

T.C.  
MALTEPE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
PSİKOLOJİ ANABİLİM DALI

**TRAFİK KAZASI GEÇİRMİŞ KİŞİLERİN DÜNYAYA İLİŞKİN  
VARSAYIMLARI, TRAVMA SONRASI STRES BELİRTİLERİ VE  
TRAVMA SONRASI GELİŞİM DÜZEYLERİNİN İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SELEN TÜFEKÇİ

091106106

İstanbul, Aralık 2011

T.C.  
MALTEPE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
PSİKOLOJİ ANABİLİM DALI

**TRAFİK KAZASI GEÇİRMİŞ KİŞİLERİN DÜNYAYA İLİŞKİN  
VARSAYIMLARI, TRAVMA SONRASI STRES BELİRTİLERİ VE  
TRAVMA SONRASI GELİŞİM DÜZEYLERİNİN İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SELEN TÜFEKÇİ

091106106

Danışman Öğretim Üyesi:

Yrd. Doç. Dr. Ilgın GÖKLER DANIŞMAN

İstanbul, Aralık 2011

## TEZ ONAY SAYFASI

T.C. Maltepe Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,


14.11.2011 tarihinde tezinin savunmasını yapan Selen TÜFEKÇİ'ye ait "Trafik Kazası Geçirmiş Kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımları, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinin İncelenmesi" başlıklı çalışma, Jürimiz Tarafından Sosyal Bilimler Enstitüsü Psikoloji Anabilim Dalı, Klinik Psikoloji Tezli Yüksek Lisans Programında Yüksek Lisans Tezi Olarak Oybirliği/Oyçokluğu İle Kabul Edilmiştir.



Doç. Dr. İlyas GÖZ  
Jüri Başkanı



Yrd. Doç. Dr. Ilgın GÖKLER DANIŞMAN  
(Üye)  
(Danışman)



Yrd. Doç. Dr. Banu YILMAZ  
(Üye)

## TEŞEKKÜR

Her aşamasında çok kıymetli deneyimler edinmiş olduğum tez süreci boyunca bana gerek bilimsel açıdan gerekse manevi açıdan destek olan ve yol gösteren pek çok kişi oldu. Buradan her birine teşekkürlerimi sunmak isterim.

Öncelikle, bu sürecin her aşamasında bana güvenen, yapıcı öneri ve fikirleriyle bana yol gösteren, umutsuzluğa düştüğüm anlarda benden desteğini esirgemeyen çok değerli hocam ve tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Ilgın Gökler Danışman'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Tez savunma jürimde yer alan Doç. Dr. İlyas Göz ve Yrd. Doç. Dr. Banu Yılmaz'a tezim hakkında getirmiş oldukları bütün yapıcı öneriler, değerlendirmeler ve katkılar için teşekkürlerimi iletmek isterim.

Trafik kazası geçiren kişilere ulaşabilmem konusunda bana yardımcı olan rehabilitasyon merkezleri ve okullar başta olmak üzere bütün kurumlara çok teşekkür eder; araştırmaya katılmayı kabul eden herkese yapmış oldukları büyük katkıdan dolayı teşekkürü bir borç bilirim.

Tez sürecinin her aşamasında büyük bir sabırla beni dinleyip, gerek tezim için bilimsel açıdan gerekse manevi açıdan bana destek vermiş olan sevgili arkadaşlarım

Müge Sunkar, Beyza Sevim, Serpil Aygen, Zehra Binnur Avunduk ve Ceyda Tarhan'a en içten teşekkürlerimi borçluyum.

Tanıştığımız ilk günden itibaren akademik kariyerim başta olmak üzere her türlü desteği benden esirgememiş olan ve her konuda yardımına koşan Barbaros Çelimli'ye de ayrıca teşekkür etmek isterim.

Son olarak, benim yetişmemde büyük emekleri olan, maddi ve manevi hiçbir desteği benden eksik etmeyen canım annem Sema Tüfekçi ve babam Bilal İsmet Tüfekçi'ye çok teşekkür ederim. Trafik kazası geçirmiş biri olarak, tez sürecinde yaşamış olduğum duygusal iniş ve çıkışlarıma en büyük anlayış, sabır ve desteği gösteren annem, babam ve isimlerini burada yazamadığım bütün aileme ve benimle birlikte bu zorlu süreci paylaşmış olan herkese teşekkürler...

## ÖZET

Trafik kazalarının birçok kişinin yaralanması sonucunda yoğun tedavi gerektirmesi, uzun dönemli olası tıbbi sorunlara yol açması ve yaşamı tehdit etmesi, trafik kazalarının kişiler üzerinde oluşturabileceği travmatik etkiler üzerinde çalışılmasına neden olmuştur. Trafik kazalarının Türkiye’de yaşanmakta olan önemli bir sorun haline dönüşmesiyle birlikte, trafik kazası geçiren kişilerde oluşabilecek travma sonrası stres belirtileri, üzerinde çalışılması gereken bir konu haline gelmiştir. Trafik kazası geçiren kişilerin, geçirmiş oldukları kaza sonucunda dünyaya ilişkin varsayımları olumsuz yönde etkilenebilmektedir. Söz konusu kişiler hayatlarına olumsuz bir bakış açısıyla devam ederken, kendilerini ve çevrelerindeki diğer kişileri de psikolojik açıdan olumsuz etkileyebilirler. Tüm bunlara karşılık, trafik kazasının kendilerinde, kişilerarası ilişkilerinde ve yaşam felsefelerinde yol açtığı olumsuz etkileri zamanla eskisinden daha da olumlu bir hale dönüştürebilirler. Bu araştırmanın amacı, trafik kazası geçiren kişilerde travma sonrası stres belirtileri ile travma sonrası gelişimin çeşitli yordayıcı değişkenler yönünden incelenmesidir. Yordayıcı değişkenler olarak sosyodemografik değişkenler, diğer travmatik yaşantılar, trafik kazasına maruz kalma düzeyi; travma sonrası stres belirtileri için travma sonrası gelişim ve travma sonrası gelişim için ise travma sonrası stres belirtileri ele alınmıştır.

Araştırmanın örneklemini 16 – 70 yaş arasındaki 206 trafik kazası geçirmiş ve 230 trafik kazası geçirmemiş olmak üzere toplam 436 kişi oluşturmuştur. Araştırmada veri toplama aracı olarak Sosyo-demografik Bilgi Formu, Travmatik

Yaşantı Soru Listesi, Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği, Travma Sonrası Gelişim Ölçeği ve Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği kullanılmıştır.

Araştırmadan elde edilen bulgulara göre, trafik kazası geçiren kişilerde, Travma Sonrası Stres Belirtilerini yordayan değişkenler, yaş, gelir düzeyi, trafik kazasına maruz kalma düzeyi, şans, kendilik değeri, ilişki ve kendini anlama olarak bulunmuştur. Trafik kazası geçiren kişilerde Travma Sonrası Gelişim düzeylerini yordayan değişkenler ise trafik kazasına maruz kalma düzeyi, rastlantı, kontrol ve Travma Sonrası Stres Belirtileri olarak bulunmuştur. Yaş ve gelir düzeyi ile Dünyaya İlişkin varsayımlar arasında pozitif yönde anlamlı ilişki; Travma Sonrası Stres Belirtileri arasında ise negatif yönde anlamlı ilişki bulunmuştur. Travma Sonrası Gelişim ile hiçbir sosyodemografik değişken arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.

Anahtar kelimeler: Travma, Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Stres.

## ABSTRACT

Many people injure as a result of traffic accidents. These life-threatening injuries require intensive treatment and cause long-term medical problems. Because of these negative effects on people, who had experienced traffic accidents before, researchers investigated negative traumatic effects of traffic accidents on people. Traffic accidents are a major problem in Turkey, which is taking place. Post-traumatic Stress Symptoms in people, who had experienced traffic accidents before, have become an issue to be worked on. World assumptions in people, who had experienced traffic accidents before, might be affected in a negative way as a result of traffic accidents. While people continue have a negative view of their lives, they might adversely affect themselves and other people around them from the psychological perspective. However these people are able to transform the negative effects in themselves, interpersonal relationships and philosophies of life caused by traffic accident. The aim of this study is examining post-traumatic stress symptoms and post-traumatic growth with predictor variables in people, who had experienced traffic accident before. Socio-demographic variables, other traumatic experiences, the level of exposure to traffic accident are determined as predictor variables.

People whose ages differentiate from 16 to 70 constituted the sample. In sample there are 206 people, who had experienced traffic accident and 230 people, who had not experienced traffic accident. In research, Socio-Demographic Information Form, Traumatic Life Events List, Post-traumatic Stress Symptoms



Scale, Post-traumatic Growth Scale and Assumptions about the World Scale were used for data collection.

According to the findings from the research, the variables that predicted post-traumatic stress symptoms in people, who had a traffic accident, are age, income level, the level of exposure to traffic accident, luck, self-esteem, relationship and self-understanding. The variables that predicted post-traumatic growth in people, who had a traffic accident, are the level of exposure to traffic accident, coincidence, control and post-traumatic stress symptoms. Age and income levels are significantly correlated with the positive direction of the assumptions about the world. There were a significant negative correlation between age, income levels and post-traumatic stress symptoms. There was no significant relationship between socio-demographic variables and Post-traumatic Growth.

Key Words: Trauma, Assumptions about the World, Stress.

# İÇİNDEKİLER

<b>TEZ ONAY SAYFASI</b> .....	<b>ii</b>
<b>TEŞEKKÜR</b> .....	<b>iii</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>v</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>vii</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>ix</b>
<b>KISALTMALAR LİSTESİ</b> .....	<b>xxvi</b>
<b>TABLolar LİSTESİ</b> .....	<b>xxvii</b>
<b>ŞEKİLLER LİSTESİ</b> .....	<b>xxx</b>
<b>1. GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>1.1. Travma</b> .....	<b>3</b>
<b>1.2. Bir Travma Olarak Trafik Kazası</b> .....	<b>5</b>
<b>1.3. Dünyaya İlişkin Varsayımlar</b> .....	<b>8</b>
<b>1.4. Travma Sonrası Stres Belirtileri</b> .....	<b>13</b>
<b>1.5. Travma Sonrası Gelişim</b> .....	<b>16</b>
<b>1.6. Araştırmanın Amacı</b> .....	<b>20</b>
<b>1.7. Araştırmanın Önemi</b> .....	<b>24</b>

<b>2. YÖNTEM</b> .....	<b>27</b>
<b>2.1. Örneklem</b> .....	<b>27</b>
<b>2.2. Veri Toplama Araçları</b> .....	<b>35</b>
2.2.1. Sosyo-Demografik Bilgi Formu .....	35
2.2.2. Travmatik Yaşantı Soru Listesi .....	35
2.2.3. Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği .....	36
2.2.4. Travma Sonrası Gelişim Ölçeği .....	38
2.2.5. Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği .....	40
<b>2.3. İşlem</b> .....	<b>42</b>
<b>3. BULGULAR</b> .....	<b>47</b>
<b>3.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile</b> <b>Araştırmanın Temel Değişkenleri Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson</b> <b>Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulguları</b> .....	<b>48</b>

3.1.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Trafik Kazasına Maruz Kalma Düzeyi Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulguları .....	49
3.1.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Diğer Travmatik Yaşantılar Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulguları .....	50
3.1.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulguları .....	51
3.1.4. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Travma Sonrası Stres Belirtileri Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulguları .....	52
3.1.5. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulguları .....	53
<b>3.2. Araştırmanın Temel Değişkenleri Arasındaki İlişkilere Yönelik Bulgular .....</b>	<b>54</b>

3.2.1. Travma Sonrası Stres Belirtileri ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar	
Arasındaki İlişkiye Yönelik Bulgular .....	54
3.2.2. Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar	
Arasındaki İlişkiye Yönelik Bulgular .....	55
3.2.3. Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri ile Travma Sonrası Stres Belirtileri	
Arasındaki İlişkiye Yönelik Bulgular .....	55
<b>3.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Araştırmanın Temel Değişkenlerinin</b>	
<b>Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....</b>	<b>56</b>
3.3.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Trafik Kazasına Maruz Kalma	
Düzeyinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	58
3.3.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Diğer Travmatik Yaşantıların	
Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	58
3.3.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Dünyaya İlişkin Varsayımların	
Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	59
3.3.4. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Stres Belirtilerinin	
Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	61

3.3.5. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Gelişim	
Düzeylerinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	61
<b>3.4. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan</b>	
<b>Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenleri Açısından</b>	
<b>Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....</b>	<b>63</b>
3.4.1. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan	
Kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar Açısından	
Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	64
3.4.2. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan	
Kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri Açısından	
Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	66
3.4.3. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan	
Kişilerin Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri Açısından	
Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	66

### **3.5. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel**

#### **Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Yaralanma Düzeyi**

**Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular** ..... 68

##### **3.5.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Dünyaya İlişkin**

###### **Varsayımlarının Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılmasına**

**İlişkin Bulgular** ..... 70

##### **3.5.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Stres**

###### **Belirtilerinin Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılmasına**

**İlişkin Bulgular** ..... 72

##### **3.5.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Gelişim**

###### **Düzeylerinin Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılmasına**

**İlişkin Bulgular** ..... 73

### **3.6. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel**

#### **Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip**

**İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular** ..... 74

3.6.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Dünyaya İlişkin	
Varsayımlardan Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip	
İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	76
3.6.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Stres	
Belirtilerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip	
İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	78
3.6.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Gelişim	
Düzeylerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip	
İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	78
<b>3.7. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel</b>	
<b>Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları</b>	
<b>Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....</b>	<b>80</b>
3.7.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Dünyaya İlişkin	
Varsayımlardan Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları	
Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	82



3.7.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Stres	
Belirtilerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları	
Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	84
3.7.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Gelişim	
Düzeylerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları	
Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	84
<b>3.8. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Araştırmanın Temel</b>	
<b>Değişkenleri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....</b>	<b>86</b>
3.8.1. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Diğer Travmatik	
Yaşantılar Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	87
3.8.2. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Dünyaya İlişkin	
Varsayımlar Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	88
3.8.3. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Travma Sonrası Stres	
Belirtileri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	90
3.8.4. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Travma Sonrası Gelişim	
Düzeyleri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular .....	90

<b>3.9. Hiyerarşik Regresyon Analizi Sonuçlarına İlişkin Bulgular</b> .....	<b>92</b>
3.9.1. Travma Sonrası Stres Belirtilerini Yordayan Değişkenler .....	92
3.9.2. Travma Sonrası Gelişimi Yordayan Değişkenler .....	96
<b>4. TARTIŞMA</b> .....	<b>100</b>
<b>4.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik</b>	
<b>Özellikler ile Araştırmanın Temel Değişkenleri Arasındaki İlişki ile</b>	
<b>İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulgularının</b>	
<b>Tartışılması</b> .....	<b>103</b>
4.1.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik	
Özellikler ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar Arasındaki İlişki ile	
İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulgularının	
Tartışılması .....	104
4.1.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik	
Özellikler ile Travma Sonrası Stres Belirtileri Arasındaki İlişki ile	
İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulgularının	
Tartışılması .....	106

4.1.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulgularının Tartışılması .....	108
<b>4.2. Araştırmanın Temel Değişkenleri Arasındaki İlişkilere Yönelik Bulguların Tartışılması .....</b>	<b>109</b>
4.2.1. Travma Sonrası Stres Belirtileri ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar Arasındaki İlişkiye Yönelik Bulguların Tartışılması .....	109
4.2.2. Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar Arasındaki İlişkiye Yönelik Bulguların Tartışılması .....	111
4.2.3. Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri ile Travma Sonrası Stres Belirtileri Arasındaki İlişkiye Yönelik Bulguların Tartışılması .....	113
<b>4.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Araştırmanın Temel Değişkenlerinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması .....</b>	<b>114</b>

4.3.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Trafik Kazasına Maruz Kalma	
Düzeinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin	
Bulguların Tartışılması .....	114
4.3.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Diğer Travmatik	
Yaşantıların Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin	
Bulguların Tartışılması .....	115
4.3.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Dünyaya İlişkin	
Varsayımların Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin	
Bulguların Tartışılması .....	116
4.3.4. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Stres	
Belirtilerinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin	
Bulguların Tartışılması .....	118
4.3.5. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Gelişim	
Düzeylerinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin	
Bulguların Tartışılması .....	119

#### **4.4. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan**

##### **Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenleri Açısından**

##### **Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması ..... 119**

###### 4.4.1. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan

###### Kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar Açısından

##### Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması ..... 120

###### 4.4.2. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan

###### Kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri Açısından

##### Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması ..... 120

###### 4.4.3. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan

###### Kişilerin Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri Açısından

##### Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması ..... 122

#### **4.5. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel**

##### **Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Yaralanma Düzeyi**

##### **Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması ..... 123**

###### 4.5.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Dünyaya İlişkin

###### Varsayımlarının Yaralanma Düzeyi Açısından

##### Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması ..... 124

4.5.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtilerinin Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması .....	125
4.5.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinin Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması .....	126
<b>4.6. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması .....</b>	<b>127</b>
4.6.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlardan Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması .....	127

4.6.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Stres	
Belirtilerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip	
İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların	
Tartışılması .....	128
4.6.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Gelişim	
Düzeylerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip	
İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların	
Tartışılması .....	129
<b>4.7. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel</b>	
<b>Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları</b>	
<b>Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması .....</b>	<b>130</b>
4.7.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Dünyaya İlişkin	
Varsayımlardan Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları	
Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması .....	131
4.7.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Stres	
Belirtilerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları	
Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması .....	132

4.7.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Gelişim	
Düzeylelerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları	
Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması .....	133
<b>4.8. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Araştırmanın Temel</b>	
<b>Değişkenleri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların</b>	
<b>Tartışılması .....</b>	<b>134</b>
4.8.1. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Dünyaya İlişkin	
Varsayımlar Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların	
Tartışılması .....	135
4.8.2. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Travma Sonrası Stres	
Belirtileri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların	
Tartışılması .....	136
4.8.3. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Travma Sonrası Gelişim	
Düzeyleleri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların	
Tartışılması .....	138



<b>4.9. Hiyerarşik Regresyon Analizi Sonuçlarına İlişkin Bulguların</b>	
<b>Tartışılması</b> .....	<b>140</b>
4.9.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Stres	
Belirtilerinin Yordanmasına Yönelik Hiyerarşik Regresyon Analizleri	
Sonuçlarının Tartışılması .....	140
4.9.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Gelişimin	
Yordanmasına Yönelik Hiyerarşik Regresyon Analizleri	
Sonuçlarının Tartışılması .....	144
<b>4.10. Araştırmanın Doğurguları</b> .....	<b>147</b>
<b>4.11. Araştırmanın Sınırlılıkları ve Geleceğe Yönelik Öneriler</b> .....	<b>150</b>
<b>5. KAYNAKLAR</b> .....	<b>155</b>

<b>6. EKLER</b> .....	<b>166</b>
<b>EK 1.</b> Bilgilendirilmiş Onam Formu .....	166
<b>EK 2.</b> Sosyo-Demografik Bilgi Formu .....	172
<b>EK 3.</b> Travmatik Yaşantı Soru Listesi .....	177
<b>EK 4.</b> Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği .....	178
<b>EK 5.</b> Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği .....	185
<b>EK 6.</b> Travma Sonrası Gelişim Ölçeği .....	187
<b>EK 7.</b> T.C. İstanbul Valiliği İl Emniyet Müdürlüğü Yazısı .....	189
<b>7. ÖZGEÇMİŞ</b> .....	<b>190</b>

## KISALTMALAR LİSTESİ

**DİV:** Dünyaya İlişkin Varsayımlar

**DİVÖ:** Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği

**EGM:** Emniyet Genel Müdürlüğü

**JGK:** Jandarma Genel Komutanlığı

**TSSB:** Travma Sonrası Stres Bozukluğu

**TSSBÖ:** Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği

**TSG:** Travma Sonrası Gelişim

**TSGÖ:** Travma Sonrası Gelişim Ölçeği

## TABLULAR LİSTESİ

<b>Tablo 2.1.</b> Araştırma Grubuna İlişkin Betimsel Özellikler .....	28
<b>Tablo 2.2.</b> Trafik Kazasına Ait Bilgiler .....	29
<b>Tablo 2.3.</b> Araştırma Grubunda Yaralanma ve Ölüm Düşüncesi ile Yaralanma Durumu ve Yaralanma Düzeyine İlişkin Bilgiler .....	31
<b>Tablo 2.4.</b> Araştırma Grubunun Trafik Kazası Esnasında Yanında Bulunan Aile Bireylerine Ait Bilgiler .....	31
<b>Tablo 2.5.</b> Araştırma Grubunun Trafik Kazası Esnasında Yanında Bulunan Arkadaş/Tanıdığına Ait Bilgiler .....	32
<b>Tablo 2.6.</b> Araştırma Grubunun Trafik Kazası Esnasında Yanında Bulunan Diğer Kişilere Ait Bilgiler .....	33
<b>Tablo 2.7.</b> Karşılaştırma Grubuna İlişkin Betimsel Özellikler .....	34
<b>Tablo 3.1.</b> Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Araştırmanın Temel Değişkenleri Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi .....	49
<b>Tablo 3.2.</b> Araştırmanın Temel Değişkenleri Arasındaki İlişkilere Yönelik Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi .....	54

<b>Tablo 3.3.</b> Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Araştırmanın Temel Değişkenlerinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Bağımsız Grup T-Testi Sonuçları .....	57
<b>Tablo 3.4.</b> Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenleri Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Bağımsız Grup T-Testi Sonuçları .....	63
<b>Tablo 3.5.</b> Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) Sonuçları .....	69
<b>Tablo 3.6.</b> Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip İçermemesi Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Bağımsız Grup T-Testi Sonuçları .....	75
<b>Tablo 3.7.</b> Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) Sonuçları .....	81

<b>Tablo 3.8.</b> Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Araştırmanın Temel Değişkenleri Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Bağımsız Grup T-Testi Sonuçları .....	87
<b>Tablo 3.9.</b> Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Stres Belirtilerinin Yordanmasına Yönelik Hiyerarşik Regresyon Analizleri Sonuçları .....	94
<b>Tablo 3.10.</b> Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Gelişimin Yordanmasına Yönelik Hiyerarşik Regresyon Analizi Sonuçları .....	98

## ŞEKİLLER LİSTESİ

<b>Şekil 3.1.</b> Travma Sonrası Stres Belirtilerini Yordayan Değişkenlere İlişkin Hiyerarşik Regresyon Analizi Aşamaları .....	93
<b>Şekil 3.2.</b> Travma Sonrası Gelişimi Yordayan Değişkenlere İlişkin Hiyerarşik Regresyon Analizi Aşamaları .....	97

# BÖLÜM 1

## GİRİŞ

Dünyada her gün binlerce kişi trafik kazaları nedeniyle yaralanmakta ya da hayatını kaybetmektedir. İnsanlar işe veya okula giderken, sokaklarda oyun oynarken, yürüyüş yaparken trafik kazası geçirme riski ile karşı karşıya kalmaktadır. Bu riskin gerçekleştiği durumda hayatını kaybetmiş kişiler arkalarında travmaya uğramış aileler bırakmaktadırlar. Bunun yanı sıra, trafik kazaları sadece travmaya uğramış kişilere, ailelere değil; aynı zamanda travmaya uğramış bir topluma da neden olmaktadır (World Health Organization, 2004).

Sümer'in (1997) yaptığı çalışmaya göre Türkiye'de yılda yaklaşık 9000 kişi trafik kazası nedeniyle hayatını kaybetmektedir (Sümer, 1997). Yıldız ve Karaca'ya (2004) göre Türkiye'de 2000 yılında meydana gelmiş olan trafik kazalarında 3941 kişi hayatını kaybetmiş, 115,877 kişi ise yaralanmıştır (Yıldız ve Karaca, 2004). Akgüngör ve Doğan'ın (2010) çalışmasına göre ise, Türkiye'de 2008 yılında meydana gelmiş olan trafik kazaları sonucunda 4000'den fazla kişi hayatını kaybetmiş ve 184,000 kişi yaralanmıştır (Akgüngör ve Doğan, 2010).

Güven, Bütün, Beyaztaş, Eren ve Korkmaz'ın (2009) Cumhuriyet Üniversitesi Tıp Fakültesi Hastanesi'ne başvuran adli olguların incelenmesi yoluyla yaptıkları araştırmada, adli olay türleri içerisinde trafik kazalarının ilk sırada yer aldığı belirlenmiştir (Güven, Bütün, Beyaztaş, Eren ve Korkmaz, 2009). Bu araştırmadan elde edilen bu sonuç da, Türkiye'de trafik kazalarının çok yoğun bir



şekilde yaşandığını ve buna bağlı olarak yaralanmaların ne denli çok olduğunu destekler niteliktedir (Güven, Bütün, Beyaztaş, Eren ve Korkmaz, 2009). Trafik kazaları Türkiye’de yaşanılmakta olan büyük bir sorundur (Akgüngör ve Doğan, 2010; Güven, Bütün, Beyaztaş, Eren ve Korkmaz, 2009; Sümer, 1997; Yıldız ve Karaca, 2004). Bu araştırmada, Türkiye için büyük bir sorun teşkil eden trafik kazaları ele alınmış; trafik kazası geçirmiş kişilerin, dünyaya ilişkin varsayımları, travma sonrası stres belirtileri ve travma sonrası gelişim düzeyleri incelenmiştir.

Karancı’ya (2009) göre travma geçirmiş bireylerin “travmatik yaşam olayları ile başa çıkma süreçleri”ni incelemek, söz konusu bireylerin içinde bulunduğu koşulları geniş bir bakış açısından anlayabilmek açısından önemlidir (Karancı, 2009).

Türkiye’de trafik kazalarının çok yoğun bir şekilde yaşandığı (Güven, Bütün, Beyaztaş, Eren ve Korkmaz, 2009) ve trafik kazalarının kişiler üzerinde travmaya yol açabildiği (World Health Organization 2004) göz önünde bulundurulduğunda, Karancı’nın (2009) üzerinde durduğu “travmatik yaşam olayları ile başa çıkma süreçleri”nin incelenmesi, yoğun bir şekilde trafik kazalarının yaşanmakta olduğu Türkiye için önemli olacaktır (Karancı, 2009). Bu düşünceden yola çıkarak, Karancı’nın (2009) değinmiş olduğu başa çıkma yöntemleri incelenecek olursa, Karancı’ya (2009) göre, travma geçirmiş bireylerin “travmatik yaşam olayları ile başa çıkma süreçleri” sonunda, travma sonrası stres belirtilerini göstermesi veya dünyaya ilişkin varsayımlarının olumsuz yönde değişime uğraması olasıdır.

“Travmatik yaşam olayları ile başa çıkma süreci”nin bu şekilde, olumsuz dönüşümlerle sonlanması mümkün olabileceği gibi, olumlu dönüşümlerle sonlanması da mümkündür. Travma geçirmiş bireyin, travma ile başa çıkma süreci sonunda,

travma sonrası gelişim düzeyinde artış gözlemleniyorsa, bu durum travma ile başa çıkma sürecinin olumlu dönüşümlerle sonlandığını göstermektedir (Karancı, 2009).

Bu çalışmanın amacı, trafik kazası geçirmiş kişilerde dünyaya ilişkin varsayımlar, travma sonrası stres belirtileri, travma sonrası gelişim düzeylerinin incelenmesi ile trafik kazası geçirmiş ve geçirmemiş kişilerin araştırmanın temel değişkenleri açısından karşılaştırılmasıdır. Söz konusu amaç doğrultusunda giriş bölümünde ilk olarak, çalışmanın kuramsal temelini oluşturan Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Dünyaya İlişkin Varsayımlar içerdikleri önemli kavramlarla birlikte ele alınarak kapsamlı şekilde değerlendirilecektir. Bu patolojik problem ve ilişkili olduğu kavramların dünya görüşleri açısından ele alınması öncelik teşkil edecektir.

Travmanın bireyler üzerinde yarattığı etki genel kuramsal çerçevesi ile ele alınırken diğer taraftan belirli dünya görüş ve varsayımlarıyla olan ilişkisi gelişimsel süreçte değerlendirilecektir. Ardından, bir travma olarak trafik kazalarının kavramsallaştırılmasına değinilecektir.

Son olarak trafik kazalarının sebep olduğu travma sonrası gelişimle var olan ilişkisinin boyutları içerdikleri temel kavramlarla beraber korelasyonel bağlamda ele alınacaktır.

## **1.1. Travma**

Olağan insan yaşantısının dışında olan ve bireyde stres tepkileri yaratan olaylar travmaya neden olmaktadır. Başka bir deyişle, kişinin kendisi, yakınları ya da ailesinin fiziksel bütünlüğü ya da yaşamına yönelik ciddi bir tehdidin olması, bir başka kişinin ciddi bir şekilde yaralanmasına ya da ölümüne tanık olmak, evinin ya da içinde bulunduğu toplumun aniden hasar görmesi gibi normal insan yaşantısının

dışında olan ve herkeste fark edilir düzeyde stres yaratan, şiddeti yüksek, beklenmedik olaylar travmaya neden olabilmektedir (DSM-IV-TR, 2005).

Bu çalışmaya konu olan travmayı, kişilerin hiç beklemedikleri bir anda etkisi altına girdikleri aşırı korkutan, dehşete sevk eden, çaresizlik yaratması nedeniyle ne yapacağını bilememezliğe sürükleyen, çoğu zaman olağandışı olayların yarattığı etki olarak açıklamak mümkündür. Bireylerin yaşadıkları her üzüntülü ve problem yaratan durumu travma olarak değerlendirmek doğru değildir. Bu sebeple olayın yarattığı etkileri ölçebilmek için kriter olarak DSM-IV kullanımı faydalı olmuştur. Ayrıca dehşet ve çaresizlik hissi yaratan olay için bireyin kendisinin veya yakın çevresinin fiziksel ya da ruhsal zarar görme olasılığının varlığını değerlendirmek ehemmiyetle önem teşkil etmektedir. Burada olayın bir anda meydana gelişi başa çıkmayı zorlaması açısından oldukça mühimdir.

Herbert'e (2007) göre, travmaya yol açan olayları şu şekilde sıralamak mümkündür;

1. Doğal afetler (deprem, yangın, heyelan vb.),
2. İnsan eliyle oluşan travmalar (savaş, tecavüz, yaralama, işkence vb.),
3. Kazalar (Trafik, iş vb),
4. Ani ölümler,
5. Ölümcül hastalığa yakalanma (Herbert, 2007).

Travma Sonrası Stres Bozukluğu (TSSB), bireyleri aşırı strese sevk eden bir olaydan sonra gözlemlenen yoğun, ciddi ve gereğinden uzun sürmüş semptomlar grubunu tanımlayan tanı kategorisidir (APA, 1994). Belirtilerin başlama sebebi olan olay ya da etkenin net bir şekilde belirlenebilmesi tanı açısından oldukça önemlidir. Tanıya kolaylık sağlayan temel kriterleri; aşırı uyarılma hali, çaresizliğe neden olan etkenle ilgili düşünce ve duyguların önüne geçilemez bir halde devamlı yineleniyor olması, etkeni hatırlatacak sembol ve niteliklerin yoğun bir şekilde yarattığı kaygı olarak belirtmek mümkündür.

## 1.2. Bir Travma Olarak Trafik Kazası

Yayaların, hayvanların ve taşıtların kamuya ait yollar üzerindeki tüm hal ve hareketlerine *trafik* denir<sup>1</sup>. Bir kazanım sağlayabilmek için canlı ya da cansız varlıkların ekonomik, hızlı ve güvenli olarak yerlerinin değiştirilmesi ise “ulaşım” olarak nitelendirilir.

Bilinen bir gerçek vardır ki ilk zamanlarda, bireylerin üretimlerini gerçekleştirdikleri ile ikamet ettikleri mekânların aynı ya da çok yakın oluşu sebebiyle ulaşım bir sorun değilken zamanla üzerine düşünülüp çözüm üretilmesi gereken bir faaliyet halini almıştır. Yaya ile ulaşımın zorlaştığı vakit tekerleğin bulunuşu ile uzun yollar daha kolay kat edilir olmuştur. Zamanla tarım faaliyetleri için ayrılmış alanların insanların yaşamlarını sürdürdükleri alanlardan uzaklaşması söz konusu olmuştur. Böylelikle yerleşim alanlarının büyüklükleri günden güne artarak lokal birimlerden daha geniş kapsamlı kuruluşlara uzanan sanayi sürecinde,

---

<sup>1</sup> 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu. Resmi Gazete Yayın Tarihi: 18.10.1983, Sayı:18195.

çalışanların yaşamlarını sürdürdükleri mekanlardan iş yerlerine ulaşabilmesi amacıyla şehir içi ulaşım ihtiyacı tarihteki yerini almıştır (Akay, 2006). Geçen süre zarfında özellikle şehirlerde, metropollerde gelişen yaşam kalitesi, toplu taşıt kullanımına rağmen bireysel otomobil sahibi olma sıklığını gözle görülür derecede artmıştır. İş ve ev uzaklık dereceleri araba sahibi olmada önem teşkil etmektedir.

Türkiye’de ulaşım çeşitliliği araştırıldığında, bir gün içinde gerçekleştirilen 40 milyona yakın şehir içi yolculuğunun, şehirlerarasında kara, demir, deniz ve hava yollarıyla bir günde söz konusu olan toplam yolculuk sayısından yaklaşık on beş kat fazla olduğu görülmüştür<sup>2</sup>.

Çalışmaya konu olan trafik kazaları ise karayolu üzerinde bir veya birden fazla aracın dahil olduğu fiziksel, ruhsal, maddi etkilere sebebiyet veren olaylar olarak tanımlanmıştır. Burada üzerinde durulması gereken birkaç önemli nokta söz konusudur; ilk olarak olayın trafik kazası olarak nitelendirilebilmesi için, olayın karayolunda meydana gelmesi, en az bir aracın kazaya dahil olması, aracın hareket eder halde olması, sonuç olarak fiziksel ya da maddi herhangi bir zarara sebebiyet vermesi gerekmektedir (Polat, 2006).

Travmatik yaşantılar içerisinde insan eliyle oluşan travmaların, doğal olaylara nazaran bireylerde yoğun ve başa çıkılması zor bir sürece dahil etmesinden dolayı daha ciddi problem arz ettiği yapılan birçok çalışmada belirtilmiştir (Foa, Ehlers, Clark, Tolin ve Orsillo, 1999; Wickie ve Marwit, 2000). Bu çalışmalarda travmatik etkenin doğası değerlendirilerek; varsayımların, söz konusu olayın doğal yollarla ya da insan eliyle ortaya çıkmasından mütevellit nasıl değişkenlik gösterdiği

---

<sup>2</sup> Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Kent içi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 2388–451, Ankara, 2004

vurgulanmıştır. Sonuç olarak insanın insana yaşattığı travmatik olayların doğal yollarla ortaya çıkan travmalara oranla çok daha olumsuz sonuçlar meydana getirdiği ortaya koyulmuştur.

Kazalar bir anda meydana geldiği için bireylerin başa çıkabilme yöntemlerini bariz şekilde zorlaştırması, travmatik olay olarak trafik kazalarının seçiminde önem teşkil etmiştir. Bunun yanı sıra kusurluluk oranları düşünüldüğünde kazaların insan eliyle oluşan travmalar kapsamında da değerlendirilebileceği varsayımıyla hareket edilmiştir. Literatürde oldukça geniş yer bulmuş insan eliyle yapılan travmatik olayların daha vahim sonuçlar getirdiğinden hareketle trafik kazalarının bu kapsamda ele alınabileceği de aşikârdır.

Brewin, Andrews, Rose ve Kirk (1999) yapmış oldukları bir boylamsal çalışmada, trafik kazası geçirmiş kişilere yönelmiş, Akut Stres Bozukluğu tanısı almış bireylerin yaklaşık %83'ünün daha sonra Travmatik Stres Bozukluğu tanısı da aldıklarını kanıtlamışlardır. Bu sebeple trafik kazaları ile travma sonrası stres bozukluğu arasındaki ilişkiden öte varsayımların ve travma sonrası gelişimin değerlendirilmesi de önem teşkil edecektir. Koren, Arnon ve Klein da (1999) yaptıkları bir diğer araştırmada, trafik kazasından hemen sonra bir takım travma sonrası stres bozukluğu semptomlarını göstermenin, yaşanılmış kazanın ciddiyeti ve yarattığı fiziksel / maddi etkiyle doğrudan ilişkili olduğunu kanıtlamışlardır. Aynı çalışmada bireylerin yaşadıkları kazaları ne denli ciddi yaşamış olduklarının, travma sonrası yaşanacak stres ve kaygı bozuklukları ile o derece kolay başa çıkabilmeleri için önem teşkil ettiği de belirtilmiştir.

### 1.3. Dünyaya İlişkin Varsayımlar

Janoff-Bulman'ın (1992) yapmış olduğu çalışmaya göre, travmatik olaylar, kişilerin kendileri ve dünya ile ilgili varsayımlarına büyük zararlar vermekte, hatta bu varsayımların tamamen yıkılmasına yol açabilmektedir. Yaşanmış olan travmatik olaylar neticesinde, kişinin kendisi ve dünya ile ilgili yıkılmış olan temel varsayımlarını yeniden yapılandırması çok zor bir süreçtir (Janoff-Bulman, 1992). Janoff-Bulman'a (1992) göre, bu süreçte kişi travma ile ilgili duygu, düşünce veya görüntülerden kaçınma veya tüm bunlarla yüzleşme arasındaki hassas dengeyi kurabilme çabası içerisinde. Zaman ilerledikçe kişiler kendi dünyalarını yeniden yaratarak ve yaratmış oldukları dünyalarını yöneterek bahsedilmiş olan bu zor süreçten başarıyla geçebilirler. Bu durumda kişiler mağduriyetleri üzerine yoğunlaşmaktan vazgeçip, hayatları üzerine odaklanmaya başlarlar ve önceden "mağdur" olarak nitelendirilen bu kişiler artık "zor durumları göğüsleyip hayatta kalmayı başarabilen" kişilerdir (Janoff-Bulman, 1992).

