

Makale Geliş Tarihi**05.05.2025****Makale Yayın Tarihi****20.06.2025**

TRAFİKTE BENCİLLİĞİN İNSAN HAYATINA ETKİSİ

THE EFFECT OF SELFISHNESS IN TRAFFIC ON HUMAN LIFE

Kayra Süleyman TOSUN¹, Tuana ATMACA², Halil Dündar CANGÜVEN³¹Hadiye Kuradacı Bilim Sanat Merkezi, Öğrenci, <https://orcid.org/0000-0002-5142-8395>²Hadiye Kuradacı Bilim Sanat Merkezi, Öğrenci, <https://orcid.org/0009-0003-9955-2381>³Hadiye Kuradacı Bilim Sanat Merkezi, Öğretmen, <https://orcid.org/0000-0002-7931-9449>

Özet

Son günlerde artan trafikte şiddet ve kaza haberleri araştırmacıları bu çalışmayı hazırlamaya yönlendirmiştir. Trafik sadece sürücülerin değil yayaların ve yolcularında dikkat etmesi gereken bir bütündür. Aynı şekilde anlayışta her vatandaşın sahip olması gereken toplumsal bir değerdir. İnsanların içgüdüsel olarak veya geçmişte yaşadığı olaylardan edindiği kazanımlar insana büyük dersler verir. Bu çalışmanın amacı, bencilliğin bireyde sebep olduğu davranış ve hareketlerin trafiğe nasıl yansıdığının belirlenmesidir. Çalışmada nicel araştırma metodlarından birisi olan betimsel (ilişkisel) tarama modelinden yararlanılmıştır. Veri toplama aracı olarak araştırmacılar tarafından “Trafikte Bencilliğin İnsan Hayatına Etkisi”adlı anket formu oluşturulmuştur. Analiz aşamasında akademik destek alınarak SPSS 22.0 programı kullanılmıştır. Elde edilen bulgular tablolara frekans ve yüzde değerleriyle verilmiştir. Buradan yola çıkarak demografik özellikler ve alt boyutlar arasında karşılaştırmalar yapılmıştır. Yetişkin bireyler trafikte daha ön planda olduğundan dolayı, bireylerin birbirlerine karşı daha anlayışlı davranması öneriler arasındadır.

Anahtar Kelimeler: Trafik, bencillik, dikkat, güvenlik, değerler, öncelik

Abstract

The recent news of increasing traffic violence and accidents has led us to prepare this study. Traffic is a whole that not only drivers but also pedestrians and passengers should pay attention to. Similarly, understanding is a social value that every citizen should have. The gains that people gain instinctively or from past events teach people great lessons. The aim of this study is to determine how the behaviors and actions caused by selfishness in individuals are reflected in traffic. The descriptive (relational) scanning model, one of the quantitative research methods, was used in the study. The survey form titled “The Effect of Selfishness in Traffic on Human Life” was created by the researchers as a data collection tool. SPSS 22.0 program was used in the analysis phase with academic support. The findings obtained were given in the tables with frequency and percentage values. Based on this, comparisons were made between demographic characteristics and sub-dimensions. Since adults are more prominent in traffic, it is among the suggestions that individuals should be more understanding towards each other.

Keywords: Traffic, selfishness, attention, security, values, priority

Giriş

Bencillik ya da benzeri anlama sahip tüm bu kelimeler kendisi dışında başka hiç kimseyi düşünmeme ya da kendi çıkarını her türlü bireysel ya da toplumsal çıkarın önüne koyma tutumu olduğundan bireyciliğin en sert dışavurumu olarak nitelenebilir (Kesikoğlu 2016). Ronald'a göre (2016), bencillik, kişisel çıkarlarını korumaktan öte, başka bir bireyin zarar etmesi pahasına kişisel çıkarın aranmasıdır. Lam (2012), bencil insanı, her olayda sadece kendi çıkarlarını düşünen, bu çıkarlarını diğer insanların çıkarlarından daha üstün ve önemli tutan kişidir, şeklinde açıklar. Bencillik, bireylerin empati kurma, yardımlaşma ve dayanışma gibi değer yargılarının kaybolmasına sebep olmaktadır (Yılmaz, 2020). Buradan da anlaşılacağı üzere bencillik kişiyi dış etkenlere karşı vurdumduymaz ve kendi içinde de içedönük fakat kendine aksi bir şey yapıldığı zaman düşüncelerini en sert şekilde dışa vurabilme bencillik olarak tanımlanabilir.

Bireylerin içgüdüsel olarak veya geçmişte yaşadığı olaylardan edindiği kazanımlar yaşamlarında yön verici olarak etki eder. Toplumsal ikilemler ve tercih yapma durumu, yaşamın her anında karşılaşılabilen seçim durumlarıdır (Yalçın, 2011). Seçimler yapılırken bireylerin kişilik özellikleri ön plana çıkarken, çıkar ve bencillik ifadeleri de kendini göstermektedir. Bireyler birlikte oldukları kişilerin seçimlerinden bağımsız olarak yaptıkları bencilce tercihler için daha fazla kazanç elde etmelerine rağmen, herkesin bencilce tercihler yapması, işbirliğini tercih dilen durumlara göre toplamda daha az kazanç elde edilmesine yol açmaktadır (Yalçın, 2011).

