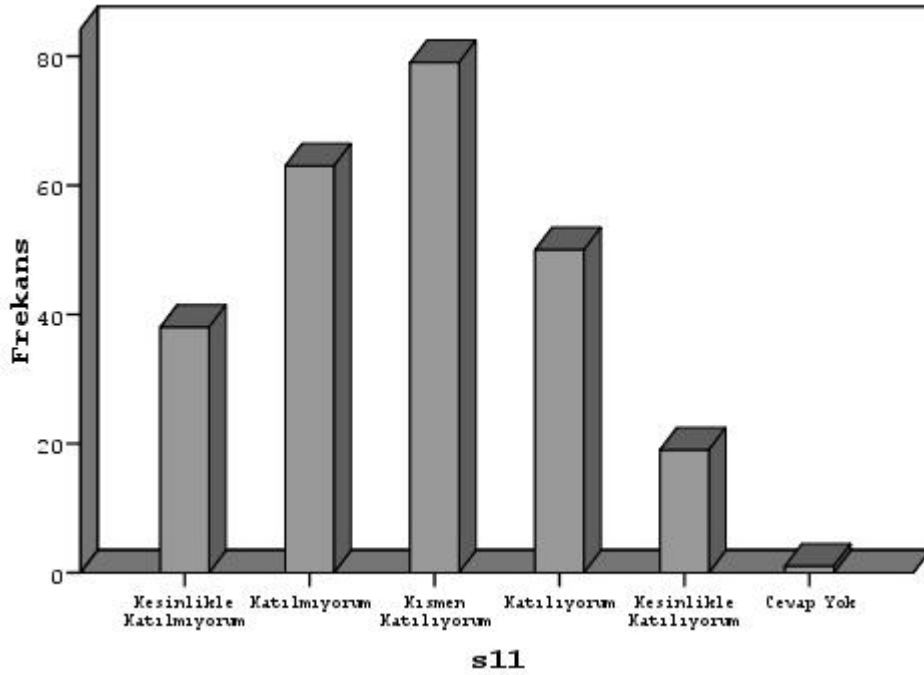


Soru 11. “Kendimi hüzünlü birisi olarak görürüm” sorusuna 38 kişi (%15,2) kesinlikle katılmıyorum, 63 kişi (%25,2) katılmıyorum, 79 kişi (%31,6) kısmen katılıyorum, 50 kişi (%20,0) katılıyorum, 19 kişi (%7,6) kesinlikle katılıyorum, 1 kişi (%0,4) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.19.; Grafik 4.19.).

Tablo 5.19. Soru 11

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	38	15,2
Katılmıyorum	63	25,2
Kısmen katılıyorum	79	31,6
Katılıyorum	50	20,0
Kesinlikle katılıyorum	19	7,6
Cevap Yok	1	0,4
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.19.Soru 11

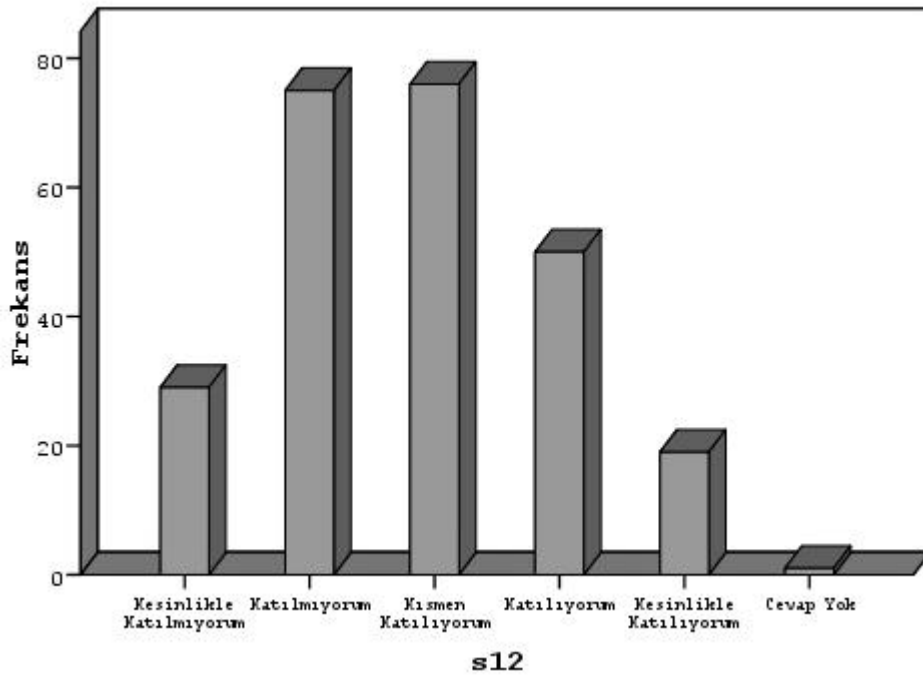


Soru 12. “Kendimi gergin birisi olarak görürüm” sorusuna 29 kişi (%11,6) kesinlikle katılmıyorum, 75 kişi (%30,0) katılmıyorum, 76 kişi (%30,4) kısmen katılıyorum, 50 kişi (%20,0) katılıyorum, 19 kişi (%7,6) kesinlikle katılıyorum, 1 kişi (%0,4) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.20.; Grafik 4.20.).

Tablo 5.20. Soru 12

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	29	11,6
Katılmıyorum	75	30,0
Kısmen katılıyorum	76	30,4
Katılıyorum	50	20,0
Kesinlikle katılıyorum	19	7,6
Cevap Yok	1	0,4
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.20. Soru 12

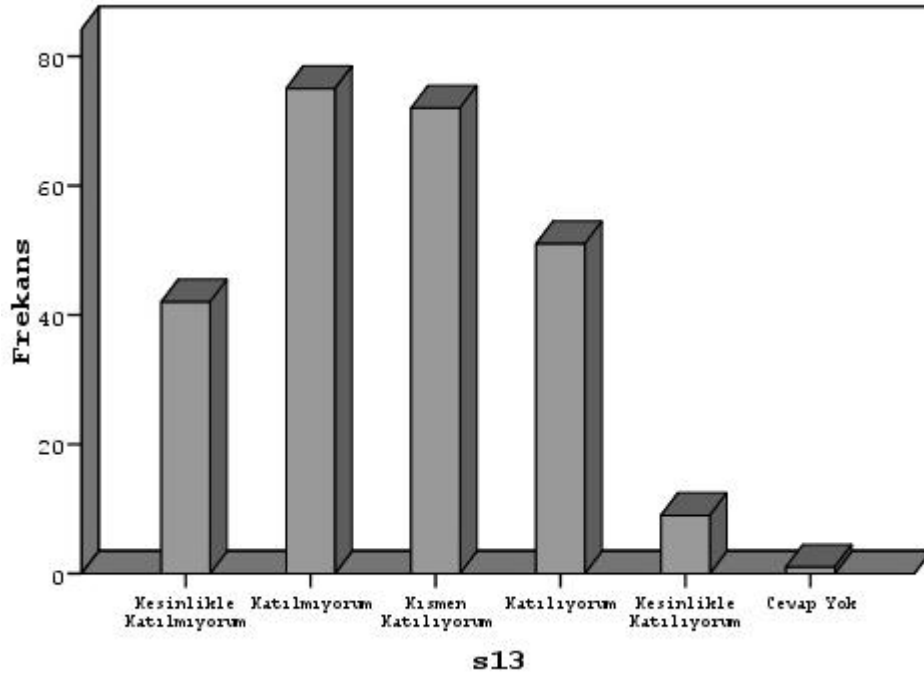


Soru 13. “Kendimi endişeli birisi olarak görürüm” sorusuna 42 kişi (%16,8) kesinlikle katılmıyorum, 75 kişi (%30,0) katılmıyorum, 72 kişi (%28,8) kısmen katılıyorum, 51 kişi (%20,4) katılıyorum, 9 kişi (%3,6) kesinlikle katılıyorum, 1 kişi (%0,4) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.21; Grafik 4.21).

Tablo 5.21. Soru 13

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	42	16,8
Katılmıyorum	75	30,0
Kısmen katılıyorum	72	28,8
Katılıyorum	51	20,4
Kesinlikle katılıyorum	9	3,6
Cevap Yok	1	0,4
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.21. Soru 13

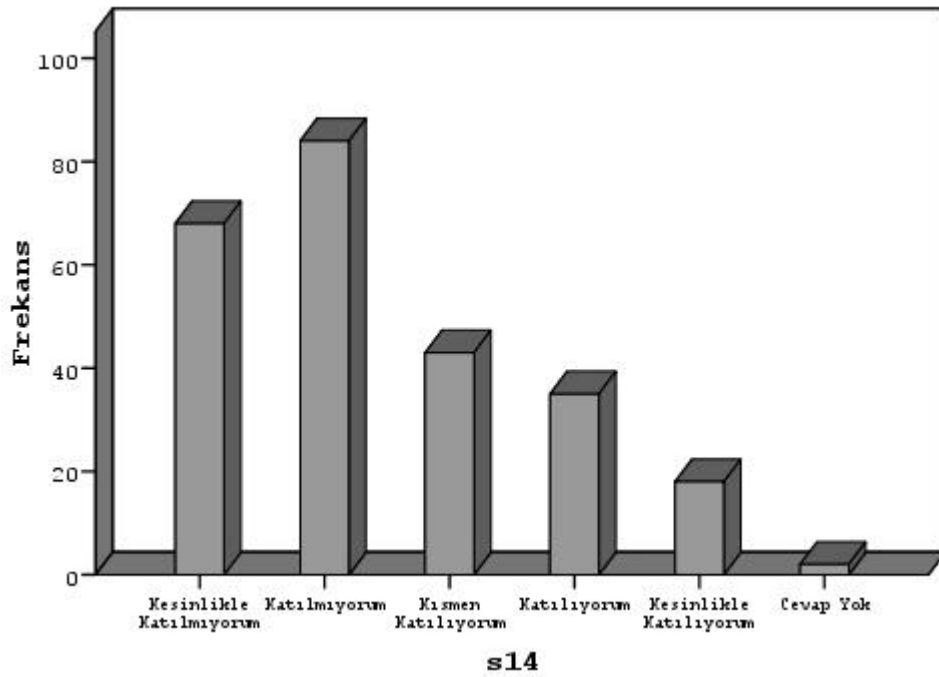


Soru 14. “Kendimi kaprisli birisi olarak görürüm” sorusuna 68 kişi (%27,2) kesinlikle katılmıyorum, 84 kişi (%33,6) katılmıyorum, 43 kişi (%17,2) kısmen katılıyorum, 35 kişi (%14,0) katılıyorum, 18 kişi (%7,2) kesinlikle katılıyorum, 2 kişi (%0,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.22, Grafik 4.22).

Tablo 5.22. Soru 14

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	68	27,2
Katılmıyorum	84	33,6
Kısmen katılıyorum	43	17,2
Katılıyorum	35	14,0
Kesinlikle katılıyorum	18	7,2
Cevap Yok	2	0,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.22. Soru 14

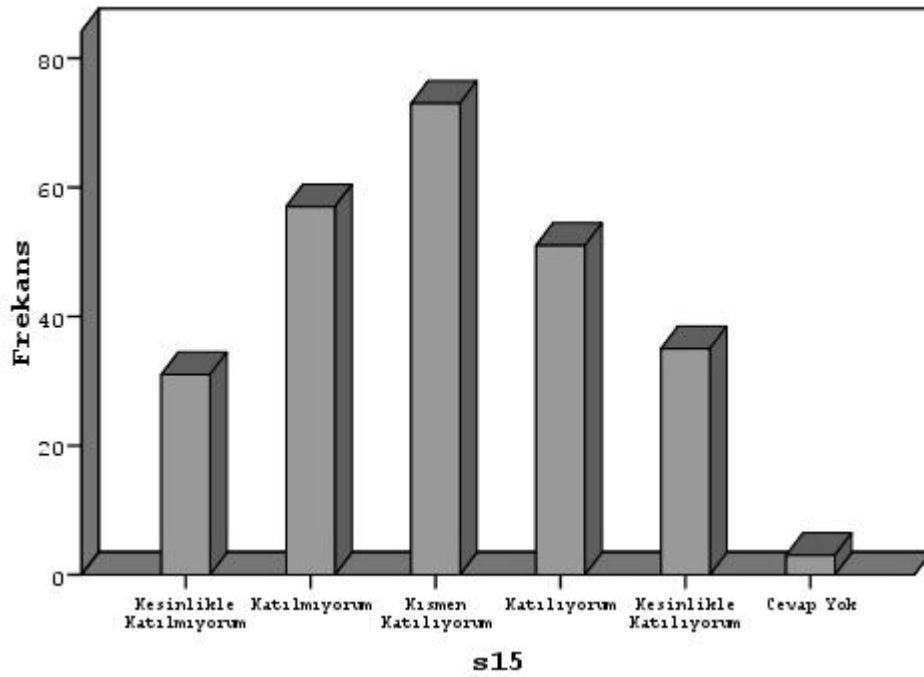


Soru 15. “Kendimi kolayca sinirlenebilen birisi olarak görürüm” sorusuna 31 kişi (%12,4) kesinlikle katılmıyorum, 57 kişi (%22,8) katılmıyorum, 73 kişi (%29,2) kısmen katılıyorum, 51 kişi (%20,4) katılıyorum, 35 kişi (%14,0) kesinlikle katılıyorum, 3 kişi (%1,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.23; Grafik 4.23).

Tablo 5.23. Soru 15

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	31	12,4
Katılmıyorum	57	22,8
Kısmen katılıyorum	73	29,2
Katılıyorum	51	20,4
Kesinlikle katılıyorum	35	14,0
Cevap Yok	3	1,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.23. Soru 15

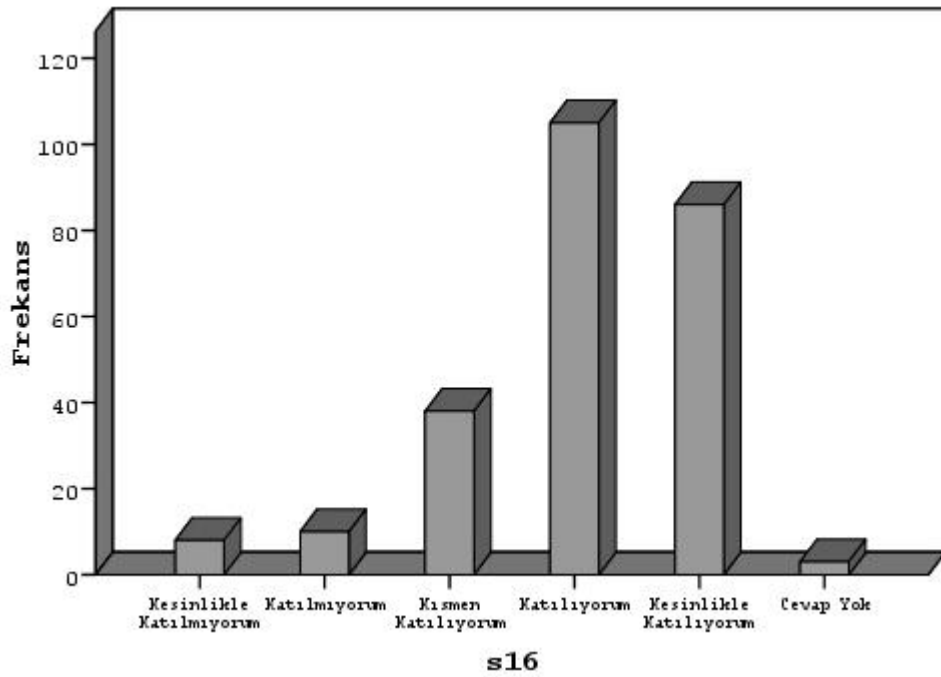


Soru 16. “Kendimi işini tam yapan birisi olarak görürüm” sorusuna 8 kişi (%3,2) kesinlikle katılmıyorum, 10 kişi (%4,0) katılmıyorum, 38 kişi (%15,2) kısmen katılıyorum, 105 kişi (%42,0) katılıyorum, 86 kişi (%34,4) kesinlikle katılıyorum, 3 kişi (%1,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.24; Grafik 4.24).

Tablo 5.24. Soru 16

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	8	3,2
Katılmıyorum	10	4,0
Kısmen katılıyorum	38	15,2
Katılıyorum	105	42,0
Kesinlikle katılıyorum	86	34,4
Cevap Yok	3	1,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.24 Soru 16

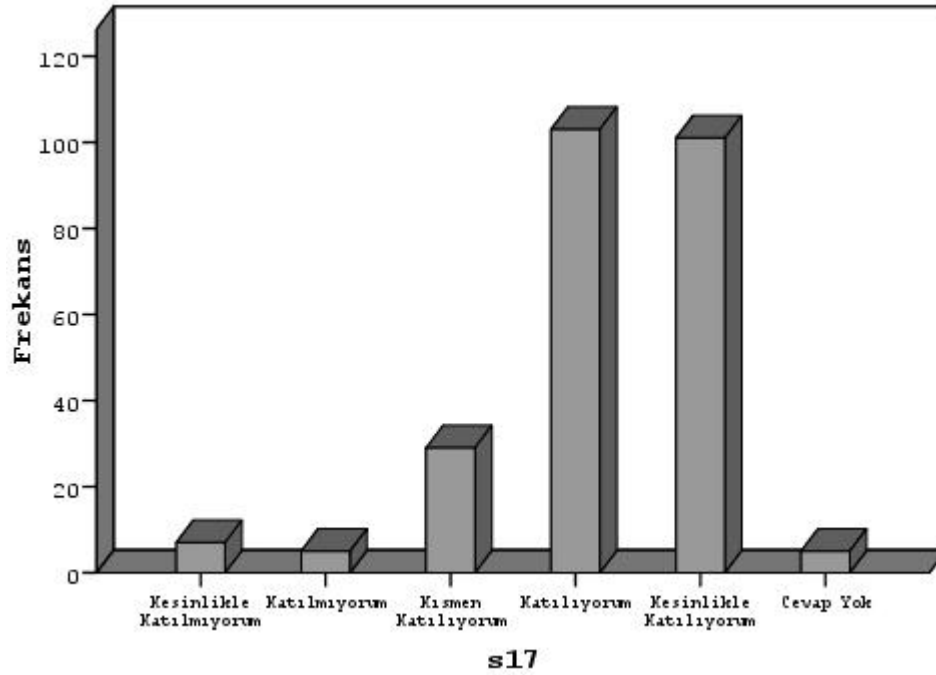


Soru 17. “Kendimi itimat edilir bir kişi olarak görürüm” sorusuna 7 kişi (%2,8) kesinlikle katılmıyorum, 5 kişi (%2,0) katılmıyorum, 29 kişi (%11,6) kısmen katılıyorum, 103 kişi (%41,2) katılıyorum, 101 kişi (%40,4) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.25; Grafik 4.25).

Tablo 5.25. Soru 17

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	7	2,8
Katılmıyorum	5	2,0
Kısmen katılıyorum	29	11,6
Katılıyorum	103	41,2
Kesinlikle katılıyorum	101	40,4
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.25. Soru 17

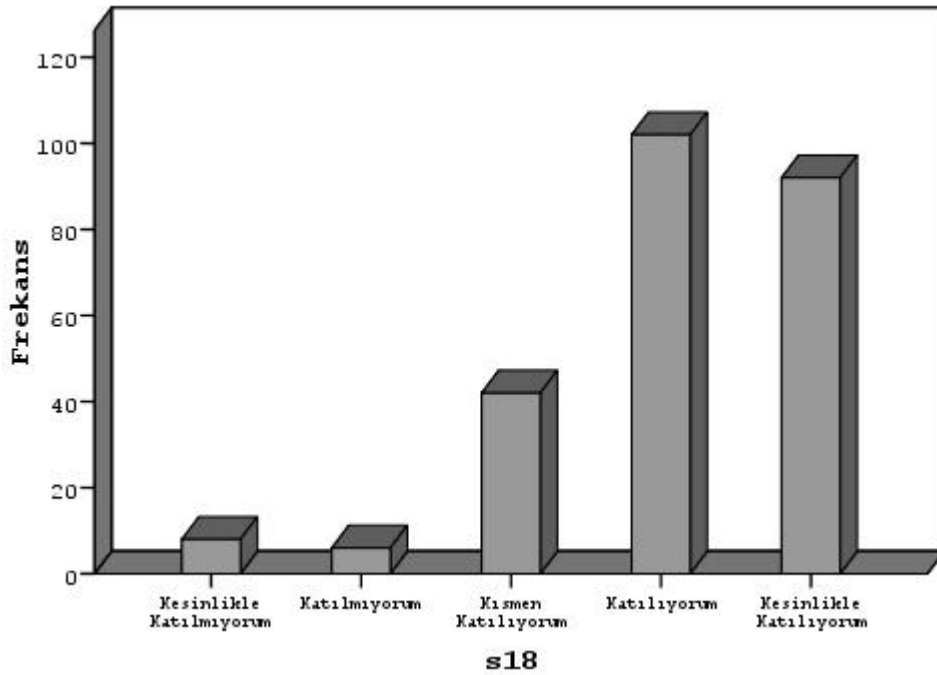


Soru 18. “Kendimi azimli birisi olarak görürüm” sorusuna 8 kişi (%3,2) kesinlikle katılmıyorum, 6 kişi (%2,4) katılmıyorum, 42 kişi (%16,8) kısmen katılıyorum, 102 kişi (%40,8) katılıyorum, 92 kişi (%36,8) kesinlikle katılıyorum, şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.26; Grafik 4.26).

Tablo 5.26. Soru 18

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	8	3,2
Katılmıyorum	6	2,4
Kısmen katılıyorum	42	16,8
Katılıyorum	102	40,8
Kesinlikle katılıyorum	92	36,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.26. Soru 18

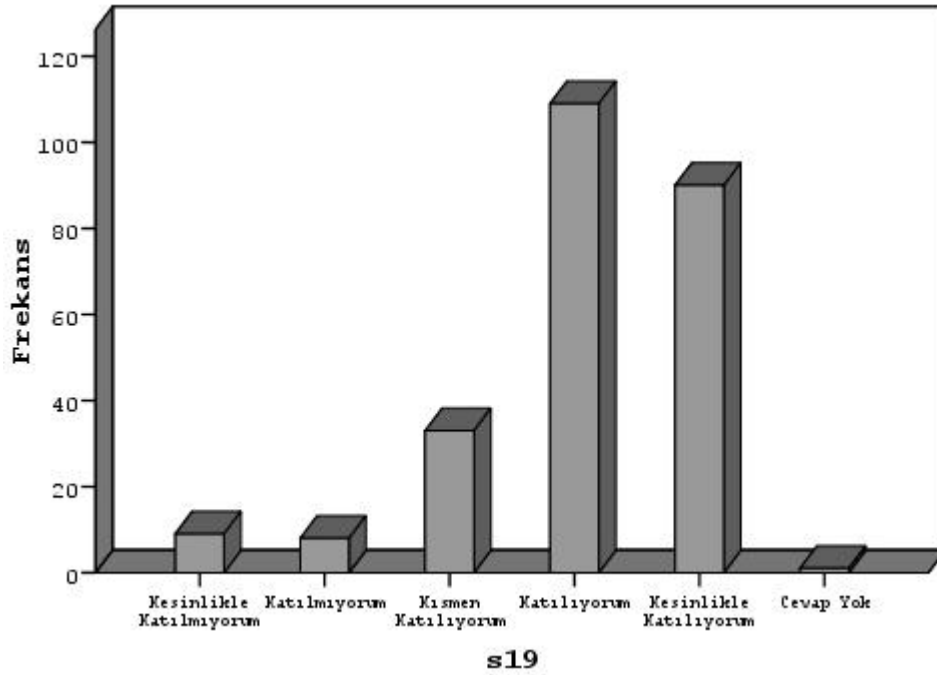


Soru 19. “Kendimi işleri becerikli yapan birisi olarak görürüm” sorusuna 9 kişi (%3,6) kesinlikle katılmıyorum, 8 kişi (%3,2) katılmıyorum, 33 kişi (%13,2) kısmen katılıyorum, 109 kişi (%43,6) katılıyorum, 90 kişi (%36,0) kesinlikle katılıyorum, 1 kişi (%0,4) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.27; Grafik 4.27).

Tablo 5.27. Soru 19

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	9	3,6
Katılmıyorum	8	3,2
Kısmen katılıyorum	33	13,2
Katılıyorum	109	43,6
Kesinlikle katılıyorum	90	36,0
Cevap Yok	1	0,4
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.27. Soru 19

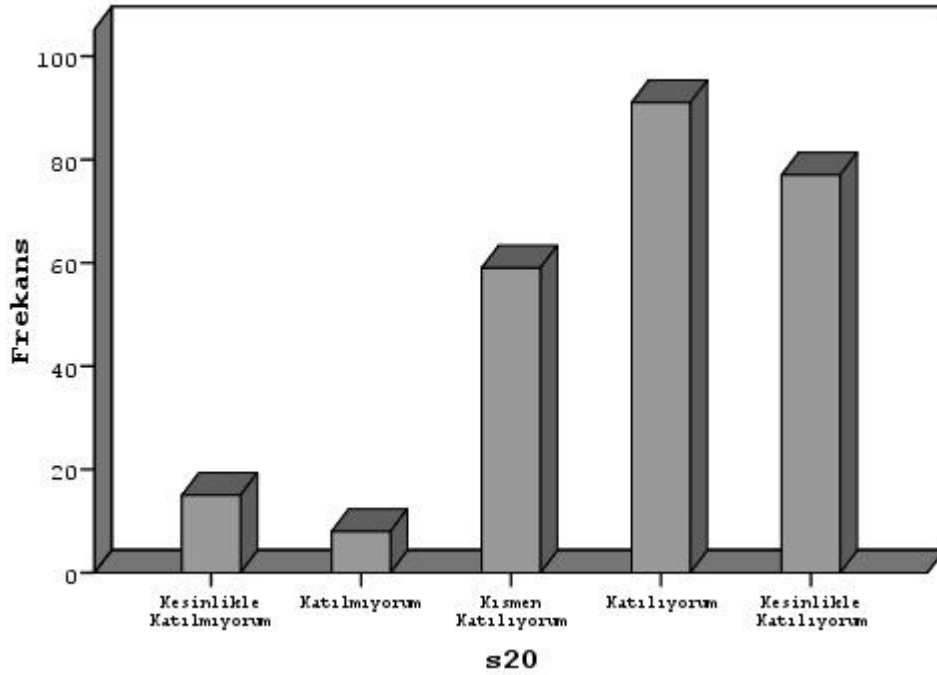


Soru 20. “Kendimi planlar yapan ve planına bağlı birisi olarak görürüm” sorusuna 15 kişi (%6,0) kesinlikle katılmıyorum, 8 kişi (%3,2) katılmıyorum, 59 kişi (%23,6) kısmen katılıyorum, 91 kişi (%36,4) katılıyorum, 77 kişi (%30,8) kesinlikle katılıyorum, şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.28; Grafik 4.28).

Tablo 5.28. Soru 20

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	15	6,0
Katılmıyorum	8	3,2
Kısmen katılıyorum	59	23,6
Katılıyorum	91	36,4
Kesinlikle katılıyorum	77	30,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.28. Soru 20

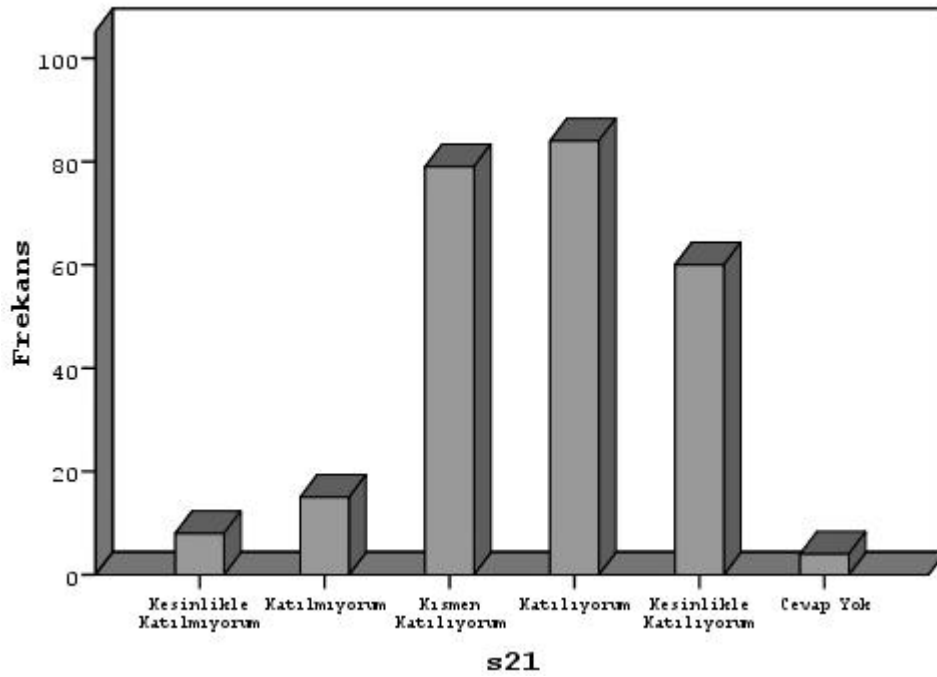


Soru 21. “Kendimi orijinal fikirler ortaya koyan birisi olarak görürüm” sorusuna 8 kişi (%3,2) kesinlikle katılmıyorum, 15 kişi (%6,0) katılmıyorum, 79 kişi (%31,6) kısmen katılıyorum, 84 kişi (%33,6) katılıyorum, 60 kişi (%24,0) kesinlikle katılıyorum, 4 kişi ise (%1,6) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.29; Grafik 4.29).