Janoff- Bulman'ın (1997) geliştirmiş olduğu "temel varsayımlar modeli", kişilerin inançları ve varsayımlarının kuramsal bir çerçeve içerisinde ele alınabilmesini sağlamıştır. Janoff-Bulman'a (1997) göre, travma geçirmiş olan kişilerle yapmış olduğu 15 yıllık araştırmasının bir sonucu olarak, bu kişilerde "dünyanın iyiliği", "dünyanın anlamlılığı" ve "kendilik değeri" olmak üzere, üç temel dünya varsayımı gelişmektedir.

Janoff-Bulman'a (1997) göre "dünyanın iyiliği varsayımı", bireyin dünyayı olumlu ya da olumsuz olarak görme derecesini içerir. "Dünyanın iyiliği varsayımı"nın, "kişisel olmayan dünyanın iyiliği inancı" ve "insanların iyiliği inancı" olmak üzere iki temel boyutu bulunmaktadır. Bireyin, "kişisel olmayan dünyanın

iyiliği”ne inancı ne kadar güçlüyse, dünyanın iyi bir yer olduğuna ilişkin inancı ve dolayısıyla dünyadaki kötülüklerin az olduğuna ilişkin inancı da o kadar güçlü olacaktır. Benzer bir biçimde, bireyin, “insanların iyiliği”ne inancı ne kadar güçlüyse, insanların temelde iyi, yardımsever ve nazik olduğuna ilişkin inancı da o kadar güçlü olacaktır (Janoff-Bulman, 1997).

Travma geçirmiş bireylerde “dünyanın iyiliği varsayımı” incelenecek olursa, Janoff-Bulman’a (1997) göre, travma geçirmiş bir bireyin, “kişisel olmayan dünyanın iyiliği inancı”nın zarar görmesi nedeniyle, dünyayı olumsuz bir yer olarak görme eğilimi bulunmaktadır. Travma geçirmiş bireyler, “eğer dünya iyi bir yer olsaydı, travma kadar zor bir deneyimi yaşamıyor olurlardı” şeklindeki düşüncelere takılı kalabilirler. Bireylerin, “kişisel olmayan dünyanın iyiliği inançları”nın zedelenmesindeki temel etken de bu tarz bir düşünce yapısına sahip olmalarıdır. Benzer şekilde, travma geçirmiş bireylerin “insanların iyiliği”ne olan inançlarının da zarar görmesi olasıdır. Zarar görmüş olan bu inanç, bireyin çevresindeki kişileri iyi, yardımsever ve nazik olarak görememesine neden olur. Birey, travmanın olumsuz etkileriyle başa çıkmaya çalışırken, çevresinden gelebilecek destekleri “iyilik” olarak göremediği için, “herkesin kendisinin kötülüğünü göz ettiği” gibi yanlış bir düşünceye kapılabilir. Bu tarz düşünceler, bireyin yaşamakta olduğu travmayı, içinden çıkılmaz bir durum haline getirebilir (Janoff-Bulman, 1997).

Janoff-Bulman’a (1997) göre “dünyanın anlamlılığı varsayımı”, bireyin dünyayı ne derecede anlamlı ve anlaşılır algılamasıyla ilişkilidir. “Dünyanın anlamlılığı varsayımı”na göre dünya, kontrol edilebilir ve önceden kestirilebilir olayları içinde barındıran adil bir yerdir. Bununla birlikte, kimin başına iyi, kimin



başına kötü şeylerin geleceğine ilişkin sorunun yanıtı da bu varsayım tarafından verilecektir (Janoff-Bulman, 1997).

Janoff-Bulman'a (1997) göre "dünyanın anlamlılığı varsayımı"nın, "adalet", "kontrol edilebilirlik" ve "rastlantı" olmak üzere üç temel boyutu bulunmaktadır. "Adalet" boyutunun temelinde, "insanların hak ettiklerini yaşadıkları" inancı bulunmaktadır (Janoff-Bulman, 1997). Lemer'e (1980) göre, "adalet" boyutu temel alınarak geliştirilen varsayım ise, "insanlar neyi hak ederse onu yaşarlar ve neyi yaşıyorlarsa onu hak etmişlerdir" düşüncesiyle anlaşılabilir (aktaran Yılmaz, 2006). Janoff-Bulman'a (1997) göre "kontrol edilebilirlik" boyutunun temelinde, "bireylerin başına gelebilecek iyi ya da kötü olayların ve bu olaylara bağlı oluşabilecek iyi ya da kötü sonuçların, bireyin kişiliğinden çok davranışlarına bağlı olduğu" inancı yatmaktadır. Buradaki temel varsayım, bireyin, başına gelebilecek olayları ve bu olayların sonuçlarını kendi davranışlarının belirleyeceğidir (Janoff-Bulman, 1997). Janoff-Bulman'a (1997) göre "rastlantı" boyutu, iyi olayların bazı insanların başına gelmesinin ya da kötü olayların bazı insanların başına gelmesinin sebebinin bilinemeyeceği varsayımına dayanır; bireylerin başına gelebilecek her türlü olay yalnızca rastlantı sonucu gelişmiştir (Janoff-Bulman, 1997).

Travma geçirmiş bireylerde "dünyanın anlamlılığı varsayımı" incelenecek olursa, Janoff-Bulman'a (1997) göre, travma geçirmiş olan bireyler, geçirmiş oldukları travmatik olayı "önceden kestiremedikleri veya bu olayı kontrol edip, engelleyemedikleri" düşüncesine kapılıp, travmatik olayın yol açabileceği stres, kaygı, depresyon gibi olumsuz etkileri daha yoğun yaşarlar (Janoff-Bulman, 1997). Horowitz'e (1986) göre, söz konusu kişiler zaman ilerledikçe, geliştirmiş oldukları bu düşünceler nedeniyle travma sonrasında oluşabilecek olumsuz sonuçlar üzerinde

gereğinden fazla durup, geçmişte yaşanmış olan travmatik deneyimi, şimdiki zamanda da tekrar tekrar yaşıyormuş hissine kapılacaktır. Bu his, kişinin travmatik deneyiminde takılı kalmasına neden olur.

Kişinin yaşamakta olduğu takılmışlık hissi de, “hayata olumlu bakış açısından bakabilme” yetisini zedeleyerek, kişinin hayatı tamamen olumsuz ve anlamsız bir yer olarak görmesine yol açar. Bu nedenle, travma geçirmiş olan kişilere göre, dünya anlamlı, kontrol edilebilir ve önceden kestirilebilir olayları içinde barındırmayan, adil olmayan ve sadece rastlantısallık ilkesine dayalı bir yer halini alır (aktaran Şar ve Öztürk, 2007).

Janoff-Bulman’a (1997) göre, geliştirilmiş olan dünyaya ilişkin varsayımlardan biri de, “kişilerin kendini değerli hissetmesi”ne bağlı gelişen “kendilik değeri varsayımı”dır. Bu varsayım, kişinin kendisi hakkında olumlu bir bakış açısına sahip olmasıyla açıklanabilir. İnsanlar sahip oldukları öz saygılarıyla birlikte kendilerini değerli birer birey olarak varsayarlar. Travmatik deneyimi takiben kişi, kendisi ile ilgili travma öncesi geliştirmiş olduğu olumlu bakış açısını kaybetmeye başlar. Aynı zamanda kişi, travmatik olay ile ilgili edinmiş olduğu olumsuz düşünceleriyle yola çıkarak, travmanın kendisinde yol açtığı stres, kaygı, depresyon gibi olumsuz durumları yaşamayı kabullenemez. Kabullenilemeyen bu olumsuz durumlar, kişinin “travma öncesi hayatında hiçbir olumsuzluğun bulunmadığı” hissine daha da fazla odaklanmasını tetikler. Tüm bunlara bağlı olarak kişi, yaşamış olduğu bu travmatik olayı hak etmediğini, bu tarz bir olay yaşayabilmek için travma öncesindeki hayatında herhangi bir yanlış tutumun bulunması gerektiğini düşünür. Söz konusu kişi, önceki hayatında kendisi veya çevresi ile ilgili herhangi bir yanlış tutum bulamazsa, kendisi ile ilgili önceden

hissetmiş olduğu değerlilik hissi tamamen yok olur ve hem kendisine hem de çevresine olumsuz bir bakış açısıyla bakmaya başlar. Bu şekilde, travma geçirmiş olan bireylerin kendilerine karşı duydukları değerlilik hissini, travma ve travma sonrasında gelişen kaygı, düşünce yoğunluğu gibi kontrol edilemeyen tepkilerle sinsice zarar görmesi olasıdır. Janoff-Bulman'ın "temel varsayımlar modeli"ne (1997) göre, insanlar "daha da kötü şeyler olacak" düşüncesiyle zarar görmüş, hatta tamamen yıkılmış olan dünya varsayımlarını kullanarak travmanın üzerlerinde oluşturduğu olumsuz etkilerle başa çıkmaya çalışmaktadır (Janoff-Bulman, 1997).

Kırsal bölgelerde trafik kazası geçirmiş kişilerin dünyaya ilişkin varsayımlarını anlayabilmek amacıyla yapılmış olan bir araştırmada, Avustralya'nın Victoria kentindeki bir hastanenin kayıtlarından 107 trafik kazası geçirmiş kişiye ulaşılmıştır. Bu kişiler, yakın bir zamanda, 3 ay önce, 6 ay önce ve 12 ay önce trafik kazası geçirmiş olmak üzere, travmanın geçirildiği zamana göre 4 gruba ayrılmıştır. Araştırmada, Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği (The World Assumptions Scale – WAS), Yaşanan Olayların Etkisi Ölçeği (The Impact of Event Scale – IES) kullanılmış; travma sonrasında oluşabilecek stresi ölçebilmek için ise, Travma Sonrası Stres Bozukluğu Görüşmesi (The Post-traumatic Stress Disorder Interview – PTSD-I) yapılmıştır. WAS'ta dünyanın iyiliği, dünyanın anlamlılığı ve kendilik değeri olmak üzere 3 temel dünyaya ilişkin varsayım ele alınmıştır. WAS ile kullanılmış olan tüm ölçekler ve görüşmeler karşılaştırıldığında, WAS'tan elde edilen sonuçlar, geçirilmiş olan trafik kazasının kişilerin dünyaya ilişkin varsayımlarında birtakım etkiler bıraktığını kanıtlamış olmasına rağmen, travmanın geçirildiği zamana göre dünyaya ilişkin varsayımlarda belirgin bir değişimin olmadığını göstermiştir. Trafik kazası geçirmiş kişilerin travma sonrası stres ölçümleri ile kendilik değerleri arasında negatif yönde güçlü bir ilişki bulunmuştur.

Başka bir deyişle, travma sonrası yaşanan stres arttıkça; travmayı yaşamış kişilerin kendilik değerleri azalmaktadır (Jeavons ve Godber, 2005).

Biol (2004; akt Karancı, 2005) trafik kazasına maruz kalan 200 kişiyle yaptığı araştırmasında, olay sırasında yaşamsal tehdit algılanmasını, problem odaklı/iyimser problem çözme becerilerinin ve kaderci bir yaklaşımın travma sonrası büyümeyle pozitif yönde ilişkili olduğu rapor edilmektedir.

#### **1.4. Travma Sonrası Stres Belirtileri**

Daha önce de üzerinde durulduğu gibi, travmatik etkeni anımsatan tüm öğelerden kaçınmaya dair kimi zaman günlük yaşamı zora da sokan istek, duyguları net olarak gösterememe, daha önce zevk veren eylemlerden uzaklaşma ve keyif alamama şeklinde üç temel grupta ele alınabilir. (Emmelkamp, Bouman ve Scholing, 1995). Tanı kriterlerine kolaylık sağlayan bu üç temel grubu değerlendirirken söz konusu istenmeyen; fakat düşünmenin de önüne geçilemeyen olguların yarattığı fazla miktarda ve şiddette uyarıcı ile karşı karşıya kalınmasının, duyguları tam manasıyla yaşamada soruna yol açtığını savunan birçok çalışma da mevcuttur. (Taylor, Kuch, Koch, Crockett ve Passey, 1998).

DSM IV'te Travma Sonrası Stres Bozukluğu için bildirilen tüm tanı kriterleri aşağıdaki gibi sıralanmıştır (DSM-IV-TR, 2005).

Travma Sonrası Stres Bozukluğu DSM-IV Tanı Ölçütleri (APA, 1994):

- A. Aşağıdakilerin her ikisinin de bulunduğu bir biçimde kişi travmatik bir olayla karşılaşmıştır:

1. Kişi, gerçek bir ölüm ya da ölüm tehdidi, ağır bir yaralanma ya da kendisinin ya da başkalarının fizik bütünlüğüne bir tehdit olayını yaşamış, böyle bir olaya tanık olmuş ya da böyle bir olayla karşı karşıya gelmiştir.
2. Kişinin tepkileri arasında aşırı korku, çaresizlik ya da dehşete düşme vardır.

B. Travmatik olay aşağıdakilerden biri (ya da daha fazlası) yoluyla sürekli olarak yeniden yaşanır:

1. Olayın, elde olmadan sürekli olarak anımsanan sıkıntı veren anıları; bunların arasında düş kurulan boyutlar, düşünceler ve ya algılar mevcuttur.
2. Olayı, sık sık, rahatsızlık verici boyutta rüyada görme söz konusudur.
3. Travmatik olay adeta yeniden gerçekleşiyormuş gibi hissetme ve ona göre davranma. Bu his ve davranışlar uykuya dalma anında ya da alkol tüketiminden sonrada ortaya çıkıyor olabilir. Burada önem teşkil eden travmatik olayın bir şekilde tekrar tekrar yaşanıyor olma hissidir.
4. Travmatik olaya dair çağrışımlara sevk edecek herhangi bir iç ve ya dış olayla karşılaşma durumunda başa çıkılması zor bir duygu durumu ve stres yaratma
5. 4. maddede bahsi geçen travmatik etkene sahip niteliklerle karşılaşma üzerine fizyolojik tepki gösterme

C. Aşağıdakilerden üçünün (ya da daha fazlasının) bulunması ile belirli, travmaya eşlik etmiş uyarılardan sürekli kaçınma ve genel tepki gösterme düzeyinde azalma (Travmadan önce söz konusu olmayan)

1. Travmayla beraber gözlemlenmiş tüm düşünce, duygu ya da hislerden bahsetmeye dair gözle görülür kaçınma çabaları
2. Travma ile ilintilendirilebilecek anıları canlandıran eylem, mekan ya da bireylerden kaçınmaya dair olan çabalar
3. Travmatik olaya dair önemli ve büyük çaplı bir kısmın hatırlanamaması
4. Günlük hayata dair ehemmiyet teşkil eden eylemlere karşı ilgi ve alakanın ya da bu tür aktivitelere dair katılımın gözle görülür şekilde azalması
5. Sosyal hayattan uzaklaşma ve ya çevredeki insanlara karşı yabancılık hissi
6. Duygu yoksunluğu, duyguların yaşanmasına dair kısıtlılık
7. Herhangi bir geleceğe sahip olamayacağına dair yerleşmiş bir duygu düşüncenin varlığı. Burada, yaşama stilinin travmatik olaydan öncesine dönüşmeyeceği, iş ve özel hayatında olumlu süreçler izlenemeyeceğine dair inançlar gözlemlenebilir.

D. Aşağıdakilerden ikisinin (ya da daha fazlasının) bulunması ile apaçık, artmış uyarılmışlık belirtilerinin sürekli olması

1. Uykuya dalmakta ve ya uykuyu sağlıklı şekilde sürdürmekte yaşanan güçlük
2. Irritabilite ya da önüne geçilemeyen öfke patlamaları

3. Düşüncelerini ve dikkatini herhangi bir konu üzerine yoğunlaştırmada çekilen güçlük
  4. Aşırı uyarılma hali (Hipervijilans)
  5. Normalde söz konusu olamayacak derecede belirgin ve yoğun irkilme (Tepki olarak gözlemlenen)
- E. Bu bozukluk (B, C ve D Tanı Ölçütlerindeki semptomlar) 1 aydan daha uzun gözlemlenmelidir.
- F. Söz konusu bozukluk, klinik açıdan net şekilde belirlenebilen bir strese, probleme ya da toplumsal, mesleki alanlarda ya da günlük hayatın fonksiyonelliğine dair önemli diğer alanlarında gözle görülür problemlere neden olur.

### **1.5. Travma Sonrası Gelişim**

Travmatik olayların travmayı geçirmiş kişilerde oluşturabildiği stres, kaygı, depresyon, travma sonrası stres belirtileri gibi olumsuz etkilerin yanında, travmatik olaylar ile başa çıkma süreci sonucunda ortaya çıkabilecek olumlu etkileri de bulunmaktadır. Travma sonrası gelişim adı verilen bu kavramla ilgili çalışmalar son yıllarda önem kazanmaya başlamıştır (Karancı, 2009). Tedeschi, Park ve Calhoun'a (1998) göre travma sonrası gelişim kavramı, kişinin hayatının bilişsel ve duygusal yönlerden olumlu olarak değişime uğraması ve bu durumun da kişinin davranışlarını olumlu yönde etkilemesidir (Tedeschi, Park ve Calhoun, 1998). Başka bir deyişle, travma sonrası gelişim kavramı kişinin, travmatik olaydan önceki psikolojik işlevselliğinin, hayata karşı geliştirmiş olduğu farkındalığın ve önceki adaptasyon

düzeşinin ötesinde bir gelişim göstermesini sembolize eder (Tedeschi, Park ve Calhoun, 1998).

Tedeschi, Park ve Calhoun (1998), travma sonrası gelişim kavramını “kişinin kendi benliğini algılayışı, kişilerarası ilişkiler ve kişinin yaşam felsefesinin değişimi” olmak üzere üç boyutta incelemiştir (Tedeschi ve ark., 1998).

Travma sonrası gelişim kavramının ilk boyutu “kişinin kendi benliğini algılayışı”dır ve kişinin kendi benliğini algılayışı boyutunun da üç unsuru bulunmaktadır. Bu unsurlardan ilki, kişinin kendisini “mağdur” sıfatından çıkartıp “hayatta kalan, sağ kalan” sıfatlarıyla yeniden etiketlendirmesiyle birlikte kendisine özel bir statü ve güç kazandırmasıdır (Tedeschi ve ark., 1998). İkinci unsur, “Eğer bu kadar zor bir durumun üstesinden gelebildiysem, hayattaki her şeyin de üstesinden gelebilirim” düşüncesiyle kişinin özgüveninin artmaya başlamasıdır. (Aldwin, Leveson ve Spiro, 1994). Son unsur ise, kişinin yaşamış olduğu travmatik olay sonrasında, kendi ölümünün ve hayatın ne kadar kırılgan, ince bir çizgiye bağlı olduğu düşüncesinin yarattığı farkındalık duygusudur. Kazanılmış olan bu duygu kişinin hayatındaki önceliklerinin yeniden düzenlenmesi, hayatın değerini anlama, anı yaşama ve kişilerarası ilişkilerinde olumlu değişikliklere yol açar (Tedeschi ve ark., 1998).

Travma sonrası gelişim kavramının ikinci boyutu kişilerarası ilişkilerle ilgilidir. Travmatik olay geçirmiş bir kişi diğer kişilere kendini daha rahat açabilmekte, duygusal yönden ne hissettiğini etkileyici bir biçimde daha rahat aktarabilmektedir. Kişi zaman ilerledikçe geçirmiş olduğu travmaya bağlı olarak



duygularını açığa vurabilmeyi ve kendini, hissettiklerini açık bir şekilde daha rahat aktarabilmeyi öğrenir. Bu duruma örnek vermek gerekirse, travmatik olay geçirmiş kişilerin travmatik olayın vermiş olduğu etkiyle birlikte kendilerini eşlerine daha rahat açabildiği, eşleriyle daha yakın bir ilişki kurarak; daha güçlü ve sağlıklı bir şekilde evliliklerini devam ettirdikleri yönünde pek çok rapor bulunmaktadır (Feeley ve Gottlieb, 1988; Laerum, Johnsen, Smith ve Larsen, 1987; Michela, 1987; Ponzetti, 1992; Sank, 1979; Tedeschi, Park ve Calhoun, 1998). Ayrıca, önceden değinilmiş olan “hayatın kırılma” hissi travmatik olay geçirmiş olan kişilerin zor durumda olan kişilere yardım etme ve diğer kişilere karşı şefkat, fedakarlık gösterme; empati kurabilme yeteneğini de arttırabilmektedir (Tedeschi ve ark., 1998).

Travma sonrası gelişimin üçüncü boyutu kişinin hayatındaki önceliklerin ve yaşam felsefesinin değişimi ile ilgilidir. Örneğin; ölümü atlatan herhangi bir birey bağışlandığını ve kendisine ikinci bir şans verildiğini düşünebilir. Bu birey kendisine verilmiş olduğunu düşündüğü ikinci şansını iyi değerlendirebilmek için de önceliklerinde birtakım değişiklikler yapabilir; maneviyata daha fazla önem verebilir. Genel olarak hayatın ve hayattaki küçük mutlulukların daha çok değerini bilerek; ölümün kaçınılmaz olduğunu düşünebilir ve kendi hayatındaki amaçlarını bu düşünceler eşliğinde yeniden gözden geçirebilir, kendi amaçlarına öncelik verebilir (Tedeschi ve ark., 1998).

Salter ve Stallard’a (2004) göre, her ne kadar travmatik olaylar kişiler üzerinde olumsuz psikolojik etkiler yaratabilse de, kimi zaman Travma Sonrası Gelişim kavramında olduğu gibi birtakım olumlu etkiler de yaratabilir. Salter ve Stallard (2004) yapmış oldukları araştırmalarında trafik kazası geçirmiş 158 çocuk

ile çalışmış ve trafik kazasının, Travma Sonrası Gelişim kavramına bağlı olarak, çocuklar üzerinde bırakmış olabileceği olumlu etkiler üzerine yoğunlaşmıştır. Araştırmada daha önce de bahsedilmiş olan, CAPS-C, IES, R-CMAS, BDI ve SDQ ölçekleri kullanılmıştır. Bu ölçeklere ek olarak travma sonrasında oluşabilecek olumlu dönüşümleri ölçebilmek amacıyla Travma Sonrası Gelişim Ölçeğinden de (Posttraumatic Growth Inventory) faydalanılmıştır. Sonuçlar çocukların % 42'sinin, Travma Sonrası Gelişim kavramı doğrultusunda, olumlu dönüşümler içerisinde olduğunu göstermiştir. % 42 oranında Travma Sonrası Gelişim gösteren çocukların çoğunun “yaşam felsefesi”nde birtakım olumlu dönüşümler yaşadığı göze çarpmıştır. Üzerinde durulması gereken bir diğer nokta ise, araştırmaya katılan çocukların % 37'sinin Travma Sonrası Stres Bozukluğu belirtileri gösteriyor olmasıdır (Salter ve Stallard, 2004).

Tedeschi ve Calhoun' a (1996) göre, travmatik olayların, travma geçirmiş kişiler üzerinde fiziksel ve psikolojik açılarından pek çok olumsuz etki yaratabilmesi şüphe duyulmaz bir gerçektir. Buna karşılık, travmatik olaylar, travma geçirmiş kişiler üzerinde olumlu etkiler de yaratabilmektedir. Travma geçirmiş kişilerde, travmatik olayın sonucunda gelişen bu olumlu etkiler ise, “travma sonrası gelişim” ile açıklanabilir (Tedeschi ve Calhoun, 1996). Travma yaşamış olan kişilerin başkalarına karşı daha anlayışlı olması, yaşamın değerini anlaması, yaşam felsefelerinin veya hayata bakış açılarının değişmesi, öz güven veya öz saygılarının artması gibi değişimler, travma sonrası gelişim kavramını iyi açıklayan durumlardandır (Karancı, 2009).

Görüldüğü üzere adil olan bir dünyada yaşandığına dair olan inanç başa gelen olayların açıklanmasında ve sonrasında adil çözüm beklentisini artırmaktadır. Kişiler, rastgele gerçekleşen bir şekilde herhangi bir felakete uğrayabilecekleri gerçeğini göz önünde bulundurmamak ve ona göre hareket etmek istemediklerinden ötürü, söz konusu felaketlere maruz kalmış bireylerin bu olaylar hakkında sorumlu olduklarını düşünme eğilimindedirler. Böylelikle ‘iyi’ bir insan oldukları müddetçe başlarına ‘adil’ bir dünya anlayışından ötürü ‘iyi’ şeyler gelecektir. Zaman içerisinde ‘iyi’ olmalarına rağmen başlarına gelen herhangi bir felaket onların oluşturmuş oldukları bu yargıyı çürütecek, doldurulması zor bir boşluk ve hayal kırıklığı yaratacaktır.

Gelişimsel süreçte “dış dünya tehlikelerle doludur”, “insanlar kötülük yapmayı sever” gibi oluşturulan yargılar, daha adaptif ve rasyonel olanlarıyla değiştirilmelidir. Bilişsel olarak yerleşmiş negatif düşüncelerin olumlanması ya da en azından nötrlenmesi oldukça sağlıklı bir gelişime imkân tanıyacaktır. “Dış dünya kimi zaman oldukça tehlikeli, kimi zaman oldukça emin, güvenilirdir; insanlar da aynı şekilde bazen kötü bazen de iyi olabilirler” şeklinde daha geniş, daha kapsamlı ve adaptif bir düşünce ile hareket edilmesi sağlanabilir.

## **1.6. Araştırmanın Amacı**

Bu araştırma, trafik kazası geçirmiş kişilerde, yaşamış oldukları travmanın olumsuz etkileri olarak ortaya çıkabilecek, dünyaya ilişkin varsayımlar kavramının hangi boyutlarında ne yönde değişim gözlemlendiğini ve travma sonrası stres belirtilerine hangi yoğunlukta rastlandığını ölçmek amacıyla planlanmış olup; aynı zamanda travmanın olumlu etkileri olarak ortaya çıkabilecek travma sonrası gelişim düzeylerinin de incelenmesini hedeflemiştir. Araştırmanın diğer bir amacı da, trafik

kazası geçirmiş kişilerde, yaşanmakta olan travma nedeniyle, trafik kazası geçirmemiş kişilere oranla, dünyaya ilişkin varsayımlar kavramının en çok hangi boyutunda ve ne yönde değişimler görüldüğünü ortaya koymaktır.

Yukarıda bahsedilmiş olan amaçlar ışığında, bu çalışmada; trafik kazası geçirmiş bireylerin dünyaya ilişkin varsayımları, travma sonrası stres belirtileri ve travma sonrası gelişim düzeyleri incelenerek; trafik kazalarının bireylerde yarattığı etkiler saptanmıştır. Ayrıca trafik kazası geçirmiş ve trafik kazası geçirmemiş bireylerin dünyaya ilişkin varsayımları, travma sonrası stres belirtileri ve travma sonrası gelişim düzeyleri karşılaştırılmış, trafik kazasının katılımcıların söz konusu kavramlarda ne tür değişikliklere yol açtığı incelenmiştir.

Trafik kazalarının bireyler üzerinde oluşturabileceği olumsuz dönüşümler olarak tanımlanabilen, bireylerin travma sonrası stres belirtilerinde gözlemlenebilecek artışlar ve dünyaya ilişkin varsayımlarında görülebilecek olumsuz yönde değişimler, bireylerin, travmatik deneyimin yol açabileceği olumsuzluklar ile başa çıkabilme sürecinin incelenmesi yoluyla değerlendirilmiştir. Benzer şekilde, trafik kazalarının bireyler üzerinde oluşturabileceği olumlu dönüşümler olarak tanımlanabilen, bireylerin travma sonrası gelişim düzeylerinde gözlemlenebilecek artışlar da, bireyin başa çıkma süreci kapsamında ele alınmıştır.

Elde edilmiş olan bulgular doğrultusunda, travma geçirmiş kişilerde yaş, cinsiyet, eğitim düzeyi gibi sosyo-demografik özelliklerin, travmaya bağlı olarak dünyaya ilişkin varsayımların olumsuz yönde değişiminde ve travma sonrası stres belirtilerinin yoğunluğunda anlamlı farklılıklara yol açıp açmadığını incelemek

ikincil amaç olarak görülebilir. Benzer şekilde, trafik kazası geçirmiş kişilerde sosyo-demografik özelliklerin, kişilerin travma sonrası gelişim düzeylerinde anlamlı farklılıklara yol açıp açmadığını incelemek de ikincil bir amaçtır.

Araştırmanın iki temel hipotezi bulunmaktadır:

(a) Trafik kazası geçirmiş olan kişilerde sosyodemografik özellikler, diğer travmatik yaşantılar, trafik kazasına maruz kalma düzeyi, dünyaya ilişkin varsayımlar ve travma sonrası gelişim, travma sonrası stres belirtilerini anlamlı düzeyde yordamaktadır.

(b) Trafik kazası geçirmiş olan kişilerde sosyodemografik özellikler, diğer travmatik yaşantılar, trafik kazasına maruz kalma düzeyi, dünyaya ilişkin varsayımlar ve travma sonrası stres belirtileri, travma sonrası gelişimi anlamlı düzeyde yordamaktadır.

**Yukarıda bahsedilmiş olan temel hipotezlerin yanı sıra, bu çalışmada yanıt aranan diğer araştırma soruları aşağıda sıralanmıştır:**

1. Sosyodemografik özellikler (yaş, eğitim düzeyi, gelir düzeyi, trafik raporlarına göre kazadaki sorumluluk payı) ile araştırmanın temel değişkenleri (DİV, TSSB, TSG) arasında nasıl bir ilişki vardır?
2. Araştırmanın temel değişkenleri (DİV, TSSB, TSG) arasında nasıl bir ilişki vardır?

3. Araştırma grubundaki katılımcıların araştırmanın temel değişkenlerinden (trafik kazasına maruz kalma düzeyi, diğer travmatik yaşantılar, DİV, TSSB, TSG) aldıkları puanlar cinsiyete göre farklılık göstermekte midir?
4. Trafik kazası sonucu yaralanmış kişilerin araştırmanın temel değişkenlerinden (DİV, TSSB, TSG) aldıkları puanlar, kazadan yara almadan kurtulmuş olan kişilerin aldıkları puanlardan farklılık göstermekte midir?
5. Yaralanmalı trafik kazası geçirmiş kişilerde, araştırmanın temel değişkenlerinden (DİV, TSSB, TSG) alınan puanlar yaralanma düzeyine (hafif, orta, ağır) göre farklılık göstermekte midir?
6. Ölümlü trafik kazası geçirmiş kişilerin araştırmanın temel değişkenlerinden (DİV, TSSB, TSG) aldıkları puanlar, ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilerin puanlarından farklılık göstermekte midir?
7. Trafik kazası geçirmiş kişilerin araştırmanın temel değişkenlerinden (DİV, TSSB, TSG) aldıkları puanlar, trafik kazası sırasındaki konumları (sürücü, yolcu, yaya) açısından farklılık göstermekte midir?
8. Trafik kazası geçirmiş kişilerden oluşan araştırma grubu ile trafik kazası geçirmemiş kişilerden oluşan karşılaştırma grubu arasında dünyaya ilişkin varsayımlar, travma sonrası stres belirtileri ve travma sonrası gelişim düzeyleri açısından anlamlı fark var mıdır?

## 1.7. Araştırmanın Önemi

Yapılmış olan yerli ve yabancı literatür taramalarında, trafik kazaları ile ilgili pek çok makale örneği bulunurken; Türkiye’de trafik kazasının bireyler üzerindeki etkileri ile ilgili doğrudan yapılmış çalışmalara daha az rastlanmıştır.

Türkiye’de daha çok trafik kazalarının nedenleri, coğrafi yapının trafik kazalarına etkileri, sürücü hataları, sürücülerin eğitimi ve sürücü hatalarında cinsiyet faktörü gibi konuların ele alınmış olduğu göze çarpmaktadır (Tuncuk, 2004; Özkan ve Lajunen, 2005; Akgüngör ve Doğan, 2008; Sebetçi ve Şeker, 2010). Ayrıca travmatik olayların travma sonrası stres bozukluğu, kaygı bozukluğu, depresyon ve strese neden olabileceği konusunda pek çok araştırmanın yapılmış olduğu gözlemlenmiştir (Frommberger ve ark., 1998; Fuglsang, Moergeli ve Schnyder, 2004; Wang, Tsay ve Bond, 2004; Kühn ve ark., 2006; Smith, Mackenzie-Ross ve Scragg, 2007; Irish ve ark., 2008; Kassam-Adams, Fleisher ve Winston, 2009). Ancak “travma sonrası gelişim” kavramı gibi travmadan sonra oluşabilecek olumlu değişimlerin daha çok son zamanlarda ele alınmaya başlandığı görülmüştür (Laufer ve Solomon, 2006; Val ve Linley, 2006; Grubaugh ve Resick, 2007; Pat-Horenczyk ve Brom, 2007; Taku ve ark., 2007; Sheikh, 2008; Calhoun, Buchanan ve Taku, 2009; Kilmer ve ark., 2009; Chopko, 2010; Özlü, Yıldız ve Aker, 2010).

Travma geçirmiş kişilerle yapılmış yakın tarihli çalışmalarda, “dünyaya ilişkin varsayımlar” kavramına, “travma sonrası gelişim kavramı”na oranla, daha az rastlanılmıştır (Collins, Taylor ve Skokan, 1990; Franklin, Janoff-Bulman ve Roberts, 1990; Overcash, Calhoun, Cann ve Tedeschi, 1996; Calhoun, Cann, Tedeschi ve McMillan, 1998; Magwaza, 1999; Jeavons ve Godber, 2005; Kaler ve

ark., 2008). Bu nedenle, son zamanlarda araştırmalara daha sık konu olan “travma sonrası gelişim” kavramı ve hemen hemen her dönemde travmayla ilgili araştırmaların temel konusunu oluşturan, “travma sonrası stres belirtileri” ile yakın tarihli çalışmalarda çok fazla araştırmaya konu olmayan “dünyaya ilişkin varsayımlar” kavramları üzerinde durmanın, günümüzde sık araştırılan konular ile yakın zamanda daha az çalışılmış olan bir konuyu sentezleyebilmek açısından önemli olduğu düşünölmüştür.

Tüm bunlara ek olarak, trafik kazası geçirmiş bireylerin travma sonrası stres belirtileri ve dünyaya ilişkin varsayımlarında oluşabilecek olası olumsuz değişimleri net bir biçimde ortaya koyabilmek amacıyla, trafik kazası geçirmiş bireyler ile trafik kazası geçirmemiş bireylerin travma sonrası stres belirtileri ve dünyaya ilişkin varsayımları karşılaştırılmıştır. Benzer şekilde, trafik kazası geçirmiş ve geçirmemiş bireylerin travma sonrası gelişim düzeyleri de karşılaştırılmıştır. Bu karşılaştırmaların yapılabilmesi için trafik kazası geçirmemiş bireylerin, trafik kazası dışında herhangi bir travma geçirmemiş olması, böyle bir örnekleme ulaşılmasının güçlüğü ve saptama ölçütlerinin geçersizliği nedeniyle, ön koşul olarak görölmemiştir. Aksine, trafik kazası geçirmemiş bireylerin, trafik kazası dışında başka travmatik olaylar geçirmiş olmasının, trafik kazası ve diğer travmatik olayları karşılaştırabilme olanağı sağlayabilmesi açısından, araştırmayı zenginleştireceği düşünölmüştür.

Trafik kazası geçirmiş olan kişilerin dünyaya ilişkin varsayımları, travma sonrası stres belirtileri ve travma sonrası gelişim düzeylerinin incelenmesi, travmatik olayların bireyler üzerinde oluşturabileceği olumlu ve olumsuz etkileri aynı araştırma içerisinde, birlikte görebilmek açısından faydalı olduğu düşünölmüştür. Bu şekilde,



travma geçirmiş bireylerin içinde bulunduğu durumun, hem olumlu hem de olumsuz yanlarıyla, geniş bir bakış açısından anlaşılabilmesi mümkün olmuştur. Aynı zamanda, trafik kazası geçirmiş ve trafik kazası geçirmemiş bireylerin dünyaya ilişkin varsayımlarının karşılaştırılması, travma geçirmiş bireylerin varsayımlarını anlayabilmek açısından faydalı olmuştur. Bu şekilde, travma geçirmiş bireylerin dünyaya ilişkin varsayımlarının, hayata, dünyaya ve kendilerine ilişkin bakış açılarının ne yönde değişime uğradığının daha rahat anlaşılabilceği düşünölmüştür.

## BÖLÜM 2

### YÖNTEM

#### 2.1. Örneklem

Bu çalışmanın örneklemini araştırma ve karşılaştırma grubu olmak üzere iki farklı gruptan oluşturulmuştur. Türkiye sınırları içerisinde yaşamakta olan, trafik kazası geçirmiş, herhangi bir zihinsel engeli bulunmayan 16 – 70 yaş arası kişiler araştırma grubunu; yine Türkiye’de yaşamakta olup herhangi bir trafik kazası geçirmemiş, zihinsel engeli olmayan 16 – 70 yaş arası kişiler ise karşılaştırma grubunu oluşturmuştur.

Araştırma grubunda yer alan kişilerin yaş ortalaması 34.6’dır (ss= 10.9). Örneklemin %40.8’ini kadınlar oluştururken, erkekler ise örneklemin %59.2’sini oluşturmaktadır. Trafik kazası geçiren kişiler eğitim düzeyi açısından incelendiğinde ise örneklemin %0.7’sini okur-yazar kişiler, %3.1’ini ilkokul mezunu kişiler, %2.5’ini ise ortaokul mezunu kişiler oluşturmaktadır. Buna ek olarak, örneklemin %12.8’i lise mezunu olduğunu, %21.5’i üniversite mezunu olduğunu, %5.4’ü ise, yüksek lisans/doktora mezunu olduğunu belirtmiştir. Araştırma grubuna ilişkin betimsel özellikler Tablo 2.1.’de sunulmaktadır.