Tablo 5.29. Soru 21

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	8	3,2
Katılmıyorum	15	6,0
Kısmen katılıyorum	79	31,6
Katılıyorum	84	33,6
Kesinlikle katılıyorum	60	24,0
Cevap Yok	4	1,6
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.29. Soru 21

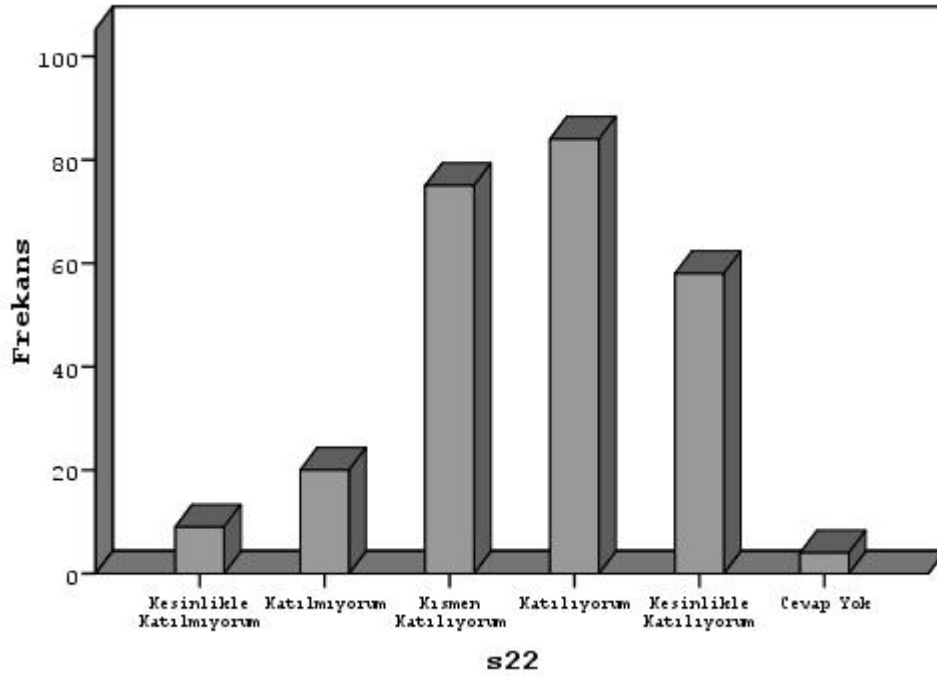


Soru 22. “Kendimi meraklı birisi olarak görürüm” sorusuna 9 kişi (%3,6) kesinlikle katılmıyorum, 20 kişi (%8,0) katılmıyorum, 75 kişi (%30,0) kısmen katılıyorum, 84 kişi (%33,6) katılıyorum, 58 kişi (%23,2) kesinlikle katılıyorum, 4 kişi ise (%1,6) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.30; Grafik 4.30).

Tablo 5.30. Soru 22

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	9	3,6
Katılmıyorum	20	8,0
Kısmen katılıyorum	75	30,0
Katılıyorum	84	33,6
Kesinlikle katılıyorum	58	23,2
Cevap Yok	4	1,6
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.30. Soru 22

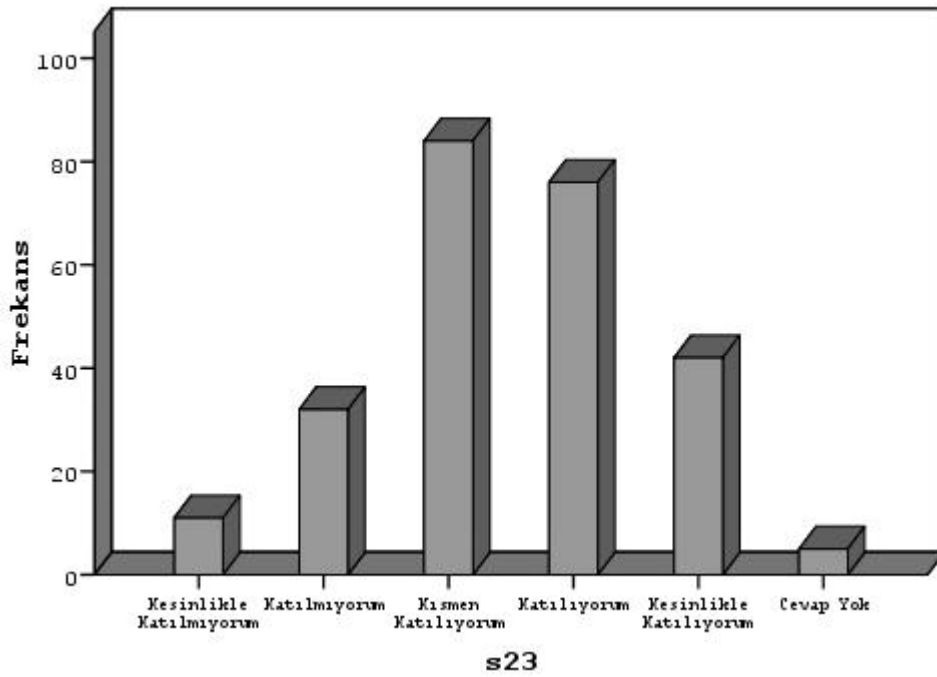


Soru 23. “Kendimi bir düşünür olarak görürüm” sorusuna 11 kişi (%4,4) kesinlikle katılmıyorum, 32 kişi (%12,8) katılmıyorum, 84 kişi (%33,6) kısmen katılıyorum, 76 kişi (%30,4) katılıyorum, 42 kişi (%16,8) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi ise (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir. (Tablo 4.31; Grafik 4.31).

Tablo 5.31. Soru 23

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	11	4,4
Katılmıyorum	32	12,8
Kısmen katılıyorum	84	33,6
Katılıyorum	76	30,4
Kesinlikle katılıyorum	42	16,8
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.31. Soru 23

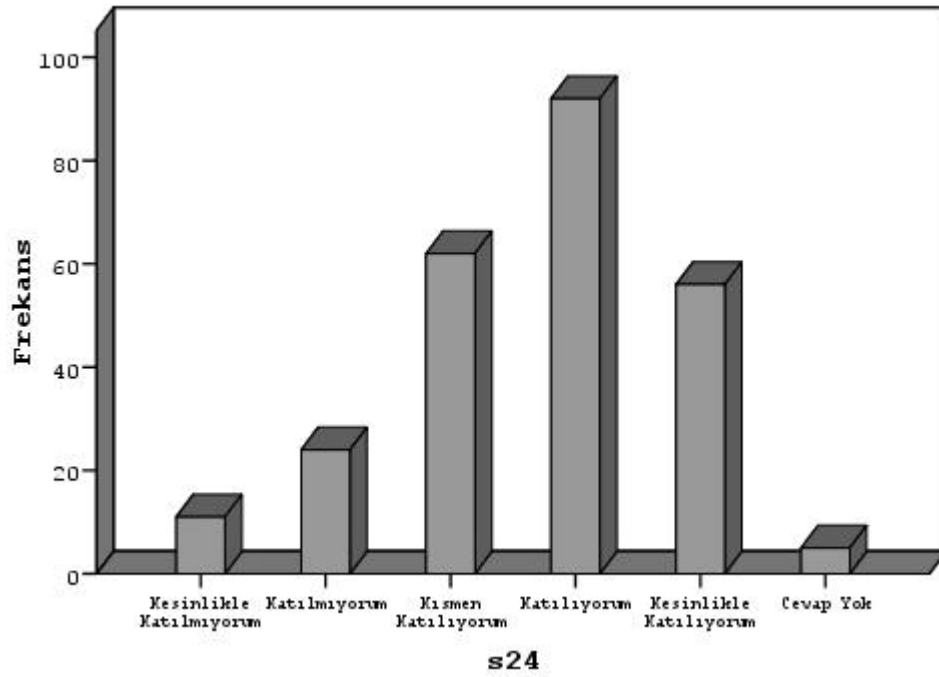


Soru 24. “Kendimi hayal gücü olan birisi olarak görürüm” sorusuna 11 kişi (%4,4) kesinlikle katılmıyorum, 24 kişi (%9,6) katılmıyorum, 62 kişi (%24,8) kısmen katılıyorum, 92 kişi (%36,8) katılıyorum, 56 kişi (%22,4) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.32; Grafik 4.32).

Tablo 5.32. Soru 24

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	11	4,4
Katılmıyorum	24	9,6
Kısmen katılıyorum	62	24,8
Katılıyorum	92	36,8
Kesinlikle katılıyorum	56	22,4
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.32. Soru 24

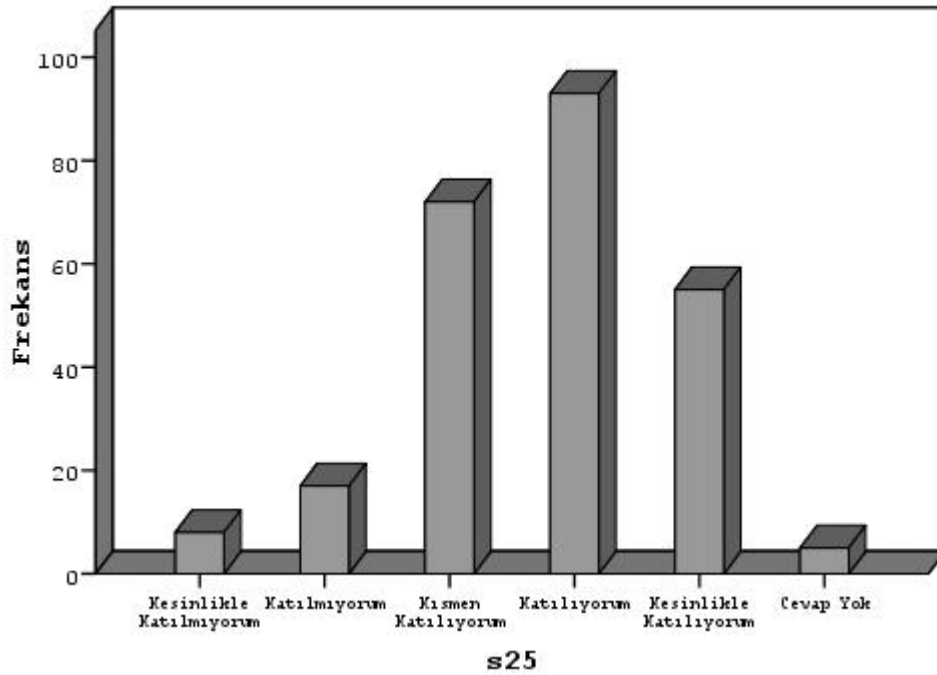


Soru 25. “Kendimi yaratıcı birisi olarak görürüm” sorusuna 8 kişi (%3,2) kesinlikle katılmıyorum, 17 kişi (%6,8) katılmıyorum, 72 kişi (%28,8) kısmen katılıyorum, 93 kişi (%37,2) katılıyorum, 55 kişi (%22,0) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.33; Grafik 4.33).

Tablo 5.33. Soru 25

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	8	3,2
Katılmıyorum	17	6,8
Kısmen katılıyorum	72	28,8
Katılıyorum	93	37,2
Kesinlikle katılıyorum	55	22,0
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.33. Soru 25

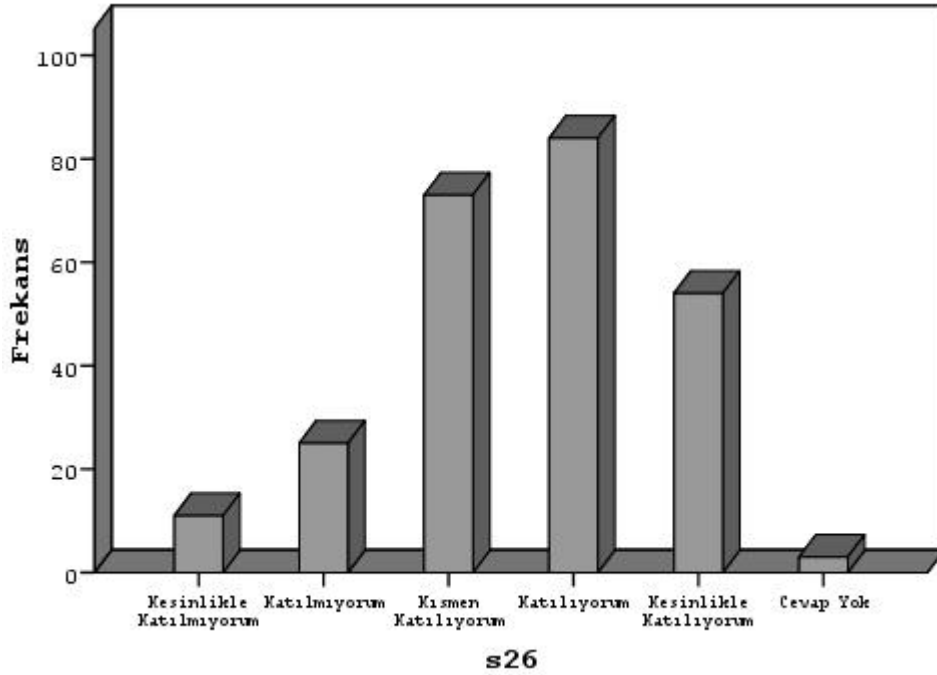


Soru 26. “Kendimi sanatsal ve estetik değerlere önem veren birisi olarak görürüm” sorusuna 11 kişi (%4,4) kesinlikle katılmıyorum, 25 kişi (%10,0) katılmıyorum, 73 kişi (%29,2) kısmen katılıyorum, 84 kişi (%33,6) katılıyorum, 54 kişi (%21,6) kesinlikle katılıyorum, 3 kişi ise (%1,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.34; Grafik 4.34).

Tablo 5.34. Soru 26

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	11	4,4
Katılmıyorum	25	10,0
Kısmen katılıyorum	73	29,2
Katılıyorum	84	33,6
Kesinlikle katılıyorum	54	21,6
Cevap Yok	3	1,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.34. Soru 26

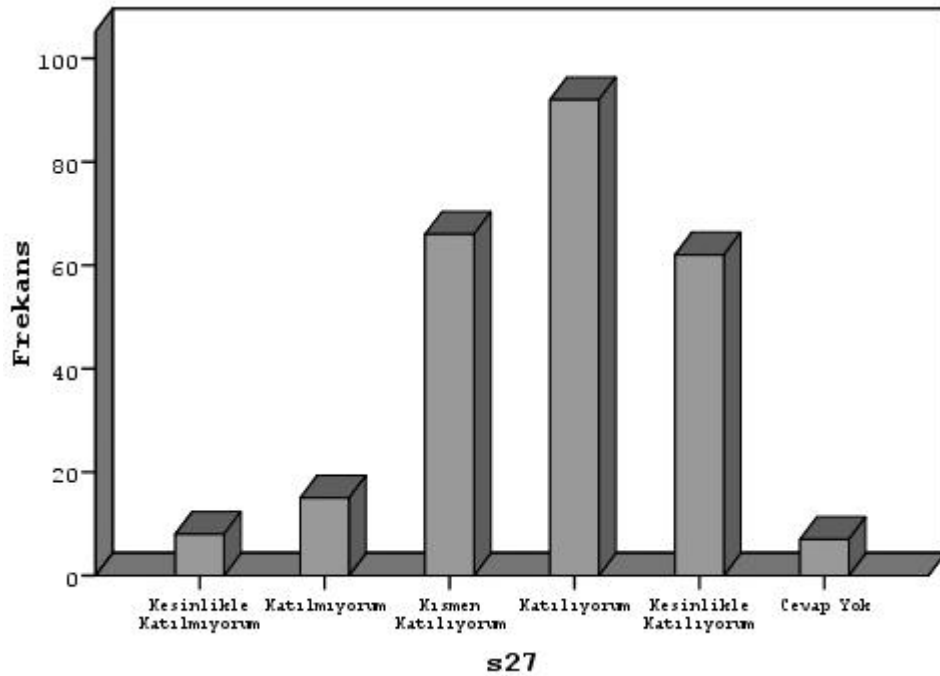


Soru 27. “Kendimi fikirler üzerinde düşünmeyi seven birisi olarak görürüm” sorusuna 8 kişi (%3,2) kesinlikle katılmıyorum, 15 kişi (%6,0) katılmıyorum, 66 kişi (%26,4) kısmen katılıyorum, 92 kişi (%36,8) katılıyorum, 62 kişi (%24,8) kesinlikle katılıyorum, 7 kişi ise (%2,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.35; Grafik 4.35).

Tablo 5.35. Soru 27

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	8	3,2
Katılmıyorum	15	6,0
Kısmen katılıyorum	66	26,4
Katılıyorum	92	36,8
Kesinlikle katılıyorum	62	24,8
Cevap Yok	7	2,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.35. Soru 27

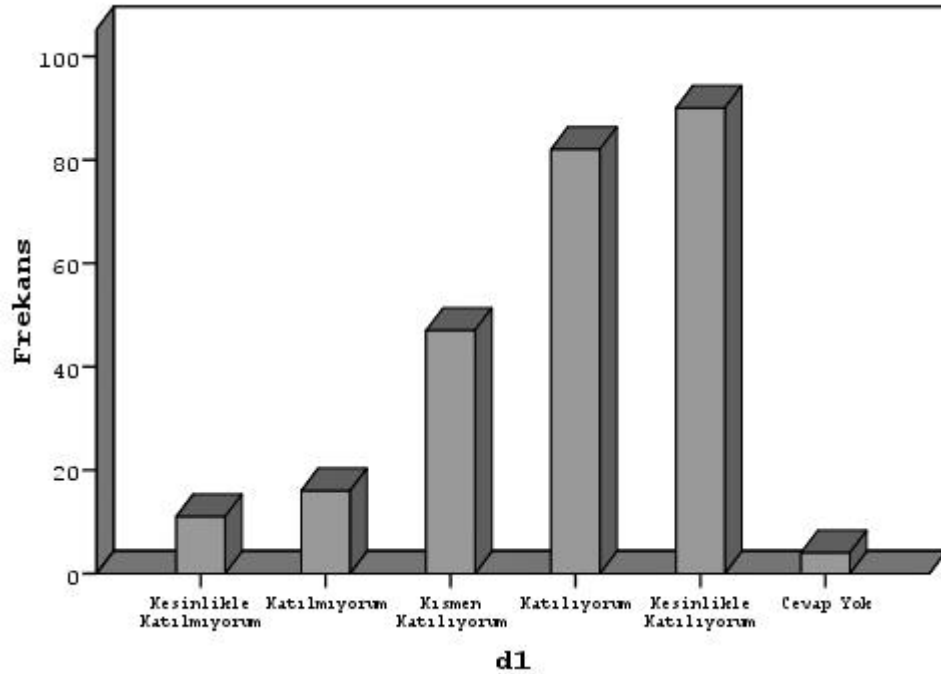


Soru 28. “Trafikte hız kurallarına uyarım” sorusuna 11 kişi (%4,4) kesinlikle katılmıyorum, 16 kişi (%6,4) katılmıyorum, 47 kişi (%18,8) kısmen katılıyorum, 82 kişi (%32,8) katılıyorum, 90 kişi (%36,0) kesinlikle katılıyorum, 4 kişi ise (%1,6) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.36; Grafik 4.36).

Tablo 5.36. Soru 28

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	11	4,4
Katılmıyorum	16	6,4
Kısmen katılıyorum	47	18,8
Katılıyorum	82	32,8
Kesinlikle katılıyorum	90	36,0
Cevap Yok	4	1,6
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.36. Soru 28

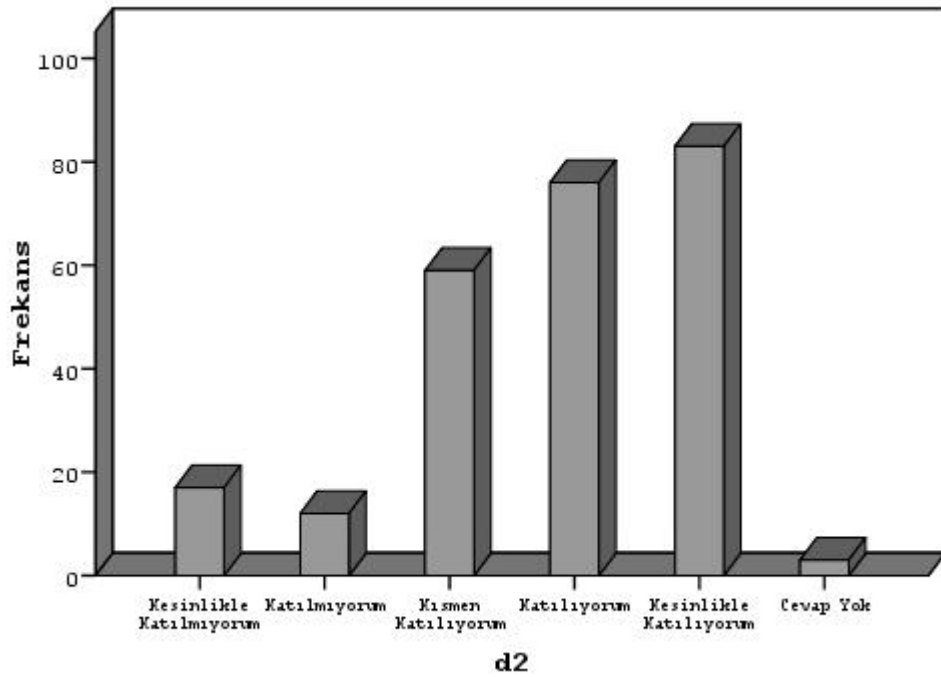


Soru 29. “Emniyet kemerini kullanırım” sorusuna 17 kişi (%6,8) kesinlikle katılmıyorum, 12 kişi (%4,8) katılmıyorum, 59 kişi (%23,6) kısmen katılıyorum, 76 kişi (%30,4) katılıyorum, 83 kişi (%33,2) kesinlikle katılıyorum, 3 kişi ise (%1,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.37; Grafik 4.37).

Tablo 5.37. Soru 29

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	17	6,8
Katılmıyorum	12	4,8
Kısmen katılıyorum	59	23,6
Katılıyorum	76	30,4
Kesinlikle katılıyorum	83	33,2
Cevap Yok	3	1,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.37. Soru 29

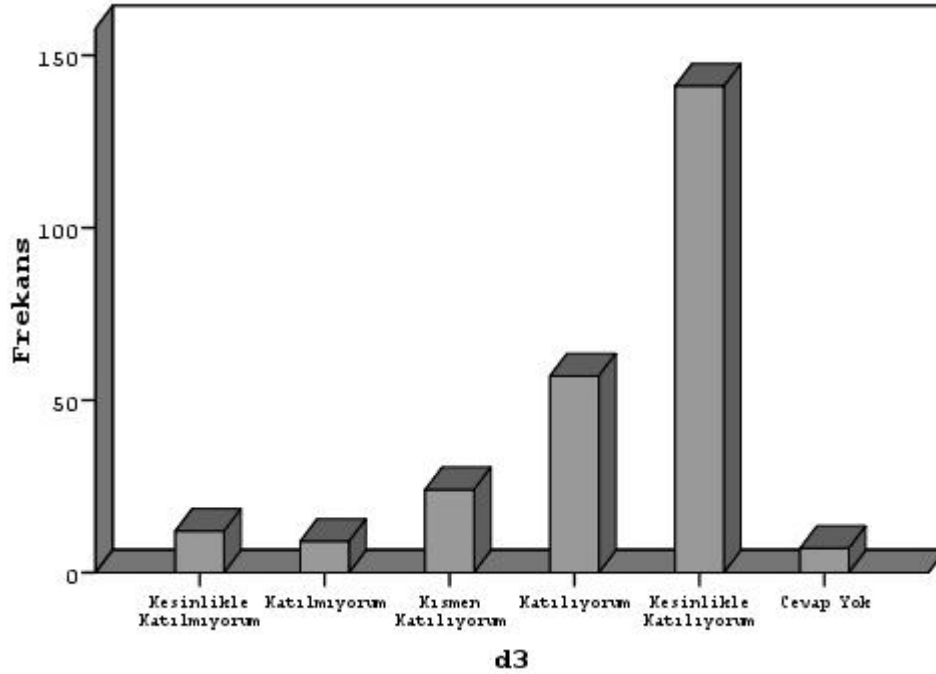


Soru 30. “Alkollü araç kullanmam” sorusuna 12 kişi (%4,8) kesinlikle katılmıyorum, 9 kişi (%3,6) katılmıyorum, 24 kişi (%9,6) kısmen katılıyorum, 57 kişi (%22,8) katılıyorum, 141 kişi (%56,4) kesinlikle katılıyorum, 7 kişi ise (%2,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.38; Grafik 4.38).

Tablo 5.38. Soru 30

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	12	4,8
Katılmıyorum	9	3,6
Kısmen katılıyorum	24	9,6
Katılıyorum	57	22,8
Kesinlikle katılıyorum	141	56,4
Cevap Yok	7	2,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.38. Soru 30

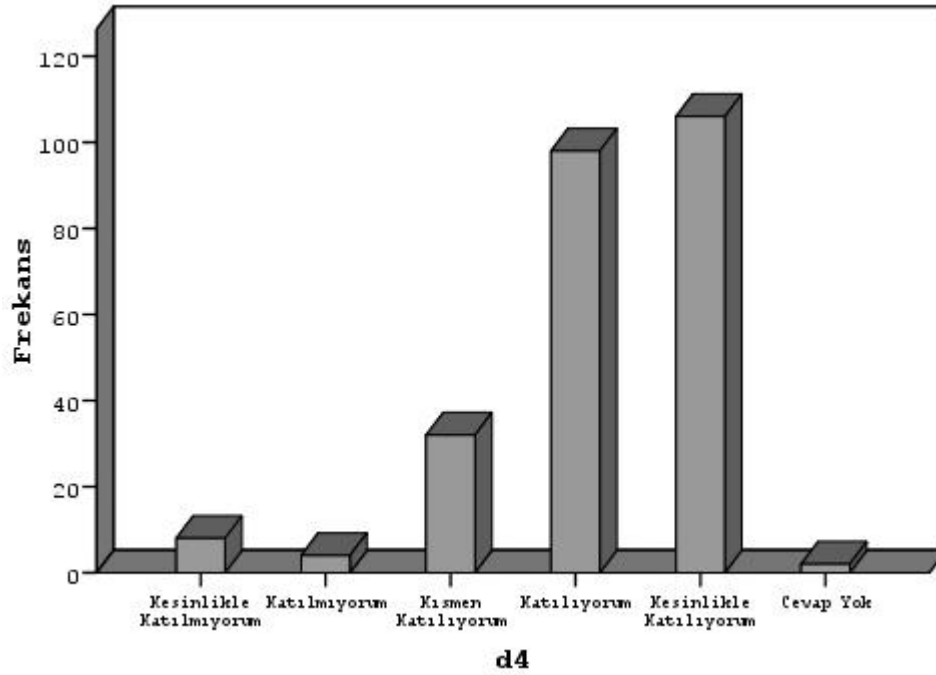


Soru 31. “Trafik levhalarına dikkat ederim” sorusuna 8 kişi (%3,2) kesinlikle katılmıyorum, 4 kişi (%1,6) katılmıyorum, 32 kişi (%12,8) kısmen katılıyorum, 98 kişi (%39,2) katılıyorum, 106 kişi (%42,4) kesinlikle katılıyorum, 2 kişi ise (%0,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.39; Grafik 4.39).