**Tablo 2.1.** Araştırma Grubuna İlişkin Betimsel Özellikler

<b>n=206</b>	
<b>Cinsiyet</b>	
Kadın	%40.8
Erkek	%59.2
<b>Sosyo-Ekonomik Düzey (Gelir Düzeyi)</b>	
Düşük	%10.5
Orta	%29.8
Yüksek	%5.6
<b>Eğitim Düzeyi</b>	
Okur-yazar	%0.7
İlkokul	%3.1
Ortaokul	%2.5
Lise	%12.8
Üniversite	%21.5
Yüksek Lisans/Doktora	%5.4
<b>Medeni Durum</b>	
Bekâr	%19.7
Dul	%2.5
Evli	%22.2
Boşanmış	%1.8
<b>Çalışma Durumu</b>	
Çalışanlar	%31.8
Çalışmayan ancak işle ilgisi devam edenler	%2.7
Çalışmayanlar	%9.6
Emekliler	%2.0
<b>İş</b>	
Ücretli	%20.9
Yevmiyeli	%1.1
İşveren	%5.4
Kendi Hesabına	%6.5
Ücretsiz Aile İşçisi	%0.7
<b>En Uzun Yaşanan Yer</b>	
Metropol	%29.8
İl	%10.1
İlçe	%5.2
Kasaba	%0.7
Köy	%0.2

Araştırma grubunda, geçirilmiş olunan trafik kazasına ait bilgiler kaza geçirme sıklığı açısından incelendiğinde, örneklemin %70.4'ünü 1 kez, %21.4'ünü 2

kez, %6.3'ünü 3 kez, %0.5'ini 4 kez ve %0.5'ini 5 kez trafik kazası geçiren kişilerin oluşturduğu görülmektedir.

Trafik kazası geçiren kişiler kazadaki konumları açısından incelenecek olursa, örneklemin %48.5'ini sürücüler, %39.3'ünü yolcular ve %11.2'sini de yayalar oluşturmaktadır.

Trafik kazası geçiren kişiler trafik raporlarında belirtilmiş olunan kazadaki sorumluluk payları açısından incelendiğinde, örneklemin %10.7'sini 0 hata payı, %3.4'ünü 1 hata payı, %6.8'ini 2 hata payı, %4.9'unu 3 hata payı, %1.9'unu ise 4 hata payı alan kişilerin oluşturduğu görülmektedir. Örneklemin %4.9'u 5 hata payı, %2.4'ü 6 hata payı, %1'i 7 hata payı ve %2.4'ü 8 hata payı aldıklarını belirtmişlerdir. Araştırma grubunda geçirilmiş olunan trafik kazasına ait bilgiler Tablo 2.2.'de görülmektedir.

**Tablo 2.2.** Trafik Kazasına Ait Bilgiler

<b>n=206</b>	
<b>Kaza Geçirme Sıklığı</b>	
1	%70.4
2	%21.4
3	%6.3
4	%0.5
5	%0.5
<b>Konum</b>	
Sürücü	%48.5
Yolcu	%39.3
Yaya	%11.2

**Tablo 2.2.** (devam ediyor)

<b>n=206</b>	
<b>Trafik Raporlarına Göre Kazadaki Sorumluluk Payı</b>	
0/8	%10.7
1/8	%3.4
2/8	%6.8
3/8	%4.9
4/8	%1.9
5/8	%4.9
6/8	%2.4
7/8	%1.0
8/8	%2.4

Trafik kazası geçiren kişilerin %15.5'i kaza esnasında yaralanacağını düşünmediğini belirtirken; %84.5'i kaza esnasında yaralanacağını düşündüğünü belirtmiştir. Buna ek olarak, trafik kazası geçiren kişilerin %35'i kaza esnasında öleceği fikrine kapılmadığını, %65'i ise kaza esnasında öleceğini düşündüğünü belirtmiştir. Trafik kazası geçiren kişiler yaralanma durumu açısından incelenecek olursa, örneklemin %33.5'inin yaralanmadığını, %66.5'inin ise yaralandığını belirttiği görülmüştür. Yaralanmalı trafik kazası geçiren kişiler yaralanma düzeyleri açısından incelendiğinde ise örneklemin %32'si hiç yara almamış, %25.2'si hafif düzeyde yaralanmış, %27.2'si orta düzeyde yaralanmış ve %15.5'i ise ağır düzeyde yaralanmıştır. Bahsedilmiş olan tüm bilgiler Tablo 2.3.'te görülmektedir.

**Tablo 2.3.** Araştırma Grubunda Yaralanma ve Ölüm Düşüncesi ile Yaralanma Durumu ve Yaralanma Düzeyine İlişkin Bilgiler

<b>n=206</b>	
<b>Kaza Esnasında Yaralanma Düşüncesi</b>	
Hayır	%15.5
Evet	%84.5
<b>Kaza Esnasında Ölüm Düşüncesi</b>	
Hayır	%35.0
Evet	%65.0
<b>Yaralanma Durumu</b>	
Hayır	%33.5
Evet	%66.5
<b>Yaralanma Düzeyi</b>	
Yaralanma Yok	%32.0
Hafif Düzey	%25.2
Orta Düzey	%27.2
Ağır Düzey	%15.5

Trafik kazası geçiren kişilerin kaza esnasında yanında bulunan kişiler, bu kişilerin yaralanacağı veya öleceği hissine kapılma ve bu kişilerin yaralanma veya ölme durumları ile ilgili bilgiler ise Tablo 2.4. Tablo 2.5. ve Tablo 2.6.'da görülmektedir.

**Tablo 2.4.** Araştırma Grubunun Trafik Kazası Esnasında Yanında Bulunan Aile Bireylerine Ait Bilgiler

<b>n=206</b>	
<b>Kaza Esnasında Yanında Aileden Birisinin Bulunma Durumu</b>	
Hayır	%57.3
Evet	%42.2
<b>Aileden Birisinin Yaralanacağı Düşüncesi</b>	
Hayır	%62.6
Evet	%37.4
<b>Aileden Birisinin Öleceği Düşüncesi</b>	
Hayır	%72.3
Evet	%27.7

**Tablo 2.4.** (devam ediyor)

<b>n=206</b>	
<b>Aileden Birisinin Yaralanma Durumu</b>	
Hayır	%72.3
Evet	%27.7
<b>Aileden Birisinin Ölme Durumu</b>	
Hayır	%94.7
Evet	%5.3

**Tablo 2.5.** Araştırma Grubunun Trafik Kazası Esnasında Yanında Bulunan Arkadaş/Tanıdığına Ait Bilgiler

<b>n=206</b>	
<b>Kaza Esnasında Yanında Arkadaşın/Tanıdığıın Bulunma Durumu</b>	
Hayır	%54.4
Evet	%42.2
<b>Arkadaşın/Tanıdığıın Yaralanacağı Düşüncesi</b>	
Hayır	%69.4
Evet	%30.6
<b>Arkadaşın/Tanıdığıın Öleceği Düşüncesi</b>	
Hayır	%75.2
Evet	%24.8
<b>Arkadaşın/Tanıdığıın Yaralanma Durumu</b>	
Hayır	%73.3
Evet	%26.7
<b>Arkadaşın/Tanıdığıın Ölme Durumu</b>	
Hayır	%96.1
Evet	%3.9

**Tablo 2.6.** Araştırma Grubunun Trafik Kazası Esnasında Yanında Bulunan Diğer Kişilere Ait Bilgiler

<b>n=206</b>	
<b>Kaza Esnasında Yanında Diğer Kişilerin Bulunma Durumu</b>	
Hayır	%68.9
Evet	%24.3
<b>Diğer Kişilerin Yaralanacağı Düşüncesi</b>	
Hayır	%81.1
Evet	%18.9
<b>Diğer Kişilerin Öleceği Düşüncesi</b>	
Hayır	%82.0
Evet	%18.0
<b>Diğer Kişilerin Yaralanma Durumu</b>	
Hayır	%75.7
Evet	%24.3
<b>Diğer Kişilerin Ölme Durumu</b>	
Hayır	%91.3
Evet	%8.7

Karşılaştırma grubunun yaş ortalaması 33'dür (ss= 11.2). Karşılaştırma grubunun %50.8'ini kadınlar, %49.2'sini ise erkekler oluşturmaktadır. Bu grup, eğitim düzeyi açısından incelendiğinde ise katılımcıların %2.1'inin okur-yazar, %7.9'unun ilkokul mezunu, %5.4'ünün ortaokul mezunu, %26.7'sinin lise mezunu, %50.8'inin üniversite mezunu ve %7.1'inin yüksek lisans/doktora mezunu olduğu görülmektedir. Karşılaştırma grubuna ilişkin betimsel özellikler Tablo 2.7.'de sunulmaktadır.



**Tablo 2.7.** Karşılaştırma Grubuna İlişkin Betimsel Özellikler

<b>n=230</b>	
<b>Cinsiyet</b>	
Kadın	%50.8
Erkek	%49.2
<b>Sosyo-Ekonomik Düzey (Gelir Düzeyi)</b>	
Düşük	%33.3
Orta	%59.2
Yüksek	%7.5
<b>Eğitim Düzeyi</b>	
Okur-yazar	%2.1
İlkokul	%7.9
Ortaokul	%5.4
Lise	%26.7
Üniversite	%50.8
Yüksek Lisans/Doktora	%7.1
<b>Medeni Durum</b>	
Bekâr	%47.5
Dul	%12.1
Evli	%31.3
Boşanmış	%9.2
<b>Çalışma Durumu</b>	
Çalışanlar	%57.5
Çalışmayan ancak işle ilgisi devam edenler	%10.4
Çalışmayanlar	%29.6
Emekliler	%2.5
<b>İş</b>	
Ücretli	%41.7
Yevmiyeli	%42.9
İşveren	%3.8
Kendi Hesabına	%9.2
Ücretsiz Aile İşçisi	%2.5
<b>En Uzun Yaşanan Yer</b>	
Metropol	%60.8
İl	%24.2
İlçe	%7.9
Kasaba	%2.9
Köy	%4.2

## **2.2. Veri Toplama Araçları**

Veri toplamak amacıyla, Sosyo-demografik Bilgi Formu, Travmatik Yaşantı Soru Listesi, Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği, Travma Sonrası Gelişim Ölçeği ve Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği kullanılmıştır. Her bir uygulama öncesi çalışmaya gönüllü katıldığına dair form da sunulmuştur.

### **2.2.1. Sosyo-demografik Bilgi Formu**

Sosyo-demografik Bilgi Form'undan katılımcıların yaş, cinsiyet, eğitim durumu, mesleği, gelir düzeyi ve katılımcıların en uzun süre yaşamış olduğu yerleşim birimi ile ilgili bilgiler toplanmıştır. Ayrıca, araştırma grubuna verilmiş olan Sosyo-demografik Bilgi Form'unda kişilerin geçirmiş oldukları trafik kazasına dair niteliksel birtakım sorular da mevcuttur.

### **2.2.2. Travmatik Yaşantı Soru Listesi**

Travmatik Yaşantı Soru Listesi, trafik kazası geçirmemiş olan kişilere; trafik kazası dışında herhangi bir ciddi travma geçirmiş olup olmadıklarını ölçmek amacıyla sunulmuştur. Ayrıca söz konusu liste trafik kazası geçirmiş kişilere de geçirmiş oldukları trafik kazası dışında herhangi bir travma yaşayıp yaşamadıklarını saptamak amacıyla uygulanmıştır.

Travmatik Yaşantı Soru Listesi'nde, 10 adet travmatik olay verilmiştir ve kişilerden, bu 10 olay içerisinde geçirmiş oldukları veya birebir tanık oldukları olayların hepsini işaretleyerek belirtmeleri beklenmiştir. Listede, verilmiş olan 10 adet travmatik olay haricinde, açık uçlu bir seçenek de bulunmaktadır. Travmatik Yaşantı Soru Listesi'nin en sonunda bulunan bu seçenek, kişilerin geçirmiş olduğu veya birebir tanık olduğu ve listede var olmayan travmatik deneyimlerini de belirtmesi açısından faydalı olmuştur.

Travmatik Yaşantı Soru Listesi'nde verilmiş olan travmatik olaylar, “trafik kazası”, “trafik kazası dışında ciddi bir kaza, yangın ya da patlama olayı”, “doğal afet”, “fiziksel bir saldırıya maruz kalma”, “cinsel bir saldırıya maruz kalma”, “askeri bir çarpışma ya da savaş alanında bulunma”, “hapsedilme”, “işkenceye maruz kalma”, “yaşamı tehdit eden bir hastalık” ve “sevilen ya da yakın birinin ani ve beklenmedik ölümü” şeklindedir. Kişilerin geçirmiş olduğu veya birebir tanık olduğu ve listede var olmayan travmatik deneyimleri ölçebilmek amacıyla verilmiş olan açık uçlu seçenek ise, “bunların dışında bir travmatik olay” şeklinde listenin en sonunda yer almaktadır. Bu seçeneği işaretleyen kişilerden, geçirmiş oldukları veya birebir tanık oldukları, listede var olmayan bu travmatik deneyimin ne olduğunu kısaca yazmaları beklenmiştir. Yaklaşık 20 kişi, liste dışında travmatik bir deneyimden bahsetmiştir. Gasp, bunlardan en sık karşılaşılanı olmuştur.

### **2.2.3. Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği (TSSBÖ)**

36 maddeden oluşan bu ölçek, Posttrauma Stress Disorder Checklist (PCL) (Weathers ve ark., 1994), Impact of Events (Horowitz ve ark., 1979) ve Dissociative

Experiences Survey'den (Carlson ve Putnam, 1986) maddeler alınarak, Şahin, Batıgün ve Yılmaz (2001) tarafından geliştirilmiş bir formdur. Ölçeğin geliştirilmesinde, 1999 Marmara depreminin ardından, Milli Eğitim Bakanlığı ve UNICEF tarafından yürütülen Psikososyal Okul Projesi'nde görev alan öğretmenlerden toplanan veriler kullanılmıştır. (aktaran Yılmaz, 2006).

Şahin, Batıgün ve Yılmaz (2001) tarafından temel bileşenler ve varimax rotasyon yöntemi kullanılarak yapılan faktör analizinde, toplam varyansın %53.3'ünü açıklayan, "bilişsel kaçınma, zorlayıcı düşünceler ve artmış uyarılma" olmak üzere üç faktör elde edilmiştir (aktaran Yılmaz, 2006).

Yılmaz'a (2006) göre, "Şahin, Batıgün ve Yılmaz (2001) tarafından ölçeğin ölçüt bağımlı geçerliğine ilişkin bilgi elde etmek amacıyla yapılan analiz sonucunda, travma sonrası stres belirtileri ölçeği toplam puanı ve alt ölçeklerinin KSE ile .49 ve .69 ( $p < .05$ ) arasında değişen anlamlı düzeyde korelasyonlara sahip olduğu bulunmuştur ( $N = 232$ ,  $p < .001$ )" (aktaran Yılmaz, 2006).

Yılmaz'a göre, "Şahin, Batıgün ve Yılmaz (2001) tarafından ölçeğin güvenilirliğine ilişkin bilgi elde etmek amacıyla yapılan analiz sonucunda alt ölçekler için .89 ve .91 ( $N = 265$ ) arasında değişen Cronbach alfa iç tutarlık katsayıları elde edilmiştir" (aktaran Yılmaz, 2006).

Yılmaz'ın (2006) arama-kurtarma çalışanlarında, travma sonrası stres belirtileri ve travma sonrası büyümeyi ölçebilmek amacıyla yazmış olduğu doktora

tezinde Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği kullanılmıştır (Yılmaz, 2006). Yılmaz'a (2006) göre, "Travma Sonrası Stres Belirtileri Ölçeği'nde kendi araştırmasının örnekleme için hesaplanan iç tutarlık katsayısı Cronbach  $\alpha=.95$ 'tir (N=350)" (Yılmaz, 2006). Bu ölçeğin alt faktörleri belirlenirken Yılmaz'ın (2006) çalışmasının verilerine dayanılarak faktör analizi yapılmış ve yapılmış olan bu faktör analizinin sonuçlarından, ölçek ile ilgili önceki çalışmaları (Şahin, Batıgün ve Yılmaz, 2001) destekler yönde, yüksek iç tutarlılık kat sayıları elde edilmiştir. Bu yolla, önceki çalışmada (Şahin, Batıgün ve Yılmaz, 2001) elde edilen faktörler olan "bilişsel kaçınma" (Cronbach  $\alpha=.91$ ), "zorlayıcı düşünceler" (Cronbach  $\alpha=.89$ ) ve "artmış uyarılma" (Cronbach  $\alpha=.88$ ) alt faktörlerinin güvenilirliği desteklenmiştir (aktaran Yılmaz, 2006).

#### **2.2.4. Travma Sonrası Gelişim Ölçeği (TSGÖ)**

Travmatik olay geçirmiş olan kişilerde travmatik olay sonrasında ortaya çıkabilecek olumlu dönüşümleri ölçebilmek amacıyla Travma Sonrası Gelişim Ölçeği kullanılmıştır.

Tedeschi ve Calhoun (1996) tarafından geliştirilen Travma Sonrası Büyüme Ölçeği (Posttraumatic Growth Inventory), 6'lı (0=bu değişikliği yaşamadım; 6=bu değişikliği çok fazla yaşadım) Likert tipi, 21 maddelik bir ölçektir. Ölçeğin ranjı 0-105'tir. Alınan yüksek puan, kişinin travmatik yaşantı sonrasında yüksek düzeyde bir büyüme yaşadığını göstermektedir (Tedeschi ve Calhoun, 1996).

Ölçeğin orijinalinin geliştirildiği çalışmada (Tedeschi ve Calhoun, 1996) iç tutarlığının  $\alpha=.90$  düzeyinde olduğu belirtilmektedir. Alt testlerinin iç tutarlığı da  $\alpha=.67$  ve  $\alpha=.85$  arasında değişmektedir. Test-tekrar test güvenilirliği için yapılan çalışmada ise, korelasyon katsayısı .71 olarak bildirilmektedir. Ölçeğin, iyimserlik, dinsel katılım, dışadönüklük, deneyimlere açıklık, uyumluluk ve vicdanlılık gibi değişkenlerle pozitif korelasyonu olduğu belirtilmektedir. Yapılan faktör analizinde, kişilerarası ilişkilerde olumlu, kendiliğin algılanmasında değişiklikler, yaşamın değerini anlama, yeni seçeneklerin fark edilmesi, inanç sistemindeki gelişim olmak üzere beş alt boyut saptanmıştır (Tedeschi ve Calhoun, 1996).

Ölçeğin Türkçe uyarlaması Dürü (2006) tarafından gerçekleştirilmiştir. Travma Sonrası Büyüme Ölçeği'nin güvenilirliğine Cronbach Alpha yöntemi ile bakılmıştır. İç tutarlık katsayısı  $\alpha=.93$  olarak hesaplanmıştır. Travma Sonrası Büyüme Ölçeği'nin, Travma Sonrası Disosiyatif Yaşantı Ölçeği, Olay Etkisi Ölçeği (Impact of Event Scale) ve Travma Sonrası Stres Belirtileri Alt Ölçeği korelasyonu sırasıyla .23, .26 ve .21 olarak hesaplanmıştır. Ölçeğin yapı geçerliğine faktör analizi yöntemi ile bakılmıştır. Çeşitli çözümler arasında en uygun olduğuna karar verilen beş faktörlü çözümde, 21 maddeden 15'i, özgün ölçekte belirtilen faktörlere yüklenmişlerdir. Beş faktörlü bu çözüm, varyansın % 67.84'ünü açıklamıştır (Dürü, 2006).

Dürü (2006) tarafından Türkçe uyarlaması yapılmış olan Travma Sonrası Büyüme Ölçeği'nin iç tutarlık katsayısı ise Cronbach  $\alpha= .93$  (N=349) olarak bulunmuştur (Dürü, 2006).

### 2.2.5. Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği (DİVÖ)

Travmatik olay geçirmiş ve herhangi bir travmatik olay geçirmemiş olan kişilerin dünyaya ilişkin temel varsayımlarını anlayabilmek ve bu iki grubu karşılaştırmak amacıyla Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği kullanılmıştır.

Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği'nin gelişimi Janoff-Bulman (1989) tarafından gerçekleştirilmiştir. Janoff-Bulman (1989), ölçeğin geliştirilmesinin ilk aşamasında öncelikle, temel varsayımlar modelinde belirlenmiş olan 8 varsayımın her biri için maddeler belirleyerek, 64 maddelik bir ölçek oluşturmuştur. Oluşturmuş olduğu bu ölçeği, 155'i kadın, 99'u erkek olmak üzere toplam 254 kişiye uygulamıştır. Elde etmiş olduğu güvenilirlik kat sayıları ile ilgili sonuçlar, bu ölçekteki her bir varsayım için dörder maddenin yeterli olacağını göstermiştir. Dörder maddelik 8 alt ölçeğin güvenilirlik katsayıları, .67 ile .78 arasında bulunmuştur. Ölçeğin alt boyutlarını belirlemek amacıyla faktör analizi uygulanmıştır. Uygulanmış olan faktör analizinde, ölçeğin oluşturulma aşamasında önerilenle bir fark dışında aynı faktör yapısına sahip olduğu görülmüştür. Bu aşamada elde edilen faktörlerden dünyanın iyiliği ve insanların iyiliği varsayımlarının tek bir faktörü yansıttığı bulunmuştur. Bu faktör, iyilik varsayımı değerlendiren sekiz maddeden oluşmuştur. Bu grup için de ölçeğin iç tutarlık katsayıları .66 ile .76 arasında değişmektedir (aktaran Yılmaz, 2008).

Janoff-Bulman (1989) tarafından geliştirilmiş olan Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği (World Assumptions Scale –WAS) ilk olarak 64 maddeden oluşurken, sonraki özgün formu 32 maddeye düşürülmüştür. Türkçe'ye uyarlama

çalışmasında 25 maddeye düşen ölçek, 6 basamaklı Likert tipi bir ölçektir. Bir uçta yer alan “kesinlikle katılmıyorum” ifadesi 1 puan, diğer uçta yer alan “tamamen katılıyorum” ifadesi ise 6 puan almaktadır (aktaran Yılmaz, 2006).

Yılmaz’ın (2006) Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği hakkında vermiş olduğu bilgilere göre, ölçeğin faktör yapısını belirlemek amacıyla yapılan faktör analizi sonucunda 25 maddenin 6 faktör altında toplandığı bulunmuştur (Yılmaz, 2006). Yılmaz’a göre (2006), “birinci faktör, *kişisel talihe inanç* (4 madde); ikinci faktör, *dünyanın iyiliğine inanç* (5 madde); üçüncü faktör, *olayların önceden kontrol edilebileceğine inanç* (5 madde); dördüncü faktör, *yaşamın rastlantılara dayalı olduğuna inanç* (4 madde); beşinci faktör, *olumlu benlik inancı* (4 madde); altıncı faktör de, *dünyanın adil olduğuna inanç* (3 madde)” olarak adlandırılmıştır (Yılmaz, 2006).

Yılmaz’a (2006) göre, yapılmış olan iç tutarlık analizi sonucunda Cronbach Alfa iç tutarlık katsayısı tüm ölçek için .81; kişisel talihe inanç, dünyanın iyiliğine inanç, olayların önceden kontrol edilebileceğine inanç, yaşamın rastlantılara dayalı olduğuna inanç, olumlu benlik inancı ve dünyanın adil olduğuna inanç alt boyutları için ise sırasıyla .85, .79, .75, .77, .63 ve .64 olarak hesaplanmıştır (Yılmaz, 2006).

Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği’nin 2, 8, 12, 18 ve 31. maddeleri ters kodlanmaktadır (Yılmaz, 2008). Özgün formda, her biri birer varsayımı temsil eden dünyanın iyiliği, adalet, olayların kontrol edilebilirliği, rastlantısallık, kendilik değeri, yaşam üzerinde kişisel kontrol ve şans olmak üzere yedi alt boyut



bulunmaktadır. Ölçekten alınan puanların yükselmesi, kişinin dünyaya ilişkin varsayımlarının daha olumlu olduğu anlamına gelmektedir (Yılmaz, 2008).

Veri toplamak amacıyla Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği'nin Türkçe formuna ek olarak, ölçüt geçerliği için Rotter İç-Dış Kontrol Odağı Ölçeği ve Kısa Semptom Envanteri kullanılmıştır. Ölçeğin geçerliğine ilişkin bilgi edinebilmek amacıyla temel bileşenler analizi yapılmıştır. Temel bileşenler analizi sonuçları, ölçeğin altı faktörlü bir yapıya sahip olduğunu destekler niteliktedir. Ölçeğin iç-tutarlık kat sayısı .70 iken; test-tekrar test güvenilirlik kat sayısı ise .58'dir (Yılmaz, 2008).

### **2.3. İşlem**

Trafik kazası geçirmiş olan kişilere, polis ve hastanelerin acil servis kayıtlarından ulaşabilmek amacıyla, T.C. İstanbul Valiliği İl Emniyet Müdürlüğü'ne ve çeşitli hastanelere başvurulmuştur. T.C. İstanbul Valiliği İl Emniyet Müdürlüğü'ne yapılan başvuruya karşılık, Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü tarafından gönderilen yanıtta (bkz. Ek7) 4982 sayılı Kanun'un "Özel Hayatın Gizliliği" başlıklı 23. maddesine değinilmiş ve bu maddeye istinaden talep edildiği üzere yaralanmayla sonuçlanan trafik kazalarına karışmış sürücü, yolcu veya yayaların iletişim bilgilerinin paylaşılmayacağı belirtilmiştir. Aynı şekilde başvuru yapılan çeşitli hastaneler, trafik kazası sonucu acil servis ünitelerinde tedavi gören vakaların iletişim bilgilerini, söz konusu kişilerin gizlilik haklarını korumak üzere veremeyeceklerini bildirmişlerdir.

Bu nedenle katılımcılara ulaşabilmek üzere liseler, üniversiteler, iş yerleri ve çeşitli kurumlarla bağlantı kurulmuştur. Araştırma grubunda çeşitli kurumlarda çalışan farklı meslek gruplarından kişiler ile lise ve üniversite öğrencileri yer almıştır. Lise ve üniversitelerde okuyan öğrencilere anketler sınıflarda toplu olarak verilmiş, kurumlarda çalışanların küçük bir kısmına anketler birebir verilmiş; büyük bir kısmına ise toplu olarak gönderilmiş; akabinde toplu şekilde doldurulmuş anketler teslim alınmıştır. Ayrıca söz konusu kurumlarda çalışan trafik kazası geçirmiş kişilerin büyük bir kısmı araştırmaya ait anketleri kendileri doldurup, daha sonra teslim etmeyi talep ederken; bu kişilerin küçük bir kısmı araştırma ile ilgili daha fazla bilgi edinmek istemiş ve ortaklaşa kararlaştırılmış olunan yerlerde bu kişiler ile birebir görüşülüp, anketlerin doldurulması sağlanmıştır.

Trafik kazası geçirmiş kişilere internet vasıtasıyla da ulaşılmaya çalışılmıştır. Bunun için çeşitli internet grupları ile irtibata geçilmiş ve sosyal paylaşım sitelerinde duyurular yapılmıştır. Bu yolla katılmaya kabul eden kişilere çalışma hakkında bilgi verilmiş ve anketler gönderilmiştir. Katılımcıların büyük bir kısmı araştırmaya ait anketleri doldurup, internet vasıtasıyla göndermiş; küçük bir kısmı ise araştırma hakkında daha fazla bilgi istemiş ve araştırmaya ait anketleri birebir irtibata geçerek doldurmayı talep etmiştir. Bu durumda araştırma hakkında daha fazla bilgi talep eden kişilerle telefon aracılığıyla irtibata geçilmiştir. Telefon aracılığıyla irtibata geçilmiş olan kişilerden araştırmaya katılmaları için izin istenmiş; araştırmaya katılmayı kabul etmeleri durumunda karşılıklı olarak anketlerin uygulanacağı tarihler belirlenmiştir. Daha sonra araştırma için gerekli olan verileri toplayabilmek için söz konusu kişiler ile ortaklaşa karar verilmiş olan yerlerde görüşülmüş; araştırmaya ait bütün sorular

yanıtlandıktan sonra birebir görülmüş olan kişiler tarafından anketler doldurulmuştur.

Trafik kazası geçirmiş olan kişilerle, trafik kazası geçirmemiş olan kişileri araştırmanın temel değişkenleri açısından karşılaştırabilmek için de 230 trafik kazası geçirmemiş kişiye ulaşılmıştır. Karşılaştırma grubunda çeşitli kurumlarda çalışan farklı meslek gruplarından kişiler ile lise ve üniversite öğrencileri yer almıştır. Trafik kazası geçirmemiş ve çeşitli kurumlarda çalışan kişilerin büyük bir kısmı araştırmaya ait anketleri kendileri doldurup, daha sonra teslim etmeyi talep ederken; küçük bir kısmı ile anketler birebir doldurulmuştur. Lise ve üniversite öğrencilerinin araştırmaya katılımları için ise öncelikle bu öğrencilerden sorumlu akademisyenden veya öğretmenden izin alınmış, araştırmaya katılımları için kendilerinden de izin istendikten sonra, ortaklaşa belirlenmiş olan bir günde toplu olarak anketlerin doldurulması sağlanmıştır. Söz konusu öğrencilerden trafik kazası geçirmiş olanların da var olduğu belirlenmiş ve bu durumda trafik kazası geçirmiş olanlar ile trafik kazası geçirmemiş olanlar ayrı tutulmuştur.

Trafik kazası geçirmiş kişilere ulaşmak amacıyla irtibata geçilmiş olan çeşitli internet grupları ve sosyal paylaşım sitelerinden, trafik kazası geçirmemiş kişiler de araştırmaya katılmak istediklerini belirtmişlerdir. Söz konusu trafik kazası geçirmemiş kişiler anketleri doldurup, internet vasıtasıyla göndermişlerdir. Bu kişilerin araştırma ile ilgili öğrenmek istedikleri bütün bilgiler e-posta veya telefon görüşmesi aracılığıyla verilmiş olup araştırma ile ilgili her türlü soruları cevaplandırılmıştır.

Trafik kazası geçirmiş ve trafik kazası geçirmemiş olan ve araştırmanın katılımcılarını oluşturan herkese araştırma hakkında sözlü bilgi verilmesinin yanı sıra, anketler doldurulmadan önce “Bilgilendirilmiş Onam Form’unu okumaları istenmiştir. Bu yolla bütün katılımcıların gönüllülüğü belgelenmiştir.

Araştırma ve karşılaştırma gruplarındaki kişilerin benzer yaş aralığında olmasına özen gösterilmiştir. Her iki gruptaki katılımcılar, cinsiyet ve eğitim düzeyi açısından da benzer tutulmaya çalışılmıştır. Anket formlarını doldurmasına engel olacak herhangi bir zihinsel engeli bulunan kişiler, örneklem dışında tutulmuştur.

Trafik kazası geçirmiş kişilere araştırmaya ait anketlerin uygulanmasından önce Travmatik Yaşantı Soru Listesi dağıtılmıştır. Böylece bu kişilerin araştırmaya karıştırıcı bir etki yaratacak trafik kazasından ayrı olarak ağır bir travma geçirip geçirmediğinden emin olunmuştur.

Bütün bunların yanı sıra araştırmayı yürütebilmek amacıyla ulaşılmış olan trafik kazası geçirmiş kişilerde, “geçirmiş oldukları travmatik yaşantılarının tekrar canlanması” durumunun ortaya çıkmasını engellemek için de birtakım yollar izlenmiştir. İlk olarak söz konusu durumda gerekli yönlendirmeler, bilgilendirilmiş onam formuna eklenmiş olan “trafik kazası geçirmiş kişilerde travmatik yaşantıların tekrar canlanması durumu için öneriler” bölümü aracılığıyla yapılmıştır. Konuya dair sözel sorular da söz konusu olmuş, gerekli bilgilendirmeler yapılmıştır. Bilgilendirilmiş onam formunun bu bölümünde, öncelikle trafik kazası geçirmiş kişiler için “travmatik yaşantının tekrar canlanması” durumunun ne olduğu kısaca açıklanmıştır; bu durum ile başa çıkabilmeleri için neler yapabilecekleri hakkında

kısa bir bilgilendirme yapıldıktan sonra, bağlantıya geçebilecekleri danışmanlar veya danışmanlık merkezleri ile ilgili iletişim bilgileri verilmiştir. Trafik kazası geçirmiş kişilerin, travmatik yaşantılarının tekrar canlandığını dile getirmediği durumlar için de, söz konusu kişiler dikkatle gözlemlenip, gerekli görüldüğü takdirde bilgilendirilmiş onam formu ile yetinilmeyerek, sözel olarak da bu kişiler için gerekli yönlendirmeler yapılmıştır. Genel itibariyle konuya dair bir sıkıntı olduğu gözlemlenmemiştir.

## BÖLÜM 3

### BULGULAR

Kaza geçiren ve geçirmeyen kişilerin ölçek puanları ile ilişkisini incelemek için yapılan gruplar arası karşılaştırmalarda Bağımsız örneklem t testi (independent samples t-test) uygulanmıştır. Sosyo-demografik değişkenlerin ölçek puanları ile ilişkisini incelemek için gruplar arası karşılaştırmalarda iki grup durumunda, Bağımsız örnekler (Independent samples) t testi, ikiden fazla grup durumunda, Tek yönlü (One way) Anova testi ve farklılığa neden olan grubun tespitinde Tukey testi kullanılmıştır.

Sosyo-demografik değişkenlerin ile ölçekler arasındaki ilişkiler incelenirken Pearson Korelasyon Analizi uygulanmıştır. Ölçek puanlarının, travma sonrası stres belirtilerinin ve travma sonrası gelişiminin yordamasına ilişkin analiz için Hiyerarşik Regresyon Analizi kullanılmıştır.

Sonuçlar \* $p < 0.05$  anlamlılık düzeyinde ve \*\* $p < 0.01$  ileri anlamlılık düzeyinde değerlendirilmiştir.

### **3.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Araştırmanın Temel Değişkenleri Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulguları**

Bu bölümde, trafik kazası geçiren kişilerin sosyodemografik özellikleri ile bu araştırmaya ait temel değişkenler arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılmış olan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonuçlarından bahsedilecektir. Sosyodemografik özellikler olarak, yaş, eğitim düzeyi, gelir düzeyi ve trapor değişkenleri ele alınırken; araştırmaya ait temel değişkenler, mağruziyet, travma, Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim toplam puanları olarak belirlenmiştir.

Yukarıda bahsedilmiş olunan sosyodemografik özelliklerin araştırmanın temel değişkenleri ile ilişkisi Tablo 3.1.'de görülmektedir.

**Tablo 3.1.** Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Araştırmanın Temel Değişkenleri Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi

Değişken	Yaş	Eğitim Düzeyi	Gelir Düzeyi	Trapor
Trafik Kazasına Maruz Kalma Düzeyi	-.16*	.13	.01	-.01
Diğer Travmatik Yaşantılar	.15*	-.22**	-.08	.06
DİV Toplam Puan	.19*	-.06	.15*	-.10
Travma Sonrası Stres Belirtileri	-.33**	-.03	-.33**	.22
TSG Toplam Puan	.01	-.12	-.08	.01

\*p<0.05      \*\*p<0.01

### 3.1.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Trafik Kazasına Maruz Kalma Düzeyi Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulguları

Yaş ile trafik kazasına maruz kalma düzeyi arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında %16 negatif yönde anlamlı ilişki bulunmuştur ( $r=-0.16$ ;  $p=0,02<0.05$ ). Buna göre, yaş puanı arttıkça trafik kazasına maruz kalma düzeyi puanı azalmaktadır. Eğitim düzeyi ile trafik kazasına maruz kalma düzeyi arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır ( $r=0.13$ ;  $p=0.07>0.05$ ). Gelir düzeyi ile trafik kazasına maruz kalma düzeyi arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar



arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır ( $r=0.01$ ;  $p=0.95>0.05$ ). Trapor ile trafik kazasına maruz kalma düzeyi arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır ( $r=-0.01$ ;  $p=0.94>0.05$ ).

### **3.1.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Diğer Travmatik Yaşantılar Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulguları**

Yaş ile diğer travmatik yaşantılar arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında %15 pozitif yönde anlamlı ilişki bulunmuştur ( $r=0.15$ ;  $p=0.03<0.05$ ). Buna göre yaş puanı arttıkça diğer travmatik yaşantılar puanı da artmaktadır. Eğitim düzeyi ile diğer travmatik yaşantılar arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında %22 negatif yönde anlamlı ilişki bulunmuştur ( $r=-0.22$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Buna göre eğitim düzeyi puanı arttıkça diğer travmatik yaşantılar puanı azalmaktadır. Gelir düzeyi ile diğer travmatik yaşantılar arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır ( $r=-0.08$ ;  $p=0.25>0.05$ ). Trapor ile diğer travmatik yaşantılar arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır ( $r=0.06$ ;  $p=0.61>0.05$ ).

### **3.1.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulguları**

Yaş ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanı arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında %19 pozitif yönde anlamlı ilişki bulunmuştur ( $r=0.19$ ;  $p=0.01<0.05$ ). Buna göre yaş puanı arttıkça Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanı artmaktadır. Eğitim düzeyi ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanı arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır ( $r=-0.06$ ;  $p=0.43>0.05$ ). Gelir düzeyi ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanı arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında %15 pozitif yönde anlamlı ilişki bulunmuştur ( $r=0.15$ ;  $p=0.04<0.05$ ). Buna göre gelir düzeyi puanı arttıkça Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanı artmaktadır. Trapor ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanı arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır ( $r=-0.10$ ;  $p=0.38>0.05$ ).

### **3.1.4. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Travma Sonrası Stres Belirtileri Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulguları**

Yaş ile Travma Sonrası Stres Belirtileri arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında %33 negatif yönde anlamlı ilişki bulunmuştur ( $r=-0.33$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Buna göre yaş arttıkça Travma Sonrası Stres Belirtileri azalmaktadır. Eğitim düzeyi ile Travma Sonrası Stres Belirtileri arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır ( $r=-0.03$ ;  $p=0.67>0.05$ ). Gelir düzeyi ile Travma Sonrası Stres Belirtileri arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında %33 negatif yönde anlamlı ilişki bulunmuştur ( $r=-0.33$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Buna göre gelir düzeyi arttıkça Travma Sonrası Stres Belirtileri azalmaktadır. Trapor ile Travma Sonrası Stres Belirtileri arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır ( $r=0.22$ ;  $p=0.06>0.05$ ).

### **3.1.5. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulguları**

Yaş ile Travma Sonrası Gelişim toplam puanı arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır ( $r=0.01$ ;  $p=0.17>0.05$ ). Eğitim düzeyi ile Travma Sonrası Gelişim toplam puanı arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır ( $r=-0.12$ ;  $p=0.09>0.05$ ). Gelir düzeyi ile Travma Sonrası Gelişim toplam puanı arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır ( $r=-0.08$ ;  $p=0.30>0.05$ ). Trapor ile Travma Sonrası Gelişim toplam puanı arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır ( $r=0.01$ ;  $p=0.94>0.05$ ).

Yukarıda bahsedilmiş olunan tüm bulgulara göre, trafik kazası geçiren kişilerin sosyodemografik özellikleri ile trafik kazasına maruz kalma düzeyi, diğer travmatik yaşantılar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Dünyaya İlişkin Varsayımları arasında anlamlı ilişki vardır. Sadece Travma Sonrası Gelişim düzeyleri arasında anlamlı ilişki saptanamamıştır.

### 3.2. Araştırmanın Temel Değişkenleri Arasındaki İlişkilere Yönelik Bulgular

Bu bölümde araştırmaya ait temel değişkenler olarak belirlenmiş olan, Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim düzeylerinin toplam puanları arasındaki ilişkiyi belirleyebilmek amacıyla yapılmış olan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonuçlarından söz edilecektir.

Değişkenler arası ilişkilere ait bilgiler Tablo 3.2.'de verilmiştir.

**Tablo 3.2.** Araştırmanın Temel Değişkenleri Arasındaki İlişkilere Yönelik Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi

Değişken	(2)	(3)
(1) DİV Toplam Puan	-.40**	.39**
(2) Travma Sonrası Stres Belirtileri		-.00
(3) TSG Toplam Puan		1.00

\*p<0.05      \*\*p<0.01

#### 3.2.1. Travma Sonrası Stres Belirtileri ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar Arasındaki İlişkiye Yönelik Bulgular

Tablo 3.2.'den anlaşılacağı üzere, Travma Sonrası Stres Belirtileri ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanı arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında

%40 düzeyinde negatif yönde anlamlı ilişki bulunmuştur ( $r=-0.40$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Buna göre Travma Sonrası Stres Belirtileri puanı arttıkça Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanı azalmaktadır.

### **3.2.2. Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar Arasındaki İlişkiye Yönelik Bulgular**

Travma Sonrası Gelişim toplam puanı ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanı arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında %39 pozitif yönde anlamlı ilişki bulunmuştur ( $r=0.39$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Buna göre Travma Sonrası Gelişim toplam puanı arttıkça dünyaya ilişkin varsayımlar toplam puanı da artmaktadır.

### **3.2.3. Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri ile Travma Sonrası Stres Belirtileri Arasındaki İlişkiye Yönelik Bulgular**

Travma Sonrası Gelişim toplam puanı ile Travma Sonrası Stres Belirtileri arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır ( $r=-0.00$ ;  $p=0.95>0.05$ ).

### **3.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Araştırmanın Temel Değişkenlerinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Bu bölümde trafik kazası geçiren kişilerin araştırmanın temel değişkenlerinden aldıkları puanların cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonuçlarına yer verilecektir. trafik kazası geçiren kişilerin maruz kalma düzeyi, travma, dünyaya ilişkin varsayımlar, travma sonrası stres belirtileri ile travma sonrası gelişim puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonuçları belirtilecektir.

Yukarıda bahsedilmiş olunan trafik kazası geçiren kişilerde araştırmanın temel değişkenlerinin cinsiyet açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulgular Tablo 3.3.'te verilmiştir.

**Tablo 3.3.** Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Araştırmanın Temel Değişkenlerinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Bağımsız Grup T-Testi Sonuçları

Değişken	Kadın (n=84)		Erkek (n=122)		T
	x	SS	x	SS	
<b>(1) Trafik Kazasına Maruz Kalma Düzeyi</b>	6.57	2.99	5.54	3.23	<b>2.32*</b>
<b>(2) Diğer Travmatik Yaşantılar</b>	2.57	1.18	3.05	1.58	<b>-2.48*</b>
<b>(3) İyilik</b>	19.60	5.14	22.38	7.07	<b>-3.28**</b>
<b>(4) Adalet</b>	25.54	6.26	28.15	6.64	<b>-2.83**</b>
<b>(5) Şans</b>	13.02	3.77	14.62	4.87	<b>-2.65**</b>
<b>(6) Rastlantı</b>	20.99	3.45	21.12	3.97	-.24
<b>(7) Kendilik Değeri</b>	16.79	3.59	17.60	4.28	-1.46
<b>(8) Kontrol</b>	10.25	3.16	11.17	3.29	<b>-1.10*</b>
<b>(9) DİV Toplam Puan</b>	106.19	18.57	115.04	18.46	<b>-3.37**</b>
<b>(10) Travma Sonrası Stres Belirtileri</b>	38.93	17.98	32.45	22.47	<b>2.29*</b>
<b>(11) İlişki</b>	22.24	6.06	21.33	8.38	.91
<b>(12) Felsefe</b>	19.54	3.42	19.88	4.00	-.65
<b>(13) Kendini Anlama</b>	29.95	8.34	29.55	9.90	.39
<b>(14) TSG Toplam Puan</b>	71.73	14.11	70.76	17.75	.44

\*p<0.05

\*\*p<0.01



### **3.3.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Trafik Kazasına Maruz Kalma Düzeyinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin trafik kazasına maruz kalma düzeyi puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=2.3$ ;  $p=0.02<0.05$ ). Trafik kazası geçiren kadınların trafik kazasına maruz kalma düzeyi puanları, trafik kazası geçiren erkeklerin trafik kazasına maruz kalma düzeyi puanlarından yüksek bulunmuştur.

### **3.3.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Diğer Travmatik Yaşantıların Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin diğer travmatik yaşantılar puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=-2.48$ ;  $p=0.01<0.05$ ). Trafik kazası geçiren erkeklerin diğer travmatik yaşantılar puanları, trafik kazası geçiren kadınların diğer travmatik yaşantılar puanlarından yüksek bulunmuştur.

### **3.3.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Dünyaya İlişkin Varsayımların Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin İyilik puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=-3.28$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Trafik kazası geçiren erkeklerin İyilik puanları, trafik kazası geçiren kadınların İyilik puanlarına oranla daha yüksek bulunmuştur.

Trafik kazası geçiren kişilerin Adalet puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=-2.83$ ;  $p=0.01<0.05$ ). Trafik kazası geçiren erkeklerin Adalet puanları, trafik kazası geçiren kadınların Adalet puanlarına oranla daha yüksektir.

Trafik kazası geçiren kişilerin Şans puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=-2.65$ ;  $p=0.01<0.05$ ). Trafik kazası geçiren erkeklerin Şans puanları, trafik kazası geçiren kadınların Şans puanlarından daha yüksek bulunmuştur.

Trafik kazası geçiren kişilerin Rastlantı puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=-0.24$ ;  $p=0.81>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Kendilik değeri puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=-1.46$ ;  $p=0.15>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Kontrol puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=-2.00$ ;  $p=0.04<0.05$ ). Trafik kazası geçiren erkeklerin Kontrol puanları, trafik kazası geçiren kadınların Kontrol puanlarından daha yüksek bulunmuştur.

Trafik kazası geçiren kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=-3.37$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Buna göre, trafik kazası geçiren erkeklerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanları, trafik kazası geçiren kadınların Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanlarından daha yüksektir.

### **3.3.4. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Stres Belirtilerinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=2.29$ ;  $p=0.02<0.05$ ). Buna göre, trafik kazası geçiren kadınların Travma Sonrası Stres Belirtileri puanları, trafik kazası geçiren erkeklerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanlarına oranla daha yüksek bulunmuştur.

### **3.3.5. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin İlişki puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=0.91$ ;  $p=0.36>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Felsefe puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=-0.65$ ;  $p=0.52>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Kendini Anlama puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki farkın istatistiksel açıdan anlamlı bulunmadığı görülmektedir ( $t=0.31$ ;  $p=0.76>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Travma Sonrası Gelişim toplam puanları ortalamalarının cinsiyete göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ( $t=0.44$ ;  $p=0.66>0.05$ ).

Elde edilen bulgular özetlenecek olursa;

Trafik kazası geçiren kadın ve erkeklerin trafik kazasına maruz kalma düzeyleri farklıdır.

Trafik kazası geçiren kadın ve erkeklerin diğer travmatik yaşantılar puanları farklıdır.

Trafik kazası geçiren kadın ve erkeklerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanları farklıdır.

Trafik kazası geçiren kadın ve erkeklerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar puanları farklıdır.

Son olarak, Travma Sonrası Gelişim düzeyleri açısından kadın ve erkeklerde herhangi bir farklılığın bulunmadığı görülmektedir.

### 3.4. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenleri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulgular Tablo 3.4.'te verilmiştir.

**Tablo 3.4.** Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenleri Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Bağımsız Grup T-Testi Sonuçları

Değişken	Yaralanma Yok (n=69)		Yaralanma Var (n=137)		T
	x	SS	X	SS	
(1) İyilik	22.68	6.77	20.53	6.24	<b>2.27*</b>
(2) Adalet	28.91	6.20	26.16	6.62	<b>2.88**</b>
(3) Şans	15.42	4.35	13.23	4.43	<b>3.37**</b>
(4) Rastlantı	20.86	3.56	21.17	3.86	-.57
(5) Kendilik Değeri	17.44	4.22	17.19	3.93	.42
(6) Kontrol	11.09	3.54	10.65	3.12	.92
(7) DİV Toplam Puan	116.40	18.06	108.93	18.99	<b>2.71**</b>
(8) Travma Sonrası Stres Belirtileri	27.69	20.48	38.82	20.26	<b>-3.71**</b>
(9) İlişki	19.69	6.56	22.71	7.78	<b>-2.77**</b>
(10) Felsefe	19.80	3.67	19.71	3.83	.15
(11) Kendini Anlama	29.03	8.47	30.05	9.67	-.74
(12) TSG Toplam Puan	68.52	14.60	72.48	17.04	-1.65

\*p<0.05

\*\*p<0.01

### **3.4.1. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan Kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişilerin İyilik puanları ortalamalarının farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=2.27$ ;  $p=0.02<0.05$ ). Buna göre, trafik kazası sırasında yaralanmayan kişilerin İyilik puanları, yaralanan kişilerin İyilik puanlarından yüksek bulunmuştur.

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişilerin Adalet puanları ortalamalarının farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=2.88$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Trafik kazası sırasında yaralanmayan kişilerin Adalet puanlarının, yaralanan kişilerin Adalet puanlarına oranla daha yüksek olduğu bulunmuştur.

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişilerin Şans puanları ortalamalarının farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=3.37$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Trafik kazası sırasında yaralanmayan kişilerin Şans puanları, yaralanan kişilerin Şans puanlarından yüksek bulunmuştur.

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişilerin Rastlantı puanları ortalamalarının farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=-0.57$ ;  $p=0.57>0.05$ ).

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişilerin Kendilik değeri puanları ortalamalarının farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=0.42$ ;  $p=0.68>0.05$ ).

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişilerin Kontrol puanları ortalamalarının farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=0.92$ ;  $p=0.36>0.05$ ).

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanları ortalamalarının farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=2.71$ ;  $p=0.01<0.05$ ). Trafik kazası sırasında yaralanmayan kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanları, yaralanan kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanlarından yüksek bulunmuştur.



### **3.4.2. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan Kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanları ortalamalarının farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=-3.71$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanları, yaralanmayan kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanlarından yüksek bulunmuştur.

### **3.4.3. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan Kişilerin Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişilerin İlişki puanları ortalamalarının farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=-2.77$ ;  $p=0.01<0.05$ ). Buna göre, trafik kazası sonucu yaralanan kişilerin İlişki puanlarının, yaralanmayan kişilerin İlişki puanlarından yüksek olduğu bulunmuştur.

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişilerin Felsefe puanları ortalamalarının farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla

yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=0.15$ ;  $p=0.88>0.05$ ).

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişilerin Kendini anlama puanları ortalamalarının farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=-0.74$ ;  $p=0.46>0.05$ ).

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişilerin Travma Sonrası Gelişim toplam puanları ortalamalarının farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki farkın istatistiksel açıdan anlamlı bulunmadığı görülmektedir ( $t=-1.65$ ;  $p=0.10>0.05$ ).

Yukarıda ele alınmış olunan tüm bulgular göz önünde bulundurulduğunda, trafik kazası sonucu yaralanan kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Dünyaya İlişkin Varsayımları, yaralanmayan kişilere göre farklıdır.

### **3.5. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim düzeylerinden aldıkları puanların yaralanma düzeyi açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulgular Tablo 3.5.'te verilmiştir.

**Tablo 3.5.** Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) Sonuçları

Değişken	ANOVA			ANOVA F	
	Hafif Düzey (n=52)	Orta Düzey (n=56)	Ağır Düzey (n=32)		
(1) İyilik	x	20.50	20.07	20.82	.15
	SS	6.25	6.71	5.60	
(2) Adalet	x	27.41	26.30	24.57	1.83
	SS	6.25	7.27	5.96	
(3) Şans	x	13.79	12.97	12.94	.58
	SS	4.83	4.18	4.22	
(4) Rastlantı	x	20.58	20.72	22.24	2.13
	SS	4.24	3.71	3.30	
(5) Kendilik Değeri	x	18.11	17.18	15.90	3.27*
	SS	3.87	3.92	3.68	
(6) Kontrol	x	11.12	10.50	10.47	.63
	SS	3.29	2.97	3.40	
(7) DİV Toplam Puan	x	111.50	107.74	106.93	.77
	SS	18.82	18.97	19.30	
(8) TSSB	x	33.87	36.96	48.78	6.03**
	SS	22.31	18.95	15.52	
(9) İlişki	x	20.59	24.08	23.45	3.03
	SS	8.21	7.50	6.98	

**Tablo 3.5.** (devam ediyor)

Değişken	Hafif Düzey			Orta Düzey			Ağır Düzey			ANOVA		
		(n=52)		(n=56)		(n=32)			F			
(10) Felsefe	x	19.46		19.63		20.06			.25			
	SS	3.74		4.16		3.33						
(11) Kendini Anlama	x	27.16		32.43		30.25			4.28*			
	SS	9.46		10.01		7.97						
(12) TSG Toplam Puan	x	67.21		76.14		73.76			4.07*			
	SS	15.80		17.67		15.86						

\*p<0.05

\*\*p<0.01

### 3.5.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlarının Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular

Trafik kazası geçiren kişilerin İyilik puanları ortalamalarının yaralanma düzeyine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır (F=0.15; p=0.86>0.05).

Trafik kazası geçiren kişilerin Adalet puanları ortalamalarının yaralanma düzeyine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır (F=1.83; p=0.16>0.05).

Trafik kazası geçiren kişilerin şans puanları ortalamalarının yaralanma düzeyine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $F=0.58$ ;  $p=0.56>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Rastlantı puanları ortalamalarının yaralanma düzeyine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $F=2.13$ ;  $p=0.12>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Kendilik değeri puanları ortalamalarının yaralanma düzeyine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $F=3.27$ ;  $p=0.04<0.05$ ). Farklılıkların kaynaklarını belirlemek amacıyla yapılan tamamlayıcı post-hoc analizi sonucunda; geçirdiği kaza sonucu hafif düzeyde yaralanan kişilerin Kendilik değeri puanları, geçirdiği kaza sonucu ağır düzeyde yaralanan kişilerin Kendilik değeri puanlarından yüksektir.

Trafik kazası geçiren kişilerin Kontrol puanları ortalamalarının yaralanma düzeyine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $F=0.63$ ;  $p=0.53>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanları ortalamalarının yaralanma düzeyine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $F=0.77$ ;  $p=0.47>0.05$ ).

### **3.5.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtilerinin Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanları ortalamalarının yaralanma düzeyine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $F=6.03$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Farklılıkların kaynaklarını belirlemek amacıyla yapılan tamamlayıcı post-hoc analizi sonucunda; geçirdiği kaza sonucu hafif düzeyde yaralanan kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanları, geçirdiği kaza sonucu ağır düzeyde yaralanan kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanlarından düşüktür. Geçirdiği kaza sonucu orta düzeyde yaralanan kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanları, geçirdiği kaza sonucu ağır düzeyde yaralanan kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanlarından düşüktür.

### **3.5.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinin Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin İlişki puanları ortalamalarının yaralanma düzeyine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ( $F=3.03$ ;  $p=0.05>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Felsefe puanları ortalamalarının yaralanma düzeyine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ( $F=0.25$ ;  $p=0.78>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Kendini anlama puanları ortalamalarının yaralanma düzeyine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $F=4.28$ ;  $p=0.02<0.05$ ). Farklılıkların kaynaklarını belirlemek amacıyla yapılan tamamlayıcı post-hoc analizi sonucunda; geçirdiği kaza sonucu hafif düzeyde yaralanan kişilerin Kendini anlama puanları, geçirdiği kaza sonucu orta düzeyde yaralanan kişilerin Kendini anlama puanlarından düşüktür.



Trafik kazası geçiren kişilerin Travma Sonrası Gelişim toplam puanları ortalamalarının yaralanma düzeyine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $F=4.07$ ;  $p=0.02<0.05$ ). Farklılıkların kaynaklarını belirlemek amacıyla yapılan tamamlayıcı post-hoc analizi sonucunda; geçirdiği kaza sonucu hafif düzeyde yaralanan kişilerin Travma Sonrası Gelişim toplam puanları, geçirdiği kaza sonucu orta düzeyde yaralanan kişilerin Travma Sonrası Gelişim toplam puanlarından düşüktür.

Yukarıda bahsedilmiş olunan tüm bulgular ışığında, trafik kazası geçiren kişilerde yaralanma düzeyi farklı olan kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim düzeyleri farklıdır.

### **3.6. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim düzeylerinden almış oldukları puanların kazanın ölüm içerip içermemesi açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulgular Tablo 3.6.'da verilmiştir.

**Tablo 3.6.** Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip İçermemesi Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Bağımsız Grup T-Testi Sonuçları

Değişken	Ölüm Yok (n=174)		Ölüm Var (n=32)		T
	x	SS	x	SS	
(1) İyilik	21.81	6.52	18.19	5.42	<b>2.96**</b>
(2) Adalet	27.85	6.31	22.91	6.66	<b>4.04**</b>
(3) Şans	14.40	4.45	11.63	4.20	<b>3.27**</b>
(4) Rastlantı	21.23	3.55	20.22	4.70	1.40
(5) Kendilik Değeri	17.55	4.01	15.75	3.81	<b>2.35*</b>
(6) Kontrol	10.84	3.25	10.56	3.36	.44
(7) DİV Toplam Puan	113.67	18.78	99.25	15.19	<b>4.10**</b>
(8) Travma Sonrası Stres Belirtileri	33.25	21.16	45.12	16.84	<b>-3.51**</b>
(9) İlişki	21.51	7.46	22.73	7.86	-.84
(10) Felsefe	19.84	3.83	19.22	3.43	.85
(11) Kendini Anlama	29.54	9.41	30.67	8.56	-.64
(12) TSG Toplam Puan	70.88	16.46	72.62	15.83	-.55

\*p<0.05

\*\*p<0.01

### **3.6.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlardan Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin İyilik puanları ortalamalarının kazanın ölüm içerip içermemesine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=2.96$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilerin İyilik puanları, ölüm içeren trafik kazası geçirmiş kişilerin İyilik puanlarından yüksektir.

Trafik kazası geçiren kişilerin Adalet puanları ortalamalarının kazanın ölüm içerip içermemesine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=4.04$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilerin Adalet puanları, ölüm içeren trafik kazası geçirmiş kişilerin Adalet puanlarından yüksektir.

Trafik kazası geçiren kişilerin Şans puanları ortalamalarının kazanın ölüm içerip içermemesine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=3.27$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilerin Şans puanları, ölüm içeren trafik kazası geçirmiş kişilerin Şans puanlarından yüksektir.

Trafik kazası geçiren kişilerin Rastlantı puanları ortalamalarının kazanın ölüm içerip içermemesine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=1.40$ ;  $p=0.16>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Kendilik değeri puanları ortalamalarının kazanın ölüm içerip içermemesine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=2.35$ ;  $p=0.02<0.05$ ). Ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilerin Kendilik değeri puanları, ölüm içeren trafik kazası geçirmiş kişilerin Kendilik değeri puanlarından yüksektir.

Trafik kazası geçiren kişilerin Kontrol puanları ortalamalarının kazanın ölüm içerip içermemesine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=0.44$ ;  $p=0.66>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanları ortalamalarının kazanın ölüm içerip içermemesine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=4.10$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanları, ölüm içeren trafik kazası geçirmiş kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanlarından yüksektir.

### **3.6.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtilerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanları ortalamalarının kazanın ölüm içerip içermemesine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=-3.51$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Ölüm içeren trafik kazası geçirmiş kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanları, ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanlarından yüksektir.

### **3.6.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin İlişki puanları ortalamalarının kazanın ölüm içerip içermemesine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=-0.84$ ;  $p=0.40>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Felsefe puanları ortalamalarının kazanın ölüm içerip içermemesine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek

amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=0.85$ ;  $p=0.40>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Kendini anlama puanları ortalamalarının kazanın ölüm içerip içermemesine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=-0.64$ ;  $p=0.53>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Travma Sonrası Gelişim toplam puanları ortalamalarının kazanın ölüm içerip içermemesine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=-0.55$ ;  $p=0.58>0.05$ ).

Yukarıda açıklanmış olan bütün bulgular özetlenecek olursa;

Ölüm içeren trafik kazası geçirmiş kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri, ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilere göre farklıdır.

Ölüm içeren trafik kazası geçirmiş kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımları, ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilere göre farklıdır.

Son olarak, trafik kazası geçiren kişilerin Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinden aldıkları puanlar, kazanın ölüm içerip içermemesi açısından farklılık göstermemektedir.

### **3.7. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim düzeylerinden aldıkları puanların kazadaki konumları açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulgular Tablo 3.7.'de verilmiştir.

**Tablo 3.7.** Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) Sonuçları

Değişken	Sürücü			Yolcu			Yaya			ANOVA
		(n=100)		(n=81)		(n=23)			F	
(1) İyilik	x	22.33		20.55		18.26			4.46*	
	SS	6.74		6.11		5.44				
(2) Adalet	x	27.80		26.04		27.44			1.63	
	SS	6.76		5.87		8.22				
(3) Şans	x	14.58		13.39		12.94			2.20	
	SS	4.50		4.66		3.69				
(4) Rastlantı	x	21.15		20.57		22.06			1.56	
	SS	3.60		3.50		4.85				
(5) Kendilik Değeri	x	17.33		17.31		16.46			.47	
	SS	4.38		3.72		3.37				
(6) Kontrol	x	10.62		10.61		12.03			1.92	
	SS	3.33		2.94		3.91				
(7) DİV Toplam Puan	x	113.81		108.47		109.18			1.95	
	SS	19.12		18.27		19.08				
(8) TSSB	x	32.82		37.27		38.37			1.31	
	SS	21.95		18.67		23.99				
(9) İlişki	x	21.74		21.38		22.53			.22	
	SS	7.67		7.64		6.57				



**Tablo 3.7. (devam ediyor)**

<b>Değişken</b>	<b>Sürücü (n=100)</b>	<b>Yolcu (n=81)</b>	<b>Yaya (n=23)</b>	<b>ANOVA F</b>
	x	19.99	19.66	18.56
<b>(10) Felsefe</b>	SS	3.81	3.58	4.16
	x	28.92	30.14	31.41
<b>(11) Kendini Anlama</b>	SS	9.34	8.95	10.46
	x	70.65	71.18	72.50
<b>(12) TSG Toplam Puan</b>	SS	16.09	16.30	18.31

\*p<0.05      \*\*p<0.01

### **3.7.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlardan Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin İyilik puanları ortalamalarının kazadaki konuma göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (F=4.46; p=0.01<0.05). Farklılıkların kaynaklarını belirlemek amacıyla yapılan tamamlayıcı post-hoc Tukey analizi sonucunda; kaza esnasında konumu sürücü olan kişilerin İyilik puanları, kaza esnasında konumu yaya olan kişilerin İyilik puanlarından yüksek bulunmuştur.

Trafik kazası geçiren kişilerin Adalet puanları ortalamalarının kazadaki konuma göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $F=1.63$ ;  $p=0.20>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Şans puanları ortalamalarının kazadaki konuma göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $F=2.20$ ;  $p=0.11>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Rastlantı puanları ortalamalarının kazadaki konuma göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $F=1.56$ ;  $p=0.21>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Kendilik değeri puanları ortalamalarının kazadaki konuma göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $F=0.47$ ;  $p=0.62>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Kontrol puanları ortalamalarının kazadaki konuma göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $F=1.92$ ;  $p=0.15>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanları ortalamalarının kazadaki konuma göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $F=1.95$ ;  $p=0.15>0.05$ ).

### **3.7.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtilerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanları ortalamalarının kazadaki konuma göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $F=1.31$ ;  $p=0.27>0.05$ ).

### **3.7.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Trafik kazası geçiren kişilerin İlişki puanları ortalamalarının kazadaki konuma göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $F=0.22$ ;  $p=0.81>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Felsefe puanları ortalamalarının kazadaki konuma göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ( $F=1.37$ ;  $p=0.26>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Kendini anlama puanları ortalamalarının kazadaki konuma göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ( $F=0.83$ ;  $p=0.44>0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerin Travma Sonrası Gelişim toplam puanları ortalamalarının kazadaki konuma göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ( $F=0.12$ ;  $p=0.89>0.05$ ).

Yukarıda belirtilmiş olunan tüm bulgulara dayanarak, trafik kazası geçiren kişiler hususunda puan ölçümleri şu şekilde sonuçlanmıştır:

Trafik kazası geçiren kişilerde kaza esnasında konumu farklı olan kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımları, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim düzeyleri farklılık göstermemiştir.

### **3.8. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Araştırmanın Temel Değişkenleri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Bu bölümde araştırma ve karşılaştırma gruplarının araştırmanın temel değişkenlerine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğinin belirlenmesi amacıyla uygulanmış olan bağımsız grup t-testi sonuçlarından bahsedilecektir.

Araştırmanın temel değişkenleri olarak, Travma, Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim düzeyleri ele alınırken; trafik kazası geçiren kişiler araştırma grubunu, trafik kazası geçirmeyen kişiler ise karşılaştırma grubunu oluşturmuştur.

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının yukarıda bahsedilmiş olunan araştırmaya ait temel değişkenler açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulgular aşağıda “Tablo 3.8.” adı altında verilmiştir.

**Tablo 3.8.** Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Araştırmanın Temel Değişkenleri Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Bağımsız Grup T-Testi Sonuçları

Değişken	Araştırma Grubu (n=206)		Karşılaştırma Grubu (n=230)		T
	x	SS	x	SS	
<b>(1) Diğer Travmatik Yaşantılar</b>	2.85	1.45	1.93	1.03	<b>7.67**</b>
<b>(2) İyilik</b>	21.25	6.49	20.24	5.22	1.78
<b>(3) Adalet</b>	27.08	6.60	27.35	6.84	-.41
<b>(4) Şans</b>	13.97	4.51	14.13	3.81	-.42
<b>(5) Rastlantı</b>	21.07	3.76	21.75	3.69	-1.94
<b>(6) Kendilik Değeri</b>	17.27	4.02	15.81	4.07	<b>3.81**</b>
<b>(7) Kontrol</b>	10.80	3.26	10.96	2.77	-.56
<b>(8) DİV Toplam Puan</b>	111.43	18.97	110.24	16.37	.71
<b>(9) Travma Sonrası Stres Belirtileri</b>	35.09	20.96	38.94	22.38	-1.86
<b>(10) İlişki</b>	21.70	7.52	23.31	6.30	<b>-2.43*</b>
<b>(11) Felsefe</b>	19.74	3.77	18.36	3.63	<b>3.93**</b>
<b>(12) Kendini Anlama</b>	29.71	9.27	31.28	8.24	-1.89
<b>(13) TSG Toplam Puan</b>	71.15	16.33	72.95	14.53	-1.22

\*p<0.05      \*\*p<0.01

### 3.8.1. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Diğer Travmatik Yaşantılar Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının diğer travmatik yaşantılar puanları ortalamaları açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark

istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=7.67$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Araştırma grubunun diğer travmatik yaşantılar puanları, karşılaştırma grubunun diğer travmatik yaşantılar puanlarından yüksek bulunmuştur.

### **3.8.2. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Dünyaya İlişkin Varsayımlar Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının İyilik puanları ortalamaları açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=1.78$ ;  $p=0.08>0.05$ ).

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının Adalet puanları ortalamaları açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=-0.41$ ;  $p=0.68>0.05$ ).

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının Şans puanları ortalamaları açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=-0.42$ ;  $p=0.68>0.05$ ).

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının Rastlantı puanları ortalamaları açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ( $t=-1.94$ ;  $p=0.06>0.05$ ).

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının Kendilik değeri puanları ortalamaları açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=3.8$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Araştırma grubunun Kendilik değeri puanları, karşılaştırma grubunun Kendilik değeri puanlarından yüksek bulunmuştur.

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının Kontrol puanları ortalamaları açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ( $t=-0.56$ ;  $p=0.58>0.05$ ).

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanları ortalamaları açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ( $t=0.71$ ;  $p=0.48>0.05$ ).



### **3.8.3. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Travma Sonrası Stres Belirtileri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının Travma Sonrası Stres Belirtileri puanları ortalamaları açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=-1.86$ ;  $p=0.06>0.05$ ).

### **3.8.4. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular**

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının İlişki puanları ortalamaları açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=-2.43$ ;  $p=0.02<0.05$ ). Karşılaştırma grubunun İlişki puanları, araştırma grubunun İlişki puanlarından yüksek bulunmuştur.

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının Felsefe puanları ortalamaları açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur ( $t=3.93$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Buna göre, araştırma grubunun Felsefe puanları, karşılaştırma grubunun Felsefe puanlarından yüksektir.

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının Kendini anlama puanları ortalamaları açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=-1.89$ ;  $p=0.06>0.05$ ).

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının Travma Sonrası Gelişim toplam puanları ortalamaları açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan bağımsız grup t-testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=-1.22$ ;  $p=0.22>0.05$ ).

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının yukarıda ele alınmış olunan araştırmanın temel değişkenleri açısından karşılaştırılmasına ilişkin bağımsız grup t-testi sonuçları özetlenecek olursa, araştırma grubunun Travma düzeyleri, karşılaştırma grubuna göre farklıdır.

Araştırma ve karşılaştırma grubunun dünyaya ilişkin varsayımlar, travma sonrası stres belirtileri ve travma sonrası gelişim düzeylerinden almış oldukları toplam puanlar karşılaştırıldığında, gruplar arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık bulunamamıştır.

### **3.9. Hiyerarşik Regresyon Analizi Sonuçlarına İlişkin Bulgular**

Bu bölümde, travma sonrası stres belirtileri ve travma sonrası gelişimi yordayan değişkenleri belirleyebilmek için yapılmış olan hiyerarşik regresyon analizleri sonuçlarına yer verilecektir.

#### **3.9.1. Travma Sonrası Stres Belirtilerini Yordayan Değişkenler**

Trafik kazası geçiren kişilerde Travma Sonrası Stres Belirtilerini yordayan değişkenleri belirleyebilmek amacıyla yordayıcı değişkenler olarak, sosyodemografik değişkenler (cinsiyet, yaş, eğitim düzeyi, gelir düzeyi), diğer travmatik yaşantılar, trafik kazasına maruz kalma düzeyi, dünyaya ilişkin varsayımlar (iyilik, adalet, şans, rastlantı, kendilik değeri, kontrol) ve travma sonrası gelişimin boyutları (ilişki, kendini anlama, felsefe) alınmıştır.

Regresyon denklemine sırasıyla birinci adımda sosyodemografik değişkenler, ikinci adımda diğer travmatik yaşantılar, üçüncü adımda trafik kazasına maruz kalma düzeyi, dördüncü adımda dünyaya ilişkin varsayımlar alt ölçek puanları ve beşinci adımda travma sonrası gelişim alt ölçek puanları ayrı bloklar halinde alınmıştır.

Şekil 3.1.'de söz konusu hiyerarşik regresyon analizinin aşama sıralaması verilmiştir. Tablo 3.9.'da ise trafik kazası geçiren kişilerde travma sonrası stres belirtilerinin yordanmasına yönelik hiyerarşik regresyon analizlerinin sonuçları görülmektedir.

<b>Yordanan Değişken</b>
Travma Sonrası Stres Belirtileri
<b>Yordayıcı Değişkenler</b> <b>(denkleme giriş sırasına göre)</b>
Sosyodemografik Değişkenler (Cinsiyet, Yaş, Eğitim Düzeyi, Gelir Düzeyi )
Diğer Travmatik Yaşantılar
Trafik Kazasına Maruz Kalma Düzeyi
Dünyaya İlişkin Varsayımlar (İyilik, Adalet, Şans, Rastlantı, Kendilik Değeri, Kontrol)
Travma Sonrası Gelişim (İlişki, Kendini Anlama, Felsefe)

**Şekil 3.1.** Travma Sonrası Stres Belirtilerini Yordayan Değişkenlere İlişkin Hiyerarşik Regresyon Analizi Aşamaları

**Tablo 3.9.** Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Stres Belirtilerinin Yordanmasına Yönelik Hiyerarşik Regresyon Analizleri Sonuçları

Yordayıcı Değişken (Regresyon Denklemine Giriş Sırasına Göre)	Blok	F (Değişim)	sd	t (set içi)	B	$\beta$	Model R <sup>2</sup>
<b>Sosyodemografik Değişkenler</b>	<b>1</b>	<b>10.56***</b>	4,186	---	---	---	.19
Cinsiyet			186	-1.18	-3.27	-.08	
Yaş			186	<b>-3.67***</b>	-.50	-.27	
Eğitim Düzeyi			186	-1.05	-.46	-.08	
Gelir Düzeyi			186	<b>-3.29**</b>	-.00	-.24	
<b>Diğer Travmatik Yaşantılar</b>	<b>2</b>	3.08	1,185	1.76	1.71	.12	.20
<b>Trafik Kazasına Maruz Kalma Düzeyi</b>	<b>3</b>	<b>12.69***</b>	1,184	<b>3.56***</b>	1.56	.24	.25
<b>Dünyaya İlişkin Varsayımlar</b>	<b>4</b>	<b>11.16***</b>	6,187	---	---	---	.46
İyilik			187	-.96	-.24	-.07	
Adalet			187	-1.78	-.40	-.13	
Şans			187	<b>2.25*</b>	.80	.18	
Rastlantı			187	-.42	-.15	-.03	
Kendilik Değeri			187	<b>-6.94***</b>	-2.21	-.43	
Kontrol			187	-1.08	-.43	-.07	
<b>Travma Sonrası Gelişim</b>	<b>5</b>	<b>7.41***</b>	3,175	---	---	---	.51
İlişki			175	<b>4.48***</b>	1.02	.37	
Felsefe			175	-1.00	-.55	-.10	
Kendini Anlama			175	<b>-2.24*</b>	-.42	-.19	

\*p<0.05      \*\*p<0.01      \*\*\*p<0.001

Sosyodemografik özellikleri temsil eden ilk blokta cinsiyet, yaş, eğitim durumu, gelir düzeyi yer almaktadır. Bu blok toplam varyansın % 19'unu açıklamıştır (F [4,186] = 10.56, p<.001). Bu blok içindeki değişkenlerden yaş ( $\beta$ = -

.27,  $t(186) = -3.67, p < .001$ ) ve gelir düzeyi ( $\beta = -.24, t(186) = -3.29, p < .01$ ), Travma Sonrası Stres Belirtilerini anlamlı olarak yordamaktadır. Ancak bu bloktaki değişkenlerden cinsiyet ve eğitim düzeyi, travma sonrası stres belirtileri ile anlamlı ilişki göstermemiştir.

İkinci blokta, diğer travmatik yaşantılar yer almaktadır. Bu blok toplam varyansın % 20'sini açıklamıştır ( $F[1,185] = 3.08, p > .05$ ). Ancak bu blok içindeki tek değişken olan diğer travmatik yaşantılar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ile anlamlı bir ilişki göstermemiştir.

Üçüncü blokta, trafik kazasına maruz kalma düzeyi yer almaktadır. Bu blok toplam varyansın % 25'ini açıklamıştır ( $F[1,184] = 12.69, p < .001$ ). Bu blok içindeki tek değişken olan trafik kazasına maruz kalma düzeyi ( $\beta = .24, t(184) = 3.56, p < .001$ ), Travma Sonrası Stres Belirtilerini anlamlı olarak yordamaktadır.

Dördüncü blokta, Dünyaya İlişkin Varsayımlar yer almaktadır. Bu blok toplam varyansın % 46'sını açıklamıştır ( $F[6,187] = 11.16, p < .001$ ). Bu blok içindeki değişkenlerden şans ( $\beta = .18, t(187) = 2.25, p < .05$ ) ve kendilik değeri ( $\beta = -.43, t(187) = -6.94, p < .001$ ), Travma Sonrası Stres Belirtilerini anlamlı olarak yordamaktadır. İyilik, adalet, rastlantı ve kontrol değişkenleri, Travma Sonrası Stres Belirtileri ile anlamlı bir ilişki göstermemiştir.