Tablo 5.39. Soru 31

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	8	3,2
Katılmıyorum	4	1,6
Kısmen katılıyorum	32	12,8
Katılıyorum	98	39,2
Kesinlikle katılıyorum	106	42,4
Cevap Yok	2	0,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.39. Soru 31

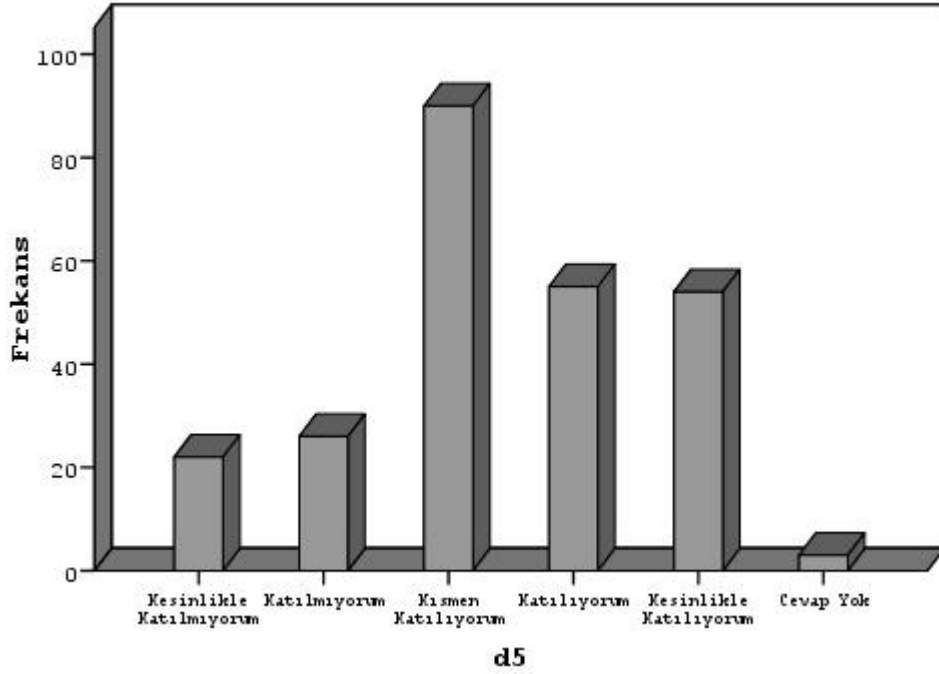


Soru 32. “Araç kullanırken cep telefonu kullanmam” sorusuna 22 kişi (%8,8) kesinlikle katılmıyorum, 26 kişi (%10,4) katılmıyorum, 90 kişi (%36,0) kısmen katılıyorum, 55 kişi (%22,0) katılıyorum, 54 kişi (%21,6) kesinlikle katılıyorum, 3 kişi ise (%1,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.40; Grafik 4.40).

Tablo 5.40. Soru 32

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	22	8,8
Katılmıyorum	26	10,4
Kısmen katılıyorum	90	36,0
Katılıyorum	55	22,0
Kesinlikle katılıyorum	54	21,6
Cevap Yok	3	1,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.40. Soru 32

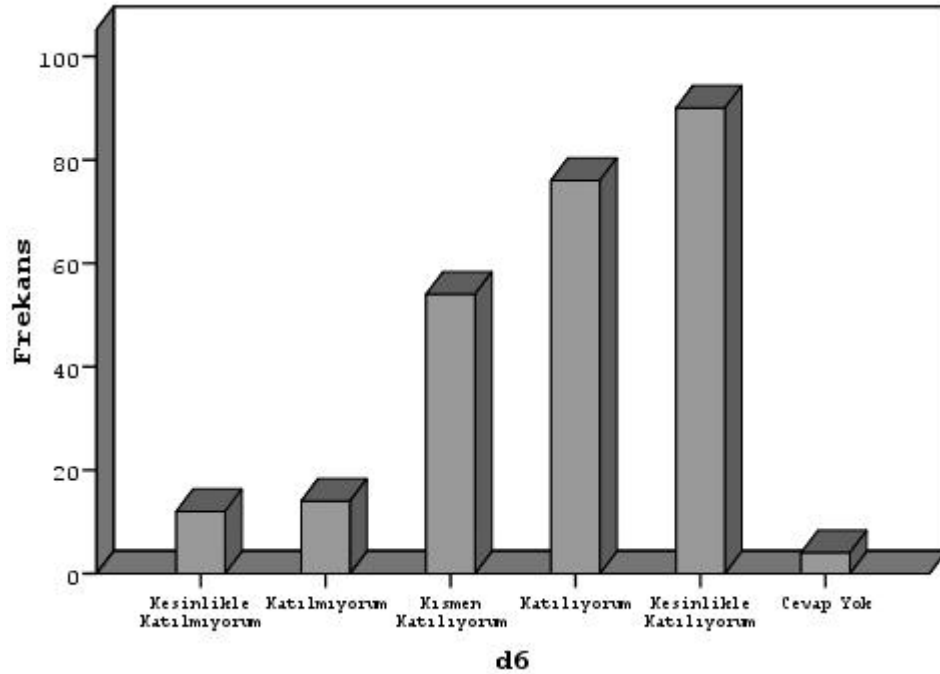


Soru 33. “Araç kullanırken takip mesafesini korurum” sorusuna 12 kişi (%4,8) kesinlikle katılmıyorum, 14 kişi (%5,6) katılmıyorum, 54 kişi (%21,6) kısmen katılıyorum, 76 kişi (%30,4) katılıyorum, 90 kişi (%36,0) kesinlikle katılıyorum, 4 kişi ise (%1,6) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.41; Grafik 4.41).

Tablo 5.41. Soru 33

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	12	4,8
Katılmıyorum	14	5,6
Kısmen katılıyorum	54	21,6
Katılıyorum	76	30,4
Kesinlikle katılıyorum	90	36,0
Cevap Yok	4	1,6
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.41. Soru 33

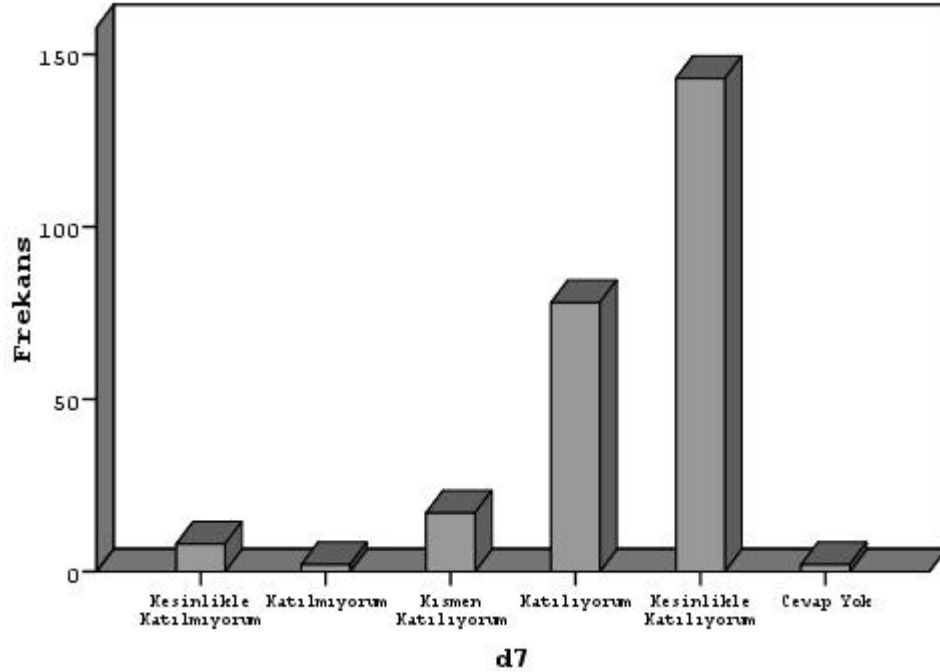


Soru 34. “Trafik lambalarına dikkat ederim” sorusuna 8 kişi (%3,2) kesinlikle katılmıyorum, 2 kişi (%0,8) katılmıyorum, 17 kişi (%6,8) kısmen katılıyorum, 78 kişi (%31,2) katılıyorum, 143 kişi (%57,2) kesinlikle katılıyorum, 2 kişi ise (%0,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.42; Grafik 4.42).

Tablo 5.42. Soru 34

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	8	3,2
Katılmıyorum	2	0,8
Kısmen katılıyorum	17	6,8
Katılıyorum	78	31,2
Kesinlikle katılıyorum	143	57,2
Cevap Yok	2	0,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.42. Soru 34

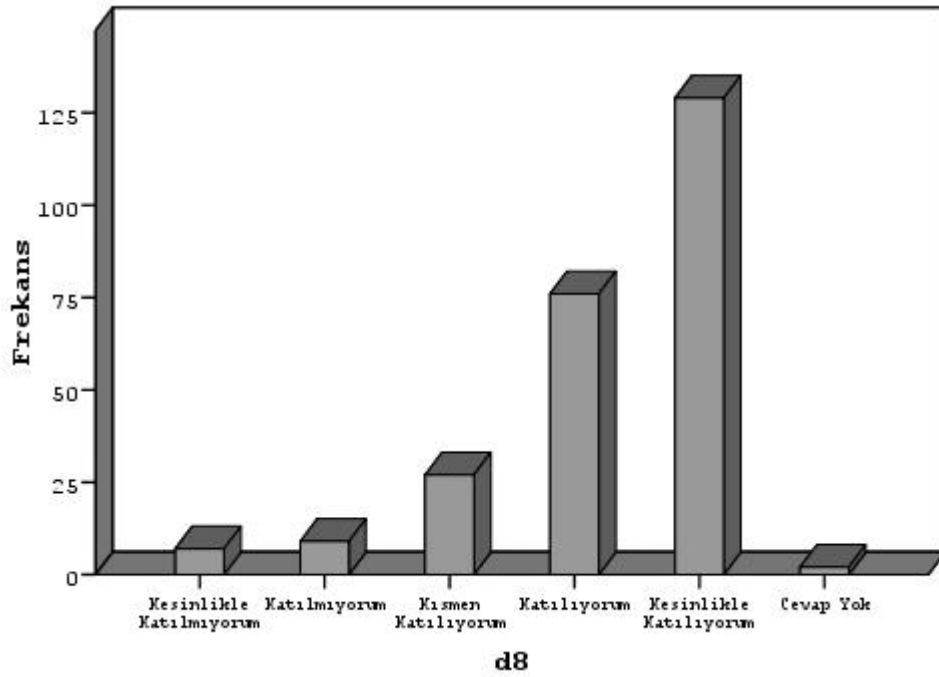


Soru 35. “Uykulu halde yolculuğa çıkmam” sorusuna 7 kişi (%2,8) kesinlikle katılmıyorum, 9 kişi (%3,6) katılmıyorum, 27 kişi (%10,8) kısmen katılıyorum, 76 kişi (%30,4) katılıyorum, 129 kişi (%51,6) kesinlikle katılıyorum, 2 kişi ise (%0,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.43; Grafik 4.43).

Tablo 5.43. Soru 35

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	7	2,8
Katılmıyorum	9	3,6
Kısmen katılıyorum	27	10,8
Katılıyorum	76	30,4
Kesinlikle katılıyorum	129	51,6
Cevap Yok	2	0,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.43. Soru 35

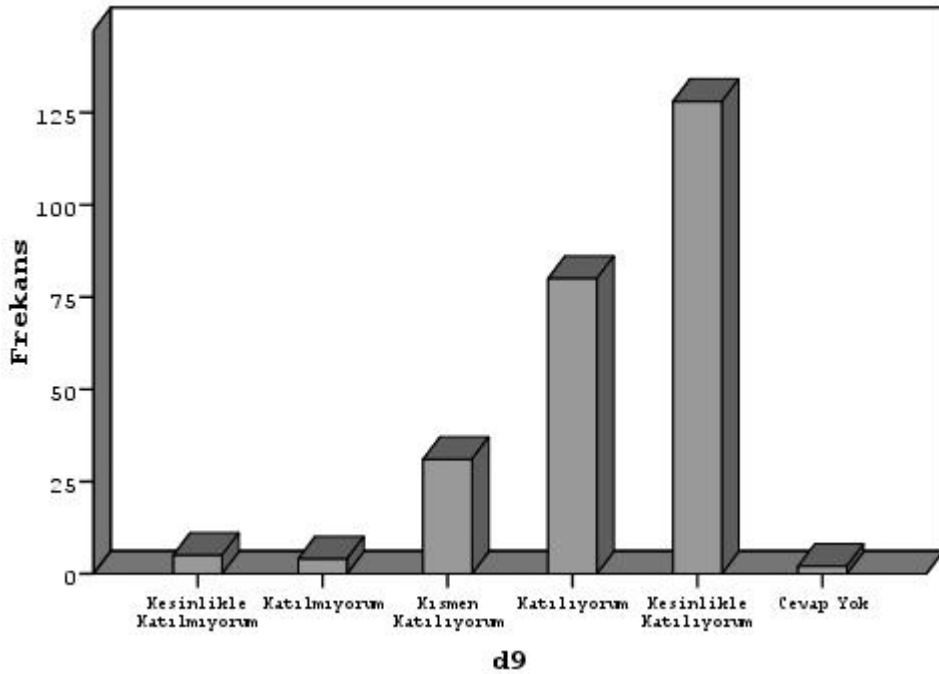


Soru 36. “Yaya geçitlerinde yavaşlar ve dikkat ederim” sorusuna 5 kişi (%2,0) kesinlikle katılmıyorum, 4 kişi (%1,6) katılmıyorum, 31 kişi (%12,4) kısmen katılıyorum, 80 kişi (%32,0) katılıyorum, 128 kişi (%51,2) kesinlikle katılıyorum, 2 kişi (%0,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.44; Grafik 4.44).

Tablo 5.44. Soru 36

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	5	2,0
Katılmıyorum	4	1,6
Kısmen katılıyorum	31	12,4
Katılıyorum	80	32,0
Kesinlikle katılıyorum	128	51,2
Cevap Yok	2	0,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.44. Soru 36

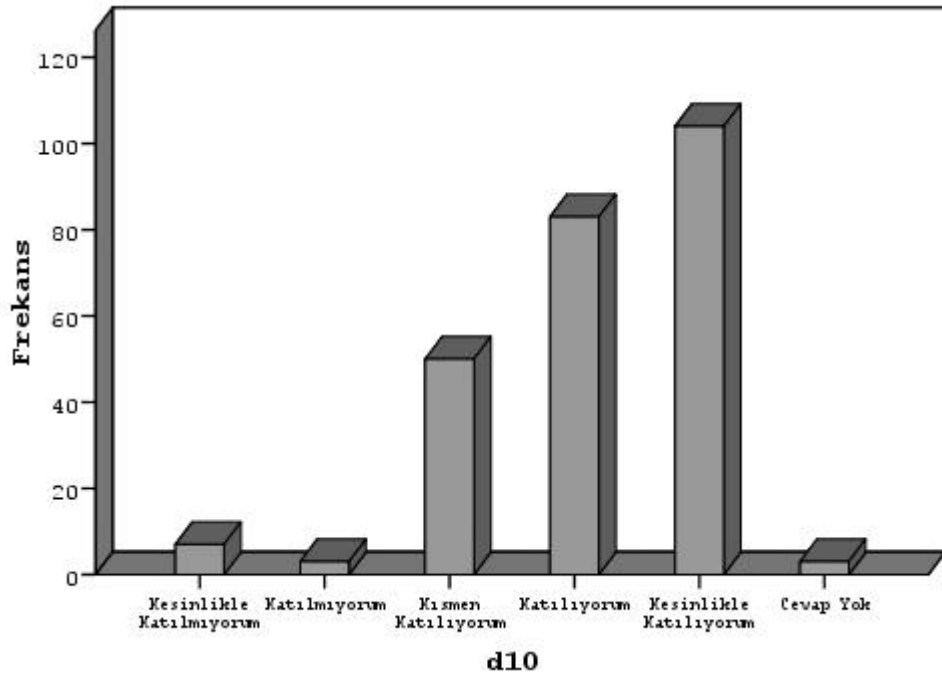


Soru 37. “Park etme kurallarına uyarım” sorusuna 7 kişi (%2,8) kesinlikle katılmıyorum, 3 kişi (%1,2) katılmıyorum, 50 kişi (%20,0) kısmen katılıyorum, 83 kişi (%33,2) katılıyorum, 104 kişi (%41,6) kesinlikle katılıyorum, 3 kişi ise (%1,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir. (Tablo 4.45; Grafik 4.45).

Tablo 5.45. Soru 37

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	7	2,8
Katılmıyorum	3	1,2
Kısmen katılıyorum	50	20,0
Katılıyorum	83	33,2
Kesinlikle katılıyorum	104	41,6
Cevap Yok	3	1,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.45. Soru 37

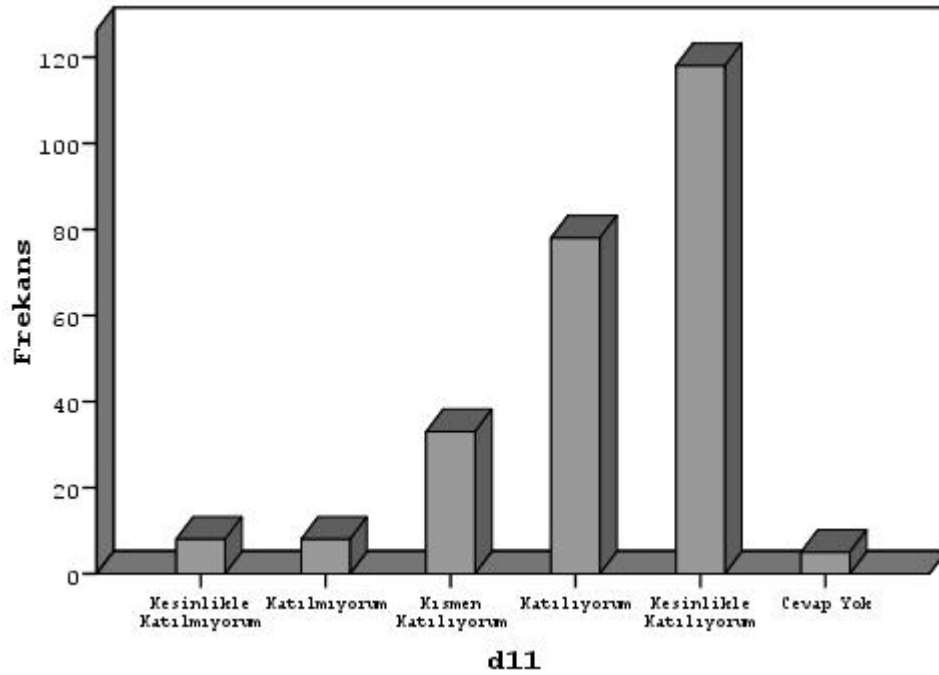


Soru 38. “Uzun yola çıkmadan önce araç bakımını yaptı mı?” sorusuna 8 kişi (%3,2) kesinlikle katılmıyorum, 8 kişi (%3,2) katılmıyorum, 33 kişi (%13,2) kısmen katılıyorum, 78 kişi (%31,2) katılıyorum, 118 kişi (%47,2) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi ise (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.46; Grafik 4.46).

Tablo 5.46. Soru 38

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	8	3,2
Katılmıyorum	8	3,2
Kısmen katılıyorum	33	13,2
Katılıyorum	78	31,2
Kesinlikle katılıyorum	118	47,2
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.46. Soru 38

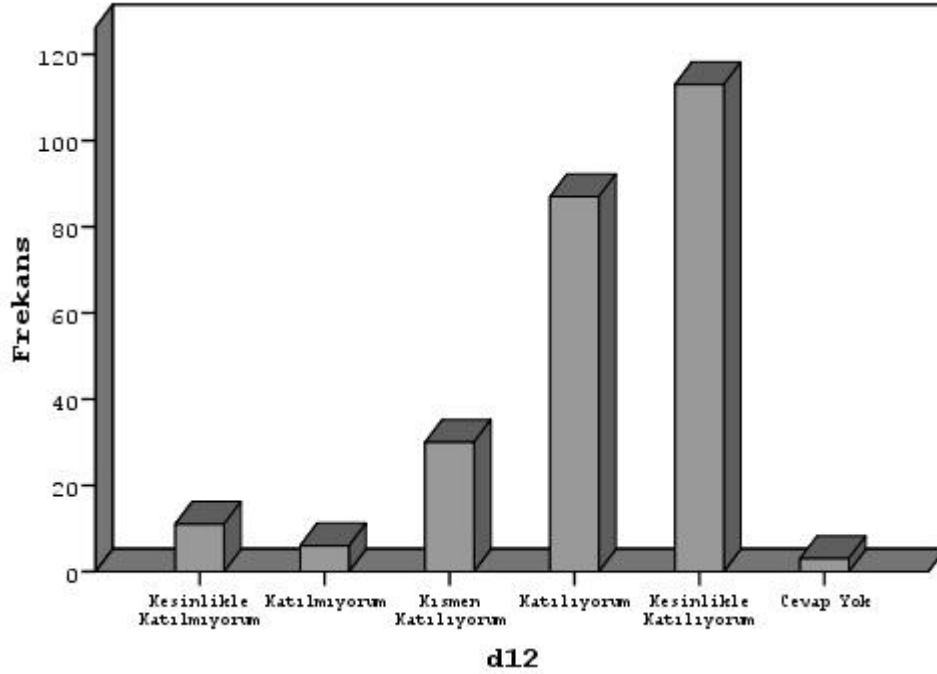


Soru 39. “Kornayı gerekmedikçe kullanmam” sorusuna 11 kişi (%4,4) kesinlikle katılmıyorum, 6 kişi (%2,4) katılmıyorum, 30 kişi (%12,0) kısmen katılıyorum, 87 kişi (%34,8) katılıyorum, 113 kişi (%45,2) kesinlikle katılıyorum, 3 kişi ise (%1,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.47; Grafik 4.47).

Tablo 5.47. Soru 39

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	11	4,4
Katılmıyorum	6	2,4
Kısmen katılıyorum	30	12,0
Katılıyorum	87	34,8
Kesinlikle katılıyorum	113	45,2
Cevap Yok	3	1,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.47. Soru 39

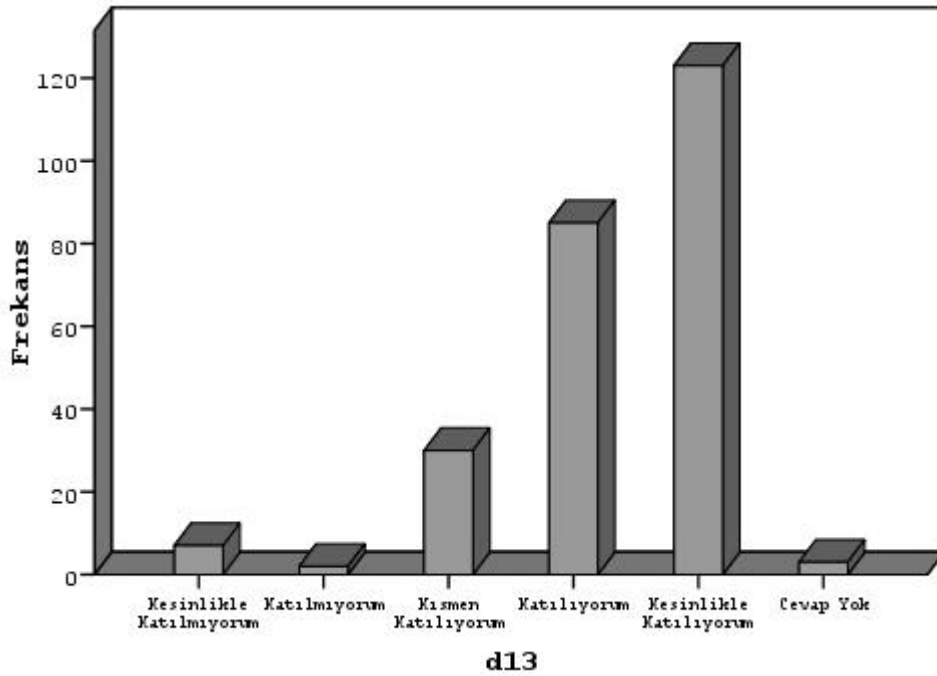


Soru 40. “Araca oturduğumda aynaları kontrol ederim” sorusuna 7 kişi (%2,8) kesinlikle katılmıyorum, 2 kişi (%0,8) katılmıyorum, 30 kişi (%12,0) kısmen katılıyorum, 85 kişi (%34,0) katılıyorum, 123 kişi (%49,2) kesinlikle katılıyorum, 3 kişi ise (%1,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.48; Grafik 4.48).

Tablo 5.48. Soru 40

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	7	2,8
Katılmıyorum	2	0,8
Kısmen katılıyorum	30	12,0
Katılıyorum	85	34,0
Kesinlikle katılıyorum	123	49,2
Cevap Yok	3	1,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.48. Soru 40

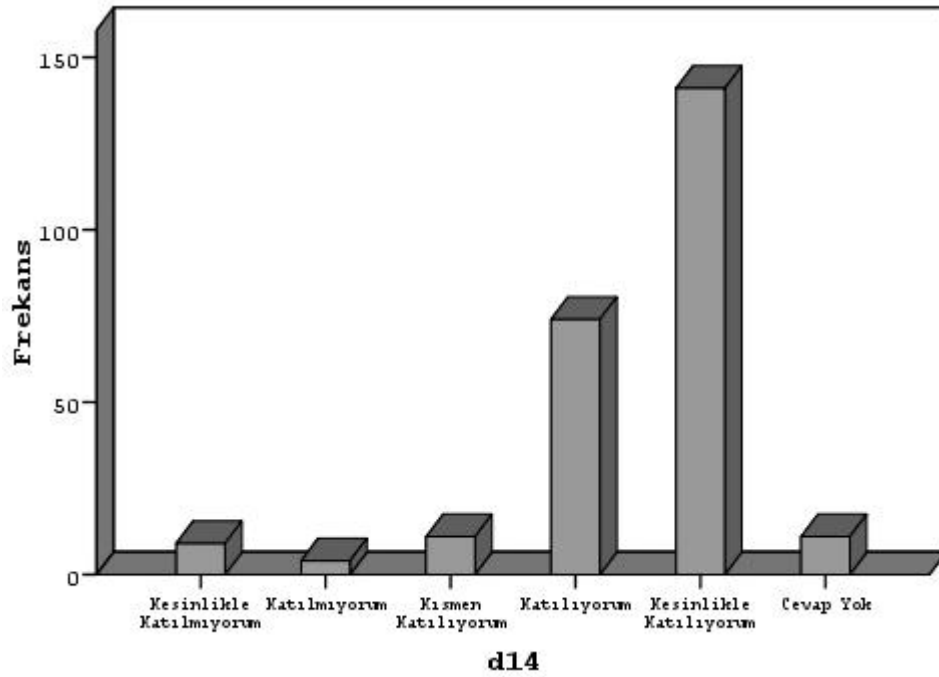


Soru 41. “Uyku verici ilaç aldıktan sonra araç sürmem” sorusuna 9 kişi (%3,6) kesinlikle katılmıyorum, 4 kişi (%1,6) katılmıyorum, 11 kişi (%4,4) kısmen katılıyorum, 74 kişi (%29,6) katılıyorum, 141 kişi (%56,4) kesinlikle katılıyorum, 11 kişi ise (%4,4) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.49; Grafik 4.49).

Tablo 5.49. Soru 41

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	9	3,6
Katılmıyorum	4	1,6
Kısmen katılıyorum	11	4,4
Katılıyorum	74	29,6
Kesinlikle katılıyorum	141	56,4
Cevap Yok	11	4,4
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.49. Soru 41

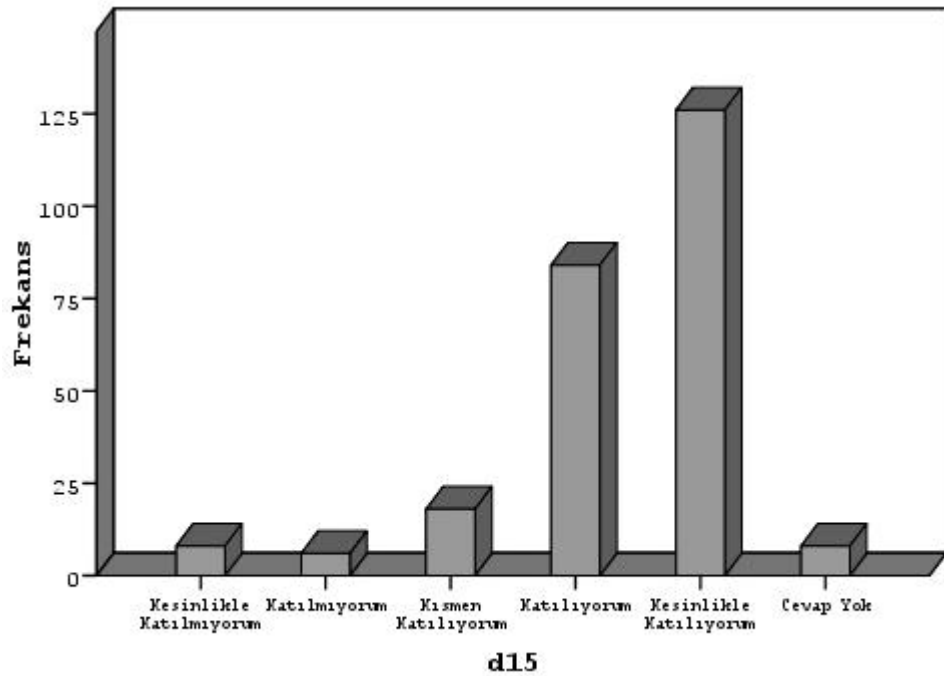


Soru 42. “Gece yolculuğunda karşılaşmalarda kısa hüzmeli farlara geçirim” sorusuna 8 kişi (%3,2) kesinlikle katılmıyorum, 6 kişi (%2,4) katılmıyorum, 18 kişi (%7,2) kısmen katılıyorum, 84 kişi (%33,6) katılıyorum, 126 kişi (%50,4) kesinlikle katılıyorum, 8 kişi ise (%3,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.50; Grafik 4.50).