Beşinci blokta, Travma Sonrası Gelişim ölçeğinin alt boyutları yer almaktadır. Bu blok toplam varyansın % 51'ini açıklamıştır ( $F[3,175] = 7.41,$

$p < .001$ ). Bu blok içindeki değişkenlerden ilişki ( $\beta = .37$ ,  $t(175) = 4.48$ ,  $p < .001$ ) ve kendini anlama ( $\beta = -.19$ ,  $t(175) = -2.24$ ,  $p < .05$ ), Travma Sonrası Stres Belirtilerini anlamlı olarak yordamaktadır. Ancak bu blokta yer alan felsefe değişkeni ile travma sonrası stres belirtileri arasında anlamlı bir ilişki saptanmamıştır.

### **3.9.2. Travma Sonrası Gelişimi Yordayan Değişkenler**

Trafik kazası geçiren kişilerde Travma Sonrası Gelişimi yordayan değişkenleri belirleyebilmek amacıyla yordayıcı değişkenler olarak, sosyodemografik değişkenler (cinsiyet, yaş, eğitim düzeyi, gelir düzeyi), diğer travmatik yaşantılar, trafik kazasına maruz kalma düzeyi, Dünyaya İlişkin Varsayımlar (iyilik, adalet, şans, rastlantı, kendilik değeri, kontrol) ve Travma Sonrası Stres Belirtileri ölçeği toplam puanı alınmıştır.

Regresyon denklemine sırasıyla birinci adımda sosyodemografik değişkenler, ikinci adımda diğer travmatik yaşantılar, üçüncü adımda trafik kazasına maruz kalma düzeyi, dördüncü adımda Dünyaya İlişkin Varsayımlar alt ölçek puanları ve beşinci adımda Travma Sonrası Stres Belirtileri ölçeği toplam puanı ayrı bloklar halinde alınmıştır.

Şekil 3.2.'de söz konusu hiyerarşik regresyon analizinin aşama sıralaması verilmiştir. Tablo 3.10.'da ise trafik kazası geçiren kişilerde Travma Sonrası Gelişimin yordanmasına yönelik hiyerarşik regresyon analizlerinin sonuçları görülmektedir.

<b>Yordanan Değişken</b>
Travma Sonrası Gelişim
<b>Yordayıcı Değişkenler</b> <b>(denkleme giriş sırasına göre)</b>
Sosyodemografik değişkenler (Cinsiyet, Yaş, Eğitim Düzeyi, Gelir Düzeyi)
Diğer Travmatik Yaşantılar
Trafik Kazasına Maruz Kalma Düzeyi
Dünyaya İlişkin Varsayımlar (İyilik, Adalet, Şans, Rastlantı, Kendilik Değeri, Kontrol)
Travma Sonrası Stres Belirtileri

**Şekil 3.2.** Travma Sonrası Gelişimi Yordayan Değişkenlere İlişkin Hiyerarşik Regresyon Analizi Aşamaları



**Tablo 3.10.** Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Gelişimin Yordanmasına Yönelik Hiyerarşik Regresyon Analizi Sonuçları

Yordayıcı Değişken (Regresyon Denkleminde Giriş Sırasına Göre)	Blok	F (Değişim)	sd	t (set içi)	B	$\beta$	Model R <sup>2</sup>
<b>Sosyodemografik Değişkenler</b>	<b>1</b>	1.56	4,186	---	---	---	.03
Cinsiyet			186	-.72	-1.73	-.05	
Yaş			186	1.44	.17	.11	
Eğitim Düzeyi			186	-1.23	-1.47	.10	
Gelir Düzeyi			186	-.94	-.00	.08	
<b>Diğer Travmatik Yaşantılar</b>	<b>2</b>	2.70	1,185	1.64	1.39	.13	.05
<b>Trafik Kazasına Maruz Kalma Düzeyi</b>	<b>3</b>	<b>6.61*</b>	1,184	<b>2.57**</b>	.99	.19	.08
<b>Dünyaya İlişkin Varsayımlar</b>	<b>4</b>	<b>7.75***</b>	6,178	---	---	---	.27
İyilik			178	1.56	.36	.14	
Adalet			178	1.45	.30	.12	
Şans			178	0.84	.28	.08	
Rastlantı			178	<b>2.36*</b>	.75	.18	
Kendilik Değeri			178	0.12	.04	.01	
Kontrol			178	<b>2.42*</b>	.89	.18	
<b>Travma Sonrası Stres Belirtileri</b>	<b>5</b>	<b>5.81*</b>	1,177	<b>2.41*</b>	.16	.21	.29

\*p<0.05      \*\*p<0.01      \*\*\*p<0.001

Sosyodemografik özellikleri temsil eden ilk blokta cinsiyet, yaş, eğitim düzeyi, gelir düzeyi yer almaktadır. Bu blok toplam varyansın % 3'ünü açıklamıştır (F [4,186] = 1.56, p>.05). Bu blok içindeki cinsiyet, yaş, eğitim düzeyi ve gelir düzeyi ile Travma Sonrası Gelişim düzeyleri arasında anlamlı ilişki bulunamamıştır.

İkinci blokta, diğer travmatik yaşantılar yer almaktadır. Bu blok toplam varyansın % 5'ini açıklamıştır (F [1,185] = 2.70,  $p > .05$ ). Bu blok içindeki tek değişken olan diğer travmatik yaşantılar ile Travma Sonrası Gelişim düzeyleri arasında anlamlı ilişki saptanmamıştır.

Üçüncü blokta, trafik kazasına maruz kalma düzeyi yer almaktadır. Bu blok toplam varyansın % 8'ini açıklamıştır (F [1,184] = 6.61,  $p < .05$ ). Bu blok içindeki tek değişken olan trafik kazasına maruz kalma düzeyi ( $\beta = .19$ ,  $t(184) = 2.57$ ,  $p < .01$ ), Travma Sonrası Gelişim düzeylerini anlamlı olarak yordamaktadır.

Dördüncü blokta, Dünyaya İlişkin Varsayımlar yer almaktadır. Bu blok toplam varyansın % 27'sini açıklamıştır (F [6,178] = 7.75,  $p < .001$ ). Bu blok içindeki değişkenlerden Rastlantı ( $\beta = .18$ ,  $t(178) = 2.36$ ,  $p < .05$ ) ve Kontrol ( $\beta = .18$ ,  $t(178) = 2.42$ ,  $p < .05$ ), Travma Sonrası Gelişimi anlamlı olarak yordamaktadır. İyilik, adalet, şans ve kendilik değeri ile travma sonrası gelişim düzeyleri arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.

Beşinci blokta, Travma Sonrası Stres Belirtileri yer almaktadır. Bu blok toplam varyansın % 29'unu açıklamıştır (F [1,177] = 5.81,  $p < .05$ ). Bu blok içindeki tek değişken olan Travma Sonrası Stres Belirtileri ( $\beta = .21$ ,  $t(177) = 2.41$ ,  $p < .05$ ), Travma Sonrası Gelişimi anlamlı olarak yordamaktadır.

## BÖLÜM 4

### TARTIŞMA

Janoff-Bulman'a göre (1992), insanlar, dünyada yardımsever insanların çokluğu ve anlamlılığına dair bir dünya varsayımına sahiptirler. Böylelikle kendi varlıkları da anlam kazanmaktadır. Dolayısıyla yaşanan herhangi bir travmatik olay kişilerin adil dünya varsayımını bozguna uğratmakta ve bu konuda bir muamma yaratmaktadır (Janoff-Bulman, 1992). Bu varsayımdan yola çıkılarak yapılan birçok araştırma; kişilerin dünyada yaşamış oldukları hayatı hak ettikleri ölçüde şekillendirdiklerini düşündüklerini saptamıştır (Lerner, 1980; Lerner ve Miller, 1978; Lerner ve Simmons, 1966). Bir başka deyişle herkes hak ettiği hayatı yaşamakta, söz konusu hayat kötüyse kişinin kendi bundan sorumlu tutulmaktadır.

Adil dünya teorisine göre, insanlar, algılanan adaletsizliğe iki şekilde yanıt vermektedirler. Bu yaklaşımlardan ilkinde, algılanan adalet ihlallerini iyileştirerek mağduriyeti önlemeyi amaç edinirken diğerinde yaşananın mağdurun kaderi olduğunu düşünüp bunu hak ettiği çıkarımına varılmaktadır.

Hiç kuşkusuz ki elde edilen bulgular, Janoff Bulman (1989, 1992)'ın bahsetmiş olduğu adil dünya beklentileri doğrultusunda travmatik anılarla parçalanmış varsayımlarla oldukça tutarlılık sergilemektedir. Kişilerin dünyaya dair bireysel algılarının sergileyecekleri semptomlar ve söz konusu algıların gelişim

sürecinin ehemmiyetle önem teşkil ettiği aşikârdır. Bunun yanı sıra insanların temel varsayımlarının travmatik olayların uzun vadeli algılanışı üzerinde de güvenilir bir gösterge olduğu sonucuna varılabilmektedir (Janoff-Bulman, 1989; Janoff-Bulman, 1992).

Adil dünya görüşü bireylere dünyanın güvenli bir yer olduğu fikrini dayatır, dolayısıyla insanların başına gelen bir kötülük sadece onlar bunu hak ettiklerinde söz konusudur. Sosyal sistemin adil, meşru ve güvenilir olduğuna dair inançları mevzu bahistir (Kay, Jost ve Young, 2005). Bu nedendir ki herhangi bir kaza, talihsizlik ögesiyle karşılaştıklarında bu görüşleri ile çelişkiye düşmektedirler. İyi şeyler iyi insanların, kötü şeyler kötü insanların başına gelir inancı (Idisis, Ben-David S. ve Ben-David E., 2007) sorunlara çözüm üretmemektedir. Bu inanç ile mağduriyeti uzatmak ve hatanın mağdura ait olduğunu varsaymak esas olacak ve sorun yaşatacaktır. Kişisel sorumluluk ve kontrolün kabul edilip başa gelen her şeyde sorumluluk ve kontrol aramak ancak tamamen korunaklı ve güvenilir bir dünyada mümkündür. Zaman içerisinde “bu benim de başıma gelebilirdi” algısının gelişmesi ve mağduru suçlamanın azalması önem kazanmaktadır. Dünyaya ilişkin varsayımlar, bireylerin hem dünyanın iyiliğine hem de insanların yardımseverliliğine olan inancını göstermektedir.

Kişiler tarafından yaşanılmış olunan herhangi bir travmatik olay, yukarıda da bahsedilmiş olunan kişinin dünya ve kendilik algılarının olumsuz yönde değişime uğramasına neden olabileceği gibi, kişilerin travma sonrası stres belirtileri sergilemesine de neden olabilmektedir. Travma Sonrası Stres Belirtileri sergileyen kişiler, gerçek bir ölüm veya ölüm tehdidi, ağır bir yaralanma, kendilerinin veya

başkalarının fizik bütünlüğüne karşı bir tehdit olayını yaşamış, böyle bir olaya tanık olmuş veya böyle bir olayla karşı karşıya gelmiştir (DSM-IV-TR, 2005). Bu durumda kişiler yoğun bir korku, çaresizlik hissi veya dehşete düşme gibi duyguların yanı sıra, tamamen bozulmuş veya olumsuz yönde etkilenmiş olan dünya ve kendilik algılarıyla da başa çıkmaya çalışırken kendisini büyük bir çıkmazın içerisinde bulabilmektedir (Janoff-Bulman, 1992).

Travmatik olaylar, yukarıda da bahsedildiği gibi kişilerin yaşantılarında baş edebilmesi zor bir çıkmaza girmesine neden olabilecek olumsuz dönüşümlere neden olabilmektedir. Ancak, Karancı'ya (2009) göre, travmatik olaylar kişilerin yaşantılarında her zaman olumsuz dönüşümlere yol açmazlar. Kişiler travmatik olaylarla başa çıkabilmek amacıyla, yaşantılarında travmatik olayların yaratmış olduğu olumsuzlukları olumlu bir hale de dönüştürebilirler (Karancı, 2009). Kişiler yaşamış oldukları travmatik olay sonrasında kendilerini “sağ kalan” sıfatıyla nitelendirmeye başladıklarında, aslında kendilerine özgü bir güç kazanmış olurlar ve bu gücü kazanmalarının akabinde, yaşantıları boyunca karşılaştıkları güçlüklerle karşı başa çıkabilme kapasiteleri de artacaktır. Kişilerarası ilişkiler açısından bakıldığında, travmatik olay yaşamış olan kişiler, diğer kişilere karşı duygularını daha rahat açabilecek, kişilerarası etkileşime daha rahat girebileceklerdir. Tüm bunlara ek olarak, travmatik olayla karşılaşmış olan kişiler hayatlarındaki öncelik sıralamalarını değiştirebilecek ve bu yolla, travmatik olayı yaşamadan önce sahip oldukları önceliklerinden daha işlevsel bir öncelik sıralamasıyla yaşantılarını düzenleyebileceklerdir (Tedeschi, Park ve Calhoun, 1998).

Bu çalışmada trafik kazası geçirmiş ve geçirmemiş kişilerin travma sonrası stres belirtileri, travma sonrası gelişim düzeyleri ile dünyaya ilişkin varsayımları arasındaki ilişkiler açıklanmaya çalışılmış ve ölçekler arası ilişkiler göz önüne alınmıştır. Ayrıca kişilerin dünya ve kendilik algısındaki değişimlerin travma sonrası gelişimde ne denli rol oynadığı da araştırılmıştır. Bu doğrultuda neredeyse bütün demografik bilgilere (yaş, cinsiyet, eğitim, yaşanılan şehir, maddi gelir ve medeni durum vb.) bağlı kalınarak travma sonrası stres belirtileri, travma sonrası gelişim düzeyleri ile dünya görüşleri ve kendilik algısı puanlarının değişim düzeyi saptanmıştır. Çalışmanın bu bölümünde araştırmanın belirlenmiş amaç ve misyonlarına cevap bulmak amacıyla değişkenlere uygun olarak yapılan analizlerden elde edilen bulgular tartışılmaktadır.

#### **4.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Araştırmanın Temel Değişkenleri Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulgularının Tartışılması**

Bu bölümde yaş, eğitim düzeyi, gelir düzeyi ve trafik kazası geçiren kişilerin trafik raporlarına göre kazadaki sorumluluk payları ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim toplam puanları arasındaki ilişki ile ilgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonuçları tartışılacaktır (bkz. Tablo 3.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Araştırmanın Temel Değişkenleri Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi).

#### **4.1.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulgularının Tartışılması**

Dünyaya İlişkin Varsayımlar ile yaş ilişkisi incelendiğinde, puanlar arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişkiden söz edilebileceği görülmektedir ( $r=0.19$ ;  $p=0.01<0.05$ ). Bu durumda, yaş puanı arttıkça dünyaya ilişkin varsayımlar toplam puanı da artış göstermektedir. Buna göre, trafik kazası geçirmiş kişilerde yaş arttıkça, dünyaya ilişkin varsayımlar daha olumlu bir nitelik kazanmaktadır. Yaşla beraber artan varsayım ve kabullenmişliklerin bunda payı olduğu söylenebilir.

Dınvar'ın (2011) “Travma Sonrası Stres, Dünyaya İlişkin Varsayımlar ve Tanrı Algısı Arasındaki İlişki” isimli yüksek lisans tezinde, dünyaya ilişkin varsayımların boyutu olarak ele alınmış olan “Tanrı algısı” puanlarının olumsuz Tanrı algısı şeklinde genç yaş grubunda, yaşlı yaş grubuna oranla daha yüksek bulunduğu gözlemlenmiştir (Dınvar, 2011). Bu durum, yaş arttıkça varsayımların olumlu bir nitelik kazanmaya başlamasını destekler niteliktedir.

Dünyaya İlişkin Varsayımlar ile eğitim düzeyinin ilişkisi incelendiğinde, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık bulunmadığı görülmüştür ( $r=-0.06$ ;  $p=0.43>0.05$ ). Bu durumda, eğitim düzeyi ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği arasında herhangi bir ilişkiden söz edilememektedir. Dınvar'ın (2011) araştırmasında da, Tanrı algısı ile eğitim düzeyi arasında anlamlı bir ilişkinin bulunmadığı görülmektedir (Dınvar, 2011).

Dünyaya İlişkin Varsayımlar ile gelir düzeyinin ilişkisi incelendiğinde, puanlar arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişkinin var olduğu söylenebilir ( $r=0.15$ ;  $p=0.04<0.05$ ). Buna göre gelir düzeyi arttıkça dünyaya ilişkin varsayımlar puanının da arttığı gözlemlenmektedir. Başka bir deyişle, gelir düzeyi yüksek olan kişilerin dünyaya ilişkin varsayımlarında daha olumlu bir yönde tutum sergiledikleri sonucuna ulaşılabilir. Gelir düzeyinin yüksek olmasıyla beraber, kişilerin kendini iyi hissedebilmesi için yapılabilecek aktivitelerin de kolaylaşması, imkânların çeşitlenmesi ve psikolojik destek alabilmelerinin maddi açıdan daha kolay olabilmesi durumunun bunda payı olduğu söylenebilir. Literatürden bulunmuş olunan ve bu varsayım ile bağdaştığı düşünülen bir araştırmanın sonuçları aşağıda açıklanmıştır.

Özdel, Bostancı, Özdel ve Oğuzhanoglu'nun (2002) yapmış olduğu çalışmada, üniversite öğrencilerinde depresif belirtilerin sosyo-demografik özelliklerle olan ilişkisi araştırılmıştır. Depresif belirtiler ile ailelerin üniversite masraflarını karşılama gücü, ders başarısı, fakülte ve sınıf düzeyleri aralarında anlamlı ilişkiler bulunmuştur. Buna ek olarak, üniversite öğrencileri sorun alanlarını, eğitim sistemi ve kalitesinin yetersizliği, sosyal yaşam eksikliği ve ekonomik sıkıntılar şeklinde belirtmişlerdir (Özdel, Bostancı, Özdel ve Oğuzhanoglu, 2002). Özdel, Bostancı, Özdel ve Oğuzhanoglu'nun (2002) araştırmasında, dünyaya ilişkin varsayımlar kavramı ele alınmamış olunmasına rağmen, depresif belirtiler ile ailelerin üniversite masraflarını karşılayamama durumu arasında anlamlı bir ilişkinin gözlemlenmesi; öğrencilerin sorun alanı olarak sosyal yaşam eksikliği ve ekonomik belirtileri göstermesi üzerinde durulması gereken hususlardır. Maddi durumun kötü olmasıyla beraber sosyal yaşamda sıkıntılar yaşanmasını destekler nitelikte sonuçlar bulunmuştur (Özdel, Bostancı, Özdel ve Oğuzhanoglu, 2002).



Dünyaya İlişkin Varsayımlar ile trafik kazası geçiren kişilerin trafik raporlarına göre kazadaki sorumluluk paylarının ilişkisi incelendiğinde, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık bulunmadığı görülmektedir ( $r=-0.10$ ;  $p=0.38>0.05$ ). Anketler incelendiğinde, çoğu katılımcının “trafik kazasındaki sorumluluk payı” bölümünü doldurmadığı göze çarpmıştır. Bu nedenle sorumluluk payları ile DİV ölçeği arasında herhangi bir ilişki bulunamamış olabilir.

#### **4.1.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Travma Sonrası Stres Belirtileri Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulgularının Tartışılması**

Trafik kazası geçiren kişilerde TSSB ile yaş arasında istatistiksel açıdan negatif yönde anlamlı bir ilişki gözlemlenmektedir ( $r=-0.33$ ;  $p=0.00<0.01$ ). Buna göre trafik kazası geçiren kişilerde yaş arttıkça TSSB azalmaktadır. Başka bir deyişle, yaşı daha büyük olan yetişkin grubun TSSB puan ortalaması genç olan gruptan daha düşük saptanmıştır. Bu durumda yaşla beraber azalan bir travmatik olgudan bahsetmek mümkündür. Bu bulgulara karşılık literatürde, Dürü (2006) tarafından gerçekleştirilen benzer ilişkileri araştıran bir çalışmada yaşın travma sonrası gelişim ve travma sonrası stres belirtileri ile ilişkisi olmadığı belirlenmiştir. Bu çalışmadaki bulgulara göre ilerleyen yaşla problem çözme yeti ve başa çıkma stratejilerinin arttığını dolayısıyla kişilerin travmatik anıyla daha kolay baş edebildiğini söylemek mümkündür. Dınvar’ın (2011) araştırmasının sonuçlarında da yaşlı grubun, genç gruba oranla daha az TSSB gösterdiği görülmektedir (Dınvar, 2011).

TSSB ile eğitim düzeyi arasındaki ilişki incelendiğinde, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık gözlemlenmemiştir ( $r=-0.03$ ;  $p=0.67>0.05$ ). Bu durumda eğitim düzeyi ile travma sonrası stres belirtileri arasında herhangi bir ilişkiden bahsetmek mümkün görünmemektedir. Daha önce detaylı bir şekilde açıklanmış olan Dınvar'ın (2011) araştırmasının sonuçlarında da TSSB puanları ile eğitim düzeyi arasında anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmüştür (Dınvar, 2011).

TSSB ile gelir düzeyi arasındaki ilişki incelendiğinde, puanlar arasında negatif yönde anlamlı bir ilişkinin varlığından bahsedilebilir ( $r=-0.33$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Buna göre, gelir düzeyi arttıkça, travma sonrası stres belirtilerinde azalma görülmektedir. Gelir düzeyi yüksek kişilerin, maddi yetersizlik nedeniyle diğer kişilerin gerçekleştiremediği pek çok aktiviteyi gerçekleştirme olanaklarının bulunduğu bahsedilebilir. Çalışmanın bulguları da göz önünde bulundurulduğunda, gelir düzeyi yüksek kişiler, kendilerini iyi hissettirebilecek çeşitli aktivitelere katılarak sosyal hayatlarını daha canlı kılabilirler. Söz konusu aktivitelere ek olarak, gelir düzeyi yüksek kişiler, maddi durumları el verdiği için ihtiyaç duyduklarında gelir düzeyi düşük kişilere oranla daha rahat psikolojik destek alabilmektedirler. Bu durumda gelir düzeyi düşük kişilere göre daha fazla sosyal ve psikolojik destek alarak, travmanın kendilerinde yaratmış olduğu olumsuz dönüşümlere yoğun bir şekilde odaklanmamaktadırlar. Dolayısıyla da, travma sonrası stres belirtileri puanları düşüş göstermektedir. Özdel, Bostancı, Özdel ve Oğuzhanoğlu'nun (2002) yapmış olduğu ve daha önceden detaylı bir şekilde açıklanmış olunan çalışmada, maddi anlamda zorluk çeken üniversite öğrencilerinin, sosyal hayatlarında sıkıntılar yaşadığı ve daha fazla depresif belirtiler sergilendiği bulunmuştur (Özdel, Bostancı, Özdel ve Oğuzhanoğlu, 2002). Bu sonuç ile

araştırmanın gelir düzeyi ve TSSB arasında bulunan ilişkiye ait sonucun bağdaştığı düşünülmektedir.

TSSB ile trafik kazası geçiren kişilerin trafik raporlarına göre kazadaki sorumluluk payları arasındaki ilişki incelenecek olursa, puanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık gözlemlenmediği görülecektir ( $r=0.22$ ;  $p=0.05>0.05$ ). Bu durumda kişilerin kazadaki sorumluluk paylarının, travma sonrası stres belirtilerine herhangi bir etkisi bulunmadığından söz edilebilir. Daha önceden de bahsedildiği üzere, anketler incelendiğinde çoğu kişinin “trafik kazasındaki sorumluluk payı” bölümünü boş bıraktığı görülmüştür. Bu nedenle kazadaki sorumluluk payları ile TSSB arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık bulunamamış olabilir.

#### **4.1.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Sosyodemografik Özellikler ile Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri Arasındaki İlişki ile İlgili Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi Bulgularının Tartışılması**

Travma Sonrası Gelişim düzeyleri ile yaş ( $r=0,01$ ;  $p=0,17>0,05$ ), eğitim düzeyi ( $r=-0,12$ ;  $p=0,09>0,05$ ), gelir düzeyi ( $r=-0,08$ ;  $p=0,30>0,05$ ) ve trafik raporlarına göre kazadaki sorumluluk payları ( $r=0,01$ ;  $p=0,94>0,05$ ) değişkenleri arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunamamıştır. Bu durum, travmatik bir olay sonucunda gerçekleşen olumlu dönüşümler ile yaş, eğitim düzeyi, gelir düzeyi ve trafik raporlarına göre kazadaki sorumluluk payları gibi sosyodemografik özellikler arasında herhangi bir ilişki den bahsedilemeyeceğinin bir kanıtı niteliğindedir.

Yılmaz'ın (2006) "Arama-Kurtarma Çalışanlarında Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Büyüme ile İlişkili Değişkenler" isimli doktora tezinde, sosyodemografik değişkenlerin travma sonrası büyüme üzerindeki etkisini anlayabilmek amacıyla yapılmış olan varyans analizinde de demografik değişkenler ile travma sonrası büyüme arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir ilişki bulunamamıştır (Yılmaz, 2006). Yılmaz'ın (2006) araştırmasından elde edilmiş olunan bu sonuç, araştırmanın sonucunu destekler niteliktedir.

#### **4.2. Araştırmanın Temel Değişkenleri Arasındaki İlişkilere Yönelik Bulguların Tartışılması**

Bu bölümde öncelikle Travma Sonrası Stres Belirtileri ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar arasındaki ilişkiye yönelik bulguların tartışması bulunmaktadır. Akabinde, sırasıyla Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri ve Dünyaya İlişkin Varsayımlar ile Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri ve Travma Sonrası Stres Belirtileri arasındaki ilişkilere yönelik bulguların tartışmasına yer verilmiştir (bkz. Tablo 3.2. Araştırmanın Temel Değişkenleri Arasındaki İlişkilere Yönelik Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi).

##### **4.2.1. Travma Sonrası Stres Belirtileri ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar Arasındaki İlişkiye Yönelik Bulguların Tartışılması**

Travma sonrası stres belirtileri ile dünyaya ilişkin varsayımlar arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılmış olan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon

Analizi sonuçlarında, travma sonrası stres belirtileri ile dünyaya ilişkin varsayımlar arasında negatif yönde anlamlı bir ilişki bulunduğu görülmektedir ( $r=-0.40$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Buna göre, travma sonrası stres belirtileri puanları arttıkça, dünyaya ilişkin varsayımlar puanları azalmaktadır. Başka bir deyişle, trafik kazası geçirmiş olan kişilerin travma sonrası stres belirtileri gösterme eğilimleri arttıkça, dünyaya ilişkin varsayımları olumsuz bir nitelik kazanmaya başlamaktadır.

Dınvar'ın (2011) yürütmüş olduğu "Travma Sonrası Stres, Dünyaya İlişkin Varsayımlar ve Tanrı Algısı Arasındaki İlişki" isimli yüksek lisans tezinde, kişilerin geçmiş travma yaşantısı ile Tanrı algısı arasındaki ilişkinin ne yönde olduğu; geçmiş travma yaşantılarının kişilerin inançlarında değişikliğe yol açıp açmadığı araştırılmıştır. Bu amaç doğrultusunda, kişilerin geçmiş travma yaşantılarından kaynaklanan travma sonrası stres belirtileri eğilimleri göstermelerinin, söz konusu kişilerin dünyaya ilişkin varsayımlarını ne yönde etkilediği dikkate alınmıştır. Sonuç olarak, geçmiş travma yaşantısı bulunan kişilerin travma sonrası stres puanları ile dünyaya ilişkin varsayımlar puanları arasındaki ilişkiyi anlayabilmek amacıyla yapılmış olan ölçekler arası korelasyon analizinde, puanlar arasında istatistiksel açıdan negatif yönde anlamlı bir ilişki bulunmuştur (Dınvar, 2011). Dınvar'ın (2011) yürütmüş olduğu yüksek lisans tezi sonuçları ile bu araştırmanın sonuçlarının örtüştüğü görülmektedir.

#### 4.2.2. Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar Arasındaki İlişkiye Yönelik Bulguların Tartışılması

Travma sonrası gelişim düzeyleri ile dünyaya ilişkin varsayımlar arasındaki ilişkiyi belirleyebilmek amacıyla yapılmış olan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonuçlarına göre, puanlar arasında istatistiksel açıdan pozitif yönde anlamlı ilişki bulunmuştur ( $r=0.39$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Buna göre, travma sonrası gelişim puanları arttıkça, dünyaya ilişkin varsayımlar puanlarında da artış kaydedilmektedir.

Travmatik bir olay deneyimlemiş olan kişilerde, yaşadıkları travmanın olumsuz etkilerinin, söz konusu kişilerin hayatlarında depresyon, kaygı, stres gibi olumsuz bir şekilde dönüşüme uğradığı görülebildiği gibi, olumlu bir şekilde dönüşüme uğradığı da gözlemlenebilmektedir (Karancı, 2009). Bu durumda, travma sonrası gelişim puanlarının artması, trafik kazası geçiren kişilerin hayatlarında yaşamış oldukları olumsuz dönüşümleri, olumlu dönüşümlere çevirebildiği anlamına gelmektedir. Dünyaya ilişkin varsayımlar puanlarının artması ise, trafik kazası geçiren kişilerin dünyaya ilişkin varsayımlarının olumlu bir yönde geliştiğini gösterir. Her iki ölçek puanı arasındaki ilişki kurulduğunda, trafik kazası geçirmiş kişiler, travmatik deneyimlerinin yaratmış oldukları olumsuzlukları olumlu bir forma dönüştürebildikçe, söz konusu kişilerin dünyaya ilişkin varsayımları da paralel olarak olumlu bir nitelik taşımaya başlamaktadır.

Collins, Taylor ve Skokan'ın (1990) yürütmüş olduğu çalışmanın örneklemini, 55 kanser hastası oluşturmuştur. Çalışmada, ölümcül bir hastalığa

yakalanmış olan kişilerin, kendi benliklerini algılayışları, dünyaya ilişkin bakış açıları, gelecek planları, kişilerarası ilişkileri ve hayata dair öncelik sıralamaları incelenmiştir. Kanser hastalığına yakalanmış olan kişilerin, öncelik sıralamaları ile kişilerarası ilişkilerinin olumlu yönde geliştiği görülmüştür. Buna karşılık, söz konusu kişilerin kendi benliklerini, dünyayı ve geleceği algılayışlarının olumsuz yönde değişime uğradığı belirtilmiştir. Başa çıkabilme stratejilerinin ise, olumlu yönde gelişen alanlarda daha işlevsel bir nitelik kazandığı dikkati çekmiştir (Collins, Taylor ve Skokan, 1990). Collins, Taylor ve Skokan'ın (1990) araştırmasında, dünyaya ilişkin varsayımlar ve travma sonrası gelişim kavramlarından bahsedilmemesine karşılık, söz konusu kavramların boyutlarının incelenmiş olduğu göze çarpmıştır. Araştırılmış olunan kişilerin kendi benlik algılayışları, kişilerarası ilişkileri ve hayata dair öncelik sıralamaları değişkenlerinin “travma sonrası gelişim” ile ilişkilendirilebileceği düşünülmüştür. Bununla birlikte, kişilerin dünyaya ilişkin bakış açıları ve gelecek planları ise “dünyaya ilişkin varsayımlar” kavramının “dünyanın iyiliği, anlamlılığı” boyutları ile ilişkilendirilebilir. Araştırmada, TSG ile ilişkilendirilmiş olan, kişiler arası ilişkiler ve hayata dair önceliklerin değişimi birlikte artış gösterirken; TSG ile ilişkilendirilen kendi benlik algılayışları ve DİV ile ilişkilendirilen dünyaya ilişkin bakış açıları, gelecek planları birlikte düşüş göstermektedir. Bu durumda DİV ve TSG kavramlarındaki negatif yöndeki ilişki dikkati çekmiştir. Araştırmanın bu konudaki bulgularında bulunan pozitif yönde ilişki ile bu araştırmanın bulguları örtüşmektedir. Söz konusu iki ölçeğin puanları ya birlikte düşüş göstermekte ya da birlikte artışa geçmektedir.

#### **4.2.3. Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri ile Travma Sonrası Stres Belirtileri Arasındaki İlişkiye Yönelik Bulguların Tartışılması**

Travma sonrası gelişim düzeyleri ile travma sonrası stres belirtileri arasındaki ilişkiyi belirleyebilmek amacıyla yapılmış olan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonucunda, travma sonrası gelişim ile travma sonrası stres belirtileri puanları arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir ilişki gözlemlenmemiştir ( $r=-0.00$ ;  $p=0.95>0.05$ ).

Laufer ve Solomon'un (2006) İsrail'de yaşayan gençlerin teröre maruz kalmasının, söz konusu gençlerde yaratmış olduğu olumsuz yöndeki psikolojik etkileri konu edinen çalışmasının sonuçları, bu araştırmanın TSSB ile TSG düzeyleri arasındaki ilişki ile ilgili bulgularına ters düşmektedir. Sonuçlar katılımcıların %41.1'inin travma sonrası stres belirtileri sergilediğini; %74.4'ünün ise, travma sonrası gelişim düzeylerinde artış olduğunu ortaya koymaktadır. Söz konusu iki ölçek arasındaki ilişkiye bakılacak olursa da travma sonrası stres belirtilerinde artış gözlemlenirken, travma sonrası gelişim düzeylerinin de artış gösterdiği görülmektedir (Laufer ve Solomon, 2006).



### **4.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Araştırmanın Temel Değişkenlerinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Bu bölümde trafik kazası geçiren kişilerde trafik kazasına maruz kalma düzeyi, diğer travmatik yaşantılar, dünyaya ilişkin varsayımlar, travma sonrası gelişim ile travma sonrası stres belirtileri değişkenlerinin cinsiyet değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonuçları tartışılacaktır (bkz. Tablo 3.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Araştırmanın Temel Değişkenlerinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Bağımsız Grup T-Testi Sonuçları).

#### **4.3.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Trafik Kazasına Maruz Kalma Düzeyinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Trafik kazası geçiren kişilerde trafik kazasına maruz kalma düzeyinin cinsiyet değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonuçlarından, trafik kazası geçiren kadınların kazaya maruz kalma puanlarının, trafik kazası geçirmiş erkeklere oranla daha yüksek olduğu tespit edilmiştir ( $t=2.32$ ;  $p=0.02<0.05$ ). Başka bir deyişle trafik kazası geçirmiş kadınların trafik kazasına ilişkin travmatik özellikleri, erkeklere oranla daha fazladır. Literatürde bu konuya benzer çalışmalar araştırıldığında, doğrudan travmatik özellikler ile cinsiyet arasında yapılmış olunan bir araştırmaya rastlanılmamasına rağmen, Tural ve arkadaşlarının (2001) yürütmüş olduğu bir çalışmada “kadın olma” durumunun TSSB üzerine yordayıcı bir etkisi olduğu

bulunmuştur (Tural ve ark., 2001). TSSB gelişimi için ise travma ve travmatik olayların var olmasının gerektiği bilinmektedir (DSM-IV\_TR, 2005). Buna göre, TSSB ile travma arasında paralel bir ilişki olduğundan söz edilebilir. Öyleyse, “kadın olma” durumunun TSSB’yi yordadığından yola çıkılarak, trafik kazası geçiren kadınların kazaya ilişkin travmatik özelliklerinin, erkeklere oranla daha yüksek bulunması beklenen bir sonuçtur.

#### **4.3.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Diğer Travmatik Yaşantıların Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Trafik kazası geçiren kişilerde diğer travmatik yaşantıların cinsiyet açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini anlayabilmek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonuçlarından, trafik kazası geçiren erkeklerin diğer travmatik yaşantılar puanlarının, trafik kazası geçiren kadınlara oranla daha yüksek bulunduğu görülmektedir ( $t=-2.48$ ;  $p=0.01<0.05$ ). Buna göre, trafik kazası geçirmiş erkeklerin, trafik kazası geçirmiş kadınlara oranla daha fazla travmatik yaşantı öyküleri bulunmaktadır. Erkeklerde daha fazla travmatik yaşantı öyküsü bulunması, erkeklerin kadınlara oranla daha fazla risk içerikli davranışlar sergilemesinden kaynaklanmış olabilir. Çamur, Üner, Çilingiroğlu ve Özcebe’ye (2007) göre erkekler sigara, alkol, bağımlılık yapıcı madde kullanımı; tabanca taşıma ve en az bir kez fiziksel kavga içerisinde bulunma; kız ya da erkek arkadaşına fiziksel, duygusal veya cinsel şiddet uygulama gibi risk içerikli, güvensiz davranışları kadınlara oranla iki kat daha fazla sergileme eğilimindedirler (Çamur, Üner, Çilingiroğlu ve Özcebe, 2007). Trafikte sürüş esnasında risk alma davranışlarının cinsiyet değişkeni açısından incelenmesini konu alan başka bir araştırmada da, sürüş esnasında erkeklerin

kadınlara oranla daha fazla risk aldıkları görülmektedir (The Social Issues Research Centre, 2004).

#### **4.3.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Dünyaya İlişkin Varsayımların Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Dünyaya İlişkin Varsayımların boyutları incelendiğinde, trafik kazası geçiren kişilerde iyilik puanlarının cinsiyet açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini anlayabilmek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonuçlarından, trafik kazası geçiren erkeklerin iyilik puanlarının, kadınların puanlarına oranla daha yüksek olduğu bulunmuştur ( $t=-3.28$ ;  $p=0.00<0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerde adalet puanlarının cinsiyet açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini anlayabilmek için yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonuçlarından, trafik kazası geçiren erkeklerin adalet puanlarının, kadınların puanlarına oranla daha yüksek olduğu söylenebilir ( $t=-2.83$ ;  $p=0.01<0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerde şans puanlarının cinsiyet açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini anlayabilmek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonuçlarından, trafik kazası geçiren erkeklerin, trafik kazası geçiren kadınlara oranla şans puanlarının daha yüksek olduğu görülmüştür ( $t=-2.65$ ;  $p=0.01<0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerde kontrol puanlarının cinsiyet açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini anlayabilmek için yapılmış olan bağımsız grup t-

testi sonuçlarından, trafik kazası geçiren erkeklerin kontrol puanlarının, trafik kazası geçiren kadınların puanlarına oranla daha yüksek bulunduğu görülmektedir ( $t=-2.00$ ;  $p=0.05<0.05$ ).

Trafik kazası geçiren kişilerde rastlantı ( $t=-0.24$ ;  $p=0.81>0.05$ ) ve kendilik değeri ( $t=-1.46$ ;  $p=0.15>0.05$ ) puanlarının cinsiyet açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini anlayabilmek amacıyla bağımsız grup t-testi uygulanmıştır. Sonuçlara göre, her iki değişken için de grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır.

Trafik kazası geçiren kişilerde Dünyaya İlişkin Varsayımların cinsiyet açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirleyebilmek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonuçlarından, trafik kazası geçiren erkeklerin DİV toplam puanlarının, trafik kazası geçiren kadınların puanlarına oranla daha yüksek olduğu bulunmuştur ( $t=-3.37$ ;  $p=0.00<0.05$ ). Yapılmış olunan literatür taramasında, Dünyaya İlişkin Varsayımlar ve boyutları ile cinsiyet ilişkisini doğrudan araştırmış olan herhangi bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Ancak araştırmanın Travma Sonrası Stres Belirtileri ile cinsiyet arasındaki ilişkinin sonuçları göz önünde bulundurulduğunda, kadınlar erkeklere oranla daha fazla travma sonrası stres belirtileri gösterme eğilimindedirler. Dünyaya ilişkin varsayımlar ile bu durum bağdaştırıldığında ise, Magwaza'ya (1999) göre, travmatik yaşantısı bulunan bireylerin dünyaya ilişkin varsayımları, travmatik yaşantısı bulunmayan bireylere oranla daha olumsuz şekilde gelişmektedir (Magwaza, 1999). Bu durumda, kadınların TSSB sergileme eğiliminin daha yüksek olduğu da göz önünde bulundurulursa, deneyimleyecekleri travma düzeyleri erkeklere oranla daha

fazladır. Bununla birlikte kadınların trafik kazasına maruz kalma düzeylerinin, erkeklere göre daha yüksek bulunduğu görülmektedir (bkz. Tablo 3.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Araştırmanın Temel Değişkenlerinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Bağımsız Grup T-Testi Sonuçları). Tüm bu nedenlerden dolayı, kadınların travmatik yaşantısını deneyimleme süreçlerinin, erkeklere oranla daha yoğun olduğu ve dolayısıyla da dünyaya ilişkin varsayımlarının, erkeklere oranla daha olumsuz olacağı beklenen bir sonuçtur.

#### **4.3.4. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Stres Belirtilerinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Trafik kazası geçiren kişilerde Travma Sonrası Stres Belirtilerinin cinsiyet açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirleyebilmek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonuçlarına göre, trafik kazası geçiren kadınların travma sonrası stres belirtileri puanlarının, trafik kazası geçiren erkeklerin puanlarına oranla daha yüksek olduğu görülmektedir ( $t=2.29$ ;  $p=0.02<0.05$ ). Marmara depremzedelerinde TSSB'ye eşlik eden başka bir ruhsal hastalık gelişiminin yordayıcılarının araştırıldığı bir çalışmada (2001), 76 kronik TSSB tanısı almış kişiye yapılmış olan analizler sonucunda, “kadın olma”nın TSSB ve TSSB ile eşlik eden ruhsal hastalık gelişiminin üzerinde yordayıcı bir etkiye sahip olduğu bulunmuştur (Tural ve ark., 2001). Tural ve arkadaşlarının (2001) yürütmüş olduğu çalışma ile araştırmanın bulguları örtüşmektedir. Ayrıca kadınların travma sonrası stres belirtilerini daha çok gösteriyor olması duygu ve hislerini erkeklere oranla daha rahat sunabildikleri gerçeğiyle de bağdaşmaktadır (Hess, Adams Jr., Gramer, Kleck, 2009).

#### **4.3.5. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinin Cinsiyet Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Trafik kazası geçiren kişilerde Travma Sonrası Gelişimin cinsiyet açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini anlayabilmek amacıyla yapılmış olan bağımsız grup t-testi sonuçlarına göre, grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $t=0.44$ ;  $p=0.66>0.05$ ). Yılmaz'ın (2006) yürütmüş olduğu "Arama-Kurtarma Çalışanlarında TSSB ve Travma Sonrası Büyüme ile İlişkili Değişkenler" isimli doktora tezinde de, demografik değişkenlerin hiçbiri ile Travma Sonrası Gelişim ölçeği arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Araştırmanın bu yöndeki bulguları Yılmaz'ın (2006) araştırmasının bulgularıyla örtüşmektedir.

#### **4.4. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenleri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Bu bölümde trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulgular tartışılacaktır (bkz. Tablo 3.4. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenleri Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Bağımsız Grup T-Testi Sonuçları).

#### **4.4.1. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan Kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişiler Dünyaya İlişkin Varsayımlar açısından karşılaştırıldığında, yaralanan kişilerin DİV toplam puanlarının, yaralanmayan kişilere göre daha düşük bulunduğu görülmüştür. Benzer bir biçimde, yaralanan kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımların alt boyutları olan iyilik, adalet ve şansın aldıkları puanların da yaralanmayan kişilere oranla daha düşük bulunduğu gözlemlenmiştir. Başka bir deyişle, yaralanmayan kişiler, yaralanan kişilere oranla dünyanın daha adil ve iyiliklerin daha fazla olduğunu; şans faktörünün hayatlarında var olduğunu düşünmektedirler. Bu konu hakkında yapılmış olan benzer çalışmalar da elde edilmiş olan söz konusu sonucu destekler niteliktedir (Janoff-Bulman ve Frantz, 1997; Jeavons ve Godber, 2005; Magwaza, 1999).

#### **4.4.2. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan Kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişiler travma sonrası stres belirtileri açısından karşılaştırıldığında, yaralanan kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanları, yaralanmayan kişilere göre daha yüksek bulunmuştur. Başka bir deyişle yaralanan kişiler, yaralanmayan kişilere oranla daha fazla travma sonrası stres belirtileri gösterme eğilimindedir. Yaralanma durumu ile travma sonrası

stres belirtileri arasındaki ilişkiyi doğrudan inceleyen bir araştırma bulunamamıştır. Ancak Kassam-Adams, Fleisher ve Winston'ın (2009) yürütmüş olduğu araştırmanın, yaralanma durumuna göre travma sonrası stres belirtilerini açıklayabilmek üzere verilebilecek en iyi araştırma örneklerinden biri olduğu düşünülmüştür. Araştırmada, trafik kazası esnasında yaralanmış olan çocukların ailelerinde akut stres bozukluğu veya travma sonrası stres bozukluğu belirtilerinin gözlemlenip gözlemlenmediği üzerine çalışılmıştır. Araştırmanın sonuçlarına göre, çocuklarının yaralanmasından 1 ay kadar zaman geçtikten sonra, ailelerin %12'sinde akut stres bozukluğu oluşmuş; ailelerin %22'inde ise akut stres bozukluğunun bazı belirtileri gözlemlenmiştir. Çocuklarının yaralanmasından 6 ay kadar zaman geçtikten sonra ise, ailelerin %8'i travma sonrası stres bozukluğu tanısı alırken; ailelerin %7'sinde travma sonrası stres belirtilerinin bir kısmı gözlemlenmiştir (Kassam-Adams, Fleisher ve Winston, 2009). Bu araştırmanın sonucundan “yara almış çocukların aileleri ile yara almamış çocukların ailelerinin travma sonrası stres belirtileri açısından karşılaştırılması” gibi bir bulguya ulaşamamasına rağmen, yaralanma durumunun, birinci derece yakın akrabalarda bulunması halinde bile travma sonrası stres bozukluğu tanısı alınmasında veya travma sonrası stres belirtileri sergilenmesinde etkisi olduğu söylenebilir.

Terörist saldırı sonucunda yaralanan kişilerde ortaya çıkabilecek Travma Sonrası Stres Belirtileri ile ilgili oldukça işlevsel olduğu düşünülen başka bir araştırmaya daha ulaşılmıştır. Eşsizoğlu ve arkadaşlarının (2009) yürütmüş olduğu “Bir Terörist Saldırısı Sonrasında Travma Sonrası Stres Bozukluğu Gelişimini Etkileyen Risk Faktörleri” isimli çalışmada, Diyarbakır'ın işlek bir caddesinde 3 Ocak 2008 günü meydana gelmiş olan patlama ile TSSB'nin risk faktörleri



arasındaki ilişki incelenmiştir. Olaydan 1 ay sonra, patlamaya maruz kalan kişilerde TSSB gelişimi için, psikiyatrik bozukluk öyküsünün bulunuyor olması ve patlama sonrasında fiziksel yaralanmaya maruz kalmış olmaları risk faktörü olarak bulunmuştur (Eşsizoğlu ve ark., 2009). Eşsizoğlu ve arkadaşlarının (2009) araştırmasının sonuçlarına göre, fiziksel yaralanmaya maruz kalmış kişilerin daha fazla travma sonrası stres belirtileri sergileyebileceğinden söz edilebilir. Bu durum, bu araştırmanın bulgularını da destekler niteliktedir.

#### **4.4.3. Trafik Kazası Sonucu Yaralanan Kişilerle Yaralanmayan Kişilerin Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Trafik kazası sonucu yaralanan kişilerle yaralanmayan kişiler karşılaştırıldığında, yaralanan kişilerin Travma Sonrası Gelişimin alt boyutu olan İlişki puanlarının, yaralanma durumu olmayan kişilere oranla daha yüksek bulunduğu görülmüştür. Başka bir deyişle, yaralanan kişilerin yaşamış olduğu travmatik olay olumlu dönüşümlere yol açarak, söz konusu kişilerin kişilerarası ilişkilerinde daha olumlu bir tutuma sahip olmasını sağlamıştır. Literatürde buna benzer çalışmalar araştırılmış ancak, yaralanma durumu ile Travma Sonrası Gelişimi karşılaştırmış olan bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Bu nedenle, travmatik olay yaşayan kişilerin travma sonrası gelişim düzeylerinden aldıkları puanların ne yönde olduğuna dair ilişkilerin sunulduğu araştırmalardan bir tanesi aşağıda açıklanmıştır. Söz konusu araştırmanın sonuçları daha genel ve kapsamlı bir bulguyu ortaya koymasına rağmen, bu araştırmanın sonuçlarıyla örtüştüğü düşünülmektedir.

Taku, Cann, Calhoun ve Tedeschi (2008) geçmiş travmatik yaşantıları bulunan 926 kişiyle çalışmalarını yürütmüştür. Söz konusu kişilerin geçmiş travmatik yaşantılarını, Amerika'da gerçekleşmiş olan 11 Eylül saldırıları, aile üyelerinden birinin veya yakın bir arkadaşın kaybı, ciddi sağlık problemleri, taciz, tecavüz, boşanma ve okul ile ilgili problemler gibi olaylar oluşturmaktadır. Söz konusu travmatik yaşantı geçmişine sahip kişilerin, özellikle ilişki alt ölçeği başta olmak üzere, travma sonrası gelişim ölçeğinden ve ölçeğin diğer tüm alt ölçeklerinden yüksek puanlar aldığı saptanmıştır (Taku, Cann, Calhoun ve Tedeschi, 2008).

#### **4.5. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Bu bölümde trafik kazası geçiren kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinden aldıkları puanların yaralanma düzeyi (hafif, orta, ağır) açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulgular tartışılacaktır (bkz. Tablo 3.5. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) Sonuçları).

#### **4.5.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlarının Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Trafik kazası geçiren kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlarının yaralanma düzeyi açısından karşılaştırılması sonucunda, hafif düzeyde yaralanan kişilerin kendilik değeri puanlarının, ağır düzeyde yaralanan kişilerin kendilik değeri puanlarına göre daha yüksek olduğu bulunmuştur. Başka bir deyişle, hafif düzeyde yaralanan kişiler, ağır düzeyde yaralanan kişilere göre kendilerini daha değerli hissetmektedirler. Literatürde motorlu araç kazası geçirmiş kişilerin travma sonrası stres belirtilerinin yaralanma düzeyi açısından incelenmesine ilişkin yapılmış olan bir araştırmada, orta düzeyde yaralanmış kişilerin, ağır düzeyde yaralanmış kişilere oranla daha az travma sonrası stres belirtileri sergilediği gözlemlenmiştir (Turan, Eşel ve Keleş, 2003). Bu araştırmadan yola çıkılarak, hafif düzeyde yaralanan kişilerin de ağır düzeyde yaralanan kişilere oranla daha düşük seviyelerde travma sonrası stres belirtileri sergileyecekleri düşünülebilir. Bu durum dünyaya ilişkin varsayımlar ile ilişkilendirilirse, ağır düzeyde yaralanan kişilerin “bu olayları hak etmek için mutlaka geçmişte bir suç işledikleri” düşüncelerine kapılıp, kendilerini değersiz hissetme olasılığının daha fazla olduğu söylenebilir. ağır düzeyde yaralanan kişilerin yaşamış oldukları travma düzeylerinin, hafif düzeyde yaralanan kişilere oranla daha yüksek olması durumunun da bu tarz düşünceleri tetiklediği düşünülmüştür. Literatürde benzer konular araştırılmış ancak yaralanma düzeyleri ile DİV’in ilişkilendirildiği herhangi bir araştırmaya rastlanmamıştır. Bu nedenle bu konu hakkında dolaylı yollardan çıkarımlar yapılmak zorunda kalınmıştır.

#### **4.5.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtilerinin Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Trafik kazası geçiren kişilerin travma sonrası stres belirtilerinin yaralanma düzeyi açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulgulara göre, hafif ve orta düzeylerde yaralanan kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtileri puanlarının, ağır düzeyde yaralanan kişilere göre daha düşük olduğu görülmektedir. Başka bir deyişle, hafif ve orta düzeylerde yaralanan kişiler, ağır düzeyde yaralanan kişilere göre daha az travma sonrası stres belirtileri sergilemektedir.

Turan, Eşel ve Keleş'in (2003) çalışmasında, motorlu araç kazası geçiren kişilerde akut stres bozukluğu (ASB) ve travma sonrası stres bozukluğunu (TSSB) yordamak amacıyla, söz konusu kişilere Travma Sonrası Stres Ölçeği (TSSÖ), Olayın Etkisi Ölçeği (OEÖ), Beck Depresyon Envanteri (BDE) ve Durumluluk Kaygı Ölçeği (DKÖ) uygulanmıştır. Sonuçlara göre, orta düzeyde yaralanmış kişilerin TSSÖ, OEÖ, BDE ve DKÖ'den aldıkları puanlar, ağır düzeyde yaralanmış kişilerin puanlarına göre daha düşük seviyede bulunmuştur (Turan, Eşel ve Keleş, 2003). Orta düzeyde yaralanmış kişilerin ölçek puanlarının, ağır düzeyde yaralanmış kişilere oranla daha düşük bulunmasının işlevsel bir bilgi olduğu aşikârdır. Tüm bunlar da araştırmanın bulgularına ters düşmemektedir.

#### **4.5.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinin Yaralanma Düzeyi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Trafik kazası geçiren kişilerin travma sonrası gelişim düzeylerinin yaralanma düzeyi açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulgulara göre, hafif düzeyde yaralanan kişilerin Travma Sonrası Gelişim toplam puanları ve Travma Sonrası Gelişimin alt boyutu olan kendini anlama puanları, orta düzeyde yaralanan kişilere göre daha düşüktür. Bu durum, yaşanan travmanın düzeylerinin artması ile birlikte, travma ile ilgili oluşabilecek olumlu dönüşümlerin, yani TSG puanlarının da artacağını kanıtlar niteliktedir. Nitekim çalışmadan elde edilen bulgular ışığında yukarıda da belirtildiği üzere orta düzeyde yaralanan kişiler, hafif düzeyde yaralanan kişilere göre, yaşadıkları travmatik olayların olumsuz etkilerini daha olumlu ve işlevsel bir hale dönüştürebilmişlerdir.

Salter ve Stallard (2004), trafik kazası geçirmiş olan ve yaşları 7 ile 18 arasında değişen 158 çocukla yapmış olduğu araştırmasında, çocukların travma sonrası gelişimin olumlu dönüşümlerine sahip olduğunu bulmuştur. Özellikle çocukların 67'sinin "yaşam felsefesi" alanında anlamlı düzeyde olumlu dönüşümler yaşamış olduğu göze çarpmıştır. Çocukların 25'inde ise, travma sonrası stres belirtileri gözlemlenmiştir (Salter ve Stallard, 2004). Salter ve Stallard'ın (2004) çalışmasından "travma sonrası gelişim düzeylerinin yaralanma düzeyi açısından karşılaştırılması" sonucu görülememiş olmasına rağmen, trafik kazası geçirmiş çocukların genel olarak hayatlarında olumlu dönüşümler yaşamış olduğu görülmektedir.

#### **4.6. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Bu bölümde trafik kazası geçiren kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinden aldıkları puanların kazanın ölüm içerip içermemesi açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulguların tartışılmasına yer verilecektir (bkz. Tablo 3.6. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip İçermemesi Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Bağımsız Grup T-Testi Sonuçları).

##### **4.6.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlardan Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar toplam puanları ile DİV'in alt boyutları olan iyilik, adalet, şans ve kendilik değeri puanları, ölüm içeren trafik kazası geçirmiş kişilerin puanlarına oranla daha yüksek bulunmuştur. Başka bir deyişle, ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişiler, ölüm içeren trafik kazası geçirmiş kişilere oranla kendilerini daha şanslı olarak atfetmekte; kendilerine verdikleri değer artmakta ve dünyayı daha adil, daha iyi bir yer olarak görmektedirler. DİV toplam puanları açısından bakılacak olursa da, ölüm içeren

trafik kazası geçirmiş kişilerin dünyaya ilişkin varsayımları, ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilere göre daha fazla zarar görmüştür.

DSM-IV kriterlerine (2005) göre, olağan insan yaşantısının dışında olan ve bireyde stres tepkileri yaratan olaylar travmaya neden olmakta ve travmatik olay niteliği kazanmaktadır (DSM-IV, 2005). Buna göre beklenmedik ve ani ölümler de olağan insan yaşantısının dışındadır ve travmatik bir olay olarak ele alınabilir. Öyleyse ölüm içeren trafik kazası geçirmiş kişilerin dünyaya ilişkin varsayımlarının da, ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilere oranla daha fazla zarar görmesi beklenen bir sonuçtur. Nitekim travmatik olaylar geçirmiş kişiler ile herhangi bir travmatik olay geçirmemiş kişilerin dünyaya ilişkin varsayımlarının karşılaştırıldığı araştırmalarda da benzer sonuçlara ulaşılmıştır (Janoff-Bulman, 1989; Magwaza, 1999).

#### **4.6.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtilerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Ölüm içeren trafik kazası geçirmiş kişilerin travma sonrası stres belirtileri puanları, ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilerin puanlarına oranla daha yüksek bulunmuştur. Buna göre, ölüm içeren trafik kazası geçirmiş kişiler, ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilere oranla daha fazla travma sonrası stres belirtileri sergileme eğilimindedirler.

Yılmaz'ın (2007) "Yardım Çalışanlarında Travmatik Stres" isimli derlemesinde, travmatik olayların ardından, travmatik olaya doğrudan maruz kalınmasının yanı sıra, söz konusu travmatik olaya tanık olan kişilerin ya da mağdur yakınlarının da stres belirtileri sergileyebileceğinden bahsedilmiştir (Yılmaz, 2007). Buna göre, trafik kazası geçirmiş kişilerin kaza sonucunda ailelerinden birilerini, arkadaş veya tanıdıklarını ya da tüm bunlar dışındaki diğer kişileri kaybetmesinin yaratmış olduğu travmanın, söz konusu kişileri kaybetmemiş olan trafik kazası mağdurlarına oranla daha yüksek olması beklenen bir durumdur. Başka bir deyişle, ölümlü trafik kazası geçirmiş olan kişilerin, ölüm olmayan trafik kazası geçirmiş olan kişilere oranla daha fazla travma sonrası stres belirtileri göstermesi, Yılmaz'ın (2007) derlemesinde bu konu ile ilgili verilmiş olan bilgilerle örtüşmektedir.

#### **4.6.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinden Aldıkları Puanların Kazanın Ölüm İçerip İçermemesi Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Trafik kazası geçiren kişilerin travma sonrası gelişim düzeylerinden aldıkları puanların kazanın ölüm içerip içermemesi açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulgular incelendiğinde, trafik kazası geçiren kişilerin ilişki, kendini anlama, felsefe ve TSG toplam puanlarının kazanın ölüm içerip içermemesine göre anlamlı bir farklılık göstermediği görülmektedir.

Chopko'nun (2010) yürütmüş olduğu bir çalışmada, polislerin deneyimlemiş oldukları travmatik olaylar sonucu travma sonrası gelişim düzeyleri incelenmiştir.



Buna göre, ölüm içerikli travmatik olaylar deneyimlemiş olan polislerin travma sonrası gelişim düzeyleri yüksek bulunmuştur (Chopko, 2010). Araştırmanın bu konudaki bulguları ise, travma sonrası gelişim düzeylerinden alınan puanların, kazanın ölüm içerip içermemesi açısından farklılık göstermediği yönündedir. Bu noktada literatüre ters düşülmesinin nedeni trafik kazası geçiren kişiler içerisinde, trafik kazasında aileden birisini (%5.3), arkadaş veya tanıdığını (%3.9) ve tüm bunlar dışında başka kişileri (%8.7) kaybedenlerin oranının örnekleme göre düşük olması olabilir.

#### **4.7. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Bu bölümde trafik kazası geçiren kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinden aldıkları puanların kazadaki konumları açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulgular tartışılacaktır (bkz. Tablo 3.7. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Araştırmanın Temel Değişkenlerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) Sonuçları).

#### **4.7.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlardan Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Trafik kazası geçiren kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlardan aldıkları puanların kazadaki konumları açısından karşılaştırılması ile ilgili bulgular incelendiğinde, Dünyaya İlişkin Varsayımların alt boyutu olan iyilik alt boyutunda, kaza esnasında konumu sürücü olan kişilerin iyilik puanlarının, kaza esnasında konumu yaya olan kişilere göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Başka bir deyişle, kaza esnasında konumu sürücü olan kişiler, kaza esnasında konumu yaya olan kişilere oranla dünyanın daha fazla iyiliklerle dolu bir yer olduğunu düşünmektedir. Kaza esnasında konumu yaya olan kişiler ise dünyada iyiliklerden daha çok kötülüklerin bulunduğu hissine kapılmakta, insanlara ve dünyaya ilişkin iyilik varsayımlarında daha olumsuz bir tutum sergilemektedir. Trafik kazası geçiren kişilerde dünyaya ilişkin varsayımların sürücü ve yolcu konumları açısından karşılaştırılması konusunda doğrudan bilgi edinilebilecek bir kaynak bulunamamıştır. Ancak aşağıda belirtilmiş olunan çalışmanın sonuçları göz önünde bulundurularak, bu araştırmanın trafik kazası esnasındaki konuma ilişkin bulguları yorumlanmaya çalışılmıştır.

Magwaza'nın (1999) Güney Afrika'da yapmış olduğu bir araştırmada, insan hakları ihlalleri nedeniyle mağdur olmuş bireylerin, herhangi bir travmatik olay yaşamamış olan bireylere oranla dünyaya ve insanlara ilişkin iyilik varsayımlarının daha olumsuz yönde etkilendiği ortaya konulmuştur (Magwaza, 1999). Trafik kazası esnasında yaya konumunda bulunan kişiler incelendiğinde, konumu sürücü olan

kişilere göre daha “beklenmedik bir şekilde kaza geçirmiş olma” hissine kapılabildikleri söylenebilir. Dolayısıyla, trafik kazası esnasında konumu yaya olan kişiler, konumu sürücü olan kişilere oranla daha fazla travma sonrası stres belirtileri sergilemektedirler (Özaltın, Kaptanoğlu ve Aksaray, 2004). Bu kaynaklar toparlanıp, yorum yapılacak olunursa, travma sonrası stres belirtileri sergileyen kişilerin dünyaya ilişkin varsayımlarında da olumsuzluklar gözlemlenmesi muhtemeldir. Özaltın, Kaptanoğlu ve Aksaray’a (2004) göre, trafik kazası esnasında konumu yolcu olan kişiler, konumu sürücü olan kişilere oranla daha fazla travma sonrası stres belirtileri sergilemektedir (Özaltın, Kaptanoğlu ve Aksaray, 2004). Magwaza’nın (1999) araştırması da travma yaşamış kişilerin, travma yaşamamış kişilere oranla, insanlara ve dünyaya ilişkin varsayımlarının daha olumsuz yönde olduğunu kanıtlamıştır (Magwaza, 1999). Bu durumda, araştırmanın bulgularından elde edilen, trafik kazası esnasında konumu yolcu olan kişilerin, konumu sürücü olan kişilere oranla, insanlara ve dünyaya ilişkin varsayımlarının daha olumsuz yönde değişime uğraması beklenen bir sonuçtur.

#### **4.7.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtilerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Trafik kazası geçiren kişilerin Travma Sonrası Stres Belirtilerinden almış oldukları puanların kazadaki konumları açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulgulara göre, grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunamamıştır ( $F=1.31$ ;  $p=0.27>0.05$ ). Başka bir deyişle, trafik kazası geçiren kişilerin travma

sonrası stres belirtileri puanları kazadaki konumları açısından anlamlı farklılık göstermemektedir.

Özaltın, Kaptanoğlu ve Aksaray'ın (2004) yürütmüş oldukları bir araştırmada, trafik kazası esnasında konumu yolcu olan kişilerin, konumu sürücü olan kişilere oranla daha fazla travma sonrası stres belirtileri sergilediği saptanmıştır (Özaltın, Kaptanoğlu ve Aksaray, 2004). Bu noktada araştırmadan elde edilen sonuçlar ile Özaltın, Kaptanoğlu ve Aksaray'ın (2004) araştırmasının sonuçları ters düşmüştür. Literatüre ters düşülmesinin nedeninin trafik kazası geçiren kişilerde sürücü (%48.5), yolcu (%39.3) ve yaya (%11.2) oranlarının benzer olmamasından kaynaklandığı düşünülmüştür.

#### **4.7.3. Trafik Kazası Geçiren Kişilerin Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinden Aldıkları Puanların Kazadaki Konumları Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Trafik kazası geçiren kişilerin travma sonrası gelişim düzeylerinden aldıkları puanların kazadaki konumları açısından karşılaştırılmasına ilişkin bulgular incelendiğinde, trafik kazası geçiren kişilerin ilişki, kendini anlama, felsefe ve TSG toplam puanlarının kazadaki konumları açısından anlamlı bir farklılık göstermediği bulunmuştur.

Literatürde bu konu ile ilgili yürütülmüş olan herhangi bir çalışmaya rastlanmamasına karşılık, Özaltın, Kaptanoğlu ve Aksaray'a (2004) göre trafik kazası

esnasında konumu yaya olan kişiler, konumu sürücü olan kişilere göre daha beklenmedik ve ani bir şekilde kaza geçirmiş olduklarını düşünebilmektedir. Dolayısıyla, trafik kazası esnasında konumu yaya olan kişilerin, konumu sürücü olan kişilere göre daha fazla travma sonrası stres belirtileri sergilemesi beklenmektedir (Özaltın, Kaptanoğlu ve Aksaray, 2004). Grabaugh ve Resick'e (2007) göre de travmatik bir olay deneyimlemiş ve bu olayın sonucunda travma sonrası stres belirtilerini yoğun bir şekilde sergilemekte olan kişilerin, daha az travma sonrası stres belirtileri sergileyen kişilere göre TSG düzeylerinde daha fazla olumlu yönde gelişim olduğu tespit edilmiştir (Grabaugh ve Resick, 2007). Her iki araştırma bağdaştırıldığında, konumu yaya olan kişiler, konumu sürücü olan kişilere göre daha fazla travma sonrası stres belirtileri sergiliyorsa (Özaltın, Kaptanoğlu ve Aksaray, 2004), konumu yaya olan kişilerin, konumu sürücü olan kişilere göre TSG düzeylerinde daha fazla olumlu yönde gelişimin oluşacağı düşünülmüştür (Grabaugh ve Resick, 2007). Araştırmanın bu konudaki bulgularında ise benzer sonuçlara rastlanmamıştır. Daha önce de bahsedildiği üzere, TSG ile kazadaki konumların bağdaştırıldığı bir araştırmaya rastlanmamıştır. Bu nedenle literatüre ters düşülüp düşülmediği tartışmalıdır.

#### **4.8. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Araştırmanın Temel Değişkenleri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Bu bölümde araştırma ve karşılaştırma gruplarının, araştırmanın temel değişkenleri olarak ele alınmış olan Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim açısından karşılaştırılmasına dair tartışmalar aşağıda verilmiştir (bkz. Tablo 3.8. Araştırma ve Karşılaştırma

Gruplarının Araştırmanın Temel Değişkenleri Açısından Karşılaştırılması Amacıyla Yapılan Bağımsız Grup T-Testi Sonuçları).

#### **4.8.1. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Dünyaya İlişkin Varsayımlar Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının Dünyaya İlişkin Varsayımlar açısından karşılaştırılmasına yönelik bulgulara göre, araştırma grubunun DİV'in alt boyutu olan kendilik değeri puanlarının, karşılaştırma grubunun puanlarına oranla daha yüksek olduğu gözlemlenmiştir. Başka bir deyişle, trafik kazası geçiren kişiler, trafik kazası geçirmeyen kişilere göre kendilerini daha değerli hissetmektedirler. Benzer konularda yapılmış olan araştırmalarda (Janoff-Bulman, 1989; Magwaza, 1999) bu durumun tersi doğrulanmıştır. Janoff-Bulman (1989) ve Magwaza'ya (1999) göre, kişilerin travmatik bir olay deneyimi sonucunda, dünyaya ilişkin varsayımlarının zarar görmesi beklenmektedir. Dolayısıyla da travmatik olay yaşayan kişilerin, travmatik olay yaşamayan kişilere oranla kendilerini daha değersiz hissettiği söylenebilir. (Janoff-Bulman, 1989; Magwaza, 1999). Bu noktada literatüre ters düşülmesinin nedeni şu şekilde açıklanabilir: Araştırmaya katılmış olan trafik kazası geçiren kişilerin kendilik değerlerinde gözlemlenen artış bulgusu farklı bir bakış açısından değerlendirilirse, söz konusu kişiler “geçirmiş oldukları tüm olumsuz olaylar sonucunda hala ayakta kalabildiklerini” düşünebilirler. Bu düşüncenin akabinde ise kendilerini diğer kişilere göre daha değerli hissetmiş olabilirler.

Trafik kazası geçiren kişilerin DİV'in diğer alt ölçekleri olan iyilik, adalet, şans, rastlantı ve kontrol puanları ile trafik kazası geçirmeyen kişilerin puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunamamıştır. Dolayısıyla, araştırma grubu ile karşılaştırma grubu arasında DİV toplam puanı açısından da istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunamamıştır. Benzer çalışmaların sonuçlarına bakılacak olursa, Janoff-Bulman (1989) ve Magwaza'nın (1999) çalışmış oldukları travmatik olay geçirmiş ve geçirmemiş iki grup arasında DİV ölçeği açısından anlamlı bir fark olduğu saptanmıştır (Janoff-Bulman, 1989; Magwaza, 1999). Travmatik yaşantıların temel varsayımlar üzerindeki etkilerinin araştırıldığı bazı başka çalışmalarda da (Foa, Ehlers, Clark, Tolin ve Orsillo, 1999; Janoff-Bulman, 2004; Wickie ve Marwit, 2000), benzer sonuçlar elde edilmiştir. Bu konuda literatüre ters düşülmesinin nedeni, ağır düzeyde yaralanmış kişilerin (%15.5), hiç yaralanmamış (%32), hafif (%25.2) ve orta (%27.2) düzeylerde yaralanmış kişilere oranla daha az olmasından kaynaklanabilir. Ölüm içeren trafik kazası oranlarına bakıldığında, kazada ailesinden birisini kaybeden (%5.3), kazada arkadaşı veya tanıdığını kaybeden (%3.9) ve kazada yukarıda sözü edilen kişiler dışındaki diğer kişileri kaybeden (%8.7) kişilerin örneklem içerisinde küçük bir orana sahip olduğu görülmektedir. Tüm bu hususların etkileşimi sonucunda, literatüre ters düşen bir sonuç gözlemlenmiş olabilir.

#### **4.8.2. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Travma Sonrası Stres Belirtileri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının Travma Sonrası Stres Belirtileri değişkeni açısından karşılaştırılmasına yönelik bulgulara göre, araştırma grubu ile karşılaştırma grubu arasında Travma Sonrası Stres Belirtileri değişkeni açısından

istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunamamıştır. Başka bir deyişle, trafik kazası geçirmiş kişiler ile trafik kazası geçirmemiş kişilerin travma sonrası stres belirtilerinden aldıkları puanlar arasında anlamlı bir farklılık gözlemlenmemiştir. Aynı zamanda, trafik kazası geçiren kişilerin diğer travmatik yaşantılarının, trafik kazası geçirmeyen kişilerin yaşantılarına oranlara daha yüksek bulunduğu görülmektedir. Bu durumda, araştırma grubunun, karşılaştırma grubuna oranla “Travmatik Yaşantı Soru Listesi” başlığı altında verilmiş olan trafik kazası ve trafik kazası dışında belirtilen diğer travmatik olaylara daha fazla tanık olmuş olması veya söz konusu travmatik olayları daha fazla yaşamış olması beklenmektedir. Trafik kazası geçirmiş kişiler, trafik kazası ve trafik kazası dışında belirtilen diğer travmatik olaylara daha fazla tanık olmuş veya söz konusu travmatik olayları daha fazla yaşamış ise, travma sonrası stres belirtileri sergileme durumlarının da doğru orantılı olarak daha fazla olması beklenir. Benzer konularda yapılmış olan çeşitli araştırmalar da trafik kazası gibi travmatik bir olay geçiren kişilerin, herhangi bir travmatik olay geçirmeyen kişilere oranla daha fazla travma sonrası stres belirtileri sergilediğini kanıtlamıştır (Eşsizoglu ve ark., 2009; Özçetin, Maraş, Ataoğlu ve İçmeli, 2008). Bu konuda literatüre ters düşen bir sonuca ulaşılmasının sebebi, daha önce de bahsedildiği gibi ağır düzeyde yaralanmış kişilerin (%15.5) örneklem içerisindeki yerinin hiç yaralanmamış (%32), hafif (%25.2) ve orta (%27.2) düzeyde yaralanmış kişilere oranla daha az olması olabilir. Ölüm içeren trafik kazası geçiren kişilerin (%17.9) örneklem içerisindeki yerinin az olması da literatüre ters düşülmesinin başka bir sebebi olarak gösterilebilir (örneklem %5.3’ü kazada ailesinden birisini kaybeden, %3.9’u arkadaşını veya tanıdığını kaybeden, %8.7’si bu kişiler dışında diğer kişileri kaybeden kişilerdir). Bu durumun yanı sıra, örneklem yeteri kadar güvenilir yollardan seçilmemiş olması da literatüre ters düşülmesini etkileyen başka



bir faktör olarak varsayılabilir. Her ne kadar katılımcıların anket hakkındaki tüm soruları yanıtlanmış olsa da, katılımcıların birçoğuna internet vasıtasıyla ulaşılmış olunması anketlerin güvenilirliğini düşürmüş olabilir. Gelecek çalışmalar için örnekleme seçme metotlarının daha iyi olabilmesi yönünde çalışmalar yapılması tavsiye edilebilir.

#### **4.8.3. Araştırma ve Karşılaştırma Gruplarının Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri Açısından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Araştırma ve karşılaştırma gruplarının Travma Sonrası Gelişim düzeyleri açısından karşılaştırılmasına yönelik bulgulara göre, araştırma grubu ile karşılaştırma grubu arasında Travma Sonrası Gelişim toplam puanları açısından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık gözlemlenmemiştir. Ancak trafik kazası geçirmeyen kişilerin TSG düzeylerinin alt boyutu olan ilişki puanlarının, trafik kazası geçiren kişilerin puanlarına oranla daha yüksek bulunduğu görülmüştür. Başka bir deyişle, karşılaştırma grubunun kişilerarası ilişkileri, araştırma grubunun ilişkilerine oranla daha olumlu bir yönde gelişim göstermektedir. Trafik kazası geçirmeyen kişiler, trafik kazası geçiren kişilere oranla etrafındaki kişilerle daha rahat iletişime geçebilmekte, duygusal yönden kendini diğer kişilere daha rahat açabilmekte ve ne hissettiğini daha rahat anlamlandırıp, diğer kişilere daha rahat aktarabilmektedir.

TSG kavramına göre, herhangi bir travma geçirmiş olan kişiler, geçirmiş olduğu travmanın bir sonucu olarak, yaşamış oldukları olumsuzlukları ve başa çıkabilmekte zorlandıkları her türlü travmatik olayın doğurduğu olumsuz düşünceleri, zamanla olumlu dönüşümler sergileyerek, daha iyimser bir bakış açısına

sahip olabilmektedirler. Yaşanacak olan olumlu dönüşümler kişilerarası ilişki boyutunda olduğunda ise, travmatik olay geçirmiş olan kişiler, diğer kişilere göre ve travmatik olayı geçirmeden önceki durumlarına göre kendilerini duygusal açıdan çevrelerindeki diğer kişilere daha rahat açabilecektir. Bunun bir sonucu olarak da, travmatik olay geçirmiş kişilerin kişilerarası ilişkileri olumlu yönde değişime uğramış olacaktır (Janoff-Bulman, 1989; Jeavons ve Godber, 2005; Laufer ve Solomon, 2006). Bu durumda, beklenen sonuç, trafik kazası geçirmiş kişilerin kişilerarası ilişkilerinin, trafik kazası geçirmemiş kişilere oranla daha fazla olumlu yönde değişime uğramış olması iken, bunun tam tersi bir sonuç bulunmuştur. Benzer konularda yapılmış olan yukarıdaki araştırmalarda bulunan sonuçlar da araştırmanın bu konudaki bulgularının tam tersini desteklemektedir (Janoff-Bulman, 1989; Jeavons ve Godber, 2005; Laufer ve Solomon, 2006). Bu noktada literatüre ters düşünülmesinin nedeni düşünüldüğünde, trafik kazaları “insan eliyle oluşan travmalar” kategorisine girmektedir (Herbert, 2007). O halde, araştırmaya katılmış olan trafik kazası geçiren kişiler, deneyimlemiş oldukları olumsuz olaylardan başka bir kişiyi sorumlu tutmuş ve bu nedenle de etraflarındaki diğer kişilerle olan ilişkileri de olumsuz bir yönde değişime uğramış olabilir.