Tablo 5.50. Soru 42

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	8	3,2
Katılmıyorum	6	2,4
Kısmen katılıyorum	18	7,2
Katılıyorum	84	33,6
Kesinlikle katılıyorum	126	50,4
Cevap Yok	8	3,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.50. Soru 42

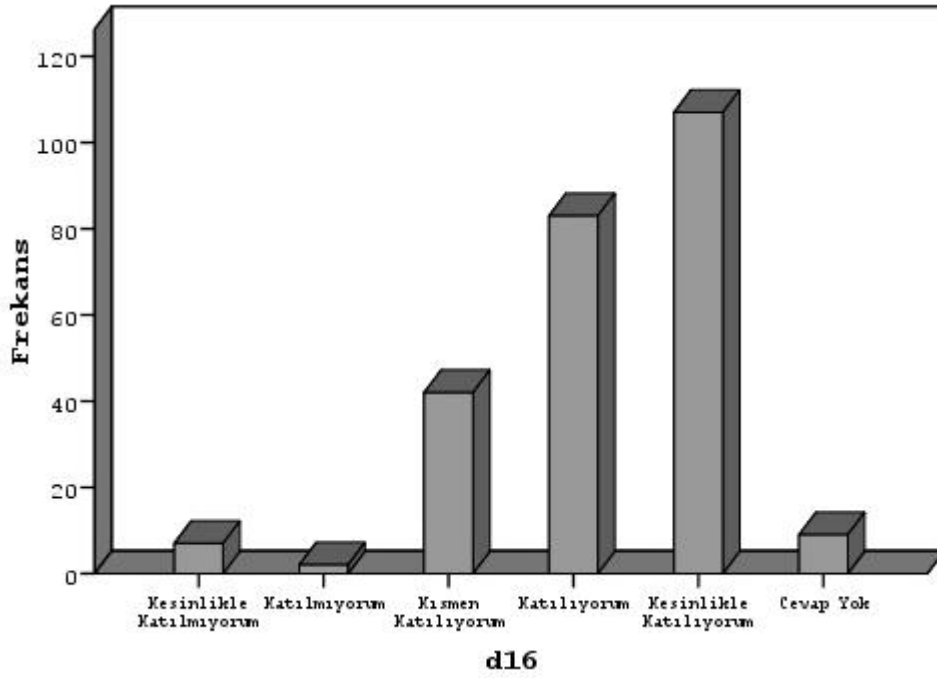


Soru 43. “Öndeki aracı geçmenin yasak olduğu yerlerde, öndeki aracı geçmem” sorusuna 7 kişi (%2,8) kesinlikle katılmıyorum, 2 kişi (%0,8) katılmıyorum, 42 kişi (%16,8) kısmen katılıyorum, 83 kişi (%33,2) katılıyorum, 107 kişi (%42,8) kesinlikle katılıyorum, 9 kişi ise (%3,6) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.51; Grafik 4.51).

Tablo 5.51. Soru 43

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	7	2,8
Katılmıyorum	2	0,8
Kısmen katılıyorum	42	16,8
Katılıyorum	83	33,2
Kesinlikle katılıyorum	107	42,8
Cevap Yok	9	3,6
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.51. Soru 43

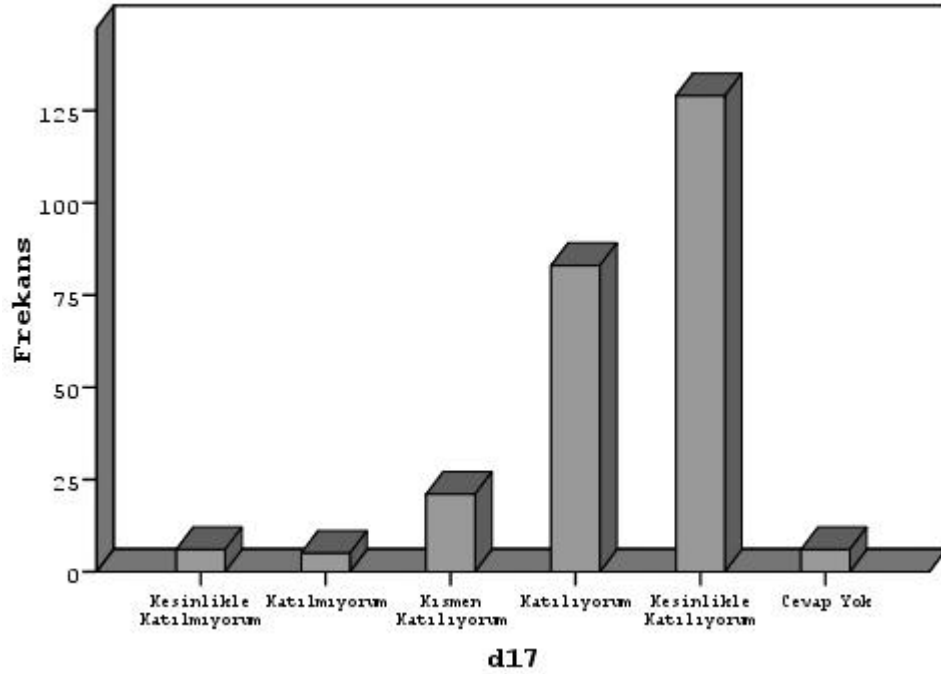


Soru 44. “Sisli havalarda sis lambalarını kullanırım” sorusuna 6 kişi (%2,4) kesinlikle katılmıyorum, 5 kişi (%2,0) katılmıyorum, 21 kişi (%8,4) kısmen katılıyorum, 83 kişi (%33,2) katılıyorum, 129 kişi (%51,6) kesinlikle katılıyorum, 6 kişi ise (%2,4) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.52; Grafik 4.52).

Tablo 5.52. Soru 44

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	6	2,4
Katılmıyorum	5	2,0
Kısmen katılıyorum	21	8,4
Katılıyorum	83	33,2
Kesinlikle katılıyorum	129	51,6
Cevap Yok	6	2,4
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.52. Soru 44

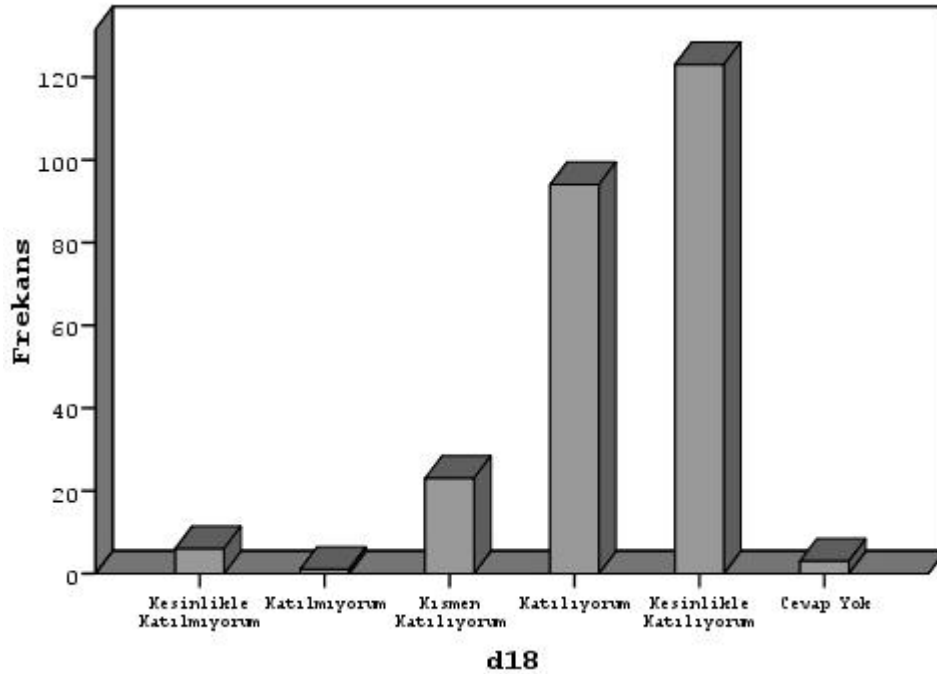


Soru 45. “Meskun mahalde yayaya öncelik veririm” sorusuna 6 kişi (%2,4) kesinlikle katılmıyorum, 1 kişi (%0,4) katılmıyorum, 23 kişi (%9,2) kısmen katılıyorum, 94 kişi (%37,6) katılıyorum, 123 kişi (%49,2) kesinlikle katılıyorum, 3 kişi ise (%1,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.53; Grafik 4.53).

Tablo 5.53. Soru 45

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	6	2,4
Katılmıyorum	1	0,4
Kısmen katılıyorum	23	9,2
Katılıyorum	94	37,6
Kesinlikle katılıyorum	123	49,2
Cevap Yok	3	1,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.53. Soru 45



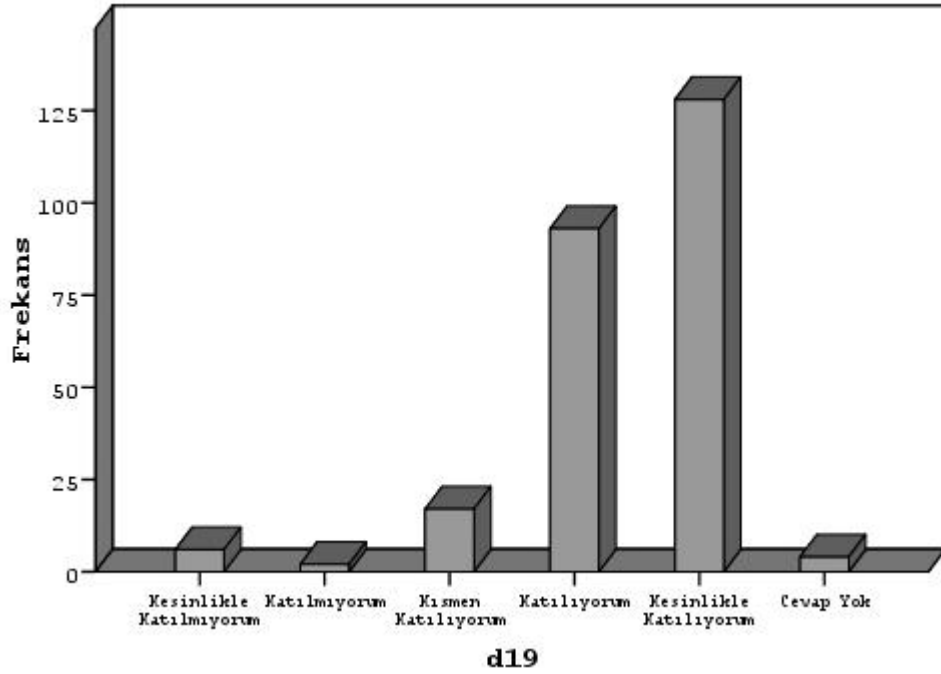
d18

Soru 46. “Kavşaklara yaklaştığınızda hızınızı keserim” sorusuna 6 kişi (%2,4) kesinlikle katılmıyorum, 2 kişi (%0,8) katılmıyorum, 17 kişi (%6,8) kısmen katılıyorum, 93 kişi (%37,2) katılıyorum, 128 kişi (%51,2) kesinlikle katılıyorum, 4 kişi ise (%1,6) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.54; Grafik 4.54).

Tablo 5.54. Soru 46

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	6	2,4
Katılmıyorum	2	08
Kısmen katılıyorum	17	6,8
Katılıyorum	93	37,2
Kesinlikle katılıyorum	128	51,2
Cevap Yok	4	1,6
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.54. Soru 46

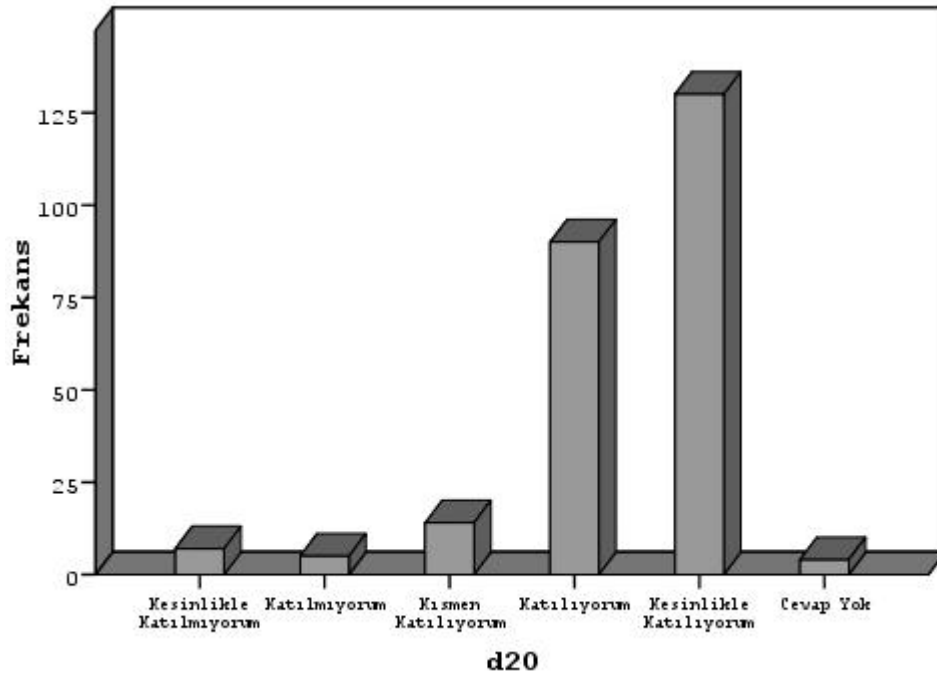


Soru 47. “Virajlara yaklaştığınızda hızımı keserim” sorusuna 7 kişi (%2,8) kesinlikle katılmıyorum, 5 kişi (%2,0) katılmıyorum, 14 kişi (%5,6) kısmen katılıyorum, 90 kişi (%36,0) katılıyorum, 130 kişi (%52,0) kesinlikle katılıyorum, 4 kişi ise (%1,6) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.55; Grafik 4.55).

Tablo 5.55. Soru 47

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	7	2,8
Katılmıyorum	5	2,0
Kısmen katılıyorum	14	5,6
Katılıyorum	90	36,0
Kesinlikle katılıyorum	130	52,0
Cevap Yok	4	1,6
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.55. Soru 47

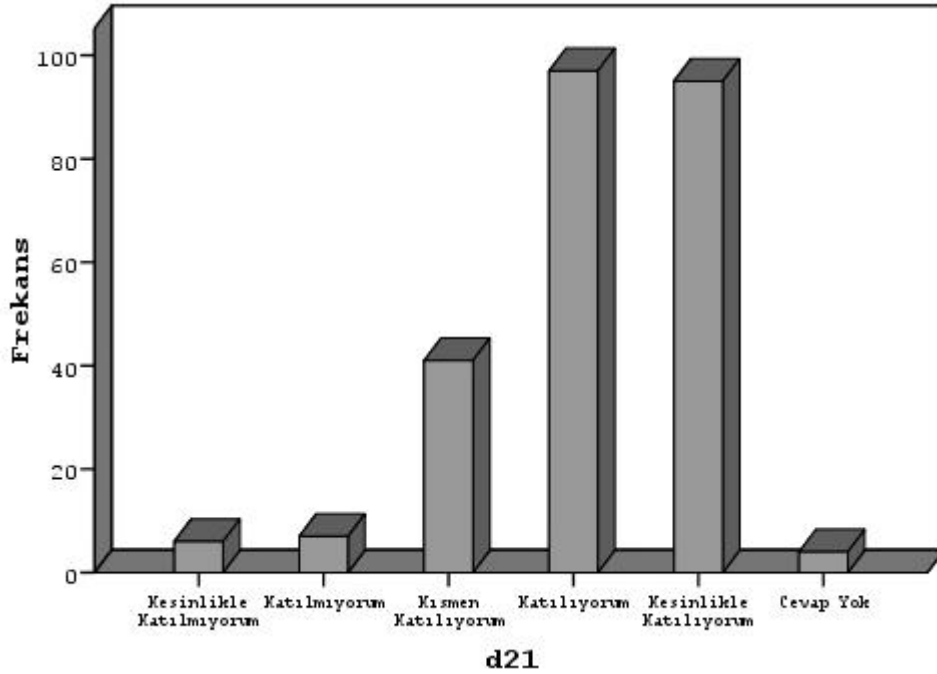


Soru 48. “Trafikte yol çizgisi ihlali yapmam” sorusuna 6 kişi (%2,4) kesinlikle katılmıyorum, 7 kişi (%2,8) katılmıyorum, 41 kişi (%16,4) kısmen katılıyorum, 97 kişi (%38,8) katılıyorum, 95 kişi (%38,0) kesinlikle katılıyorum, 4 kişi (%1,6) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.56; Grafik 4.56).

Tablo 5.56. Soru 48

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	6	2,4
Katılmıyorum	7	2,8
Kısmen katılıyorum	41	16,4
Katılıyorum	97	38,8
Kesinlikle katılıyorum	95	38,0
Cevap Yok	4	1,6
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.56. Soru 48

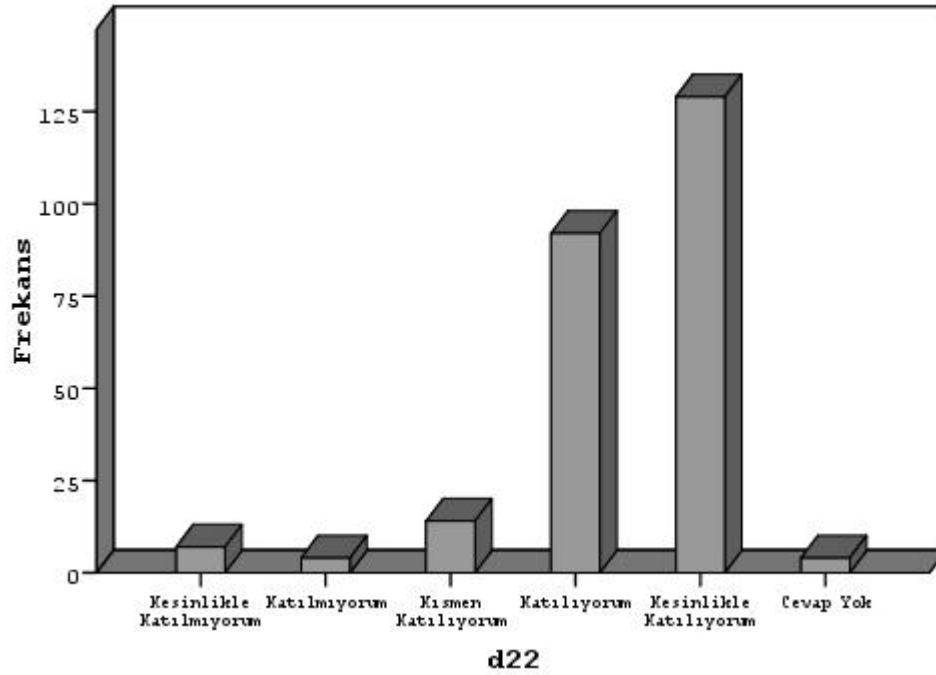


Soru 49. “Yolda polis durdurması gördüğümde dikkat ederim” sorusuna 7 kişi (%2,8) kesinlikle katılmıyorum, 4 kişi (%1,6) katılmıyorum, 14 kişi (%5,6) kısmen katılıyorum, 92 kişi (%36,8) katılıyorum, 129 kişi (%51,6) kesinlikle katılıyorum, 4 kişi ise (%1,6) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.57; Grafik 4.57).

Tablo 5.57. Soru 49

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	7	2,8
Katılmıyorum	4	1,6
Kısmen katılıyorum	14	5,6
Katılıyorum	92	36,8
Kesinlikle katılıyorum	129	51,6
Cevap Yok	4	1,6
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.57. Soru 49

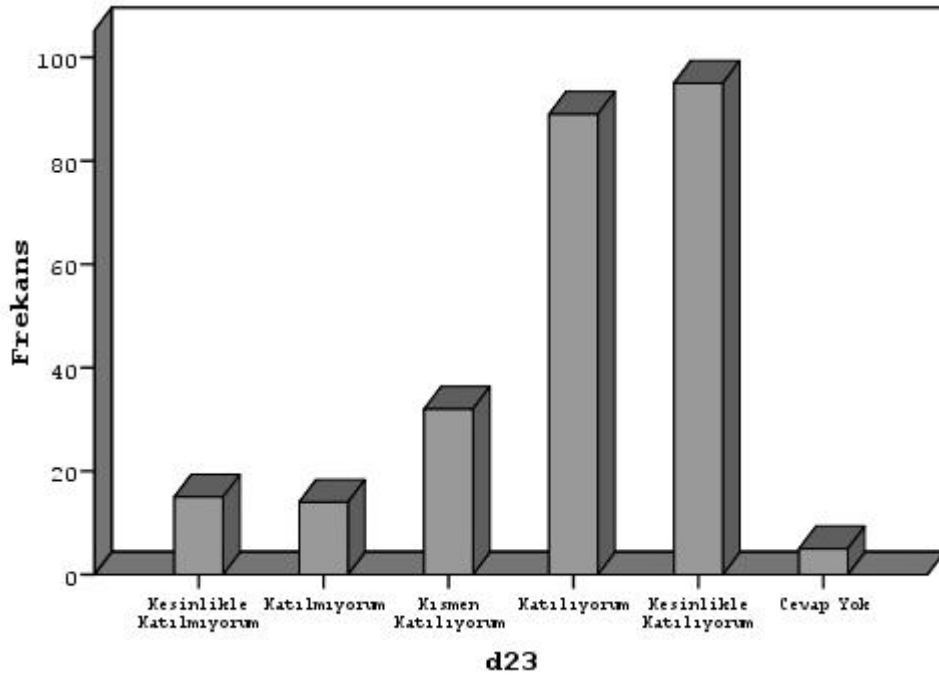


Soru 50. “Trafikte başkalarına el kol hareketi yapmam” sorusuna 15 kişi (%6,0) kesinlikle katılmıyorum, 14 kişi (%5,6) katılmıyorum, 32 kişi (%12,8) kısmen katılıyorum, 89 kişi (%35,6) katılıyorum, 95 kişi (%38,0) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi ise (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir. (Tablo 4.58; Grafik 4.58).

Tablo 5.58. Soru 50

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	15	6,0
Katılmıyorum	14	5,6
Kısmen katılıyorum	32	12,8
Katılıyorum	89	35,6
Kesinlikle katılıyorum	95	38,0
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.58. Soru 50

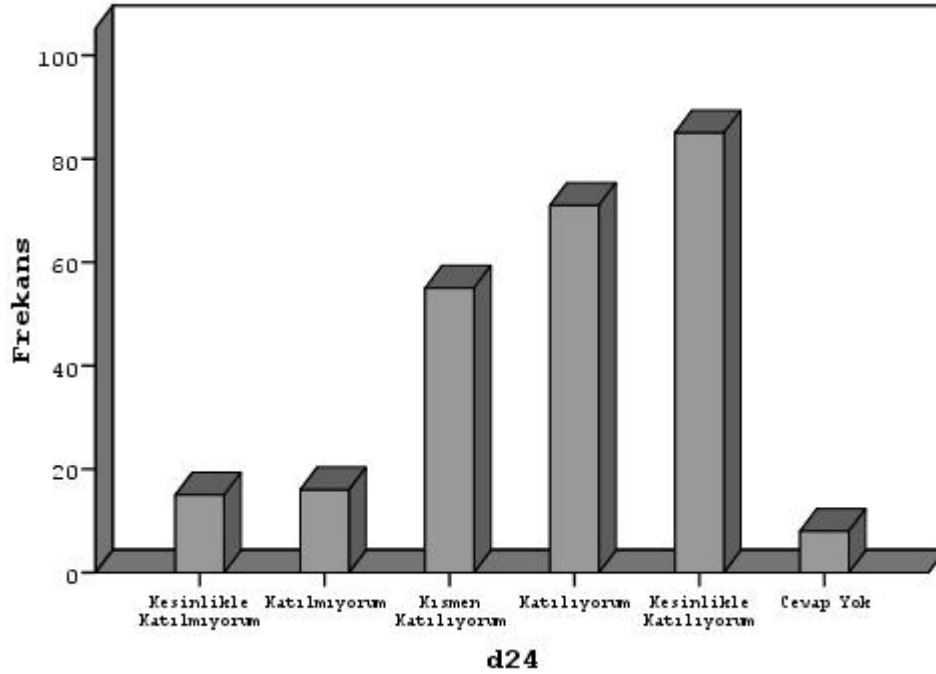


Soru 51. “Trafikte küfür etmem” sorusuna 15 kişi (%6,0) kesinlikle katılmıyorum, 16 kişi (%6,4) katılmıyorum, 55 kişi (%22,0) kısmen katılıyorum, 71 kişi (%28,4) katılıyorum, 85 kişi (%34,0) kesinlikle katılıyorum, 8 kişi (%3,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.59; Grafik 4.59).

Tablo 5.59. Soru 51

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	15	6,0
Katılmıyorum	16	6,4
Kısmen katılıyorum	55	22,0
Katılıyorum	71	28,4
Kesinlikle katılıyorum	85	34,0
Cevap Yok	8	3,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.59. Soru 51

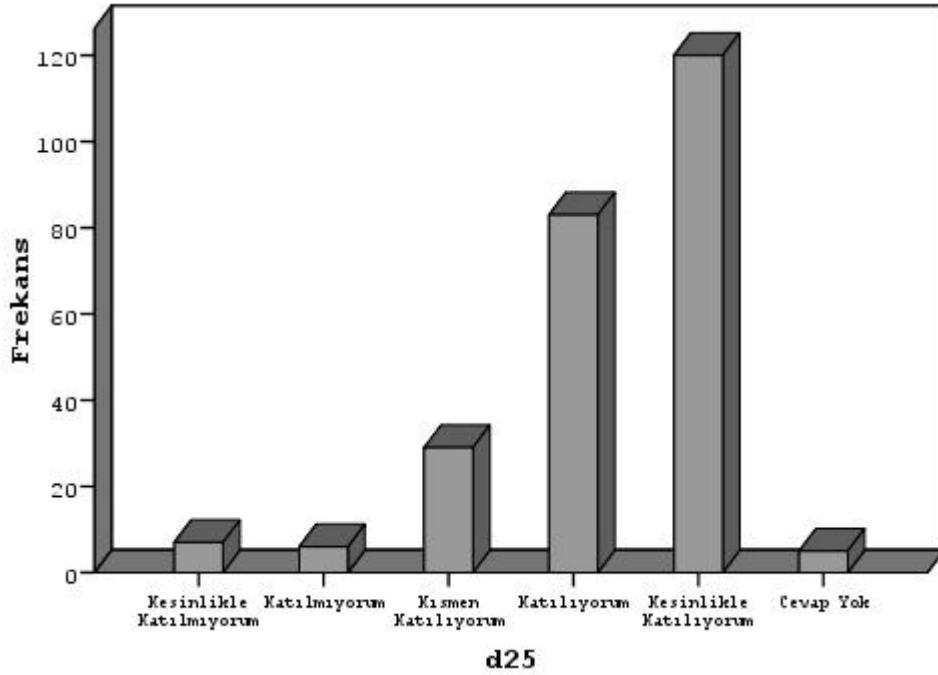


Soru 52. “Trafik sıkıştığında öndeki aracı taciz etmem” sorusuna 7 kişi (%2,8) kesinlikle katılmıyorum, 6 kişi (%2,4) katılmıyorum, 29 kişi (%11,6) kısmen katılıyorum, 83 kişi (%33,2) katılıyorum, 120 kişi (%48,0) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi ise (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.60; Grafik 4.60).

Tablo 5.60. Soru 52

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	7	2,8
Katılmıyorum	6	2,4
Kısmen katılıyorum	29	11,6
Katılıyorum	83	33,2
Kesinlikle katılıyorum	120	48,0
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.60. Soru 52

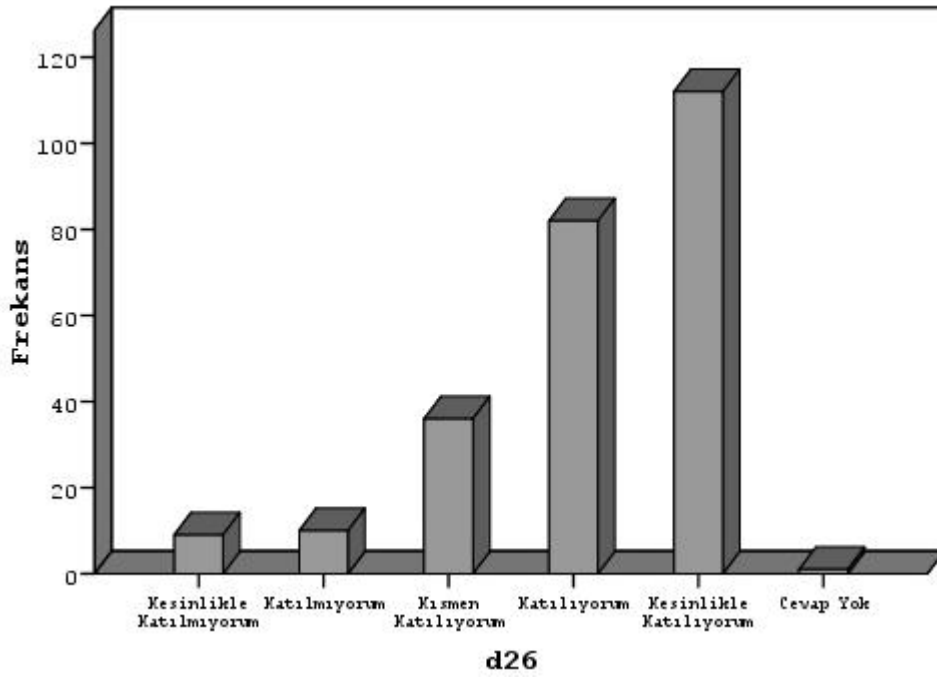


Soru 53. “Trafikte diğer sürücülerle rekabete girmem” sorusuna 9 kişi (%3,6) kesinlikle katılmıyorum, 10 kişi (%4,0) katılmıyorum, 36 kişi (%14,4) kısmen katılıyorum, 82 kişi (%32,8) katılıyorum, 112 kişi (%44,8) kesinlikle katılıyorum, 1 kişi (%0,4) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.61; Grafik 4.61).

Tablo 5.61. Soru 53

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	9	3,6
Katılmıyorum	10	4,0
Kısmen katılıyorum	36	14,4
Katılıyorum	82	32,8
Kesinlikle katılıyorum	112	44,8
Cevap Yok	1	0,4
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.61. Soru 53

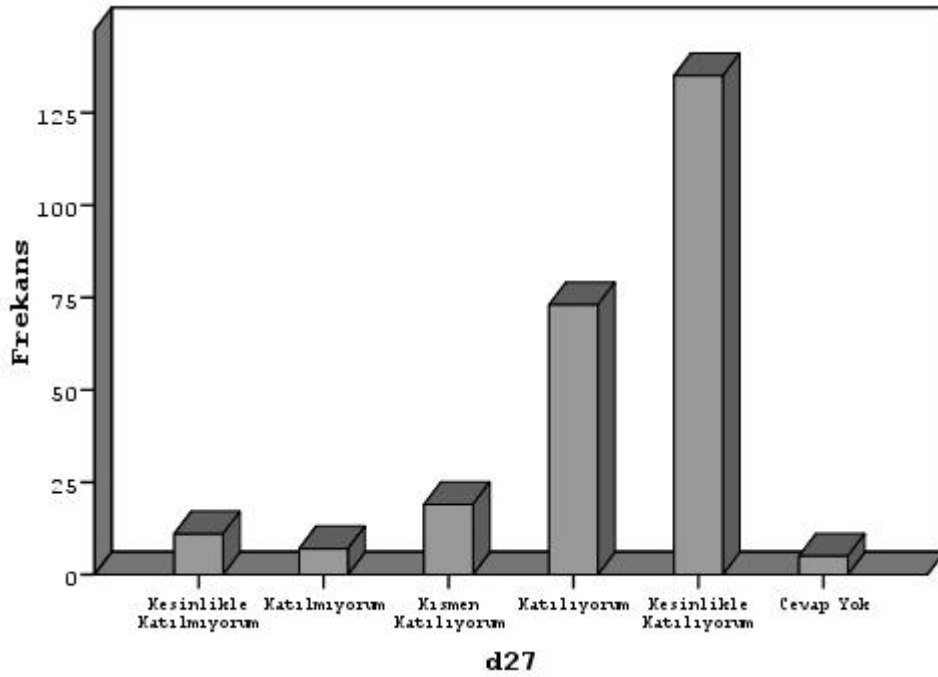


Soru 54. “Bayan sürücülere karşı tacizde bulunmam” sorusuna 11 kişi (%4,4) kesinlikle katılmıyorum, 7 kişi (%2,8) katılmıyorum, 19 kişi (%7,6) kısmen katılıyorum, 73 kişi (%29,2) katılıyorum, 135 kişi (%54,0) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi ise (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.62; Grafik 4.62).

Tablo 5.62. Soru 54

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	11	4,4
Katılmıyorum	7	2,8
Kısmen katılıyorum	19	7,6
Katılıyorum	73	29,2
Kesinlikle katılıyorum	135	54,0
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.62. Soru 54

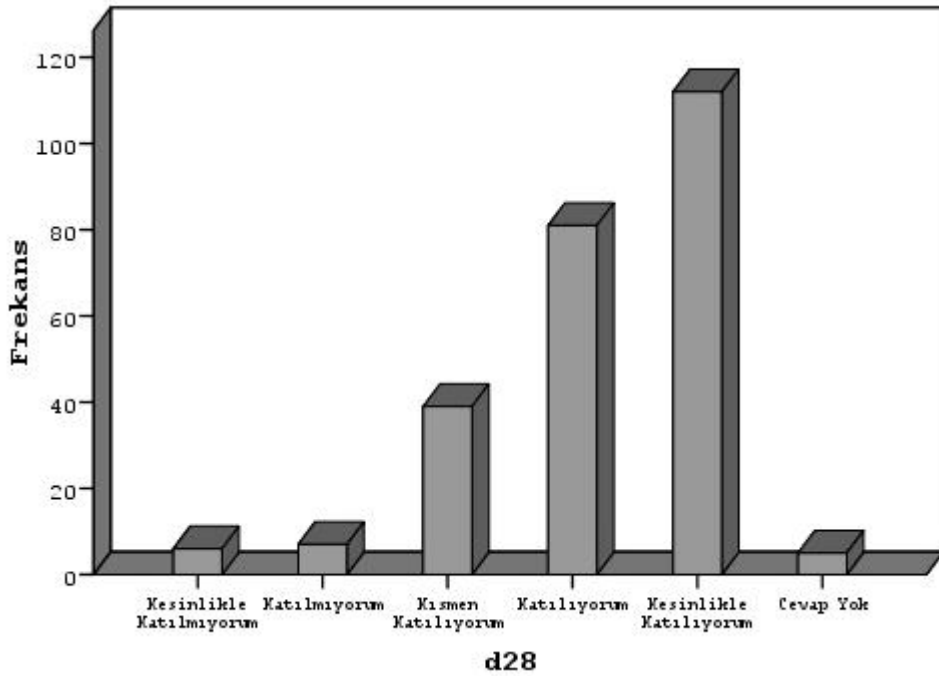


Soru 55. “Yolda tehlike gördüğümde diğerlerini uyarırım” sorusuna 6 kişi (%2,4) kesinlikle katılmıyorum, 7 kişi (%2,8) katılmıyorum, 39 kişi (%15,6) kısmen katılıyorum, 81 kişi (%32,4) katılıyorum, 112 kişi (%44,8) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi ise (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir. (Tablo 4.63; Grafik 4.63).

Tablo 5.63. Soru 55

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	6	2,4
Katılmıyorum	7	2,8
Kısmen katılıyorum	39	15,6
Katılıyorum	81	32,4
Kesinlikle katılıyorum	112	44,8
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.63. Soru 55

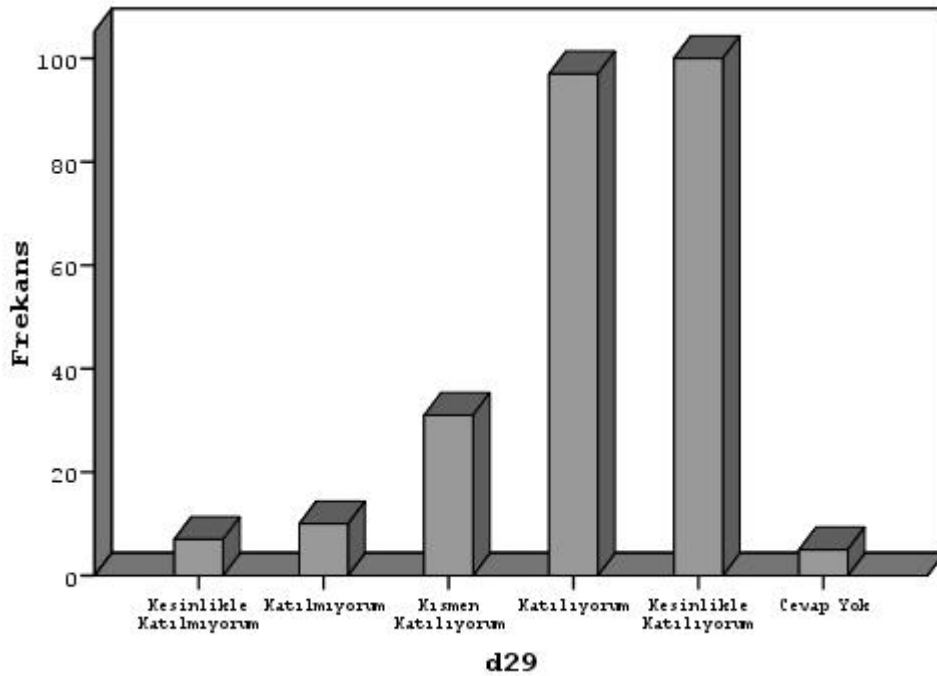


Soru 56. “Trafik polisi beni durdurunca ona itiraz etmem” sorusuna 7 kişi (%2,8) kesinlikle katılmıyorum, 10 kişi (%4,0) katılmıyorum, 31 kişi (%12,4) kısmen katılıyorum, 97 kişi (%38,8) katılıyorum, 100 kişi (%40,0) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi ise (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.64; Grafik 4.64).

Tablo 5.64. Soru 56

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	7	2,8
Katılmıyorum	10	4,0
Kısmen katılıyorum	31	12,4
Katılıyorum	97	38,8
Kesinlikle katılıyorum	100	40,0
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.64. Soru 56

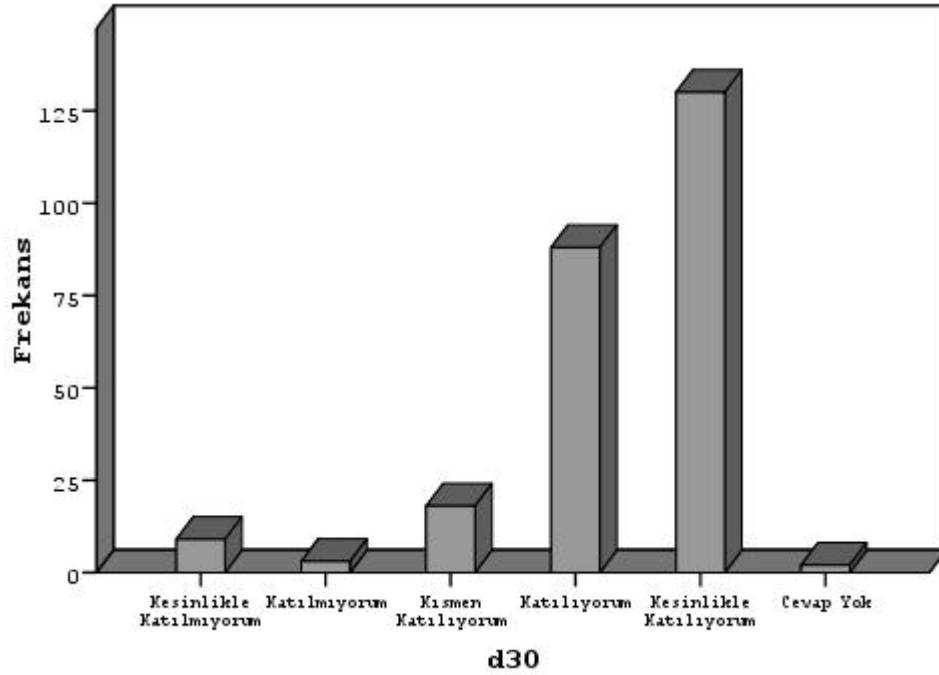


Soru 57. “Arkamdaki sürücüleri sinirlendirmek için özel gayret sarf etmem” sorusuna 9 kişi (%3,6) kesinlikle katılmıyorum, 3 kişi (%1,2) katılmıyorum, 18 kişi (%7,2) kısmen katılıyorum, 88 kişi (%35,2) katılıyorum, 130 kişi (%52,0) kesinlikle katılıyorum, 2 kişi ise (%0,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.65; Grafik 4.65).

Tablo 5.65. Soru 57

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	9	3,6
Katılmıyorum	3	1,2
Kısmen katılıyorum	18	7,2
Katılıyorum	88	35,2
Kesinlikle katılıyorum	130	52,0
Cevap Yok	2	0,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.65. Soru 57

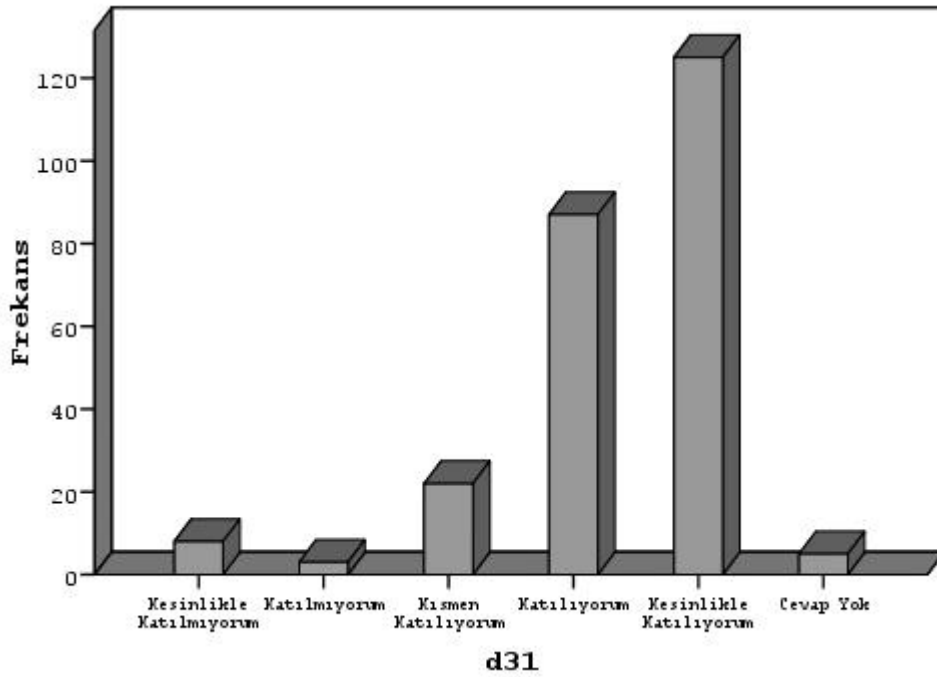


Soru 58. “Selektörleri gerekli yerlerde kullanırım” sorusuna 8 kişi (%3,2) kesinlikle katılmıyorum, 3 kişi (%1,2) katılmıyorum, 22 kişi (%8,8) kısmen katılıyorum, 87 kişi (%34,8) katılıyorum, 125 kişi (%50,0) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi ise (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.66; Grafik 4.66).

Tablo 5.66. Soru 58

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	8	3,2
Katılmıyorum	3	1,2
Kısmen katılıyorum	22	8,8
Katılıyorum	87	34,8
Kesinlikle katılıyorum	125	50,0
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.66. Soru 58

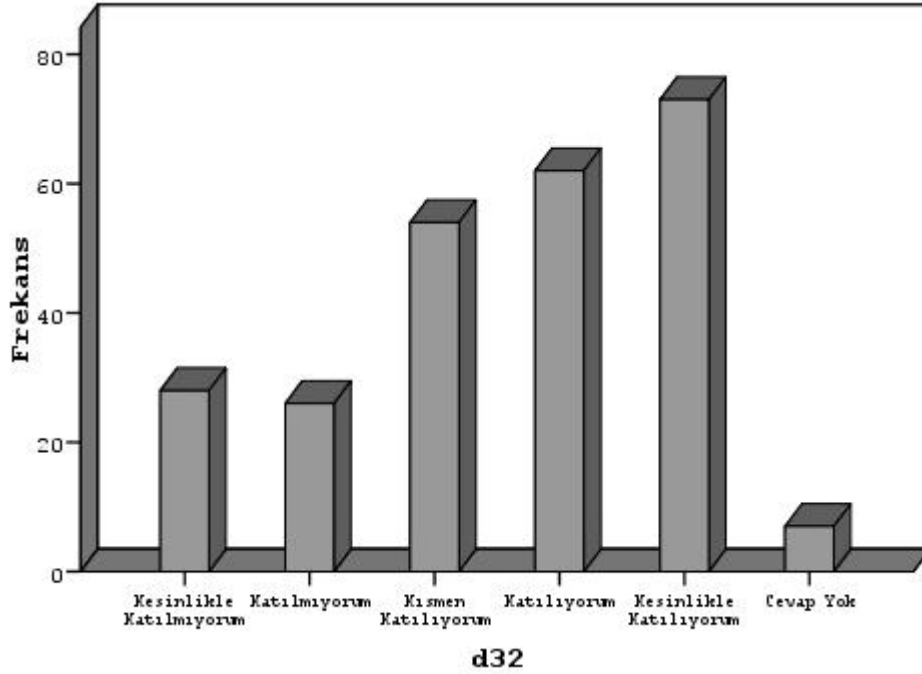


Soru 59. “Trafik polisini gördüğümde karşıdan gelenleri trafik polisi konusunda uyarmam” sorusuna 28 kişi (%11,2) kesinlikle katılmıyorum, 26 kişi (%10,4) katılmıyorum, 54 kişi (%21,6) kısmen katılıyorum, 62 kişi (%24,8) katılıyorum, 73 kişi (%29,2) kesinlikle katılıyorum, 7 kişi ise (%2,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.67; Grafik 4.67).

Tablo 5.67. Soru 59

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	28	11,2
Katılmıyorum	26	10,4
Kısmen katılıyorum	54	21,6
Katılıyorum	62	24,8
Kesinlikle katılıyorum	73	29,2
Cevap Yok	7	2,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.67. Soru 59

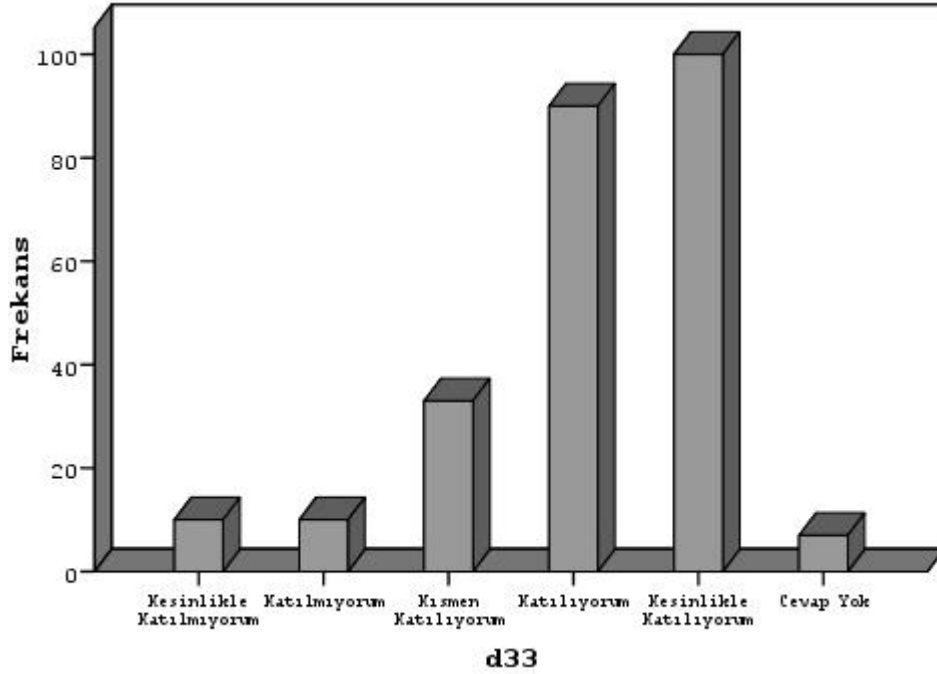


Soru 60. “Kaza yaptığım sa diğ er sürücülere karşı saldırgan davranmam” sorusuna 10 kişi (%4,0) kesinlikle katılmıyorum, 10 kişi (%4,0) katılmıyorum, 33 kişi (%13,2) kısmen katılıyorum, 90 kişi (%36,0) katılıyorum, 100 kişi (%40,0) kesinlikle katılıyorum, 7 kişi ise (%2,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.68; Grafik 4.68).

Tablo 5.68. Soru 60

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	10	4,0
Katılmıyorum	10	4,0
Kısmen katılıyorum	33	13,2
Katılıyorum	90	36,0
Kesinlikle katılıyorum	100	40,0
Cevap Yok	7	2,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.68. Soru 60

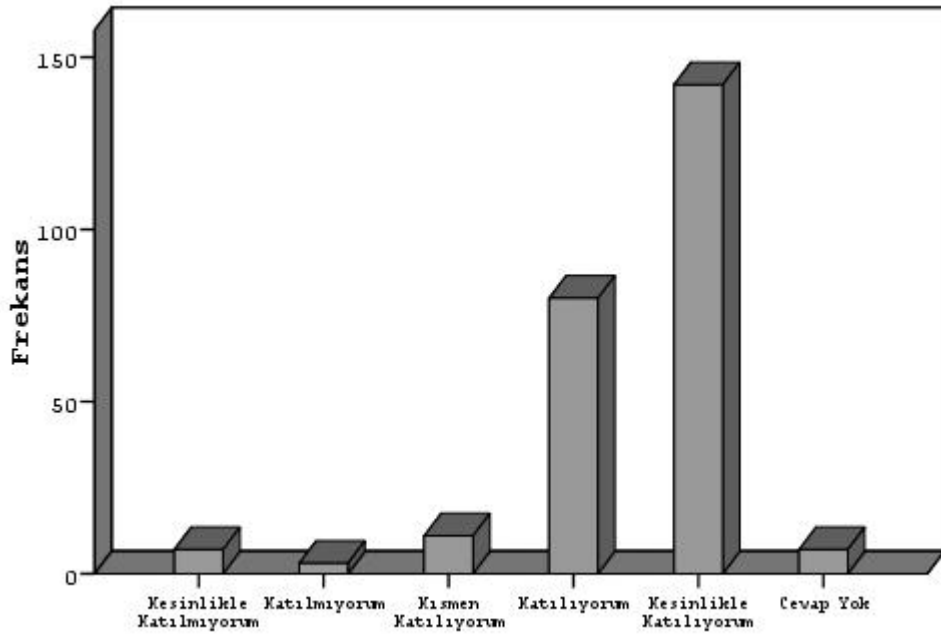


Soru 61. “Aracımın evrakları tam ve doğrudur” sorusuna 7 kişi (%2,8) kesinlikle katılmıyorum, 3 kişi (%1,2) katılmıyorum, 11 kişi (%4,4) kısmen katılıyorum, 80 kişi (%32,0) katılıyorum, 142 kişi (%56,8) kesinlikle katılıyorum, 7 kişi ise (%2,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.69; Grafik 4.69).

Tablo 5.69. Soru 61

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	7	2,8
Katılmıyorum	3	1,2
Kısmen katılıyorum	11	4,4
Katılıyorum	80	32,0
Kesinlikle katılıyorum	142	56,8
Cevap Yok	7	2,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.69. Soru 61

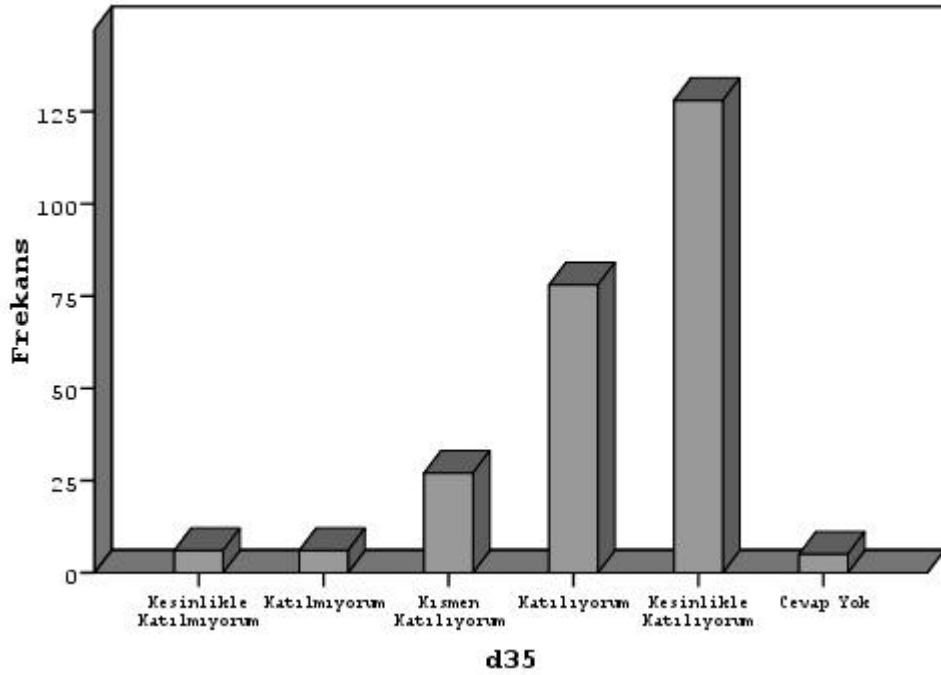


Soru 62. “Araç bakımlarını düzenli yaptırıyorum” sorusuna 6 kişi (%2,4) kesinlikle katılmıyorum, 6 kişi (%2,4) katılmıyorum, 27 kişi (%10,8) kısmen katılıyorum, 78 kişi (%31,2) katılıyorum, 128 kişi (%51,2) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi ise (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.70; Grafik 4.70).

Tablo 5.70. Soru 62

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	6	2,4
Katılmıyorum	6	2,4
Kısmen katılıyorum	27	10,8
Katılıyorum	78	31,2
Kesinlikle katılıyorum	128	51,2
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.70. Soru 62

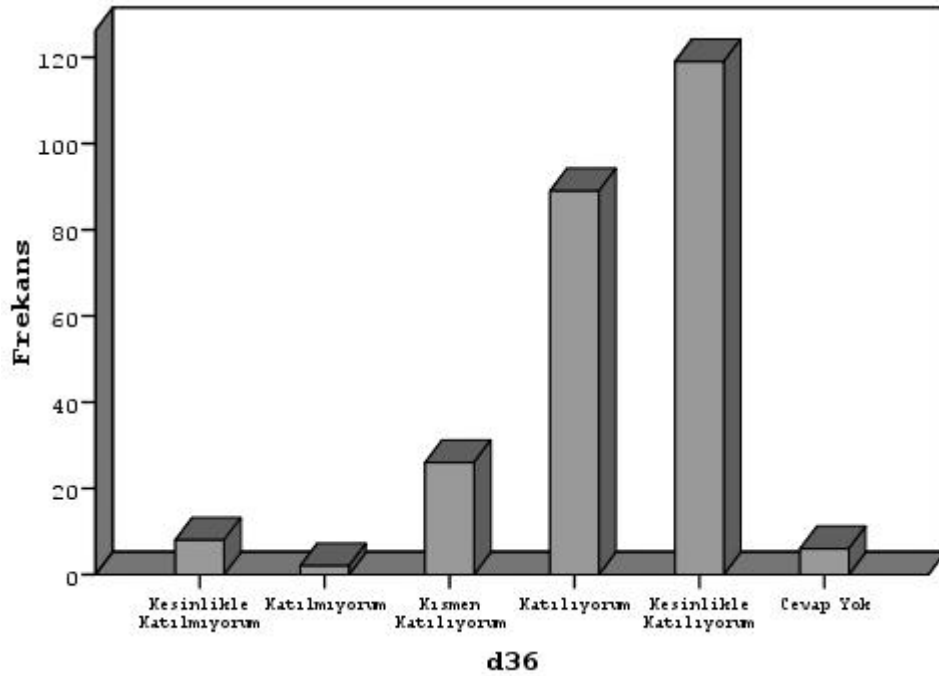


Soru 63. “Aracımda gerekli araç ve gereç mevcuttur” sorusuna 8 kişi (%3,2) kesinlikle katılmıyorum, 2 kişi (%0,8) katılmıyorum, 26 kişi (%10,4) kısmen katılıyorum, 89 kişi (%35,6) katılıyorum, 119 kişi (%47,6) kesinlikle katılıyorum, 6 kişi ise (%2,4) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.71; Grafik 4.71).