Araştırma ve karşılaştırma grubunun TSG düzeylerinin alt boyutu olan ilişki boyutu açısından karşılaştırılmasına yönelik bulgudan sonra göze çarpan bir diğer bulgu ise TSG düzeylerinin alt boyutu olan felsefe boyutu ile ilgilidir. Buna göre, trafik kazası geçiren kişilerin Felsefe puanları, trafik kazası geçirmeyen kişilerin puanlarına oranla daha yüksek bulunmuştur. Başka bir deyişle araştırma grubundaki kişiler hayatlarındaki öncelikleri karşılaştırma grubundaki kişilere oranla daha olumlu bir yönde değerlendirebilip, daha anlamlı bir şekilde yeniden

düzenleyebilmiştir. Söz konusu sonuç, literatürdeki diğer araştırmaların sonuçları ile de benzeşmektedir (Janoff-Bulman, 1989; Jeavons ve Godber, 2005; Laufer ve Solomon, 2006).

#### **4.9. Hiyerarşik Regresyon Analizi Sonuçlarına İlişkin Bulguların Tartışılması**

Bu bölümde, travma sonrası stres belirtileri ile travma sonrası gelişim düzeylerini yordayan değişkenlerin belirlenebilmesi amacıyla yapılmış olan hiyerarşik regresyon analizi sonuçlarının tartışılmasına yer verilmiştir.

##### **4.9.1. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Stres Belirtilerinin Yordanmasına Yönelik Hiyerarşik Regresyon Analizleri Sonuçlarının Tartışılması**

Trafik kazası geçiren kişilerde Travma Sonrası Stres Belirtilerini yordayan değişkenleri belirleyebilmek amacıyla yapılmış olan regresyon analizinde yordayıcı değişkenler olarak, sosyodemografik değişkenler (cinsiyet, yaş, eğitim düzeyi, gelir düzeyi), diğer travmatik yaşantılar, trafik kazasına maruz kalma düzeyi, dünyaya ilişkin varsayımlar (iyilik, adalet, şans, rastlantı, kendilik değeri, kontrol) ve travma sonrası gelişimin boyutları (ilişki, kendini anlama, felsefe) alınmıştır. Yapılmış olan regresyon analizleri sonucunda, yaş, gelir düzeyi, trafik kazasına maruz kalma düzeyi, şans, kendilik değeri, ilişki ve kendini anlamının, travma sonrası stres belirtilerini anlamlı olarak yordadığı görülmektedir. Cinsiyet, eğitim düzeyi, diğer

travmatik yaşantılar, iyilik, adalet, rastlantı, kontrol ve felsefe ise Travma Sonrası Stres Belirtileri üzerinde yordayıcı bir güce sahip değildir.

Travma Sonrası Stres Belirtilerini yordayan değişkenlerden ilki olan yaş değişkeninin yordama yönü, genç olmanın travma sonrası stres belirtileri için risk etmeni olduğunu göstermektedir. Travma Sonrası Stres Belirtileri ile yaş değişkeni arasında daha önceden yapılmış olan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonuçlarının da bu yönde olduğu görülmektedir. Bu bulgulara karşılık Dürü (2006) tarafından yürütülmüş olan ve benzer ilişkileri araştıran bir çalışmada, yaş ile Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim arasında herhangi bir ilişki bulunamamıştır (Dürü, 2006). Bu çalışmadaki bulguların, ilerleyen yaşın problem çözme yeti ve başa çıkma stratejilerini arttırdığını, dolayısıyla da yaşı artan kişilerin travmatik anıyla daha kolay baş edebildiğini kanıtlar nitelikte olduğu düşünülmektedir. Dınvar'ın (2001) araştırmasının sonuçlarında da yaşlı grubun, genç gruba oranla daha az TSSB sergilediği görülmektedir (Dınvar, 2011).

Travma Sonrası Stres Belirtilerini yordayan ikinci değişken olan gelir düzeyi değişkeninin yordama yönü, düşük gelir düzeyine sahip olmanın travma sonrası stres belirtileri için risk etmeni olduğunu göstermektedir. Travma Sonrası Stres Belirtileri ile gelir düzeyi değişkeni arasında daha önceden yapılmış olan Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon Analizi sonuçlarının da bu yönde olduğu saptanmıştır. Literatürde, TSSB ile gelir düzeyinin ilişkisini doğrudan araştıran bir çalışmaya rastlanmamış olmasına rağmen, Özdel, Bostancı, Özdel ve Oğuzhanoğlu'nun (2002) yürütmüş olduğu çalışmada, maddi yönden zorluk çeken üniversite öğrencilerinin sosyal hayatlarında da sıkıntılar yaşadıklarını belirttikleri ve söz konusu öğrencilerin,

bu konuda zorluk çekmeyen öğrencilere oranla daha fazla depresif belirtiler taşıdıkları görülmüştür (Özdel, Bostancı, Özdel ve Oğuzhanoğlu, 2002). Bu sonuç ile araştırmanın bu yöndeki sonucunun bağdaştığı düşünülmektedir.

Travma Sonrası Stres Belirtilerini yordayan üçüncü değişken olan trafik kazasına maruz kalma düzeyinin yordama yönü, trafik kazasına ilişkin travmatik özelliklerin yüksek olmasının travma sonrası stres belirtileri için risk etmeni olduğunu göstermektedir. DSM-IV-TR'den (2005) Travma Sonrası Stres Bozukluğunun özellikleri incelendiğinde, kişilerin travmaya yol açabilecek bir travmatik olay geçirmiş olması ve bu travmanın rahatsızlık verici boyutlarda yaşanmış olması şart koşulmuştur (DSM-IV-TR, 2005). O halde, trafik kazasına ilişkin travmatik özelliklerin yüksek olması durumunun Travma Sonrası Stres Belirtileri için risk etmeni oluşturmasının beklenen bir sonuç olduğu söylenebilir.

Travma Sonrası Stres Belirtilerini yordayan dördüncü değişken olan şans değişkeninin yordama yönü, şans varsayımının olumsuz yönde gelişiminin travma sonrası stres belirtileri için risk etmeni olduğunu göstermektedir. Solomon, Ianku ve Tyano'nun (1997) temel varsayımlar ile Travma Sonrası Stres Bozukluğunun ilişkisi konulu çalışmasında, yedi yıl önce gerçekleşmiş olan bir tren ile otobüs çarpışmasından kurtulmuş olan gençlerin bilişsel şemaları incelenmiştir. Sonuçlar, dünyanın iyiliği, insanların iyiliği, şans ve kendilik değerinde gözlemlenen olumsuzluğun, travma sonrası stres belirtileri ile daha güçlü bir ilişkisi bulunduğunu ortaya koymuştur (aktaran Yılmaz, 2008). Bu durumda, şans varsayımının olumsuz yönde gelişmesinin travma sonrası stres belirtileri için risk etmeni oluşturması beklenen bir sonuçtur.

Travma Sonrası Stres Belirtilerini yordayan beşinci değişken olan kendilik değeri değişkeninin yordama yönü, kendilik değeri varsayımının olumsuz yönde gelişiminin travma sonrası stres belirtileri için risk etmeni olduğunu göstermektedir. Bir önceki paragrafta detaylı bir şekilde anlatılmış olunan Solomon, Ianku ve Tyano'nun (1997), çalışmasından elde edilen sonuçlar, dünyanın iyiliği, insanların iyiliği, şans ve kendilik değeri varsayımlarında gerçekleşmiş olan olumsuzlukların travma sonrası stres belirtileri ile güçlü bir ilişkisi bulunduğu dikkat çekmektedir (aktaran Yılmaz, 2008). Araştırmanın bu yöndeki bulguları ile Solomon, Ianku ve Tyano'nun (1997) araştırmasının sonuçlarının benzer nitelikte olduğu görülmektedir.

Travma Sonrası Stres Belirtilerini yordayan altıncı değişken olan ilişki değişkeninin yordama yönü, kişilerarası ilişkilerde gözlemlenen olumlu yöndeki gelişimlerin, travma sonrası stres belirtileri için risk etmeni olduğunu göstermektedir. Literatürde benzer konudaki çalışmalar incelendiğinde, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve TSG'nin alt boyutlarının ilişkisinin yordandığı bir araştırmaya rastlanılmamasına karşılık, Laufer ve Solomon'un (2006) araştırmasında İsrail'de yaşamakta olan teröre maruz kalmış gençlerin TSSB ve TSG düzeylerinin ilişkisinin incelenmiş olduğu görülmektedir. Araştırmadan elde edilen sonuca göre, Travma Sonrası Gelişim düzeyleri artan gençlerin Travma Sonrası Stres Belirtilerinde de artış olduğu görülmüştür (Laufer ve Solomon, 2006). Laufer ve Solomon'un (2006) TSG toplam puanlarını incelemesine rağmen, TSG'in alt boyutu olan ilişki boyutunda da benzer yönde bir sonuç bulunmuş olduğu söylenebilir.

Travma Sonrası Stres Belirtilerini yordayan son değişken olan kendini anlama değişkeninin yordama yönü, kişinin kendi benliğini algılayışında gözlemlenen

olumlu yöndeki gelişim ve kişinin bu gelişimle birlikte kendine özel bir güç, statü kazandırma durumundaki artışın, travma sonrası stres belirtileri için risk etmeni olduğunu göstermektedir. Yukarıdaki paragrafta detaylı bir şekilde açıklanmış olan Laufer ve Solomon'un (2006) araştırmasındaki TSG toplam puanlarıyla birlikte TSSB puanlarında da artışın gözlemlenmesi yönündeki sonucun, TSG'nin alt boyutu olan kendini anlama boyutuyla da ilişkili olabileceği ve araştırmanın bu yöndeki bulgularının literatüre ters düşmediği düşünülmüştür.

#### **4.9.2. Trafik Kazası Geçiren Kişilerde Travma Sonrası Gelişimin Yordanmasına Yönelik Hiyerarşik Regresyon Analizleri Sonuçlarının Tartışılması**

Trafik kazası geçiren kişilerde Travma Sonrası Gelişimi yordayan değişkenleri belirleyebilmek amacıyla yapılmış olan hiyerarşik regresyon analizlerinde yordayıcı değişkenler olarak, sosyodemografik değişkenler (cinsiyet, yaş, eğitim düzeyi, gelir düzeyi), diğer travmatik yaşantılar, trafik kazasına maruz kalma düzeyi, Dünyaya İlişkin Varsayımlar (iyilik, adalet, şans, rastlantı, kendilik değeri, kontrol) ve Travma Sonrası Stres Belirtileri ölçeği toplam puanı alınmıştır. Hiyerarşik regresyon analizi sonuçlarına göre, trafik kazasına maruz kalma düzeyi, rastlantı, kontrol ve travma sonrası stres belirtileri, travma sonrası gelişimi anlamlı olarak yordamaktadır. Yordayıcı değişkenler olarak ele alınmış olan sosyodemografik değişkenler, diğer travmatik yaşantılar, iyilik, adalet, şans ve kendilik değerinin ise travma sonrası gelişim düzeyleri üzerinde yordayıcı bir etkisinin olmadığı görülmektedir.

Travma Sonrası Gelişim düzeylerini yordayan ilk değişken olan trafik kazasına maruz kalma düzeyinin yordama yönü, trafik kazasına maruz kalma düzeyinin düşük olmasının Travma Sonrası Gelişim düzeyleri için risk etmeni olduğunu göstermektedir. Karancı'ya göre (2009) travmatik deneyimler, travmaya maruz kalmış kişilerde stres, kaygı, depresyon ve travma sonrası stres belirtileri gibi olumsuz dönüşümlere neden olabilirler (Karancı, 2009). Tüm bunların yanında, söz konusu travmatik deneyimler kişinin kendi benliğini algılayışı, kişilerarası ilişkiler ve kişinin yaşam felsefesinin olumlu yönde değişime uğramasına da neden olabilmektedirler (Karancı, 2009; Tedeschi, Park ve Calhoun, 1998). Tedeschi, Park ve Calhoun'a göre (1998) kişilerin yukarıda bahsedilmiş olunan boyutlarda olumlu değişimler sergileyebilmesi için travmatik deneyimin bulunması ve bu travmatik deneyime bağlı olarak travma düzeylerinin artış göstermesi gerekmektedir (Tedeschi, Park ve Calhoun, 1998). Bu durumda, trafik kazasına maruz kalma düzeyinin düşük olması durumunun Travma Sonrası Gelişim düzeyleri için risk etmeni oluşturmasının beklenen bir sonuç olduğu söylenebilir.

Travma Sonrası Gelişim düzeylerini yordayan ikinci değişken olan rastlantı değişkeninin yordama yönü, rastlantı varsayımındaki artışın Travma Sonrası Gelişim düzeyleri için risk etmeni olduğunu göstermektedir. Janoff-Bulman'a (1997) göre travmatik deneyimi bulunan kişilerin yaşamış oldukları söz konusu travmatik deneyimlerinin yalnızca rastlantı sonucu başlarına gelmiş olması, Dünyaya İlişkin Varsayımların "rastlantı" boyutunun içeriğini oluşturmaktadır (Janoff-Bulman, 1997). Yılmaz'a (2008) göre ise, DİV ölçek puanlarındaki artış, kişinin temel varsayımlarının daha olumlu bir form kazanmış olması anlamına gelmektedir (Yılmaz, 2008). Bu durumda, rastlantı puanlarında gözlemlenen artış, kişilerin başına



gelen travmatik olayların yalnızca rastlantı sonucu gerçekleştiği anlamına gelmektedir. Başka bir deyişle, rastlantı boyutunun artış göstermesi ile birlikte, kişiler “belirli olaylar belirli insanların başına gelir” veya “bu olay benim başıma geldiyse, muhakkak geçmişte bir suç işledim” şeklinde varsayımlar geliştirmezler. Böylelikle yaşamış oldukları travmatik deneyimin olumsuz etkileri büyük oranda ortadan kalkmış olur. Daha önceden de bahsedildiği üzere, Tedeschi, Park ve Calhoun’a (1998) göre TSG ve boyutlarında olumlu değişimler gözlemlenebilmesi için travmatik deneyimin bulunması ve bu travmatik deneyime bağlı olarak travma düzeylerinin artış göstermesi gerekmektedir (Tedeschi, Park ve Calhoun, 1998). Rastlantı varsayımındaki artışın travma düzeylerinde yaşanabilecek artışı engellemesi ve bu yolla travmanın olumsuz yöndeki etkilerini ortadan kaldırması nedeniyle de TSG düzeyleri için bir risk etmeni oluşturduğu düşünülmüştür.

Travma Sonrası Gelişim düzeylerini yordayan üçüncü değişken olan kontrol değişkeninin yordama yönü, kontrol varsayımındaki artışın Travma Sonrası Gelişim düzeyleri için risk etmeni olduğunu göstermektedir. Janoff-Bulman’a (1997) göre kişilerin başına gelen travmatik olayların iyi ya da kötü sonuçlarının kişilerin kişiliğinden ziyade davranışlarına bağlı olarak gelişmesi “kontrol” boyutunun içeriğini oluşturmaktadır (Janoff-Bulman, 1997). Daha önceden de bahsedildiği gibi, Yılmaz’a (2008) göre DİV ölçeğindeki puanların artışı, kişilerin daha olumlu varsayımlara sahip olduğunu göstermektedir (Yılmaz, 2008). Buna göre, travmatik olayların her türlü sonucunun kişilerin davranışlarına bağlı olması durumunun travma düzeylerinde yaratacağı olumsuz etkisi daha az olacaktır. Tedeschi, Park ve Calhoun’un (1998) travma sonrası gelişim için travmatik bir olayın bulunması ve bu olaya bağlı olarak travma düzeylerinin yüksek olması gerektiği düşüncesi de göz

önünde bulundurulursa, kontrol varsayımındaki artışın travma düzeylerindeki olası artışı engellediği ve bu açıdan Travma Sonrası Gelişim için bir risk etmeni olduğu düşünülebilir.

Travma Sonrası Gelişim düzeylerini yordayan son değişken olan Travma Sonrası Stres Belirtilerinin yordama yönü, Travma Sonrası Stres Belirtilerinde gözlemlenen azalmanın, Travma Sonrası Gelişim düzeyleri için risk etmeni olduğunu göstermektedir. Laufer ve Solomon'un (2006) yürütmüş olduğu ve önceki bölümlerde detaylı bir şekilde anlatılmış olan araştırmasının sonuçlarına göre, İsrail'de teröre maruz kalan gençlerin Travma Sonrası Stres Belirtileri artış gösterirken, Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri de benzer oranlarda artış göstermiştir (Laufer ve Solomon, 2006). Bu durumda, Travma Sonrası Stres Belirtilerinde gözlemlenecek olan azalmanın, Travma Sonrası Gelişim düzeyleri için de paralel yönde olacağı ve söz konusu azalmanın Travma Sonrası Gelişim düzeyleri için bir risk etmeni oluşturacağı düşünülmüştür.

#### **4.10. Araştırmanın Doğurguları**

Bu araştırmadan elde edilen bulgulara göre, trafik kazası geçiren kişilerde, Travma Sonrası Stres Belirtilerini yordayan değişkenler, yaş, gelir düzeyi, trafik kazasına maruz kalma düzeyi, şans, kendilik değeri, ilişki ve kendini anlama olarak bulunmuştur. Cinsiyet, eğitim düzeyi, diğer travmatik yaşantılar, iyilik, adalet, rastlantı, kontrol ve felsefenin Travma Sonrası Stres Belirtileri üzerinde yordayıcı güce sahip olmadığı saptanmıştır. Trafik kazası geçiren kişilerde Travma Sonrası Gelişim düzeylerini yordayan değişkenler ise trafik kazasına maruz kalma düzeyi,

rastlantı, kontrol ve Travma Sonrası Stres Belirtileri olarak bulunmuştur. Sosyodemografik değişkenler, diğer travmatik yaşantılar, iyilik, adalet, şans ve kendilik değeri değişkenlerinin Travma Sonrası Gelişim düzeyleri üzerinde yordayıcı güce sahip olmadığı tespit edilmiştir.

Bu araştırmada yanıt aranmış olan diğer araştırma sorularının sonuçları aşağıda belirtilmiştir:

1. Yaş ve gelir düzeyi ile Dünyaya İlişkin varsayımlar arasında pozitif yönde anlamlı ilişki; Travma Sonrası Stres Belirtileri arasında ise negatif yönde anlamlı ilişki bulunmuştur. Travma Sonrası Gelişim ile hiçbir sosyodemografik değişken arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.
2. Travma Sonrası Stres Belirtileri ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar arasında negatif yönde anlamlı ilişki bulunmuştur. Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri ile Dünyaya İlişkin Varsayımlar arasında pozitif yönde anlamlı ilişki saptanmıştır. Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri ile Travma Sonrası Stres Belirtileri arasında ise anlamlı ilişki bulunamamıştır.
3. Araştırma grubundaki katılımcıların Dünyaya İlişkin Varsayımlardan ve Travma Sonrası Stres Belirtilerinden aldıkları puanlar cinsiyete göre farklılık göstermektedir. Buna karşılık, araştırma grubundaki katılımcıların Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinden aldıkları puanlar cinsiyete göre anlamlı farklılık göstermemektedir.

4. Trafik kazası sonucu yaralanmış kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar ve Travma Sonrası Stres Belirtilerinden aldıkları puanlar, kazadan yara almadan kurtulmuş olan kişilerin aldıkları puanlardan farklılık göstermektedir. Trafik kazası sonucu yaralanmış kişilerin Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinden aldıkları puanlar, kazadan yara almadan kurtulmuş olan kişilerin aldıkları puanlardan anlamlı düzeyde farklılık göstermemektedir.
5. Yaralanmalı trafik kazası geçirmiş kişilerde, Dünyaya İlişkin Varsayımlardan alınan puanlar yaralanma düzeyine göre farklılık göstermemektedir. Bununla birlikte, yaralanmalı trafik kazası geçirmiş kişilerde, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinden alınan puanlar yaralanma düzeyine göre farklılık göstermektedir.
6. Ölümlü trafik kazası geçirmiş kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar ve Travma Sonrası Stres Belirtilerinden aldıkları puanlar, ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilerin puanlarından farklılık göstermektedir. Buna karşılık, ölümlü trafik kazası geçirmiş kişilerin Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinden aldıkları puanlar, ölüm içermeyen trafik kazası geçirmiş kişilerin puanlarından farklılık göstermemektedir.
7. Trafik kazası geçirmiş kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinden

aldıkları puanlar, trafik kazası sırasındaki konumları açısından farklılık göstermemektedir.

8. Trafik kazası geçirmiş kişilerden oluşan araştırma grubu ile trafik kazası geçirmemiş kişilerden oluşan karşılaştırma grubu arasında Dünyaya İlişkin Varsayımlar, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim Düzeyleri açısından anlamlı farklılık bulunamamıştır.

#### **4.11. Araştırmanın Sınırlılıkları ve Geleceğe Yönelik Öneriler**

Çalışmanın güçlü tarafı hiç kuşkusuz travma sonrası izlemi mümkün kılmış olmasıdır. Bu izlem doğrultusunda kaza geçirmiş olan bütün kişilerin travma sonrası stres semptomlarının ne ölçüde geliştiğini tespit etmek mümkün olmuştur. Bu açıdan literatüre oldukça faydalı olduğu da düşünülmektedir.

Araştırmanın kısıtlılıkları açısından en büyük sıkıntının izin alma süreci olduğu söylenebilir. İstanbul Valiliği İl Emniyet Müdürlüğü ve başvuru alan birçok hastanenin geri çevirmesi sonucu acil servislerinden trafik kazası geçirmiş kişilere ulaşamamak veri toplama açısından oldukça sorun yaşatmıştır. Datalara ulaşmak için internet ağırlıklı bir yöntem izlendiğinden güvenilirlik esaslı şüphe uyandırmaktadır. Diğer taraftan düşünüldüğünde sosyal medya aracılığıyla internetten gün içinde birçok e-posta gelmekte ve kişiler bu e-postalardan birçoğunu gereksiz e-posta olarak kabul edip dikkate almamaktadır. Bu nedenle gönderilmiş olan anketin yanıtlanması gerçekten “ilgi duyulduğu” şeklinde açıklanabilir. Böylelikle içten yanıtlar verildiği özellikle düşünülebilir. Yüz yüze doldurulan anketler de dahil olmak üzere tüm

uygulamalarda, katılımcılar tarafından en ufak bir soru dahi göz ardı edilmemiştir. Cevaplama ya internet üzerinden ya da telefonda olmuştur. Bundan sonraki çalışmalarda internet uygulaması yerine yüz yüze yaklaşım daha kontrollü olabilir. Basit erişimi olmayan bir örneklem grubuyla çalışılmış olduğu için trafik kazası geçirmiş katılımcılara ulaşma hususunda hassasiyet gösterilmiş, yakalanılan her fırsat değerlendirilmiştir. Bu açıdan da anket uygulanan ortamın koşulları ve problemler göz ardı edilmiştir. Birbirinden farklı birçok insana neredeyse birebir uygulanan bir çalışma olmuştur. 50 - 100 kişiyi kapsayan gruplara tek seferde uygulayıp toplama mümkün olmamıştır.

“Araştırmanın Doğurguları” bölümünde de bahsedildiği üzere, trafik kazası geçiren ve geçirmeyen gruplar arasında araştırmanın temel değişkenleri (DİV, TSSB, TSG) açısından anlamlı bir farklılık gözlemlenmemiştir. Bu noktada trafik kazası geçiren kişilerin savunma mekanizmalarından “inkâr”, “bastırma” veya “rasyonalizasyon” mekanizmalarını kullanmış olabileceği düşünülmüştür. Sözer (1992) “Psikiyatride Kriz Kavramı ve Krize Müdahale” isimli makalesinde, travmatik krizleri, aniden ortaya çıkan, kişinin sosyal kimliğini, psişik durumunu ve hoşnutluk durumunu tehdit eden; tüm bu yollarla da kişiye acı veren durumlar olarak tanımlamış ve söz konusu travmatik krizleri dört dönem içerisinde ele almıştır. Buna göre travmatik kriz yaşayan kişiler, birinci dönem olarak “şok dönemi”ni yaşarlar ve travmatik yaşantılarından mümkün olduğu kadar kaçınırlar, normal hayatlarını sürdürüyormuş gibi davranırlar. İkinci dönem “tepki dönemi” olarak adlandırılır. Bu dönemde kişilerin travmatik yaşantıları ile yüzleşmemesi imkânsız bir hal alır. İşte bu dönemde kişiler genellikle “bastırma, inkâr, rasyonalizasyon” savunma mekanizmalarını kullanırlar. Üçüncü dönem olan “işlem dönemi”nde kişiler

travmatik yaşantılarından uzaklaşıp, gelecek hakkında planlar yapmaya başlarlar ve travmatik yaşantılarından önceki ilgi alanları yeniden canlanmaya başlar. Son dönem olan “yeniden uyum” döneminde ise kişilerin kendilerine olan güvenleri ve öz-saygıları yükselmeye başlar. Diğer kişilerle yeniden ilişkiler kurulur ve bu ilişkiler sürdürülür (Sözer, 1992). Bu durumda araştırmaya katılmış olan trafik kazası geçiren kişilerin çoğunun travmatik yaşantıları ile başa çıkabilme dönemlerinden “tepki dönemi”nde olabileceği de göz önünde bulundurulmalıdır.

Katılımcıların etik açıdan dile getirdikleri en büyük kaygı, gizliliğe dairdir. Bu hususta duyulan şüpheler açıklanmış ve cevap istenmiştir. Bu problemi göz ardı etmeden her anket uygulaması öncesi kaygıyı önleyebilmek için daha sonraki gerekli görülen alanlarda isim kullanılmayabileceği belirtilmiştir. Eğer şüphe duyuyorlar fakat yine de cevaplamak istiyorlarsa rumuz veya farklı bir isim kullanabilecekleri opsiyonu da tanınmıştır. Buna rağmen en bariz etik sıkıntısının gizlilik olduğu söylenebilir.

Uygulama yapılırken trafik kazası geçirenlerin kendi bölümlerini “aşağıdaki soruları da yanıtlayınız, geçirmediyse boş bırakınız” kısmında karıştırdıkları saptanmıştır. Bundan sonraki çalışmalarda anketlerin ayrı ayrı hazırlanıp kaza geçirmiş ve geçirmemiş gruplara ayrı ayrı dağıtılması uygulanabilirlik açısından oldukça faydalıdır. Ancak kaza geçirmemiş grup için kaza geçirmediğinden emin olunamadığı için böyle bir yöntem seçilmiştir.

İnternet üzerinden uygulama “nasıl işaretleyeceğiz” sorusunu sıklıkla gün yüzüne çıkarmıştır. Bunun için internet kullanıcılarına (x) diğer kullanıcılara (/)

önerilmiştir. Anket uygulamaları çözümlenirken herhangi bir eksik ya da çözümlenemeyen ankete rastlanmamıştır.

Verilerin çözümlenmesi aşamasında, trafik kazası geçirmiş kişiler için hazırlanmış olunan ve kişilerin geçirmiş oldukları trafik kazası ile ilgili detaylı bilgi edinilebilmesini sağlayan “trafik kazası geçirmiş kişiler için demografik bilgiler” bölümünde bazı eksiklikler olduğu tespit edilmiştir. Ölümlü trafik kazalarının ölçek puanlarını ne yönde etkilediğini belirlemek üzere, ölümlü kaza geçirmiş kişilerin ailelerinden birisini mi, tanıdık veya arkadaşlarını mı ve tüm bu kişiler dışındaki diğer kişileri mi kaybettikleri hakkında bilgi edinebilmekten ziyade, bu üç grubu karşılaştırmak mümkün olamamıştır. Katılımcıların hangilerinin ailesinden birisini, hangilerinin tanıdık veya arkadaşlarını ve hangilerinin tüm bu kişiler dışındaki diğer kişileri kaybettiklerini öğrenebilmek için tüm bu soruların başına genel bir şekilde “trafik kazası geçirdiğiniz esnada yanınızda kim veya kimler vardı?” şeklinde bir soru sorulabilirdi. Bu sorunun akabinde, verilmiş olan yanıtta göre diğer sorular “yanınızda bulunduğunu belirttiğiniz kişiler yaralandı mı?” ve “yanınızda bulunduğunu belirttiğiniz kişileri kaybettiniz mi?” şeklinde olabilirdi. Böylece yukarıda bahsedilmiş olan üç grubun ayrılması ve karşılaştırılması mümkün olurdu. Şimdiki durumda bu üç grubu karşılaştırabilmek için bütün anketlerin incelenip, hangi ankette hangi ölüm olduğunun belirlenmesi gerekirdi. Ancak zaman problemi nedeniyle böyle bir metot gerçekleştirilememiştir. Bu soruları tek tek sormaktansa, tek bir soruda hepsini birleştirmek aynı zamanda katılımcının “aynı soruların değişik versiyonlarını yanıtlayıp durmak” şeklindeki yorumlarını da önleyebilirdi. Çoğu katılımcı özellikle anketin bu bölümünü yanıtlarken “çok sıkıldıklarından” bahsetti. Ancak söz konusu “sıkılma” durumu bahsettikleri gibi soruların aynı ve uzun



görünmesinden değil de yaşamış oldukları travmatik olayı hatırlamalarından da kaynaklanmış olabilir. Araştırmacının her zaman için bu olasılığı da düşünüyor olması faydalı olacaktır.

## KAYNAKLAR

- Akay A. (2006). Ulaşımında bisikletin yeri ve Ankara-Bilkent koridorunda bisiklet yolu önerisi. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Ankara.
- Akgüngör, A. P., & Doğan, E. (2008). Smeed ve Andreassen kaza modellerinin Türkiye uygulaması: Farklı senaryo analizleri. Gazi Üniversitesi. *Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 23(4), 821-827.
- Akgüngör, A. P., & Doğan, E. (2010). Farklı yöntemler kullanılarak geliştirilen trafik kaza tahmin modelleri ve analizi. *International Journal of Engineering Research and Development*, 2(1), 16-22.
- Aldwin, C. M., Leveson, M. R., & Spiro, A. (1994). Vulnerability and resilience to combat exposure: Can stress have life-long effects? *Psychology and Aging*, 9(1), 34-44.
- APA, (2005). *DSM-IV-TR tanı ölçütleri başvuru el kitabı*. Ankara: Hekimler Yayın Birliği.
- Armağan, H. H. (2008). Süleyman Demirel üniversitesi tıp fakültesi acil servisine başvuran araç içi trafik kazalarının geriye dönük incelenmesi. Uzmanlık Tezi. T.C. Süleyman Demirel Üniversitesi Tıp Fakültesi. Isparta.
- Bek, A. (2007). 2004 Yılında İstanbul-Ankara devlet yolunda meydana gelen ölümlü, yaralanmalı trafik kazalarının hava durumu, yol satıh durumu ve yoldaki yön durumuna bağlı olarak incelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Ankara.
- Bowlby, J. (1969), Attachment and loss, Vol. 1: Attachment. New York: Basic Books.

- Calhoun, L. G., Cann, A., Tedeschi, R. G., & McMillan, J. (1998). Traumatic events and generational differences in assumptions about a just world. *The Journal of Social Psychology, 138*(6), 789-791.
- Chopko, B. A. (2010). Posttraumatic distress and growth: An empirical study of police officers. *American Journal of Psychotherapy, 64*(1), 55-72.
- Collins, R. L., Taylor, S. E., & Skokan, L. A. (1990). A better world or a shattered vision? Changes in life perspectives following victimization. *Social Cognition, 8*(3), 263-285.
- Çamur, D., Üner, S., Çilingiroğlu, N., & Özcebe, H. (2007). Bir üniversitenin bazı fakülte ve yüksek okullarında okuyan gençlerde bazı risk alma davranışları. *Toplum Hekimliği Bülteni, 26*(3), 32-38.
- Dınvar, P. E. (2011). Travma sonrası stres, dünyaya ilişkin varsayımlar ve tanrı algısı arasındaki ilişki. Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ankara.
- Doğan, Ö. T., Dal, U., Özşahin, S. L., Akkurt, İ., & Seyfikli, Z. (2006). Sürücülerde uyku ile ilgili hastalıkların prevalansı ve trafik kazaları ile ilişkisi. *Tüberküloz ve Toraks Dergisi, 54*(4), 315-321.
- Dürü, Ç. (2006). Travma sonrası stres belirtileri ve travma sonrası büyümenin çeşitli değişkenler açısından incelenmesi ve bir model önerisi. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ankara.
- Eşsizoglu, A., Yaşan, A., Bülbül, İ., Önal, S., Yıldırım, E. A., & Aker, T. (2009). Bir terörist saldırı sonrasında travma sonrası stres bozukluğu gelişimini etkileyen risk faktörleri. *Türk Psikiyatri Dergisi, 20*(2), 118-126.
- Feeley, N., & Gottlieb, L. N. (1988). Parents' coping and communication following their infants' death. *Omega, 19*(2), 51-67.

- Foa, E. B., Ehlers, A., Clark, D. M., Tolin, D. F., & Orsillo S. M. (1999). The posttraumatic cognitions inventory (PTCI) : Development and validation. *Psychological Assessment, 11*, 303–314.
- Franklin, K. M., Janoff-Bulman, R., & Roberts, J. E. (1990). Long-term impact of parental divorce on optimism and trust: Changes in general assumptions or narrow beliefs? *Journal of Personality and Social Psychology, 59*(4), 743-755.
- Frommberger, U.H., Stieglitz, R.D., Nyberg, E., Schlickewei, W., Kuner, E., & Berger, M. (1998). Prediction of posttraumatic stress disorder by immediate reactions to trauma: A prospective study in road traffic accident victims. *European Arch Psychiatry Clinical Neuroscience, 248*, 316-321.
- Fuglsang, A. K., Moergeli, H., & Schnyder, U. (2004). Does acute stress disorder predict post-traumatic stress disorder in traffic accident victims? Analysis of a self-report inventory. *Nordic Journal of Psychiatry, 58*(3), 223-229.
- Grubaugh, A. L., & Resick, P. A. (2007). Posttraumatic growth in treatment-seeking female assault victims. *The Psychiatric Quarterly, 78*, 145-155.
- Güven, F. M. K., Bütün, C., Beyaztaş, F. Y., Eren, Ş. H., & Korkmaz, İ. (2009). Cumhuriyet Üniversitesi Tıp Fakültesi Hastanesine başvuran adli olguların değerlendirilmesi. *ADÜ Tıp Fakültesi Dergisi, 10*(3), 23-28.
- Herbert, C. (2007). *Travma sonrası ortaya çıkan psikolojik tepkileri anlamak*. İstanbul: Psikonet Yayınevi.
- Hess, U., Adams Jr., R. B., Grammer, K., Kleck, R. E. (2009). Face gender and emotion expression: Are angry women more like men? *Journal of Vision, 9*(12), 1-8.
- Hoşkal, D. (2006). 2003–2004 Yıllarında Diyarbakır ilinde meydana gelen yaralanmalı yaya kazalarının incelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

- Idisis, Y., Ben-David, S. & Ben-David, E. (2007). Attribution of blame to rape victims among therapists and non-therapists. *Behavioral Sciences & the Law*, 25, 103–120.
- Irish, L., Ostrowski, S. A., Fallon, W., Spoonster, E., Dulmen, M. V., Sledjeski, E. M., & Delahanty, D. L. (2008). Trauma history characteristics and subsequent PTSD symptoms in motor vehicle accident victims. *Journal of Traumatic Stress*, 21(4), 377-384.
- Jeavons, S., & Godber, T. (2005). World Assumptions as a measure of meaning in rural road crash victims. *Australian Journal of Rural Health*, 13, 226-231.
- Janoff-Bulman, R. (1989). Assumptive worlds and the stress of traumatic events: Applications of the schema construct. *Social Cognition*, 7, 113-136.
- Janoff-Bulman, R. (1992). *Shattered assumptions: Towards a new psychology of trauma*. New York: Free Press.
- Janoff-Bulman, R., Frantz, C.M. (1997). The impact of trauma on meaning: From meaningless world to meaningful life. In: Power, M., Brewin, C.R., (ed.). *The Transformation of Meaning in Psychological Therapies*. New York: Wiley, 91–106.
- Kaler, M. E., Frazier, P. A., Anders, S. L., Tashiro, T., Tomich, P., Tennen, H., & Park, C. (2008). Assessing the psychometric properties of the world assumptions scale. *Journal of Traumatic Stress*, 21(3), 326-332.
- Karancı, A.N. (2009). Travmalarla başa çıkmanın getirebileceği olumlu dönüşümler: Türkiye örneği. *Uluslar arası ruhsal travma toplantıları VI – gündelik hayatın travmaları program & özet kitabı* (s. 34). İstanbul.
- Kassam-Adams, N., Fleisher, C. L., & Winston, F. K. (2009). Acute stress disorder and posttraumatic stress disorder in parents of injured children. *Journal of Traumatic Stress*, 22(4), 294-302.