Tablo 5.71. Soru 63

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	8	3,2
Katılmıyorum	2	0,8
Kısmen katılıyorum	26	10,4
Katılıyorum	89	35,6
Kesinlikle katılıyorum	119	47,6
Cevap Yok	6	2,4
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.71. Soru 63

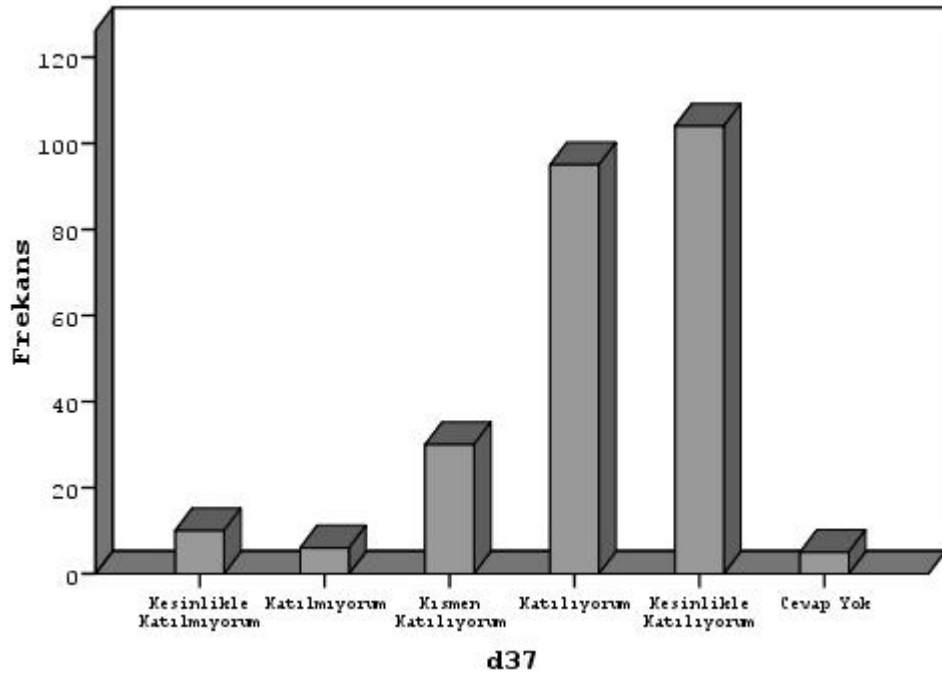


Soru 64. “Trafığe çıkmadan önce aracımı gözle kontrol ederim” sorusuna 10 kişi (%4,0) kesinlikle katılmıyorum, 6 kişi (%2,4) katılmıyorum, 30 kişi (%12,0) kısmen katılıyorum, 95 kişi (%38,0) katılıyorum, 104 kişi (%41,6) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi ise (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.72; Grafik 4.72).

Tablo 5.72. Soru 64

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	10	4,0
Katılmıyorum	6	2,4
Kısmen katılıyorum	30	12,0
Katılıyorum	95	38,0
Kesinlikle katılıyorum	104	41,6
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.72. Soru 64

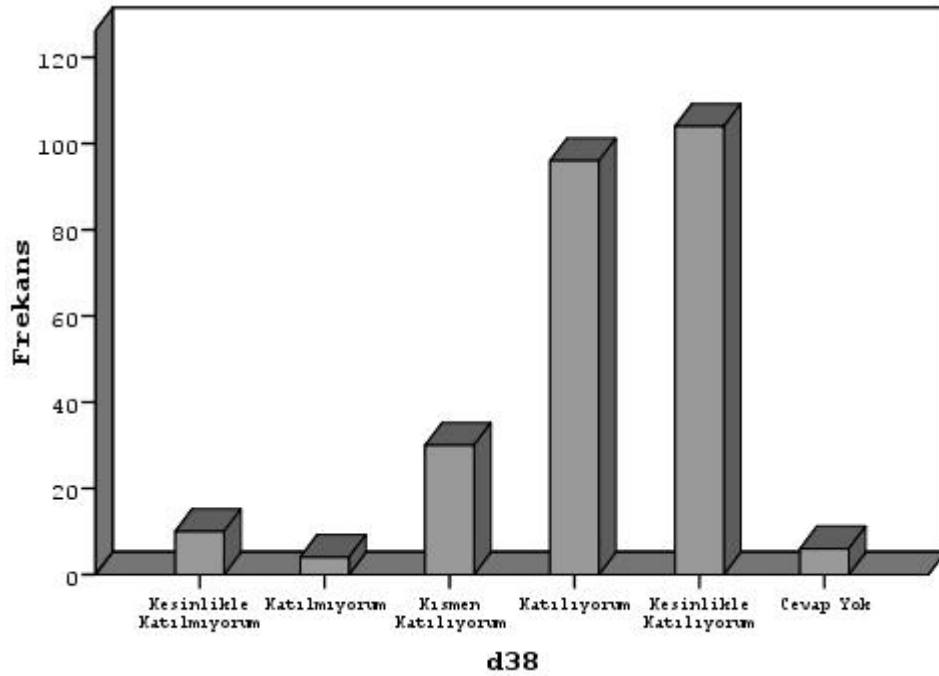


Soru 65. “Kaza yerinde güvenlik önlemi alırım” sorusuna 10 kişi (%4,0) kesinlikle katılmıyorum, 4 kişi (%1,6) katılmıyorum, 30 kişi (%12,0) kısmen katılıyorum, 96 kişi (%38,4) katılıyorum, 104 kişi (%41,6) kesinlikle katılıyorum, 6 kişi ise (%2,4) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.73; Grafik 4.73).

Tablo 5.73. Soru 65

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	10	4,0
Katılmıyorum	4	1,6
Kısmen katılıyorum	30	12,0
Katılıyorum	96	38,4
Kesinlikle katılıyorum	104	41,6
Cevap Yok	6	2,4
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.73. Soru 65

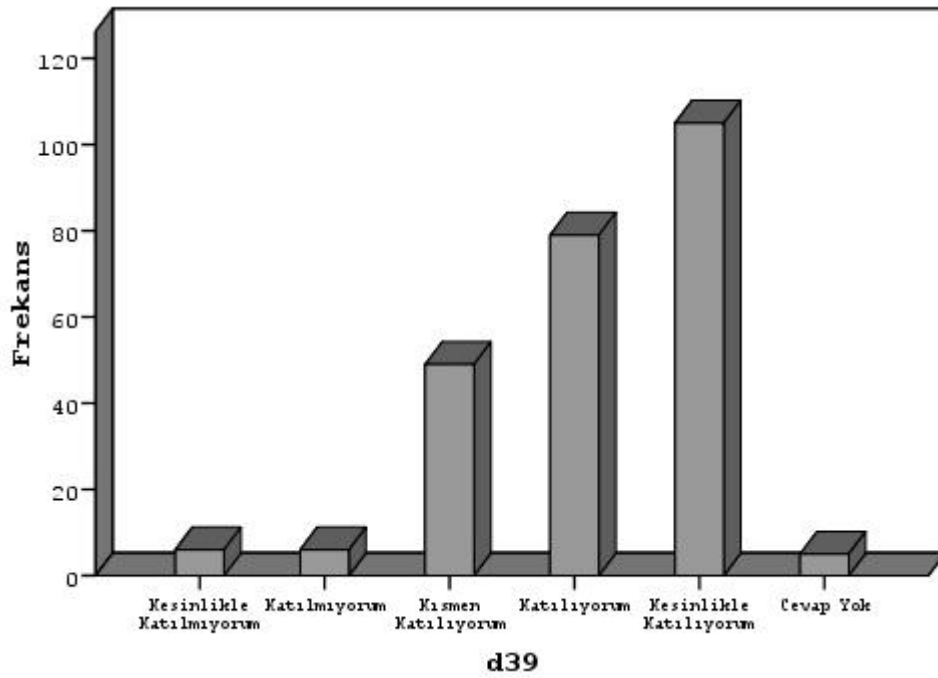


Soru 66. “Yolda kaza gördüğüm zaman yardım ederim” sorusuna 6 kişi (%2,4) kesinlikle katılmıyorum, 6 kişi (%2,4) katılmıyorum, 49 kişi (%19,6) kısmen katılıyorum, 79 kişi (%31,6) katılıyorum, 105 kişi (%42,0) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi ise (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.74; Grafik 4.74).

Tablo 5.74. Soru 66

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	6	2,4
Katılmıyorum	6	2,4
Kısmen katılıyorum	49	19,6
Katılıyorum	79	31,6
Kesinlikle katılıyorum	105	42,0
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.74. Soru 66

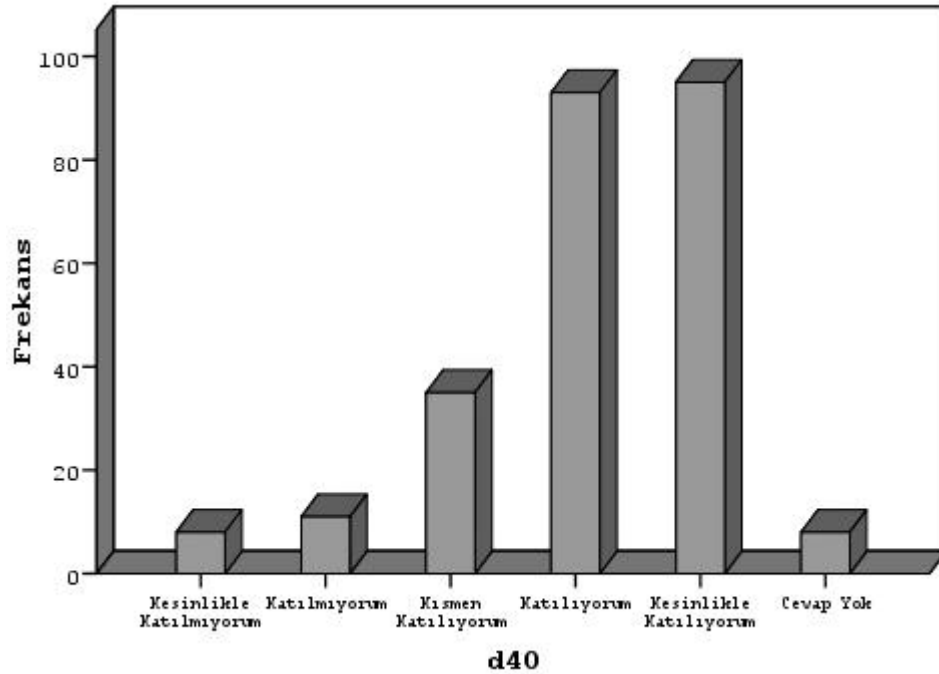


Soru 67. “Kış lastiği kullanmayı önemserim” sorusuna 8 kişi (%3,2) kesinlikle katılmıyorum, 11 kişi (%4,4) katılmıyorum, 35 kişi (%14,0) kısmen katılıyorum, 93 kişi (%37,2) katılıyorum, 95 kişi (%38,0) kesinlikle katılıyorum, 8 kişi ise (%3,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.75; Grafik 4.75).

Tablo 5.75. Soru 67

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	8	3,2
Katılmıyorum	11	4,4
Kısmen katılıyorum	35	14,0
Katılıyorum	93	37,2
Kesinlikle katılıyorum	95	38,0
Cevap Yok	8	3,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.75. Soru 67

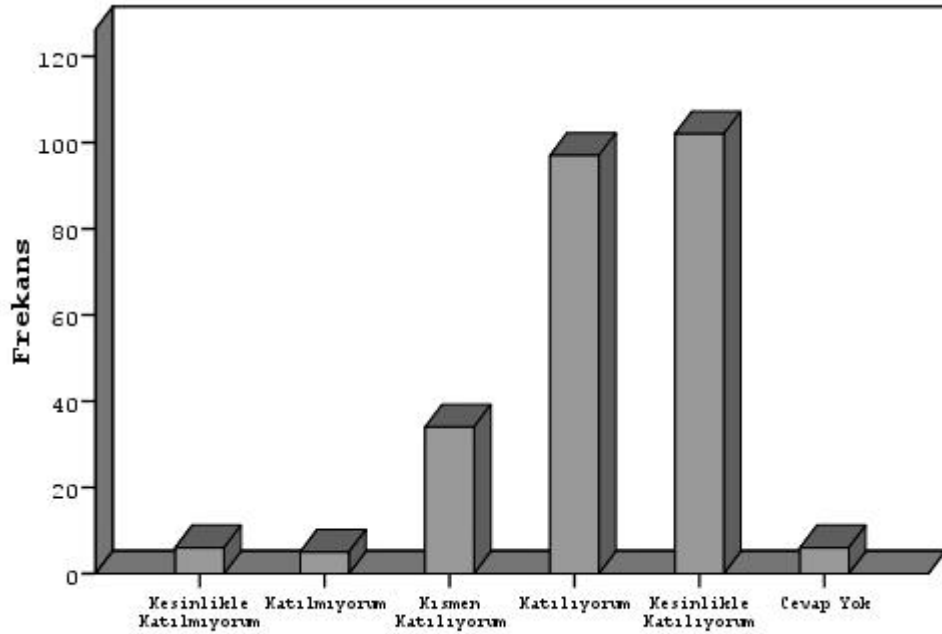


Soru 68. “Aracımın ayna, far ve camlarının temizliğine dikkat ederim” sorusuna 6 kişi (%2,4) kesinlikle katılmıyorum, 5 kişi (%2,0) katılmıyorum, 34 kişi (%13,6) kısmen katılıyorum, 97 kişi (%38,8) katılıyorum, 102 kişi (%40,8) kesinlikle katılıyorum, 6 kişi ise (%2,4) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.76; Grafik 4.76).

Tablo 5.76. Soru 68

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	6	2,4
Katılmıyorum	5	2,0
Kısmen katılıyorum	34	13,6
Katılıyorum	97	38,8
Kesinlikle katılıyorum	102	40,8
Cevap Yok	6	2,4
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.76. Soru 68

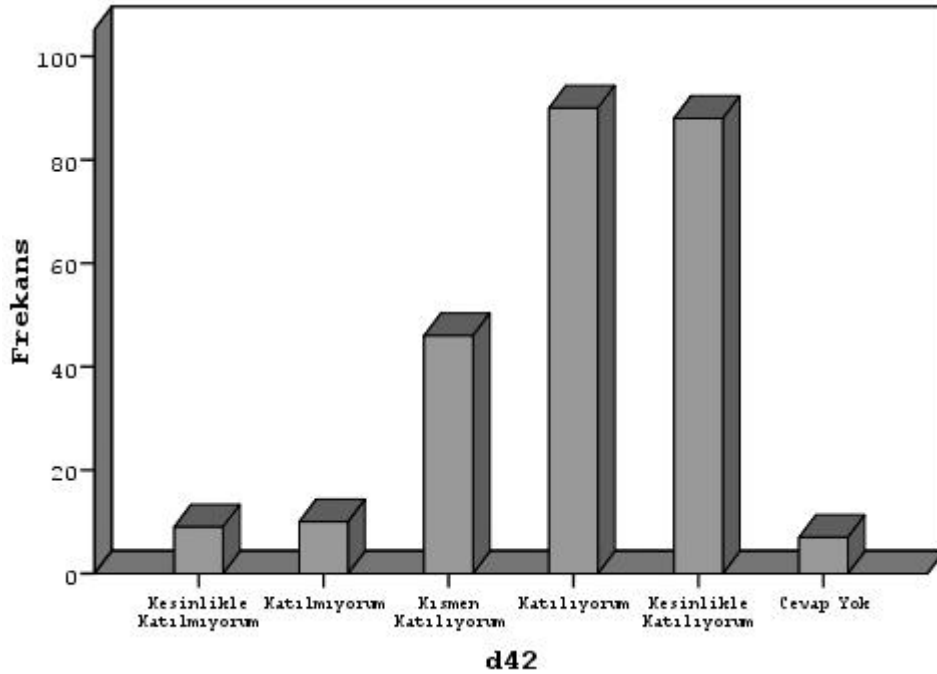


Soru 69. “Aracımın maksimum taşıma kapasitesine dikkat ederim” sorusuna 9 kişi (%3,6) kesinlikle katılmıyorum, 10 kişi (%4,0) katılmıyorum, 46 kişi (%18,4) kısmen katılıyorum, 90 kişi (%36,0) katılıyorum, 88 kişi (%35,2) kesinlikle katılıyorum, 7 kişi ise (%2,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.77; Grafik 4.77).

Tablo 5.77. Soru 69

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	9	3,6
Katılmıyorum	10	4,0
Kısmen katılıyorum	46	18,4
Katılıyorum	90	36,0
Kesinlikle katılıyorum	88	35,2
Cevap Yok	7	2,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.77. Soru 69

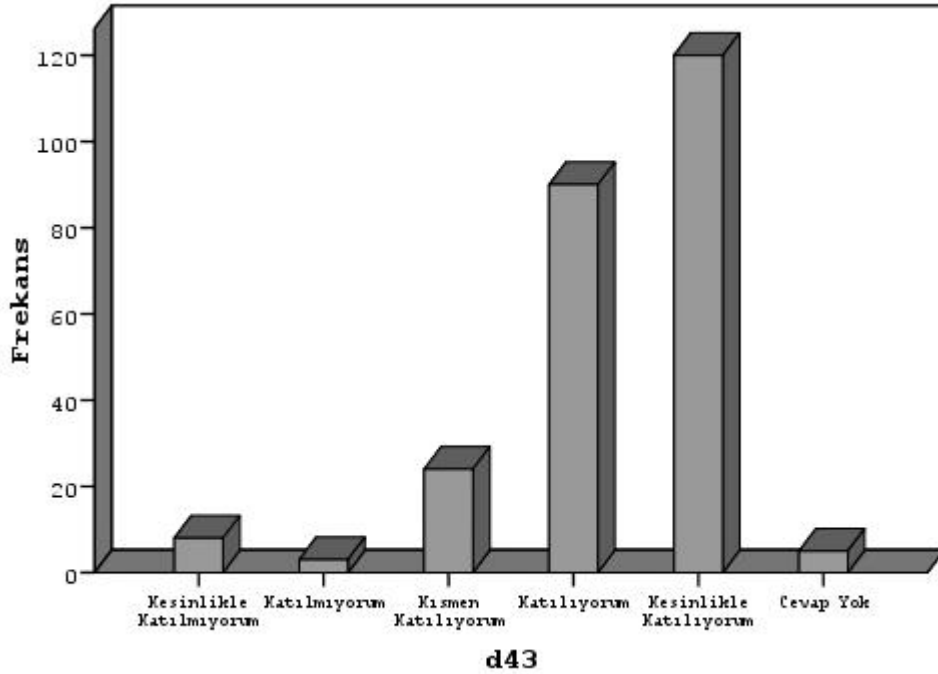


Soru 70. “Ters yola girmem” sorusuna 8 kişi (%3,2) kesinlikle katılmıyorum, 3 kişi (%1,2) katılmıyorum, 24 kişi (%9,6) kısmen katılıyorum, 90 kişi (%36,0) katılıyorum, 120 kişi (%48,0) kesinlikle katılıyorum, 5 kişi ise (%2,0) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.78; Grafik 4.78).

Tablo 5.78. Soru 70

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	8	3,2
Katılmıyorum	3	1,2
Kısmen katılıyorum	24	9,6
Katılıyorum	90	36,0
Kesinlikle katılıyorum	120	48,0
Cevap Yok	5	2,0
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.78. Soru 70

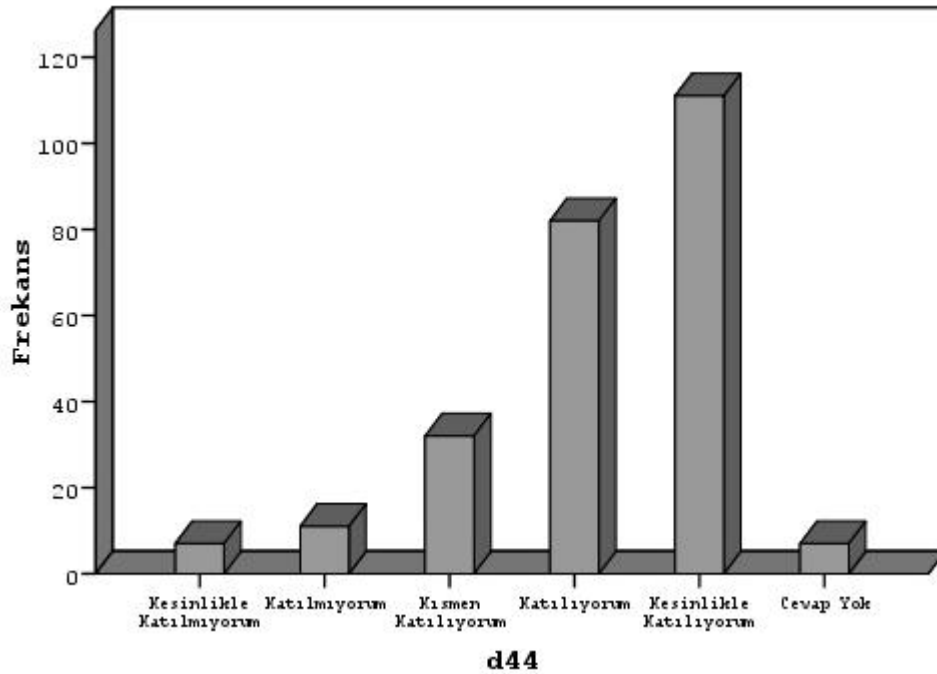


Soru 71. “Karlı ve buzlu yollarda zincir takarım” sorusuna 7 kişi (%2,8) kesinlikle katılmıyorum, 11 kişi (%4,4) katılmıyorum, 32 kişi (%12,8) kısmen katılıyorum, 82 kişi (%32,8) katılıyorum, 111 kişi (%44,4) kesinlikle katılıyorum, 7 kişi ise (%2,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.79; Grafik 4.79).

Tablo 5.79. Soru 71

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	7	2,8
Katılmıyorum	11	4,4
Kısmen katılıyorum	32	12,8
Katılıyorum	82	32,8
Kesinlikle katılıyorum	111	44,4
Cevap Yok	7	2,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.79. Soru 71

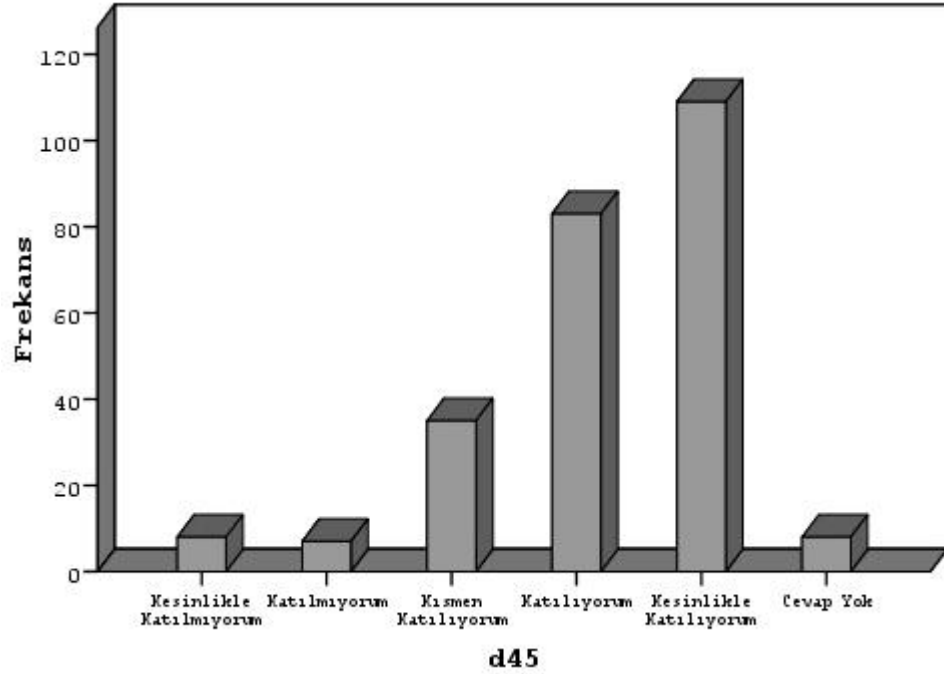


Soru 72. “Çocukları ön koltuklara oturtmam” sorusuna 8 kişi (%3,2) kesinlikle katılmıyorum, 7 kişi (%2,8) katılmıyorum, 35 kişi (%14,0) kısmen katılıyorum, 83 kişi (%33,2) katılıyorum, 109 kişi (%43,6) kesinlikle katılıyorum, 8 kişi ise (%3,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.80; Grafik 4.80).

Tablo 5.80. Soru 72

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	8	3,2
Katılmıyorum	7	2,8
Kısmen katılıyorum	35	14,0
Katılıyorum	83	33,2
Kesinlikle katılıyorum	109	43,6
Cevap Yok	8	3,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.80. Soru 72

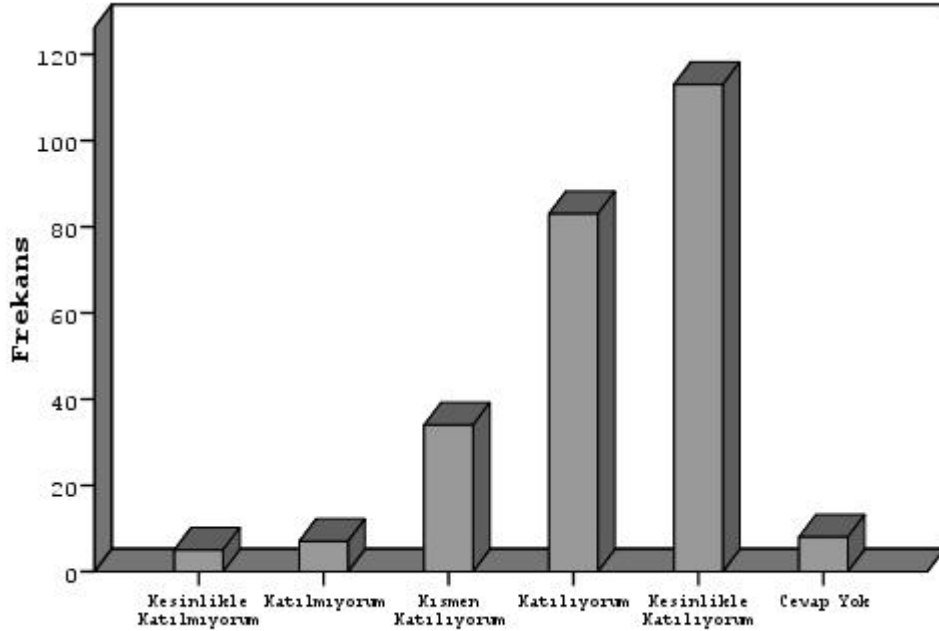


Soru 73. “Uzun yolculuklarda yeterli miktarda mola veririm” sorusuna 5 kişi (%2,0) kesinlikle katılmıyorum, 7 kişi (%2,8) katılmıyorum, 34 kişi (%13,6) kısmen katılıyorum, 83 kişi (%33,2) katılıyorum, 113 kişi (%45,2) kesinlikle katılıyorum, 8 kişi (%3,2) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.81; Grafik 4.81).

Tablo 5.81. Soru 73

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	5	2,0
Katılmıyorum	7	2,8
Kısmen katılıyorum	34	13,6
Katılıyorum	83	33,2
Kesinlikle katılıyorum	113	45,2
Cevap Yok	8	3,2
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.81. Soru 73

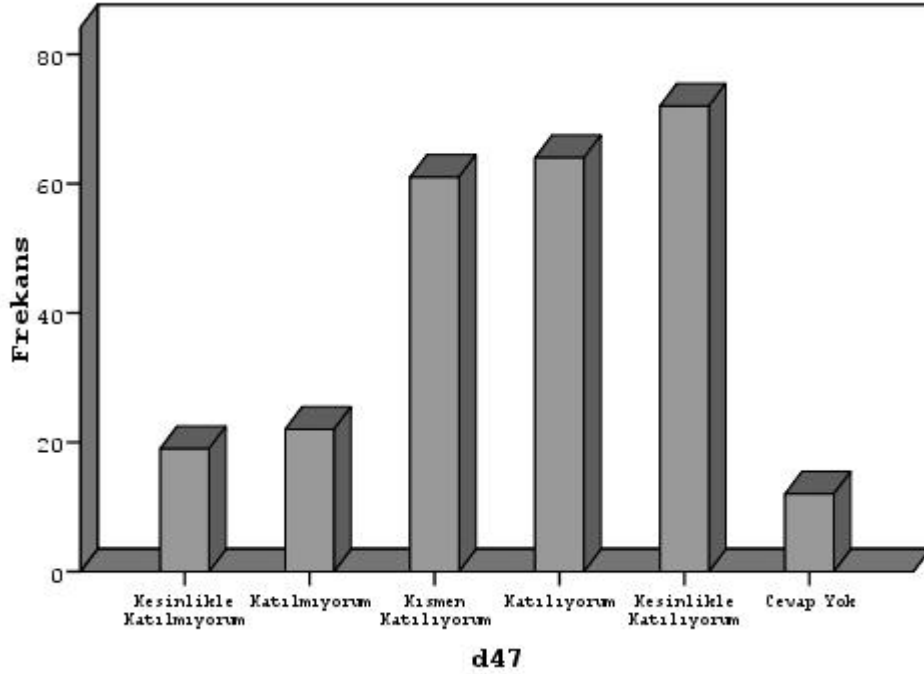


Soru 74. “Diğer sürücülerin hatalarını ilgililere iletirim” sorusuna 19 kişi (%7,6) kesinlikle katılmıyorum, 22 kişi (%8,8) katılmıyorum, 61 kişi (%24,4) kısmen katılıyorum, 64 kişi (%25,6) katılıyorum, 72 kişi (%28,8) kesinlikle katılıyorum, 12 kişi ise (%4,8) cevap yok şeklinde cevap vermiştir (Tablo 4.82; Grafik 4.82).

Tablo 5.82. Soru 74

	FREKANS	YÜZDE
Kesinlikle katılmıyorum	19	7,6
Katılmıyorum	22	8,8
Kısmen katılıyorum	61	24,4
Katılıyorum	64	25,6
Kesinlikle katılıyorum	72	28,8
Cevap Yok	12	4,8
TOPLAM	250	100,0

Grafik 5.82. Soru 74



Tablo 5.83. Genel Tablo

Aşağıdaki ifadelerden sizin için en uygun olanına “X” işareti koyarak görüşünüzü belirtiniz. İfadeler kapsamında (6) Cevap Yok, (5) Kesinlikle katılıyorum, (4) Katılıyorum, (3) Kısmen Katılıyorum, (2) Katılmıyorum, (1) Kesinlikle katılmıyorum seçeneklerine karşılık gelmektedir.		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	CEVAP YOK
		1	2	3	4	5	6
1	Kendimi konuşkan birisi olarak görürüm.	4,0	8,8	28,0	33,2	25,6	0,4
2	Kendimi çekingen birisi olarak görmem.	11,2	7,6	26,4	33,2	20,8	0,8
3	Kendimi enerji dolu birisi olarak görürüm	5,6	6,8	25,6	29,2	32,0	0,8
4	Kendimi şevk yaratan birisi olarak görürüm.	4,8	12,4	27,2	28,4	23,2	4,0
5	Kendimi sempatik, arkadaş canlısı birisi olarak görürüm.	4,8	5,2	16,4	38,4	34,0	1,2
6	Kendimi bencil olmayan ve yardımsever birisi olarak görüyorum.	4,0	4,0	12,0	40,4	39,6	-
7	Kendimi affedici birisi olarak görürüm.	4,4	3,2	15,2	40,8	36,0	0,4
8	Kendimi güvenilir birisi olarak görürüm.	4,8	1,6	10,4	37,6	44,4	1,2
9	Kendimi hemen hemen herkese karşı kibar birisi olarak görürüm.	4,4	2,4	24,8	40,4	26,8	1,2
10	Kendimi diğerleriyle işbirliği yapmaktan hoşlanan birisi olarak görürüm.	6,0	3,6	19,2	43,2	26,4	1,6
11	Kendimi hüzünlü birisi olarak görürüm.	15,2	25,2	31,6	20,0	7,6	0,4
12	Kendimi gergin birisi olarak görürüm.	11,6	30,0	30,4	20,0	7,6	0,4
13	Kendimi endişeli birisi olarak görürüm.	16,8	30,0	28,8	20,4	3,6	0,4
14	Kendimi kaprisli birisi olarak görürüm.	27,2	33,6	17,2	14,0	7,2	0,8
15	Kendimi kolayca sinirlenebilen birisi olarak görürüm.	12,4	22,8	29,2	20,4	14,0	1,2
16	Kendimi işini tam yapan birisi olarak görürüm.	3,2	4,0	15,2	42,0	34,4	1,2
17	Kendimi itimat edilir bir kişi olarak görürüm	2,8	2,0	11,6	41,2	40,4	2,0
18	Kendimi azimli birisi olarak görürüm.	3,2	2,4	16,8	40,8	36,8	-
19	Kendimi işleri becerikli olarak yapan birisi olarak görürüm.	3,6	3,2	13,2	43,6	36,0	0,4
20	Kendimi planlar yapan ve planına bağlı birisi olarak görürüm.	6,0	3,2	23,6	36,4	30,8	-
21	Kendimi orijinal fikirler ortaya koyan birisi olarak görürüm.	3,2	6,0	31,6	33,6	24,0	1,6
22	Kendimi meraklı birisi olarak görürüm.	3,6	8,0	30,0	33,6	23,2	1,6
23	Kendimi bir düşünür olarak görürüm.	4,4	12,8	33,6	30,4	16,8	2,0
24	Kendimi hayal gücü olan birisi olarak görürüm.	4,4	9,6	24,8	36,8	22,4	2,0
25	Kendimi yaratıcı birisi olarak görürüm.	3,2	6,8	28,8	37,2	22,0	2,0
26	Kendimi sanatsal ve estetik değerlere önem veren birisi olarak görürüm.	4,4	10,0	29,2	33,6	21,6	1,2
27	Kendimi fikirler üzerinde düşünmeyi seven birisi olarak görürüm.	3,2	6,0	26,4	36,8	24,8	2,8

1	Trafikte hız kurallarına uyarım.	4,4	6,4	18,8	32,8	36,0	1,6
2	Emniyet kemerini kullanırım.	6,8	4,8	23,6	30,4	33,2	1,2
3	Alkollü araç kullanmam.	4,8	3,6	9,6	22,8	56,4	2,8
4	Trafik levhalarına dikkat ederim.	3,2	1,6	12,8	39,2	42,4	0,8
5	Araç kullanırken cep telefonu kullanmam.	8,8	10,4	36,0	22,0	21,6	1,2
6	Araç kullanırken takip mesafesini korurum.	4,8	5,6	21,6	30,4	36,0	1,6
7	Trafik lambalarına dikkat ederim.	3,2	0,8	6,8	31,2	57,2	0,8
8	Uykulu halde yolculuğa çıkmam.	2,8	3,6	10,8	30,4	51,6	0,8
9	Yaya geçitlerinde yavaşlar ve dikkat ederim.	2,0	1,6	12,4	32,0	51,2	0,8
10	Park etme kurallarına uyarım.	2,8	1,2	20,0	33,2	41,6	1,2
11	Uzun yola çıkmadan önce araç bakımını yaptırırım.	3,2	3,2	13,2	31,2	47,2	2,0
12	Kornayı gerekmedikçe kullanmam.	4,4	2,4	12,0	34,8	45,2	1,2
13	Araca oturduğumda aynaları kontrol ederim.	2,8	0,8	12,0	34,0	49,2	1,2
14	Uyku verici ilaç aldıktan sonra araç sürmem.	3,6	1,6	4,4	29,6	56,4	4,4
15	Gece yolculuğunda karşılaşmalarda kısa hüzmeli farlara geçerim.	3,2	2,4	7,2	33,6	50,4	3,2
16	Öndeki aracı geçmenin yasak olduğu yerlerde, öndeki aracı geçmem	2,8	0,8	16,8	33,2	42,8	3,6
17	Sisli havalarda sis lambalarını kullanırım.	2,4	2,0	8,4	33,2	51,6	2,4
18	Meskun mahalde yayaya öncelik veririm.	2,4	0,4	9,2	37,6	49,2	1,2
19	Kavşaklara yaklaştığımızda hızımı keserim.	2,4	0,8	6,8	37,2	51,2	1,6
20	Virajlara yaklaştığımızda hızımı keserim.	2,8	2,0	5,6	36,0	52,0	1,6
21	Trafikte yol çizgisi ihlali yapmam.	2,4	2,8	16,4	38,8	38,0	1,6
22	Yolda polis durdurması gördüğümde dikkat ederim.	2,8	1,6	5,6	36,8	51,6	1,6
23	Trafikte başkalarına el kol hareketi yapmam.	6,0	5,6	12,8	35,6	38,0	2,0
24	Trafikte küfür etmem.	6,0	6,4	22,0	28,4	34,0	3,2
25	Trafik sıkıştığında öndeki aracı taciz etmem.	2,8	2,4	11,6	33,2	48,0	2,0
26	Trafikte diğer sürücülerle rekabete girmem.	3,6	4,0	14,4	32,8	44,8	0,4
27	Bayan sürücülere karşı tacizde bulunmam.	4,4	2,8	7,6	29,2	54,0	2,0
28	Yolda tehlike gördüğümde diğerlerini uyarırım.	2,4	2,8	15,6	32,4	44,8	2,0
29	Trafik polisi beni durdurunca ona itiraz etmem.	2,8	4,0	12,4	38,8	40,0	2,0
30	Arkamdaki sürücülerini sinirlendirmek için özel gayret sarf etmem.	3,6	1,2	7,2	35,2	52,0	0,8
31	Selektörleri gerekli yerlerde kullanırım.	3,2	1,2	8,8	34,8	50,0	2,0
32	Trafik polisini gördüğümde karşıdan gelenleri trafik polisi konusunda uyarmam.	11,2	10,4	21,6	24,8	29,2	2,8
33	Kaza yaptığımda diğer sürücülere karşı saldırgan davranmam.	4,0	4,0	13,2	36,0	40,0	2,8
34	Aracımın evrakları tam ve doğrudur.	2,8	1,2	4,4	32,0	56,8	2,8
35	Araç bakımlarını düzenli yaptırırım.	2,4	2,4	10,8	31,2	51,2	2,0
36	Aracımda gerekli araç ve gereç mevcuttur.	3,2	0,8	10,4	35,6	47,6	2,4
37	Trafığe çıkmadan önce aracımı gözle kontrol ederim.	4,0	2,4	12,0	38,0	41,6	2,0
38	Kaza yerinde güvenlik önlemi alırım.	4,0	1,6	12,0	38,4	41,6	2,4
39	Yolda kaza gördüğüm zaman yardım ederim.	2,4	2,4	19,6	31,6	42,0	2,0
40	Kış lastiği kullanmayı önemserim.	3,2	4,4	14,0	37,2	38,0	3,2
41	Aracımın ayna, far ve camlarının temizliğine dikkat ederim.	2,4	2,0	13,6	38,8	40,8	2,4

42	Aracımın maksimum taşıma kapasitesine dikkat ederim.	3,6	4,0	18,4	36,0	35,2	2,8
43	Ters yola girmem	3,2	1,2	9,6	36,0	48,0	2,0
44	Karlı ve buzlu yollarda zincir takarım.	2,8	4,4	12,8	32,8	44,4	2,8
45	Çocukları ön koltuklara oturtmam.	3,2	2,8	14,0	33,2	43,6	3,2
46	Uzun yolculuklarda yeterli miktarda mola veririm.	2,0	2,8	13,6	33,2	45,2	3,2
47	Diğer sürücülerin hatalarını ilgililere iletirim.	7,6	8,8	24,4	25,6	28,8	4,8

5.2. Sürücü Kişiliği ve Sürücü Davranışı Arası İlişkiler Analizi

Sürücü kişiliği ve sürücü davranışları arası ilişkileri tespit etmek için korelasyon analizi yapıldı. Korelasyon analizine hazırlık için sürücü kişiliklerinin soruları tek bir faktör altında toplanmıştır bunun içinde her bir kişilik yapısının altındaki soruların aritmetik ortalaması alınarak yeni değişkenler üretilmiştir. Bu yeni değişkenler birden çok soruyu kendilerine ait birer değişkenler altında toplamıştır. Dolayısıyla yeni durumda beş kişilik faktörünün her biri bir değişkenle ifade edilebilmiştir. Bundan sonra bu kişilik değişkenleriyle sürücü davranışları soruları korelasyona alınmıştır (Tablo 4.83). Korelasyon sonucu Nevrotik kişilik özelliğiyle sürücü davranışları arasında $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde hiç anlamlı ilişki bulunamamıştır. Sadece d27, (Bayan sürücülere karşı tacizde bulunmam) ile arasında negatif yönde düşük düzeyde bir ilişki vardır ($r=-0,162$, $p=0,01$). Diğer kişilik özellikleri ile sürücü davranışları soruları arasındaki korelasyon analizine bakıldığında d3, d18, d30, d47 soruları (sürücü davranış soruları) hariç diğer tüm sürücü davranışlarının sorumluluk kişilik özelliği ile en yüksek düzeyde pozitif yönde bir ilişkide oldukları görülmüştür. D3. ve D18. sorular ile en yüksek düzeyde ilişkide olan kişilik özelliği ise uyumlu tip olduğu, D47 ile ise en yüksek düzeyde yeniliğe açık tipin ilişkide olduğu bulunmuştur.

Tablo 5.84. Korelasyon Tablosu

		dýsadanuk	uyumlu	nevrotik	sorumluluk	yenilik
d1	Pearson Correlation	,277**	,323**	-,032	,379**	,281**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,817	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d2	Pearson Correlation	,310**	,357**	-,013	,389**	,301**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,836	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d3	Pearson Correlation	,373**	,453**	-,081	,375**	,211**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,340	,000	,001
	N	250	250	250	250	250
d4	Pearson Correlation	,313**	,405**	,008	,490**	,346**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,928	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d5	Pearson Correlation	,226**	,231**	,097	,281**	,260**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,125	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d6	Pearson Correlation	,201**	,309**	,012	,352**	,275**
	Sig. (2-tailed)	,001	,000	,854	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d7	Pearson Correlation	,339**	,456**	,081	,578**	,385**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,340	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d8	Pearson Correlation	,309**	,386**	-,081	,383**	,323**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,334	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d9	Pearson Correlation	,349**	,496**	,009	,539**	,285**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,891	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d10	Pearson Correlation	,287**	,375**	,038	,420**	,210**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,569	,000	,001
	N	250	250	250	250	250
d11	Pearson Correlation	,323**	,415**	,034	,457**	,282**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,587	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d12	Pearson Correlation	,318**	,423**	-,096	,499**	,327**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,129	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d13	Pearson Correlation	,330**	,461**	-,043	,540**	,391**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,501	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d14	Pearson Correlation	,262**	,379**	-,035	,420**	,287**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,585	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d15	Pearson Correlation	,321**	,467**	-,080	,471**	,339**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,345	,000	,000
	N	250	250	250	250	250

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

		dýsadanuk	uyumlu	nevrotik	sorumluluk	yenilik
d16	Pearson Correlation	,200**	,334**	-,106	,380**	,234**
	Sig. (2-tailed)	,001	,000	,094	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d17	Pearson Correlation	,312**	,502**	-,090	,536**	,379**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,157	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d18	Pearson Correlation	,289**	,478**	-,032	,470**	,234**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,614	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d19	Pearson Correlation	,358**	,487**	-,066	,558**	,348**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,298	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d20	Pearson Correlation	,333**	,477**	-,040	,531**	,322**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,531	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d21	Pearson Correlation	,319**	,358**	,020	,514**	,307**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,748	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d22	Pearson Correlation	,294**	,456**	-,006	,482**	,253**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,925	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d23	Pearson Correlation	,293**	,289**	-,035	,345**	,284**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,579	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d24	Pearson Correlation	,240**	,207**	,007	,263**	,233**
	Sig. (2-tailed)	,000	,001	,916	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d25	Pearson Correlation	,335**	,409**	-,123	,513**	,291**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,052	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d26	Pearson Correlation	,206**	,349**	-,123	,390**	,235**
	Sig. (2-tailed)	,001	,000	,053	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d27	Pearson Correlation	,291**	,388**	-,162*	,408**	,268**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,010	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d28	Pearson Correlation	,340**	,417**	,016	,461**	,439**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,800	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d29	Pearson Correlation	,273**	,315**	-,096	,401**	,238**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,129	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d30	Pearson Correlation	,326**	,486**	-,099	,468**	,277**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,117	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d31	Pearson Correlation	,372**	,434**	-,053	,532**	,327**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,408	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d32	Pearson Correlation	,201**	,244**	-,039	,272**	,197**
	Sig. (2-tailed)	,001	,000	,540	,000	,002
	N	250	250	250	250	250

		dýsadoruk	uyumlu	nevrotik	sorumluluk	yenilik
d33	Pearson Correlation	,276**	,349**	-,075	,374**	,256**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,235	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d34	Pearson Correlation	,350**	,487**	-,068	,552**	,279**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,286	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d35	Pearson Correlation	,274**	,453**	-,079	,516**	,254**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,213	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d36	Pearson Correlation	,346**	,446**	-,005	,509**	,338**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,941	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d37	Pearson Correlation	,213**	,350**	-,021	,390**	,305**
	Sig. (2-tailed)	,001	,000	,741	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d38	Pearson Correlation	,229**	,423**	-,016	,424**	,281**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,798	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d39	Pearson Correlation	,251**	,335**	-,060	,342**	,347**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,341	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d40	Pearson Correlation	,241**	,317**	-,031	,394**	,350**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,625	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d41	Pearson Correlation	,330**	,479**	-,025	,551**	,387**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,690	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d42	Pearson Correlation	,264**	,302**	,037	,466**	,294**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,582	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d43	Pearson Correlation	,260**	,366**	-,005	,440**	,207**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,938	,000	,001
	N	250	250	250	250	250
d44	Pearson Correlation	,213**	,331**	-,024	,380**	,365**
	Sig. (2-tailed)	,001	,000	,700	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d45	Pearson Correlation	,311**	,383**	-,031	,456**	,331**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,621	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d46	Pearson Correlation	,304**	,342**	-,047	,389**	,349**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,464	,000	,000
	N	250	250	250	250	250
d47	Pearson Correlation	,202**	,226**	,054	,280**	,308**
	Sig. (2-tailed)	,001	,000	,395	,000	,000
	N	250	250	250	250	250

6. TARTIŞMA

Sürücü davranışları ile ilgili soruların tanımlayıcı istatistiklerine bakıldığında dışa dönüklük sorularının ortalama değerlerine bakıldığında (3,71) araştırma kapsamındaki bireylerin kendilerini dışa dönük olarak görmeye kısmen daha yatkın oldukları görülmüştür. Uyumluluk faktörü altındaki değişkenlerin genel ortalaması alındığında ise (4,00) deneklerin bu faktöre uygun oldukları görülmüştür. Nevrotiklik faktörü altındaki değişkenlerin ortalaması alındığında ise (2,75) deneklerin bu karaktere uymadıkları söylenebilir. Sorumluluk faktörü altındaki değişkenlerin ortalamaları alındığında ise (4,04) deneklerin sorumluluk faktörü altındaki değişkenlere uygun oldukları tespit edilmiştir. Diğer yandan yeniliğe açık olma faktörü altındaki değişkenlerin ortalaması ise (3,68) deneklerin kısmen de olsa kendilerini yeniliğe açık olarak gördükleri bulunmuştur.

Sürücülerin davranışlarına bakıldığında ise elde edilen sonuçlar aşağıdaki gibidir. Trafikte hız kurallarına uyarım sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %68,8'inin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,379) bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok hız kurallarına uydukları söylenebilir.

Emniyet kemeri kullanırım sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %63,6'sının katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,389) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok emniyet kemeri kullandıkları söylenebilir.

Alkollü araç kullanmam sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %79,2'sinin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden uyumluluk arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,453) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla sorumluluk sahibi olma, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla uyumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok alkollü araç kullanmaktan kaçındıkları söylenebilir.

Trafik levhalarına dikkat ederim sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %81,6'sının katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,490) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha trafik levhalarına dikkat ettikleri söylenebilir.

Araç kullanırken cep telefonu kullanmam sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %43,6'sının katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,281) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla yeniliğe açık olma, uyumluluk ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok araç kullanırken cep telefonu kullanmadıkları söylenebilir.

Araç kullanırken takip mesafesini korurum sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %66,4'ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,352) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma

özelliğine sahip olan bireylerin daha çok araç kullanırken takip mesafesine dikkat ettikleri söylenebilir.

Trafik lambalarına dikkat ederim sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %88,4'ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,578) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok trafik lambalarına dikkat ettikleri söylenebilir.

Uykulu halde yolculuğa çıkmam sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %82'sinin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden uyumluluk arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,386) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla sorumluluk sahibi olma, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok uykulu halde yolculuğa çıkmadıkları söylenebilir.

Yaya geçitlerinde yavaşlar ve dikkat ederim sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %83,2'sinin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,539) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok yaya geçitlerinde yavaşlayıp dikkat ettikleri söylenebilir.

Park etme kurallarına uyarım sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %74,8'inin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,420) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri

gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok park etme kurallarına uydukları söylenebilir.

Uzun yola çıkmadan önce araç bakımını yaptırırım sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %78,4'ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,457) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok uzun yola çıkmadan önce araç bakımına dikkat ettikleri söylenebilir.

Kornayı gerekmedikçe kullanmam sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %80'inin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,499) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok korna çalma olayına dikkat ettikleri söylenebilir.

Araca oturduğumda aynaları kontrol ederim sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %83,2'sinin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,540) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok araca oturduklarında aynaları kontrol ettikleri söylenebilir.

Uyku verici ilaç aldıktan sonra araç sürmem sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %86'sının katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma

arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,352) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok araç kullanırken uyku verici ilaç kullanmamaya dikkat ettikleri söylenebilir.

Gece yolculuğunda karşılaşmalarda kısa hüzmeli farlara geçirim sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %84'ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,471) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok gece yolculuğunda karşılaşmalarda kısa hüzmeli farları kullandıkları söylenebilir.

Öndeki aracı geçmenin yasak olduğu yerlerde, öndeki aracı geçmem sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %76'sının katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,360) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok öndeki aracı geçmenin yasak olduğu yerlerde, öndeki aracı geçmedikleri söylenebilir.

Sisli havalarda sis lambalarını kullanırım sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %84,8'inin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,536) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok sisli havalarda sis lambasını kullandıkları söylenebilir.

Meskun mahalde yayaya öncelik veririm sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %86,8'inin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden uyumluluk arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,478) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla sorumluluk sahibi olma, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok meskun mahalde yayaya öncelik verdikleri söylenebilir.

Kavşaklara yaklaştığımızda hızımı keserim sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %88,4'ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,558) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok meskun mahalde yayaya öncelik verdikleri söylenebilir.

Virajlara yaklaştığımızda hızımı keserim sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %88'inin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,531) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok virajlara yaklaşıldığında hızlarını kestikleri söylenebilir.

Trafikte yol çizgisi ihlali yapmam sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %76,8'inin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,514) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru

arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok yol çizgisi ihlali yapmadıkları söylenebilir.

Yolda polis durdurması gördüğümde dikkat ederim sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %88,4'ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,482) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok yolda polis durdurması gördüğünde dikkat ettikleri söylenebilir.

Trafikte başkalarına el kol hareketi yapmam sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %73,6'sının katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,345) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla dışa dönüklük, uyumluluk ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok trafikte başkalarına el kol hareketi yapmadıkları söylenebilir.

Trafikte küfür etmem sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %62,4'ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,263) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla dışa dönüklük, yeniliğe açık olma ve uyumluluk kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok yolda küfür etmemeye dikkat ettikleri söylenebilir.

Trafik sıkıştığında öndeki aracı taciz etmem sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %81,2'sinin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,513) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki

bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok trafik sıkıştığında öndeki aracı taciz etmedikleri söylenebilir.

Trafikte diğer sürücülerle rekabete girmem sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %77,6'sının katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,390) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok trafikte diğer sürücülerle rekabete girmedikleri söylenebilir.

Bayan sürücülere karşı tacizde bulunmam sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %83,2'sinin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,408) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir negatif ilişki bulunmuştur ($r = -,162$, $p=0,010$). Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok bayan sürücüleri taciz etmedikleri söylenebilir.

Yolda tehlike gördüğümde diğerlerini uyarırım sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %77,2'sinin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,461) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla yeniliğe açık olma, uyumluluk ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok yolda tehlike gördüklerinde diğerlerini uyardıkları söylenebilir.

Trafik polisi beni durdurunca ona itiraz etmem sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %77,2'sinin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,401) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok trafik polisi durdurunca ona itiraz etmedikleri söylenebilir.

Arkamdaki sürücüleri sinirlendirmek için özel gayret sarf etmem sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %87,2'sinin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden uyumluluk arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,486) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla sorumluluk sahibi olma, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok arkadaki sürücüleri sinirlendirmek için özel gayret sarf etmedikleri söylenebilir.

Selektörleri gerekli yerlerde kullanırım sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %84,8'inin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,532) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok selektörleri gerekli olmayan yerlerde kullanmadıkları söylenebilir.

Trafik polisini gördüğümde karşıdan gelenleri trafik polisi konusunda uyarmam sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %54'ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,272) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla, uyumluluk, dışa

dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok trafik polisini gördüklerinde karşıdan gelenleri trafik polisi konusunda uyarmadıkları söylenebilir.

Kaza yaptığımda diğer sürücülere karşı saldırgan davranmam sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %86'sının katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,374) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla, uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok kaza yaptıklarında diğer sürücülere karşı saldırgan davranmadıkları söylenebilir.

Aracımın evrakları tam ve doğrudur sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %88,8'inin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,552) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla, uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok araç evraklarının tam ve doğru olduğu söylenebilir.

Araç bakımlarını düzenli yaptırırım sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %82,4'ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,516) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla, uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok araç bakımlarını düzenli olarak yaptırdıkları söylenebilir.

Aracımda gerekli araç ve gereç mevcuttur sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %83,4'ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap

verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,509) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla, uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok araçlarındaki gerekli araç ve gereçlerin mevcut olduğu söylenebilir.

Trafiğe çıkmadan önce aracımı gözle kontrol ederim sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %79,6'sının katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,390) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla, uyumluluk, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok trafiğe çıkmadan önce araçlarını gözle kontrol ettikleri söylenebilir.

Kaza yerinde güvenlik önlemi alırım sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %80'inin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,424) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla, uyumluluk, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok kaza yerinde güvenlik önlemi aldıkları söylenebilir.

Yolda kaza gördüğüm zaman yardım ederim sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %73,6'sının katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden yeniliğe açık olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,347) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla sorumluluk sahibi olma, uyumluluk ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla

sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok yolda kaza gördükleri zaman yardım ettikleri söylenebilir.

Kış lastiği kullanmayı önemserim sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %75,2'sinin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,394) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla yeniliğe açık olma, uyumluluk ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok kış lastiğine önem verdikleri söylenebilir.

Aracımın ayna, far ve camlarının temizliğine dikkat ederim sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %79,6'sının katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,551) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok araçlarının ayna, far ve camlarının temizliğine dikkat ettikleri söylenebilir.

Aracımın maksimum taşıma kapasitesine dikkat ederim sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %71,2'sinin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,466) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok araçlarının maksimum taşıma kapasitesine dikkat ettikleri söylenebilir.

Ters yola girmem sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %84'ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,440) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise

sırasıyla uyumluluk, dışa dönüklük ve yeniliğe açık olma kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok ters yola girmedikleri söylenebilir.

Karlı ve buzlu yollarda zincir takarım sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %77,2'sinin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,380) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla yeniliğe açık olma, uyumluluk ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok karlı ve buzlu yollarda zincir taktıkları söylenebilir.

Çocukları ön koltuklara oturtmam sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %76,8'inin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,456) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla uyumluluk, yeniliğe açık olma ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok çocuklarını ön koltukta oturtmadıkları söylenebilir.

Uzun yolculuklarda yeterli miktarda mola veririm sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %78,4'ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden sorumluluk sahibi olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,389) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla yeniliğe açık olma, uyumluluk ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok uzun yolculuklarda yeterli miktarda mola verdikleri söylenebilir.

Diğer sürücülerin hatalarını ilgililere iletirim sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %54,4'ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüştür. Bu soruyla sürücü kişiliklerinden yeniliğe açık olma arasında pozitif yönde orta düzeyde (0,308) $p=0,05$ anlamlılık düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Bu kişilik özelliğini ise sırasıyla sorumluluk sahibi olma, uyumluluk ve dışa dönüklük kişilik özellikleri gelmektedir (pozitif yönde orta düzeyde ilişki). Nevrotiklik ile bu soru arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Dolayısıyla sorumlu olma özelliğine sahip olan bireylerin daha çok diğer sürücülerin hatalarını ilgililere ilettikleri söylenebilir.

7. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Dünyada ve ülkemizde en fazla can kaybına Afetler yol açmaktadır. Afetleri ise genel olarak doğal ve doğal olmayan afetler olarak sınıflandırmak mümkündür. Özellikle doğal afetler her zaman dünyada ve ülkemizde daha çok ilgi odağı olmuştur çünkü çok kısa bir zamanda deprem gibi doğal afetlerde binlerce kişi hayatını kaybetmekte ve tüm dünyada ilgiyi üzerine çekmektedir.

Çalışmamızda doğal olmayan afetler grubundan insan kaynaklı afetlerden olan trafik kazalarına değinilmiştir. Her ne kadar deprem gibi yankı uyandırmasa da maalesef trafik kazaları özellikle ülkemizde en önemli mesele haline gelmiştir. Nüfusun artması, alım gücünün artması ve binek araçların lüksten çıkıp artık ihtiyaç haline gelmesi ülkemizde trafik sorununu ve bunun sonucu trafik kazalarını beraberinde getirmektedir.

Trafik kazaları sonucu dünya sağlık örgütü verilerine göre her yıl ortalama 1,2 milyon kişi hayatını kaybetmekte, 20 ile 50 milyon arasında kişi de yaralanmakta ya da sakat kalmaktadır. Dünyada ve ülkemizde trafik kazalarına bağlı ölümlerin bu kadar fazla olması trafik güvenliğine ne kadar az önem verildiğinin göstergesidir.

Çalışmamızda İnsan kaynaklı afetlerden olan trafik kazasında en önemli unsur olarak görülen insan unsuru ağırlıklı olarak ele alınmış ve kişilik kavramı üzerinden 5 faktör kişilik yapıları olan dışadönüklük, uyumluluk, nevrotiklik, sorumluluk ve yeniliğe açıklık boyutları kapsamında Trabzon ilinde trafikte araç kullanan 250 sürücüye uygulanan anket yöntemi ile birlikte sürücülerin uyması gereken trafik kuralları ile ilgili olumlu yönde çeşitli anket soruları yöneltilmiş olup hangi tür baş faktör kişilik yapısına sahip bireylerin trafik kurallarına riayet ettikleri ya da riayet etmedikleri tespit edilmeye çalışılmıştır.