- Kay, A. C., Jost, J. T., & Young, S. (2005). Victim-derogation and victim-enhancement as alternate routes to system justification. *Psychological Science, 16*, 240-246.
- Kılıç, C. (2008). Depremzedelerde ruh sağlığı hizmeti kullanımı: 1999 Depremlerinin sonuçları. *Türk Psikiyatri Dergisi, 19*(2), 113-123.
- Kilmer, R. P., Gil-Rivas, V., Tedeschi, R. G., Cann, A., Calhoun, L. G., Buchanan, T., & Taku, K. (2009). Use of the revised posttraumatic growth inventory for children. *Journal of Traumatic Stress, 22*(3), 248-253.
- Kühn, M., Ehlert, U., Rumpf, H. J., Backhaus, J., Hohagen, F., & Broocks, A. (2006). Onset and maintenance of psychiatric disorders after serious accidents. *European Archives of Psychiatry and Clinical Neuroscience, 497*-503.
- Laerum, E., Johnsen, N., Smith, P., & Larsen, S. (1987). Can myocardial infarction induce positive changes in family relationships? *Family Practice, 4*(1), 302–305.
- Laufer, A., & Solomon, Z. (2006). Posttraumatic symptoms and posttraumatic growth among Israeli youth exposed to terror incidents. *Journal of Social and Clinical Psychology, 25*(4), 429-447.
- Lerner, M. J., & Simmons, C. H. (1966). Observer's reaction to the "innocent victim": Compassion or rejection? *Journal of Personality and Social Psychology, 4*, 203–210.
- Lerner, M. J. (1978). "Belief in a just world" versus the "authoritarianism" syndrome. . . but nobody liked the Indians. *Ethnicity, 5*, 229 –237.
- Lerner, M. J. (1980). *The belief in a just world: A fundamental delusion*. New York: Plenum Press.

- Magwaza, A. S. (1999). Assumptive world of traumatized South African adults. *The Journal of Social Psychology, 139*(5), 622-630.
- Michela, J. L. (1987). Interpersonal and individual impacts on a husband's heart attack. In: Baum, A., & Singer, J.E. (Ed.). *Handbook of psychology and health: Stres, 5*, 255-301. Hillsdale NJ: Erlbaum.
- Olofsson, E., Bunketorp, O., & Andersson, A.L. (2008). Children and adolescents injured in traffic – associated psychological consequences: A literature review. *The Authors Journal Compilation Foundation Acta Paediatrica, 98*, 17-22.
- Overcash, W. S., Calhoun, L. G., Cann, A., & Tedeschi, R. G. (1996). Coping with crises: An examination of the impact of traumatic events on religious beliefs. *The Journal of Genetic Psychology, 157*(4), 455-464.
- Özaltın, M., Kaptanoğlu, C., & Aksaray, G. (2004). Motorlu araç kazalarından sonra görülen akut stres bozukluğu ve travma sonrası stres bozukluğu. *Türk Psikiyatri Dergisi, 15*(1), 16-25.
- Özçetin, A., Maraş, A., Ataoğlu, A., & İçmeli, C. (2008). Deprem sonucu gelişen travma sonrası stres bozukluğu ile kişilik bozuklukları arasındaki ilişki. *Düzce Tıp fakültesi Dergisi, 2*, 8-18.
- Özdel, L., Bostancı, M., Özdel, O., & Oğuzhanoğlu, N. K. (2002). Üniversite öğrencilerinde depresif belirtiler ve sosyodemografik özelliklerle ilişkisi. *Anadolu Psikiyatri Dergisi, 3*, 155-161.
- Özgen, F., & Aydın, H. (1999). Travma sonrası stres bozukluğu. *Klinik Psikiyatri, 1*(1), 34-41.
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, Traffic offences, and accident involvement among young Turkish drivers. *Aggressive Behavior, 31*(5), 547-558.

- Özlu, A., Yıldız, M., & Aker, T. (2010). Şizofreni hastalarına bakım verenlerde travma sonrası gelişim ve ilişkili etkenler. *Anadolu Psikiyatri Dergisi*, 11, 89-94.
- Pat-Horenczyk, R., & Brom, D. (2007). The multiple faces of post-traumatic growth. *Applied Psychology: An international review*, 56(3), 379-385.
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., Jarawan, E., & Mathers, C. (Ed.). (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Geneva: World Health Organization.
- Pek, A., & Pınarcı, M. (2010). Alkol ve bağımlılık yapıcı madde kullanımının trafik güvenliğine etkisi. *Polis Bilimleri Dergisi*, 12(4), 1-17.
- Polat, O. (2006). *Klinik Adli Tıp*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Ponzetti, J. J. (1992). Bereaved families: A comparison of parents and grandparents reactions to the death of a child. *Omega*, 25(3), 63-71.
- Rose, S., Brewin, C., Andrews, A., & Kirk, M. (1999). A randomized controlled trial of psychological debriefing in victims of violent crime. *Psychological Medicine*, 29, 793-799.
- Salter, E., & Stallard, P. (2004). Posttraumatic growth in child survivors of a road traffic accident. *Journal of Traumatic Stress*, 17(4), 335-340.
- Saygılı, S. (2011). Dünyada ve ülkemizde trafik kazaları ve alkolün etkisi. A. Belce & S. Saygılı (Ed.), *Alkol ve güvenli sürüş içinde* (s. 7-24). İstanbul: Düzey.
- 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu. Resmi Gazete Yayın Tarihi: 18.10.1983, Sayı:18195.



- Sebetçi, Ö., & Şeker, U. (2010). Reeducation of drivers involved traffic accidents with their own faults through web based distance education. *New World Sciences Academy*, 5(1), 259-269.
- Sheikh, A. I. (2008). Theory and practice: Posttraumatic growth in trauma survivors: Implications for practice. *Counselling Psychology Quarterly*, 21(1), 85-97.
- Smith, B., Mackenzie-Ross, S., & Scragg, P. (2007). Prevalence of poor psychological morbidity following a minor road traffic accident: The clinical implications of a prospective longitudinal study. *Counselling Psychology Quarterly*, 20(2), 149-155.
- Sözer, Y. (1992). Psikiyatride kriz kavramı ve krize müdahale. *Kriz Dergisi*, 1(1), 8-12.
- Stallard, P., Salter, E., & Velleman, R. (2004). Posttraumatic stress disorder following road traffic accidents: A second prospective study. *European Child & Adolescent Psychiatry*, 13(3), 172-178.
- Sümer, N. (1997). Trafik kazalarında kişilik faktörleri. *Türk Psikoloji Bülteni*, 3(7), 61-66.
- Şar, V., & Öztürk, E. (2007). Functional dissociation of the self: A sociocognitive approach to trauma and dissociation. *Journal of Trauma & Dissociation*, 8(4), 69-89.
- Taku, K., Cann, A., Calhoun, L. G., & Tedeschi, R. G. (2008). The factor structure of the posttraumatic growth inventory: A comparison of five models using confirmatory factor analysis. *Journal of Traumatic Stress*, 21(2), 158-164.
- Taku, K., Calhoun, L. G., Tedeschi, R. G., Gil-Rivas, V., Kilmer, R. P., & Cann, A. (2007). Examining posttraumatic growth among Japanese university students. *Anxiety, Stress, & Coping*, 20(4), 353-367.

- Tedeschi, R. G., & Calhoun, L. G. (1996). The post-traumatic growth inventory: Measuring the positive legacy of trauma. *Journal of Traumatic Stress, 9*(3), 455-471.
- Tedeschi, R. G., Park, C. L., & Calhoun, L. G. (1998). Posttraumatic growth: Conceptual issues. In: Tedeschi, R., Park, C., & Cahoun L. (Ed.). *Posttraumatic growth: Positive changes in the aftermath of crisis* (pp. 1–22). London: Erlbaum.
- Temel, F., & Özcebe, H. (2006). Türkiye’de karayollarında trafik kazaları. *Sürekli Tıp Eğitimi Dergisi, 15*(11), 192-198.
- Tezcan, S., Aslan, D., Yardım, N., Demiröz, A. S., Coşkun, E., Cengiz, G., ve ark. (2001). Ankara ili Altındağ merkez 1 nolu sağlık ocağı bölgesinde kaza sıklığının saptanması ve kazaların bazı faktörlerle ilişkisinin belirlenmesi. *Ege Tıp Dergisi, 40*(3), 165-173.
- The Social Issues Research Centre. (2004). Sex differences in driving and insurance risk. SIRC, Oxford.
- Trafik Kazaları Özeti 2009. T.C. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Bakım Dairesi Başkanlığı Trafik Şubesi Müdürlüğü. (Erişim Tarihi: 28.07.2011)
- Tuncuk, M. (2004). Coğrafi bilgi sistemi yardımıyla trafik kaza analizi: Isparta örneği. Yüksek lisans tezi. T. C. Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Isparta.
- Tural, Ü., Aybar-Tolun, H. G., Karakaya, I., Erol, A., Yıldız, M., & Erdoğan, S. (2001). Marmara depremzedelerinde travma sonrası stres bozukluğuna eşlik eden aşka bir ruhsal hastalık gelişiminin yordayıcıları. *Türk Psikiyatri Dergisi, 12*(3), 175-183.

- Turan, M. T., Eşel, E., & Keleş, S. (2003). Motorlu araç kazası geçiren kişilerde akut stres bozukluğu semptomlarının değerlendirilmesi. *Klinik Psikiyatri*, 6, 12-17.
- Uçar, M., Bakırcı, N., & Harmancı, H. (2006). İstanbul'daki motosikletli kuryelerde iş kazası niteliğindeki trafik kazaları. *Türk Tabipleri Birliği Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, 32(2), 48-52.
- Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Kent içi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 2388-451, Ankara, 1995.
- Val, E. B., & Linley, P. A. (2006). Posttraumatic growth, positive changes, and negative changes in Madrid residents following the March 11, 2004, Madrid train bombings. *Journal of Loss and Trauma*, 11, 409-424.
- Wang, C. H., Tsay, S. L., & Bond, A. E. (2004). Post-traumatic stress disorder, depression, anxiety and quality of life in patients with traffic-related injuries. *Journal of Advanced Nursing*, 52(1), 22-30.
- World Health Organization. (2004). World report on road traffic injury prevention: Summary. WHO, Geneva.
- Yıldız, M. C., & Karaca, M. (2004). *Otomobil sürücülerinin trafik ve yol güvenliği konusundaki görüşlerine sosyolojik bakış. Trafik ve yol güvenliği II. uluslararası kongre bildirisi*. Gazi Üniversitesi. Ankara.
- Yılmaz, B. (2006). *Arama-kurtarma çalışanlarında travma sonrası stres belirtileri ve travma sonrası büyüme ile ilişkili değişkenler. Doktora tezi*. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ankara.
- Yılmaz, B. (2008). Dünyaya ilişkin varsayımlar ölçeği geçerlik ve güvenilirlik çalışması: Ön çalışma. *Türk Psikoloji Yazıları*, 11(21), 41-51.
- Yılmaz, B. (2007). Yardım çalışanlarında travmatik stres. *Klinik Psikiyatri*, 10, 137-147.

Yüksel, İ. (2002). Sürücü davranışlarının stres oluşturuğu değişkenlere bağlı olarak öngörülmesi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11(19), 173-182.

## EK 1

### BİLGİLENDİRİLMİŞ ONAM FORMU

#### LÜTFEN DİKKATLİCE OKUYUNUZ!

Aşağıda anlatılan çalışmaya katılmak üzere davet edilmiş bulunmaktasınız. Bu çalışmada yer almayı kabul etmeden önce çalışmanın ne amaçla yapılmak istendiğini anlamanız ve kararınızı bu bilgilendirme sonrasında vermeniz gerekmektedir. Aşağıdaki bilgilendirmeyi lütfen dikkatlice okuyup, aklınıza takılan her türlü soruyu sorunuz.

Bu araştırma, trafik kazalarının kişiler üzerinde ne gibi etkilere yol açabileceğini anlamak üzere yapılmaktadır. Araştırmanın konusu TRAFİK KAZALARININ KİŞİLERİ PSİKOLOJİK YÖNDEN NE ŞEKİLDE ETKİLEDİĞİNİN VE TRAFİK KAZASI GEÇİRMİŞ KİŞİLERİN PSİKOSOSYAL GEREKSİNİMLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ'dir.

**Araştırmanın Amacı:**

Psikologlar olarak, geçirilmiş olan trafik kazasının etkileriyle mücadele etmekte olan kişilere destek verilmesini çok önemsemekteyiz. Kişilere uygun desteği verebilmek için, öncelikle trafik kazalarının kişilerin yaşantısını ne şekilde etkilediğini ve kişilerin bu zorlu süreçte daha güçlü kalabilmeleri için ne tür psikososyal gereksinimleri olduğunu iyi bilmemiz ve anlamamız gerekmektedir.

Bu araştırmanın amacı, trafik kazalarının kişiler üzerinde nasıl bir etkisi olduğunu anlamaktır. Kişilerin, trafik kazasının etkileriyle ne şekilde baş ettiklerini daha yakından anlamak istiyor ve bu baş etme sürecinde kişilerin psikolojik ve sosyal açılardan ne tür gereksinimleri olduğunu belirlemeye çalışıyoruz. Bu konuda bize, en çok, trafik kazasını birebir yaşamış olan sizlerin yardımcı olabileceğinize inanıyoruz.

**Araştırmaya Katılım:**

Sizin de yapılmakta olan bu araştırmaya katılmanızı öneriyoruz. Ancak hemen söyleyelim ki, bu araştırmaya katılıp katılmamakta serbestsiniz. Çalışmaya katılım gönüllülük esasına dayalıdır. Kararınızdan önce araştırma hakkında sizi bilgilendirmek istiyoruz. Bu bilgileri okuyup anladıktan sonra araştırmaya katılmak isterseniz formu imzalayınız.

Bu araştırma, T.C. Maltepe Üniversitesi Psikoloji Bölümü'nün desteği ile gerçekleştirilmektedir. Araştırmaya yaklaşık 200 kişi katılacaktır. Araştırmaya davet edilmenizin nedeni trafik kazası geçirmiş olmanızdır. Trafik kazası geçirmiş kişilere yardımcı olabilmek için, sizden bu konuda çok şey öğrenebileceğimize inanmaktayız. Katılımınız, araştırmanın başarısı için büyük önem taşımaktadır.

### **İzlenecek İşlem:**

Eğer araştırmaya katılmayı kabul ederseniz size, Psikolog Selen Tüfekçi tarafından birkaç farklı soru formundan oluşan anketler verilecektir. Anketler içerisinde, trafik kazası geçirmiş kişilerin yaşantılarını daha iyi anlayabilmemizi sağlayacak olan sorulardan oluşan çeşitli soru formları yer almaktadır. Bu formlarda toplam 105 madde yer almaktadır.

Anket formları, sizden onay alındıktan sonra posta ile ya da elden evinize bırakılacak ve iki gün içerisinde geri alınacaktır. Anketler derseniz size e-posta yoluyla da iletilebilir. Bu durumda da anketlerin en geç iki gün sonra doldurulmuş olması beklenmektedir.

Trafik kazasını ailenizdeki başka bir bireyle birlikte geçirmişseniz, hem sizin hem de trafik kazasını geçirmiş olduğunuz bireyin düşünceleri ayrı ayrı önem taşımaktadır. Her birinizden alacağımız yanıtlar, bizi anlamak istediğimiz konuda daha da aydınlatacaktır. Bu nedenle, soruları bir araya gelerek değil, ayrı ayrı doldurmanızı önemle rica ederiz.

Anketi kendi kendinize okuyup doldurabileceğiniz gibi, arzu ederseniz ya da araştırmacı gerekli gördüğü takdirde, sorular size araştırmacı tarafından okunup, yanıtlanmanıza yardımcı olunacaktır.

Araştırmaya katılmayı kabul ettiğiniz takdirde, kişisel bilgileriniz ve doldurduğunuz anket tamamen gizli tutulacaktır. Yanıtlarınızı araştırmacılardan başka hiç kimse görmeyecektir. Araştırma sonuçlarının eğitim ve bilimsel amaçlarla kullanımı sırasında ad, soyad, adres, telefon ve benzeri kişisel bilgileriniz özenle korunacaktır. Araştırma sonuçları yalnızca, kimliğiniz belirtilmeden, tıp ve psikoloji öğrencilerinin eğitiminde ya da bilimsel nitelikte yayınlarda kullanılabilir. Bu amaçların dışında bu kayıtlar kullanılmayacak ve başkalarına verilmeyecektir. Anket formları araştırma bulgularının yayınlanmasından sonra imha edilecektir. Bu araştırmaya katılmak tamamen isteğe bağlıdır. Bu araştırmaya katılmayı reddedebilirsiniz. Yine, çalışmanın herhangi bir aşamasında onayınızı çekmek hakkına da sahipsiniz.

Bu çalışmaya katılmanız için sizden herhangi bir ücret istenmeyecektir; çalışmaya katıldığımız için size ek bir ödeme de yapılmayacaktır.

#### **Araştırmaya Katılımın Getirebileceği Olası Riskler:**

Bu çalışma, sizin için herhangi bir risk taşımamaktadır.



### **Araştırmadan Beklenen Yarar:**

Bu araştırmadan elde edilecek olan sonuçlar trafik kazası geçirmiş kişilerin yaşantısını daha iyi anlayabilmemizi sağlayacaktır. Trafik kazası geçirmiş ve kazanın yol açtığı etkilerle mücadele etmekte olan kişilerin gereksinimlerini anlayabilmemiz, psikologlar olarak kişilere bu süreçte daha iyi destek verebilmemize yardımcı olacaktır. Bu araştırmanın sonuçlarının size doğrudan bir katkı sağlayıp sağlamayacağını henüz bilmemekteyiz. Ancak, trafik kazası geçirmiş kişilere destek olurken, bu araştırmanın sonuçları da göz önünde bulundurulacak; bu araştırmanın sonuçlarına göre trafik kazası geçirmiş kişilerin psikolojik ve sosyal açılardan gereksinimleri daha iyi anlaşılabilecektir. Sizlerin deneyimleri, sizler gibi trafik kazası geçirmiş ve kazanın etkileriyle mücadele etmekte olan pek çok kişi ile çalışırken yol gösterici olacaktır.

### **Katılımcının Beyanı:**

Psikolog Selen Tüfekçi tarafından T.C. Maltepe Üniversitesi Psikoloji Bölümü işbirliği ile yapılacak ‘‘TRAFİK KAZALARININ KİŞİLERİ PSİKOLOJİK YÖNDEN NE ŞEKİLDE ETKİLEDİğİNİN VE TRAFİK KAZASI GEÇİRMİŞ KİŞİLERİN PSİKOSOSYAL GEREKSİNİMLERİNİN DEğERLENDİRİLMESİ’’ konulu araştırma ile ilgili yukarıdaki bilgiler bana sözlü olarak da açıklandı. Araştırmaya katılımcı olarak davet edildim ve çalışma ile ilgili tüm sorularıma tatmin

edici yanıtlar aldım. Çalışmaya kendi rızamla gönüllü olarak katılmayı kabul ediyorum.

Bu formun imzalı ve tarihli bir kopyası bana verildi.

**ARAŞTIRMAYA KATILMAYI KABUL EDEN KİŞİNİN;**

**ADI & SOYADI:**

**TARİH:**

**AÇIKLAMALARI YAPAN ARAŞTIRMACININ;**

**ADI & SOYADI:**

**TARİH:**

Not: Araştırma sonrasında elde edilen sonuçlara yönelik bilgi almak isterseniz, bizimle iletişim kurabilirsiniz.

Psikolog Selen Tüfekçi

T.C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Klinik Psikoloji Yüksek Lisans Programı

Telefon:

e-posta:



8. Çalıştığınız veya ilişkinizi kesmediğiniz işteki durumunuz nedir?

Ücretli

Yevmiyeli

İşveren

Kendi Hesabına

Ücretsiz aile işçisi

9. Ailenizin bir aylık toplam geliri yaklaşık ne kadardır? \_\_\_\_\_

10. Ailenizin gelir düzeyini nasıl değerlendiriyorsunuz?

Düşük

Orta

Yüksek

11. En uzun süre yaşadığınız yerleşim birimi hangisidir?

Metropol (Ankara, İstanbul, İzmir)

İl

İlçe

Kasaba

Köy

**Trafik kazası geçirdiyseniz lütfen bu bölümdeki soruları da cevaplandırınız.**

**Trafik kazası geçirmediyseniz, bu bölümü boş bırakınız.**

12. Kaç kez trafik kazası geçirdiniz? \_\_\_\_\_

13. Geçirmiş olduğunuz trafik kazasının yıl(lar)ını belirtiniz: \_\_\_\_\_

**Eğer birden fazla trafik kazası geçirdiyse, bundan sonraki tüm soruları sizi daha fazla etkileyen kazayı düşünerek yanıtlayınız.**

14. Kaza sırasındaki konumunuz: ( ) Sürücü ( ) Yolcu ( ) Yaya

15. Trafik raporlarına göre kazadaki sorumluluğunuz ne olarak belirtilmiştir?

---

16. Geçirmiş olduğunuz kaza sırasında yaralanacağınız aklınızdan geçti mi?

( ) Evet ( ) Hayır

17. Geçirmiş olduğunuz kaza sırasında öleceğiniz aklınızdan geçti mi?

( ) Evet ( ) Hayır

18. Geçirmiş olduğunuz trafik kazasında yaralandınız mı?

( ) Evet ( ) Hayır

19. Bir önceki soruya yanıtınız “Evet” ise yaralanma düzeyiniz nedir?

( ) Hafif Düzeyde ( ) Orta Düzeyde ( ) Ağır Düzeyde

20. Kaza sırasında yanınızda ailenizden biri var mıydı?

( ) Evet ( ) Hayır

21. Bir önceki soruya yanıtınız “Evet” ise geçirmiş olduğunuz kaza sırasında ailenizden birinin yaralanacağı aklınızdan geçti mi?

( ) Evet ( ) Hayır

22. Geçirmiş olduğunuz kaza sırasında ailenizden birinin öleceği aklınızdan geçti mi?

( ) Evet ( ) Hayır

23. Geçirmiş olduğunuz kaza sırasında ailenizden biri yaralandı mı?

( ) Evet ( ) Hayır

24. Geçirmiş olduğunuz trafik kazasında ailenizden birini kaybettiniz mi?  
 Evet  Hayır
25. Kaza sırasında yanınızda bir arkadaşınız/tanıdığınız var mıydı?  
 Evet  Hayır
26. Bir önceki soruya yanıtınız “Evet” ise geçirmiş olduğunuz kaza sırasında yanınızda olan arkadaşınızın/tanıdığınızın yaralanacağı aklınızdan geçti mi?  
 Evet  Hayır
27. Geçirmiş olduğunuz kaza sırasında yanınızda olan arkadaşınızın/tanıdığınızın öleceği aklınızdan geçti mi?  
 Evet  Hayır
28. Geçirmiş olduğunuz kaza sırasında yanınızda olan arkadaşınız/tanıdığınız yaralandı mı?  
 Evet  Hayır
29. Geçirmiş olduğunuz trafik kazasında yanınızda olan arkadaşınızı/tanıdığınızı kaybettiniz mi?  
 Evet  Hayır
30. Kaza sırasında yanınızda yukarıda belirtilen kişiler dışında başka kişi/kişiler var mıydı? (Örneğin, herhangi bir yolcu/yolcular, yakından tanımadığınız herhangi bir kişi/kişiler vb...)  
 Evet  Hayır
31. Bir önceki soruya yanıtınız “Evet” ise geçirmiş olduğunuz kaza sırasında yanınızda olan kişi/kişilerin yaralanacağı aklınızdan geçti mi?  
 Evet  Hayır

32. Geçirmiş olduğunuz kaza sırasında yanınızda olan kişi/kişilerin öleceği aklınızdan geçti mi?

Evet  Hayır

33. Geçirmiş olduğunuz kaza sırasında yanınızda olan kişi/kişiler yaralandı mı?

Evet  Hayır

34. Geçirmiş olduğunuz kaza sırasında yanınızda olan kişi/kişileri kaybettiniz mi?

Evet  Hayır

## EK 3

### TRAVMATİK YAŞANTI SORU LİSTESİ

Birçok kişinin başından, yaşamının herhangi bir döneminde, oldukça stresli ve travmatik bir olay geçmiş ya da böyle bir olaya tanık olmuştur. Aşağıda belirtilen olaylar içinde, başınızdaki geçen ya da birebir tanık olduğunuz olayların HEPSİNİ yanındaki kutucukları işaretleyerek belirtiniz.

1. Trafik kazası ( )
2. Trafik kazası dışında ciddi bir kaza, yangın ya da patlama olayı ( )
3. Doğal afet (örneğin, deprem, sel. ( )
4. Fiziksel bir saldırıya maruz kalma ( )
5. Cinsel bir saldırıya maruz kalma ( )
6. Askeri bir çarpışma ya da savaş alanında bulunma ( )
7. Hapsedilme (örneğin, cezaevine düşme, savaş esiri olma, rehin alınma gibi ( )
8. İşkenceye maruz kalma ( )
9. Yaşamı tehdit eden bir hastalık ( )
10. Sevilen ya da yakın birinin ani ve beklenmedik ölümü ( )
11. Bunların dışında bir travmatik olay (kısaca yazınız): ( )

---

---

---

---



## EK 4

### TRAVMA SONRASI STRES BELİRTİLERİ ÖLÇEĞİ

Aşağıda zor bir olaya bağlı olarak yoğun bir stres yaşamış kişilerin zaman zaman yaşadığı bazı durumlar sıralanmıştır. Yaşamış olduğunuz bu zor olayı düşünerek listedeki her bir maddeyi dikkatle okuyun ve *geçtiğimiz ay içinde* o maddede sözü edilen durumun, sizin için ne kadar geçerli olduğunu, o maddenin hemen altındaki ölçek üzerinde işaretleyin.

Soruları yanıtlamaya başlamadan önce lütfen bu olayın ne olduğunu çok kısa olarak belirtiniz:

.....  
.....  
.....  
.....

1- Olayla ilgili bazı rahatsızlık verici görüntüler, düşünceler ve anılar tekrar tekrar aklıma geliyor.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

2- Tekrar tekrar olayla ilgili rahatsız edici rüyalar görüyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

3- Olayla ilgili konuları konuşmaktan kaçınıyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

4- Arada sırada olay sanki yeniden oluyor sanıyorum ve bununla ilişkili bazı davranışlarda bulunuyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

5- Herhangi bir şey ya da konu yaşadığım o olayı hatırlattığında rahatsız oluyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

6- Herhangi bir şey bana o olayı hatırlattığında bedenimde değişimler oluyor (kalp çarpıntısı, nefes almada güçlük, terleme, vb.).

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

7- Olayı düşünmekten kaçınıyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

8- Yaşadığım olayı hatırlatır düşüncesiyle bazı etkinliklerden ya da durumlardan kaçınıyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

9- Olayla ilgili bazı önemli ayrıntıları hatırlayamıyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

10- Eskiden yapmaktan hoşlandığım şeylere artık ilgi duymuyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

11- Kendimi diğer insanlardan uzak ve kopuk hissediyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

12- Bana yakın insanlara karşı sevgi hissetmiyorum, sanki duygusal olarak “robot”laşmış gibiyim.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

13- Sanki artık bir geleceğim yokmuş gibi hissediyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

14- Uykuya dalmada ve uykuyu sürdürmede güçlük çekiyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

15- Kendimi eskiye kıyasla gergin hissediyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

16- Eskisine kıyasla öfkeli hissediyorum ve öfke patlamaları yaşıyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

17- Dikkatimi yaptığım işe vermekte güçlük çekiyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

18- Hep bir tehlike beklentisi içindeyim ve sürekli tetikteyim.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

19- En ufak bir ses ya da harekette kolayca yerimden sıçırıyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

20- Bir otobüs ya da arabayla giderken birdenbire yol boyu olan hiç bir şeyi hatırlamadığımı fark ettiğim zamanlar oluyor.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

21- Biriyle konuşurken birdenbire karşımdakinin söylediklerinin hiçbirini duymadığımı fark ettiğim zamanlar oluyor.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

22- Kendimi birdenbire nasıl geldiğimi bilmediğim bir yerde bulduğum oluyor.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

23- Bazen kendimi dışarıdan seyrediyormuş gibi hissettiğim ya da kendime bir başkasıymışçasına dışarıdan bakıyor gibi olduğum zamanlar oluyor.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

24- Yaşamımdaki çok önemli bazı olayları hiç hatırlamadığım zamanlar oluyor.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

25- Çevremdeki insanların, nesnelere ve diğer şeylerin gerçek olmadığı duygusuna kapıldığım oluyor.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

26- Arada sırada bedenim sanki bana ait değilmiş gibi hissediyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

27-Geçmişteki bazı olayları sanki şimdi oluyormuşçasına canlı bir şekilde hatırladığım zamanlar oluyor.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

28- Hatırladığım bazı şeylerin gerçek mi yoksa hayal mi olduğundan arada sırada emin olamıyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

29- Hayal kurduğumda kendimi kaptırıp, sanki gerçekmiş gibi yaşıyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

30- Arada sırada kendimi gözlerimi boşluğa dikmiş hiçbir şey düşünmez ve zamanın nasıl geçtiğini fark etmez bir halde buluyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

31- Arada sırada kafamda bana neler yapmam gerektiğini söyleyen ya da yaptıklarım ile ilişkin eleştirilerde bulunan sesler duyuyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

32- Arada sırada dünyaya bir sis perdesi arkasından bakıyormuş gibi hissettiğim, insanlar ve nesnelere uzaktaymışçasına, çok belirsiz şekilde gördüğüm zamanlar oluyor.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

33- Olayla ilgili bazı anıları belleğimden silmek için çaba gösteriyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

34- Arada sırada dalga dalga gelen yoğun ve olumsuz duygular hissediyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

35- Bazı kişi, yer, nesne ya da olaylar bana yaşadığım o zor olayı hatırlatıyor.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

36-Zaman zaman, hiç istemediğim halde kendimi olayı düşünmekten alıkoyamıyorum.

Hiç ( )      Biraz ( )      Orta düzeyde ( )      Çok fazla ( )

## EK 5

### DÜNYAYA İLİŞKİN VARSAYIMLAR ÖLÇEĞİ

Lütfen, aşağıdaki ölçekte yer alan ifadelere ne kadar katıldığınızı ya da karşı olduğunuzu belirtiniz. Her bir ifadeyi okuduktan sonra, o ifadeye ne kadar katıldığınızı ya da karşı olduğunuzu, yanında yer alan bölmedeki uygun rakamı seçerek işaretleyiniz (1=kesinlikle katılmıyorum, 6=tamamen katılıyorum).

<i>Aşağıdaki ifadeye ne kadar katılıyorsunuz?</i>						
1.Kötü olaylar insanlara tesadüfi olarak denk gelir.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
2.Bu dünyada kötü olaylardan çok daha fazla, iyi şeyler yaşanır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3.Hayatımızın gidişatı büyük ölçüde tesadüflere bağlıdır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
4.İnsanlar genellikle yaşadıklarını hak ederler.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
5.Sık sık aslında iyi bir insan olmadığımı düşünürüm.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
6.Dünyada kötülükten çok iyilik vardır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
7.Temelde şanslı biriyimdir.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
8.İnsanların kötü kaderleri yaptıkları hatalardan kaynaklanır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
9.İnsanlar, eğer kendileri de iyiye iyi bir talihe sahip olurlar.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
10.Yaşam, tesadüflere bağlı belirsizliklerle doludur.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)



<i>Aşağıdaki ifadeye ne kadar katılıyorsunuz?</i>						
11.Çok şanslı bir insan olduğumu düşünürüm.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
12.Hemen her zaman başıma kötü şeylerin gelmesini engellemek için çaba harcarım.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
13.Kendime ilişkin olumsuz düşüncelere sahibim.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
14.Kendi davranışlarımızla, başımıza kötü şeylerin gelmesini engelleyebiliriz.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
15.Hayatıma baktığımda, şansın yüzüme güldüğünü fark ediyorum.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
16.Eğer insanlar tedbirli davranırlarsa, pek çok talihsizliğin önüne geçilebilir.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
17.Kendimi talihsizliklerden korumak için gerekli önlemleri alırım.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
18. Genel olarak yaşam bir kumardır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
19. Dünya iyi bir yerdir.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
20. İnsanlar temelde nazik ve yardımseverdir.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
21. Kendim olmaktan son derece memnunum.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
22. Kötü şeyler olduğunda, bunun nedeni, insanların kendilerini korumak için gerekenleri yapmamasıdır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
23. Eğer yeterince yakından bakarsan, dünyanın iyiliklerle dolu olduğunu görürsün.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
24. Kişisel özelliklerimden utanmak için nedenim var.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
25. Pek çok insandan daha şanslıyım.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)

## EK 6

### TRAVMA SONRASI GELİŞİM ÖLÇEĞİ

Aşağıda, başınızdan geçen ve sizi en fazla etkileyen olayın bir sonucu olarak ortaya çıkmış olabilecek değişiklikleri belirten ifadeler verilmiştir. Bu değişikliklerin yaşamınızda ne dereceye kadar yer aldığını verilen ölçek üzerinde işaretleyiniz.

Başınızdan geçen olayın bir sonucu olarak bu değişikliği




Aşağıdakiler sizi ne kadar rahatsız ediyor?	Yaşamadım	Çok az yaşadım	Biraz yaşadım	Orta düzeyde yaşadım	Oldukça fazla yaşadım	Çok fazla yaşadım
1. Yaşamda neyin önemli olduğuna ilişkin önceliklerimi değiştirdim.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
2. Hayatımın değerini şimdi daha çok takdir ediyorum.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3. Yeni ilgi alanları geliştirdim.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
4. Kendime olan güvenim arttı.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
5. Manevi konuları artık daha iyi anlıyorum.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
6. Zor anlarda insanlara güvenebileceğimi artık daha iyi biliyorum.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
7. Hayatıma yeni bir yön verdim.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
8. Başkalarına daha fazla yakınlık hissediyorum.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)

<b>Aşağıdakiler sizi ne kadar rahatsız ediyor?</b>	Yaşamadım	Çok az yaşadım	Biraz yaşadım	Orta düzeyde yaşadım	Oldukça fazla yaşadım	Çok fazla yaşadım
9. Duygularımı ifade etmekte artık daha fazla istekliyim.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
10. Zorluklarla başa çıkabileceğimi artık daha iyi biliyorum.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
11. Hayatımla ilgili daha iyi şeyler yapabilirim.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
12. Artık olayları olduğu şekliyle daha kolay kabul edebiliyorum.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
13. Her günün değerini artık daha iyi takdir edebiliyorum.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
14. Başka zaman karşılaşamayacağım yeni fırsatlar doğdu.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
15. Artık başkalarına karşı daha şefkatliyim.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
16. İlişkilerim için artık daha çok çaba harcıyorum.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
17. Değişmesi gereken şeyleri değiştirmek için artık daha fazla çaba harcıyorum.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
18. Daha inanç sahibi biri oldum.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
19. Zannettiğimden daha güçlü olduğumu keşfettim.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
20. İnsanların ne kadar harika olduklarıyla ilgili çok şey öğrendim.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
21. Başkalarına ihtiyaç duyabileceğimi artık daha iyi kabulleniyorum.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)

EK 7

T.C. İSTANBUL VALİLİĞİ İL EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ

YAZISI

 HAKKIN EMNİYET ADLLET İÇİN HİZMET		T.C. İSTANBUL VALİLİĞİ İl Emniyet Müdürlüğü	Trafik Sensin..  24/03/2011
Sayı : B.05.1.EGM.4.34.00.41.01.(64032).2011/13220 /051191 Konu : Şikayet			
<b>MALTEPE ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜNE</b> (Sosyal Bilimler Enstitü Müdürlüğü)			
İlgi :02.03.2011 tarih ve B.30.2.MLT.0.41.00-302.08.01-229 sayılı yazınız.			
<p>İlgi sayılı yazı ile; T.C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Klinik Psikoloji Yüksek Lisans Programı 2. Sınıf öğrencisi Seien TÜFEKÇİ, Yrd. Doç. Dr. İlgin GÖKLER DANIŞMAN' IN tez danışmalığında, "<i>Trafik Kazası Geçirmiş Kişilerin Dünyaya İlişkin Varsayımları, Travma Sonrası Stres Belirtileri ve Travma Sonrası Gelişim Düzeylerinin İncelenmesi</i> " isimli tezi için <u>son 10 yıl (2001-2011) içinde</u> İstanbul ilinde yaralanmayla sonuçlanan trafik kazalarına karışmış sürücü, yolcu veya yayaların iletişim bilgilerine ihtiyacı olduğu bildirilerek, tez konusu ile ilgili inceleme ve araştırmaları y apılabilmesi için gerekli bilgilerin verilmesi istenmiştir.</p> <p>Trafik Denetleme Şube Müdürlüğümüzce; 4982 sayılı Kanun'un "<i>Özel Hayatın Gizliliği</i>" başlıklı 23. maddesinde; "<i>Kişinin izin verdiği hâller saklı kalmak üzere, özel hayatın gizliliği kapsamında, açıklanması hâlinde kişinin sağlık bilgileri ile özel ve aile hayatına, şeref ve haysiyetine, meslekî ve ekonomik değerlerine haksız müdahale oluşturacak bilgi veya belgeler, bilgi edinme hakkı kapsam dışındadır. Kamu yararının gerektirdiği hâllerde, kişisel bilgi veya belgeler, kurum ve kuruluşlar tarafından, ilgili kişiye en az yedi gün önceden haber verilerek yazılı rızası alınmak koşuluyla açıklanabilir.</i>" hükümleri yer aldığından, talep edilen yaralanmayla sonuçlanan trafik kazalarına karışmış sürücü, yolcu veya yayaların iletişim bilgilerinin paylaşılamayacağı hususunu;</p>			
Bilgilerinize rica ederim.			
			Oktay BULDUK İl Emniyet Müdürü a. İl Emniyet Müdür Yardımcısı 2. Sınıf Emniyet Müdürü

## ÖZGEÇMİŞ

Selen TÜFEKÇİ 1987 yılında Yalova’da doğmuştur. Üniversiteye kadarki eğitim hayatını Yalova’da sürdürmüştür.

2005 yılında Yalova Şehit Osman Altınkuyu Anadolu Lisesi’nden mezun olmuş; aynı yıl İstanbul Bilgi Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Psikoloji Lisans Programı’na kaydını yaptırmıştır.

2009 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Psikoloji Lisans programından mezun olmuş; aynı yıl T.C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Klinik Psikoloji Tezli Yüksek Lisans Programı’na katılmaya hak kazanmıştır ve yüksek lisans öğrenimini hala devam ettirmektedir.

2011 yılının Şubat ayında Özel Cansuyu Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi’nde “psikolog” unvanıyla çalışmaya başlamış olup; çalışma hayatını hala bu kurumda sürdürmektedir.