Anket çalışmamız sonucu yapılan değerlendirmede, sürücü davranışları ile ilgili soruların tanımlayıcı istatistiklerine bakıldığında dışa dönüklük sorularının ortalama değerlerine bakıldığında (3,71) araştırma kapsamındaki bireylerin kendilerini dışa dönük olarak görmeye kısmen daha yatkın oldukları görülmüştür. Uyumluluk faktörü altındaki değişkenlerin genel ortalaması alındığında ise (4,00) deneklerin bu faktöre uygun oldukları görülmüştür. Nevrotiklik faktörü altındaki değişkenlerin ortalaması alındığında ise (2,75) deneklerin bu karaktere uymadıkları söylenebilir. Sorumluluk faktörü altındaki değişkenlerin ortalamaları alındığında ise (4,04)

deneklerin sorumluluk faktörü altındaki değişkenlere uygun oldukları tespit edilmiştir. Diğer yandan yeniliğe açık olma faktörü altındaki değişkenlerin ortalaması ise (3,68) deneklerin kısmen de olsa kendilerini yeniliğe açık olarak gördükleri bulunmuştur.

Sorumluluk kişilik özelliklerine uygun olan kişilerin anket sorularına bakıldığında ağırlıklı olarak trafik kurallarına riayet ettikleri ve daha sorumlu davrandıkları anlaşılmaktadır. Sorumluluk sahibi kişilerin anket sorularına verdikleri cevaplara bakıldığında “Trafik lambalarına dikkat ederim” sorusuna pozitif yönde orta düzeyde (0,578) $p:0,05$ anlamlılık düzeyinde ilişki bulunmuştur. “Trafik polisini gördüğümde karşıdan gelenleri uyarırım” sorusuna cevap verenlerin %54 oranında kesinlikle katılıyorum ve katılıyorum cevabı verilmiştir. Sorumluluk kişilik özelliklerine ait bireylerin pozitif yönde orta düzeyde (0,272) $P:0,05$ anlamlılık düzeyinde ilişki bulunmuştur. Beş faktör içerisinde sorumluluk sahibi kişileri genel olarak uyumluluk, yeniliğe açıklık ve dışadönüklük olarak takip etmiştir. Nevrotiklik kişilik özelliklerine ait sadece “Bayan sürücülere karşı tacizde bulunmam” sorusuna ($r = -,162$, $p=0,010$) ile anlamlı bir negatif ilişki bulunmuştur. Diğer sorularda ise nevrotiklik faktörüyle anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.

Ankete katılan kişiler “Aracımın evrakları tam ve doğrudur” sorusuna %88,8’inin katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum cevaplarıyla en yüksek oranda katıldıkları soru olmuştur.

Ankete katılan kişiler “Araç kullanırken cep telefonu kullanmam” sorusuna %43,6’sının katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum cevaplarıyla en düşük oranda katıldıkları soru olmuştur. “Trafik polisini gördüğümde karşıdan gelenleri trafik polisi konusunda uyarmam” sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %54’ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap verdikleri görülmüş, “Diğer sürücülerin hatalarını ilgililere iletirim” sorusuna cevap verenlerin yüzdesine bakıldığında %54,4’ünün katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde verdikleri cevaplarla en düşük oranda katıldıkları sorular olarak görülmektedir.

Çalışmamıza konu olan trafik kavramı ve sürücü davranışları ile ilgili önerileri aşağıdaki gibi sıralayabiliriz.

- Öncelikle konu insan hayatı olunca trafikte seyir halindeyken her zaman Empati yapabilmeli.

- Karayolu trafik güvenliği kavramına önem ve öncelik verilmeli

- Trafiği düzene sokacak ve rahatlatacak uygun altyapı ve yollar yapılmalı.
- İnsanlarda trafik kültürü oluşturulmalı.
- Sadece sürücülere değil tüm vatandaşlara trafik eğitimi verilip trafik kültürü geliştirilmeli.
- Sürücüler psikolojik ve diğer sağlık taramalarından peryodik zamanlarda geçirilmeli.
- Kaza yapma ihtimalini azaltmak amacıyla kişilik yapılarına ağırlık veren disiplinlere ağırlık verilmeli.
- Sürücü kurslarına düşen görev ve sorumluluk arttırılmalı.
- Sürücüler belirli periyotlar halinde refleks ve dikkat gibi testlerden geçirilmeli.
- Araçların tüm malzeme ve donanımları eksiksiz olmalı.
- Mevsime uygun lastik kullanılmalı.
- Özellikle alkollü araç kullanma ve kırmızı ışıktaki kural ihlali yapma ile ilgili cezai yaptırımlar arttırılmalı.
- Emniyet kemeri uygulamaları sadece özel araçlarda olduğu gibi şehiriçi ve şehirlerarası toplu taşıma araçlarında da denetimler arttırılmalı.
- Hız limitlerine uyararak ve yeterli takip mesafesini koruyarak araç sürülmeli.
- Trafikte seyir halindeyken sürücülerin dikkatinin dağılmasına sebep olan cep telefonu kullanmalarını ve sigara içmelerini engellemek amacıyla yaptırımlar caydırıcı olmalı.
- Sürücüler uzun yolda yeterli istirahat yapmalarına dikkat etmeli.
- Yapılan anket çalışması sadece Trabzon ilinde 250 sürücüye uygulanmıştır ve ülke genelinde daha fazla sayıya ulaşıp çalışma yapılabilir ve kapsamı geliştirilebilir.

8. KAYNAKÇA

- ADLER, Alfred (2014), **“Yaşamın Anlamı”**, Editör: Füsün Dikmen, Ankara: Tutku Yayınevi, Basım: 1.
- AKBAŞ, Barış (2011), **“Okul Servis Sürücülerinin Stres Durumları ile Trafikteki Öfke ve Saldırganlık Seviyelerinin Trafik Cezası Almalarıyla İlişkisi: Ankara İli Örneği”**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü.
- AKDAĞ, S. Emre (2002), Mali Yapı ve Denetim Boyutlarıyla Afet Yönetimi, **Sayıştay Dergisi**, Sayı:44-45
- AKTEL, Mehmet ve ÇAĞLAR, Nedret (2007), “Isparta İli Afet(Kriz) Yönetim Yapılanması Üzerine Bir Çalışma” **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi dergisi**, Cilt.12, Sayı:3
- AKTO, Akif (2005), **“Kişilik Oluşumunda Dinin Rolü”**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- AKYEL, Recai (2005), Türkiye Kamu Denetiminde Afet Bilinci, **Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, cilt:14, sayı: 1, sayfa aralığı: 15-29
- ALİYEV, Perviz (2008), **“Beş Faktör Kişilik Özellikleri ve Cinsiyet Rollerinin Üniversite Alan Seçimi ile İlişkisinin İncelenmesi”**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- ALPKENT, Muhammed (2007), **“Sağlık Sektörü Bazında Kamu ve Özel Sektörde Üst Düzey Yöneticilerin Kişilik Yapılarının Karşılaştırması: Ankara Örneği”**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- ALTUNGÜL, Oğuzhan (2006), **“Futbol Aktivitelerine Katılanların Kişilik Özellikleri Işığında Stres Düzeylerinin Belirlenmesi”**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü.
- APAYDIN, Halil (2001), **“Kişilik Özelliklerinin Dini Tutum ve Davranışlara Etkisi”**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- ATALAY, Ahmet (2010), **“Türkiye’ deki Trafik Kazalarının Mekansal ve Zamansal Analizi”**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu**, cilt: 2,
- BALKIŞ Baymur, Feriha (2004), **Genel Psikoloji**, Editör: Öztoprak, Hasan, 21. Baskı, İstanbul: İnkılap Kitabevi.
- BASIM, H. Nejat, ÇETİN, Fatih ve TABAK, Akif (2009) “Beş Faktör Kişilik Özelliklerinin Kişilerarası Çatışma Çözme Yaklaşımlarıyla İlişkisi”, **Türk Psikoloji Dergisi**, (10) 2.
- BEĞEN, Abdul Kadir (2010), **“2003-2007 Döneminde Trafik Kazalarını Etkileyen Risk Faktörlerinin Belirlenmesi Üzerine Bir Uygulama: Sivas-Kayseri-Yozgat Örneği”**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- BİLİM, Atiye (2006), **“Konya Şehir İçinde Meydana Gelen Trafik Kazalarının Analizi ve Kritik Noktaların Belirlenmesi”**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- BOZGEYİKLİ, Hasan (2001), **“Üniversite Öğrencilerinin Kişilik Özellikleri İle Kişiler Arası İlişkilerde Farkında Olma Düzeyleri”**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- CAN, Yeliz (2007), **“A Tipi ve B Tipi Kişilikler Bakımından Mobbing Kişilik İlişkisinin İncelenmesi ve Bir Uygulama”**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- CERİK, Hüseyin Cahit (2010), “**Trafik Kurallarını İhlal Eden Kişilerin Algıların Sosyal Psikolojik Bağlamda İncelenmesi**”, Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi, Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü.
- COREY, Gerald (2008), “**Psikolojik Danışma, Psikoterapi Kuram ve Uygulamaları**”, Çeviri: Tuncay Ergene, Teknik Editör: Sabri Topaktaş, Ankara: Metris Yayıncılık.
- CÜCELOĞLU, Doğan (2012), **İnsan ve Davranışı**, 25. Basım, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- ÇELİK, Adem (2004), “**Dini Değerler Bağlamında Kişilik Gelişimi**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- ÇEMBERCİ, Yasemin (2003), “**Eğitim Yöneticilerinin Liderlik Davranışları ve Kişilik Özellikleri Arasındaki İlişkinin İncelenmesi (Kartal İlçesi Örneği)**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü.
- ÇETİNÖZ, Fırat (2005), “**Bireysel ve Takım Sporları Yapanların Kişilik Faktör Analizi**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Celal Bayar Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, 2005,
- ÇİĞDEMOĞLU, Sema (2006), “**Lise 1. Sınıf Öğrencilerinin Akran Baskısı, Özsaygı ve Dışadönüklük Kişilik Özelliklerinin Okul Türlerine Göre İncelenmesi**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü.
- DELİCE, Murat (2012), “Hız, Alkol ve Genel Trafik Denetimlerinin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi”, **Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 16 (2), ss. 27-44.
- DURNA, Tuncay (2011), “Karayolu Trafik Güvenliğine Sistem Yaklaşımı: İsveç’in “Sıfır” Vizyon Politikası, **Polis Bilimleri Dergisi**, Cilt: 13(1).
- DURNA, Ufuk (2004), “Stres, A ve B Tipi Kişilik Yapısı ve Bunlar Arasındaki İlişki Üzerine Bir Araştırma”, **Yönetim ve Ekonomi**, 11 (1).

- ERKAL, Tevfik ve DEĞERLİYURT, Mehmet (2009), Türkiye’de Afet Yönetimi, **Doğu Coğrafya Dergisi**, cilt:14, sayı:22
- ERTÜRKMEN, Cevdet (2006), “Afet Yönetimi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- GANDER, Mary J. ve GARDINER, Harry W.(2001), **Çocuk ve Ergen Gelişimi**, Ankara: İmge Kitabevi, (Çevirenler; Ali Dönmez, Nermin Çelen, Bekir Onur).
- GENÇTAN, Engin (2008), **“İnsan Olmak”**, İstanbul: Metis Yayıncılık Ltd., Basım: 7.
- GİRGİN, Birsen (2007), **“Beş Faktör Kişilik Modelinin İş Yerinde Duygusal Tacize (Mobbing) Etkileri”**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- GOLDBERG, L.R. (1993), “The structure of phenotypic personality traits”, American Psychologist, Vol. 48, pp. 26-34 ve Bahar TOMRUKÇU (2008), ‘Beş Faktör Kişilik Özellikleri İle İş Değerleri Arasındaki İlişki Üzerine Bir İnceleme’,Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı yüksek lisans tezi, Eskişehir
- GÖKSU, Turgut (2011), **Sosyal Psikolojiye Giriş**, Ankara: Polis Akademisi Yayınları.
- GÖKTÜRK, İsmail (1999), **“Bürokrasi ve Kişilik: Kahramanmaraş Kamu ve Özel İşletme Yapılarında Karşılaştırmalı Bir Uygulama”**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, KSÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- HASANHANOĞLU, Cihandar (2008), **“Trafikte Sürücü Kişilik Yapısının Kaza Yapma Olasılığı Üzerine Etkisinin İstatistiksel İncelenmesi”**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- ISIR, Tamer (2006), **“Örgütlerde Personel Seçim Süreci: Bir Kamu Kuruluşundaki Yönetici Personelin Kişilik Özelliklerinin Tespit Edilerek Personel Seçim Sürecinin İyileştirilmesi Üzerine Bir Araştırma”** , Yayınlanmamış Doktora Tezi, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- İŞİK, Özden ve diğerleri (2012), Afet Yönetimi ve Afet Odaklı Sağlık Hizmetleri, **Okmeydanı Tıp Dergisi**, cilt:28, ek sayı:2, sayfa aralığı: 82-123

İBRAHİMOĞLU, Nurettin ve KARAYILAN, Demet (2012), “A ve B Tipi Kişilik Özellikleri İle Zaman Yönetimi Davranışları Arasındaki İlişkiler”, **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 33.

KADIOĞLU, Mikdat (2008), Modern Bütünleşik Afet Yönetiminin Temel İlkeleri, **JICA Türkiye Ofisi Yayınları**, no:2 sayfa aralığı:1-34

KADIOĞLU, Mikdat, YILMAZ, Müslüm (Ed.) (2011), **Afet Yönetimi Beklenilmeyeni Beklemek En Kötüsünü Yönetmek**, T.C. Marmara Belediyeler Birliği Yayını, Yayın No:65, Birinci Baskı, Basım yeri: İstanbul

KADIOĞLU, Mikdat ve ÖZDAMAR, Emin (Ed.) (2008), “**Afet Zararlarını Azaltmanın Temel İlkeleri**” JICA Türkiye Ofisi, Ankara, İsmat Matbaacılık, 1. Baskı

KANTARCIOĞLU, Arzu (2004), “**Suç İşlemiş Erkek Ergenlerin Bağlanma Davranışları, Kişilik Boyutları ve Kimlik Gelişimlerinin İncelenmesi**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

KARABULUT, Yusuf (2007), “**Yeni Kişilik Teorisi Enneagram ve Din Psikolojisi Açısından Kullanım Alanları**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Karayolları Trafik Kanunu, (1983), cilt:2.

KAYA, Nurten (2008), “**Servis Şoförlerinin Trafikteki Tutum ve Davranışları ile Psikolojik Durumlarının Trafik Kazaları Üzerine Etkisinin İncelenmesi**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü.

KÖKNEL, Özcan (1982), **Kaygıdan Mutluluğa Kişilik**, Altın Kitaplar Yayınevi.

KÖKNEL, Özcan (1987), “**İnsanı Anlamak**”, İstanbul: Altın Kitaplar Yayınevi, Basım:3.

KÖKSAL, Bayram (2010), “**Hukuki Yönden Alkol ve Hıza Bağlı Sürücülerin Davranışlarının Trafik Güvenliğine Etkisi**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü.

- KULAKSIZOĞLU, Adnan (2009), “**Ergenlik Psikolojisi**”, İstanbul: Remzi Kitabevi, Basım: 11.
- MAHMUTOĞLU, Abdulkadir ve ÇUKURÇAYIR, M. Akif (2012), “Trafik Sorununa Bir Çözüm Önerisi: Trafik İzleme Başkanlığı”, **Sayıştay Dergisi**, Sayı: 86.
- MERDAN, Ethem (2013), “Beş Faktör Kişilik Kuramı İle İş Değerleri İlişkisinin İncelenmesi: Bankacılık Sektöründe Bir Araştırma”, **Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Elektronik Dergisi**, Sayı: 7.
- MORGAN, Clifford T. (1981), **Psikolojiye Giriş Ders Kitabı** (Çevirenler: Hüsnü Arıcı, Işık Savaşır, Olcay İmamoğlu, Orhan Aydın, Rüveyde Bayraktar, İffet Dinç, Rükzan Eski, Sirel Karakaş, Deniz Şahin, Buket Tegin, Sedat Topçu, Perin Uçman, Aydan Gülerce, Selim Hovardaoğlu, Giray Uraz, Gülden Acar, Recai Coştur), Hacettepe Üniversitesi Psikoloji Bölümü Yayınları, Yayın no: 1.
- MURAT, Bedrettin, ALTINBAŞ, Hamza ve DURNA, Tuncay (2012), Bedrettin Murat (Editör), **Mesleki Trafik Bilgisi**, Polis Akademisi Yayınları, Basım Yeri: Ankara.
- ONAY, Halim (2013), “**Trafikte Sosyal Sorumluluk Projelerinin Trafik Güvenliğine Etkilerinin İrdelenmesi**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- ÖZEN, Ercan, GENÇ, Erhan, KAYA, Zübeyde (2013), “Trafik Kazalarının Nedenlerine İlişkin Düşünceler ve Trafikte Farkındalık: Uşak İli Örneği”, **Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi**, 1(1).
- ÖZMEN, Bülent (2012), Türkiye Deprem Bölgeleri Haritalarının Tarihsel Gelişimi, **Türkiye Jeoloji Bülteni**, cilt:55 sayı:1.
- ÖZSOY, Emrah (2013), “**A Tipi ve B Tipi Kişilik İle İş Tatmini Arasındaki İlişkinin Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- ÖZTÜRK, Oktay Hasan ve EKEN, Cenker (2006), “Motorlu Taşıt Satışlarının Trafik Kazaları Üzerine Olan Etkileri”, **S.D.Ü. Tıp Fak. Dergisi**, 13(4), ss.12-15.

- SAYIN Aslıhan ve ASLAN, Selçuk (2005), “Duygudurum Bozuklukları ile Huy, Karakter ve Kişilik İlişkisi”, **Türk Psikiyatri Dergisi**, 16(4), ss.276-283.
- SEVİ, Emine Sevinç (2009), “**Psikobiyolojik Kişilik Modeli ve Beş Faktör Kişilik Kuramı: Mizaç ve Karakter Envanteri (TCI) İle Beş Faktör Kişilik Envanterinin (5FKE) Karşılaştırılması**”, Yayınlanmamış Yüksel Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- SUDAK, Melike Kıvanç ve ZEHİR, Cemal (2013), “Kişilik Tipleri, Duygusal Zeka, İş Tatmini İlişkisi Üzerine Yapılan Bir Araştırma”, **Yönetim Bilimleri Dergisi**, 11(22), ss.141-165.
- SÜMER, Nebi ve ÖZKAN, Türker (2002), Sürücü Davranışları, Becerileri, Bazı Kişilik Özellikleri ve Psikolojik Belirtilerin Trafik Kazalarındaki Roller, **Türk Psikoloji Dergisi**, 17(50), ss.1-22.
- ŞAHİN, Rüveyda Güler (2006), “**Bireylerin Proaktif Kişilik Yapısı İle Benlik Saygısı Düzeyleri Arasındaki İlişkinin İncelenmesi**”, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- ŞENDAĞ, Eylem Zarife (2010), “**Yaş, Eğitim Düzeyi, Heyecan Arayışı, İç-Dış Denetim Odağı ve Saldırganlık ile Trafik Kuralı İhlali Yapma ve Trafik Kazasına Karışma Arasındaki İlişkiler**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- ŞİMŞEK, Özlem, GÜLTEKİN Akduman, Gülümser ve ALİSİNANOĞLU, Fatma, (2009), “Çocuklarda Trafik Güvenliği Eğitiminin Önemi”, **Ulaşım ve Trafik Güvenliği Dergisi**, 3(1), ss.5-15.
- TABAK, Akif, BASIM, H. Nejat, TATAR, İlker ve ÇETİN, Fatih (2010), “İzlenim Yönetimi Taktiklerinde Beş Faktör Kişilik Özelliklerinin Rolü: Savunma Sanayiinde Bir Araştırma”, **Ege Akademik Bakış**, 10(2), ss.539-557.
- TATAR, Arkun, SALTUKOĞLU, Gaye, DAL, Gülistan ve ATAY, Berna (2013), “Eczacıların Beş Faktör Modeli Çerçevesinden Kişilik Özelliklerinin İncelenmesi ve Meslek Grubu Profillerinin Oluşturulması”, **FSM İlmî Araştırmalar, İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi**, Sayı: 2.

- TOMRUKÇU, Bahar (2008), “**Beş Faktör Kişilik Özellikleri ile İş Değerleri Arasındaki İlişki Üzerine Bir İnceleme**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- TMMOB Afet Sempozyumu Bildiriler Kitabı (2007), Ankara: Mattek Matbaacılık
- TUİK (www.tuik.gov.tr) 21.05.2014, saat:10:00, sayı: 15897.
- ÜNAL, Nuray (2011), “**Toplumda Bazı Sürücülerde Trafik Kültürü**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü.
- YANBASTI, Gülgün (1990), **Kişilik Kuramları**, İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 53.
- YELBOĞA, Atilla (2006), “Kişilik Özellikleri ve İş Performansı Arasındaki İlişkinin İncelenmesi”, **İş, Güç, Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi**, 8(2).
- YILDIZ, Gültekin ve ÖZSOY, Emrah (2013), Çalışanların Kişilik Özelliğine Göre İş Doyumu Farklılaşır Mı? **Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi**, 5(1).
- YILDIZ, Sebahattin, TAŞTAN Boz, İlknur ve YILDIRIM, Bahadır Fatih (2012), “Kişilik Tipi İle Olumlu Sosyal Davranış Arasındaki İlişki: Marmara Üniversitesi Öğrencileri Üzerinde Bir Araştırma”, **Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, 26(1).
- YILDIZ, Selver (2001), “**Kişilik ve Meslek Seçimi Arasındaki İlişki ve Bir Uygulama**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

EKLER**SÜRÜCÜ DAVRANIŞI VE SÜRÜCÜ KİŞİLİĞİ ARASINDAKİ İLİŞKİ ANKETİ**

Gümüşhane Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afet Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisiyim. Bu anket Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde hazırlamakta olduğum yüksek lisans tezime veri toplamak amacıyla hazırlanmıştır. Anket bilimsel amaçlarla tez çalışmasında kullanılacağı için isim belirtilmesine gerek yoktur. Lütfen aşağıdaki soruları inceleyerek size uygun şıkları işaretleyiniz. Göstermiş olduğunuz ilgi için şimdiden teşekkür ederiz.

İbrahim Halil ÇELİK
Gümüşhane Üniversitesi
Afet Yönetimi Anabilim Dalı

E-mail: i_h_celik@hotmail.com

1-) Cinsiyetiniz:

- a) Kadın b) Erkek

2-) Medeni Durumunuz:

- a) Evli b) Bekar

3-) Yaşınız

- a) 18-25 b) 26-34 c) 35-45 d) 46-55 e) 56 Yaş ve Üzeri

4-) Eğitim Durumunuz

- a) İlköğretim b) Lise c) Ön lisans d) Lisans e) Yüksek Lisans f) Doktora

5-) Toplam Gelir Durumunuz

- a) 700-1500 b) 1501-2500 TL c) 2501-3500 TL d) 3501-4500 TL e) 4501 ve Üzeri

6-) Kaç yıllık sürücüsünüz?

- a) 0-4 yıl b) 5-9 yıl c) 10-14 yıl d) 15-19 yıl e) 20 yıl ve fazlası

7-) Sürücü olarak kaç defa trafik kazası yaptınız?

- a) 1 defa b) 2-4 defa c) 5-7 defa d) 8 ve daha fazla e) Hiç

8-) Toplamda kaç defa trafik cezası aldınız?.....

Aşağıdaki ifadelerden sizin için en uygun olanına "X" işareti koyarak görüşünüzü belirtiniz. İfadeler kapsamında		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	CEVAP YOK
		1	2	3	4	5	6
1	Kendimi konuşkan birisi olarak görürüm.						
2	Kendimi çekingen birisi olarak görmem.						
3	Kendimi enerji dolu birisi olarak görürüm						
4	Kendimi şevk yaratan birisi olarak görürüm.						
5	Kendimi sempatik, arkadaş canlısı birisi olarak görürüm.						
6	Kendimi bencil olmayan ve yardımsever birisi olarak görüyorum.						

7	Kendimi affedici birisi olarak görürüm.						
8	Kendimi güvenilir birisi olarak görürüm.						
9	Kendimi hemen hemen herkese karşı kibar birisi olarak görürüm.						
10	Kendimi diğerleriyle işbirliği yapmaktan hoşlanan birisi olarak görürüm.						
11	Kendimi hüzünlü birisi olarak görürüm.						
12	Kendimi gergin birisi olarak görürüm.						
13	Kendimi endişeli birisi olarak görürüm.						
14	Kendimi kaprisli birisi olarak görürüm.						
15	Kendimi kolayca sinirlenebilen birisi olarak görürüm.						
16	Kendimi işini tam yapan birisi olarak görürüm.						
17	Kendimi itimat edilir bir kişi olarak görürüm						
18	Kendimi azimli birisi olarak görürüm.						
19	Kendimi işleri becerikli olarak yapan birisi olarak görürüm.						
20	Kendimi planlar yapan ve planına bağlı birisi olarak görürüm.						
21	Kendimi orijinal fikirler ortaya koyan birisi olarak görürüm.						
22	Kendimi meraklı birisi olarak görürüm.						
23	Kendimi bir düşünür olarak görürüm.						
24	Kendimi hayal gücü olan birisi olarak görürüm.						
25	Kendimi yaratıcı birisi olarak görürüm.						
26	Kendimi sanatsal ve estetik değerlere önem veren birisi olarak görürüm.						
27	Kendimi fikirler üzerinde düşünmeyi seven birisi olarak görürüm.						
1	Trafikte hız kurallarına uyarım.						
2	Emniyet kemerini kullanırım.						
3	Alkollü araç kullanmam.						
4	Trafik levhalarına dikkat ederim.						
5	Araç kullanırken cep telefonu kullanmam.						
6	Araç kullanırken takip mesafesini korurum.						
7	Trafik lambalarına dikkat ederim.						
8	Uykulu halde yolculuğa çıkmam.						
9	Yaya geçitlerinde yavaşlar ve dikkat ederim.						
10	Park etme kurallarına uyarım.						
11	Uzun yola çıkmadan önce araç bakımını yaptırım.						
12	Kornayı gerekmedikçe kullanmam.						
13	Araca oturduğumda aynaları kontrol ederim.						
14	Uyku verici ilaç aldıktan sonra araç sürmem.						
15	Gece yolculuğunda karşılaşmalarda kısa hüzmeli farlara geçerim.						

16	Öndeki aracı geçmenin yasak olduğu yerlerde, öndeki aracı geçmem						
17	Sisli havalarda sis lambalarını kullanırım.						
18	Meskun mahalde yayaya öncelik veririm.						
19	Kavşaklara yaklaştığımızda hızımı keserim.						
20	Virajlara yaklaştığımızda hızımı keserim.						
21	Trafikte yol çizgisi ihlali yapmam.						
22	Yolda polis durdurması gördüğümde dikkat ederim.						
23	Trafikte başkalarına el kol hareketi yapmam.						
24	Trafikte küfür etmem.						
25	Trafik sıkıştığında öndeki aracı taciz etmem.						
26	Trafikte diğer sürücülerle rekabete girmem.						
27	Bayan sürücülere karşı tacizde bulunmam.						
28	Yolda tehlike gördüğümde diğerlerini uyarırım.						
29	Trafik polisi beni durdurunca ona itiraz etmem.						
30	Arkamdaki sürücülerini sinirlendirmek için özel gayret sarf etmem.						
31	Selektörleri gerekli yerlerde kullanırım.						
32	Trafik polisini gördüğümde karşıdan gelenleri trafik polisi konusunda uyarmam.						
33	Kaza yaptığımında diğer sürücülere karşı saldırgan davranmam.						
34	Aracımın evrakları tam ve doğrudur.						
35	Araç bakımlarını düzenli yaptırım.						
36	Aracımda gerekli araç ve gereç mevcuttur.						
37	Trafığe çıkmadan önce aracımı gözle kontrol ederim.						
38	Kaza yerinde güvenlik önlemi alırım.						
39	Yolda kaza gördüğüm zaman yardım ederim.						
40	Kış lastiği kullanmayı önemserim.						
41	Aracımın ayna, far ve camlarının temizliğine dikkat ederim.						
42	Aracımın maksimum taşıma kapasitesine dikkat ederim.						
43	Ters yola girmem						
44	Karlı ve buzlu yollarda zincir takarım.						
45	Çocukları ön koltuklara oturtmam.						
46	Uzun yolculuklarda yeterli miktarda mola veririm.						
47	Diğer sürücülerin hatalarını ilgililere iletirim.						

10. ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgileri:

İbrahim Halil ÇELİK

Doğum Yeri ve Doğum Tarihi: Adıyaman-Merkez/ 11.04.1984

Medeni Durumu: Evli

Öğrenim Bilgileri:

Mezun Olduğu Lise: Adıyaman Rekabet Kurumu Lisesi

Mezun Olduğu Üniversite: Anadolu Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi
İşletme Bölümü

Yabancı Diller: İngilizce

İş Deneyimleri:

Trabzon Asayiş Şube Müdürlüğü (2006-2014), Diyarbakır Asayiş Şube Müdürlüğü
(2014- ...)

Adresi:

Diyarbakır Asayiş Şube Müdürlüğü Yenişehir/DİYARBAKIR

Mail: i_h_celik@hotmail.com