Toplumsal ikilemler, yaşamın her anında karşılaşılabilen seçim durumlarıdır. Toplumsal ikilemlerde bireyler karşılaştıkları olaylarda bencilce tercih yaptıklarında kazanç elde edebilirler ancak bu topluluktaki tüm bireyler bencilce tercihte bulunduğu herkes kaybetmeye başlayacaktır (Dawes, 1980; Messick ve Brewer, 1983). Bu özelliğiyle toplumsal ikilemler bireysel ve toplumsal çıkarların çatıştığı durumları inceleyen oldukça büyük bir çalışma alanı olarak karşımıza çıkmaktadır (Yılmaz 2020).

Bencil bireyler aslen sadece kendini değil, bulaşıcı bir biçimde toplumu da bu konuda manipüle eder. Bencilliği bir diğer kısımda toplumsal ikilemler takip eder. İnsanlar kişisel çıkarlarına öncelik verme ve kendisini ahlaki yönden çok iyi durumda görme ikilemi içerisindedir (Exley, 2015).

Günümüzde hazcılığın, insanların kendilerini haklı çıkarma konusunda yoğun istekliliğin, başkalarına maliyeti ne olursa olsun kişisel kazancını en üst düzeye çıkarma çabasının giderek yükselen değerler haline geldiği düşünülmektedir (Persson ve Kajonius, 2016).

Bu durum bireyleri olaylar karşısında “sürekli haklılık” düşüncesinin oluşmasına sebep olmaktadır. Sürekli haklılığın en belirgin örnekleri hiç şüphesiz “Trafik Haberleri”nde görülmektedir. Televizyon ve sosyal medyada çok sık karşılaşılan haber içerikleri arasında “Trafikte Tartışma ve Kavga” olayları yer almaktadır.

Altyapı, karayollarının yeniden organizasyonu, diğer toplu ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi, kent içi toplu ulaşımın cazip hale getirilmesi sağlanamadığı müddetçe kent içi ulaşım zorluğu ve trafik sıkışıklığı daha da kötüye gideceğini belirtmiştir (Öztürk 2006).

Bunun üzerine, bu çalışmada göz önünde bulundurulacak kriterler doğrultusunda alınacak veri ve bulguların tamamlanması için toplumsal ikilemlerin de göz önünde bulundurulması gerekir.

Son günlerde artan trafikte şiddet ve kaza haberleri bizi bu çalışmayı hazırlamaya yönlendirmiştir. Trafik sadece sürücülerin değil yayaların ve yolcularında dikkat etmesi

gereken bir bütündür. Aynı şekilde anlayışta her vatandaşın sahip olması gereken toplumsal bir değerdir.

Bu çalışmanın amacı, bencilliğin bireyde sebep olduğu davranış ve hareketlerin trafiğe nasıl yansıdığının belirlenmesidir. Araştırmanın temel problemi “bencilliğin bireyde sebep olduğu davranış ve hareketlerin trafiğe nasıl yansımaktadır?” şeklinde belirlenmiştir. Alt problemler ise

Katılımcıların trafikte güvenlik hakkındaki düşünceleri nelerdir?

Katılımcıların trafikte dikkat hakkındaki düşünceleri nelerdir?

Katılımcıların trafikte öncelik hakkındaki düşünceleri nelerdir?

Katılımcıların trafikte bencillik hakkındaki düşünceleri nelerdir?

Şeklinde belirlenmiştir.

2. Yöntem

Araştırma modeli

Çalışmada nicel araştırma metotlarından birisi olan betimsel (ilişkisel) tarama modelinden yararlanılmıştır. Karasar (2010) betimsel tarama modelini bir koşulu veya durumu betimlemeyi amaçlayan araştırma biçimi olarak açıklamaktadır. Başka bir deyişle tarama modeli diğer araştırma yöntemlerine göre daha fazla birey üzerinde uygulanabilen, uygulandığı örneklemin bir konu hakkındaki görüşleri, konuyla ilgi ve alakasının tespit edildiği bir bilimsel yöntemdir (Büyüköztürk, 2014). Araştırmanın evren ve örneklemini: Araştırmanın evrenini Türkiye’deki ehliyeti olan bireyler oluşturmaktadır. Çalışma anketi ehliyeti olan bireyler kapsamında toplam 305 kişiye uygulanmıştır. Örneklem türü olarak, kolay olanı tercih ederek zamandan tasarruf etmek amacıyla kullanılan kolay ulaşılabilir örneklem türünden yararlanılmıştır (Baltacı, 2018).

699

Veri Toplama Aracı

Veri toplama aracı olarak araştırmacılar tarafından “Trafikte Bencilliğin İnsan Hayatına Etkisi”adlı anket formu oluşturulmuştur. Anket formu demografik özellik bilgi bölümü ve öğrencilerin “Trafikte Güvenlik ve Araç Kullanma Sıklığı, Trafikte Dikkat, Trafikte Öncelik, Trafikte Bencillik” bölümü olmak üzere dört bölümden oluşmaktadır. Demografik özellik bilgi bölümünde; cinsiyet, yaş, eğitim durumu, meslek, medeni durum, çocuk sayısı, yaşam alanı, kaç yıldır araç kullanıyorsunuz, kullanılan aracın türü, hangi ehliyetlere sahipsiniz olmak üzere on bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm olan “Trafikte Güvenlik ve Araç Kullanma Sıklığı” bölümünde katılımcıların araç kullanımında dikkat ettikleri güvenlik kriterleri ve araç kullanma ile ilgili deneyimleri göz önünde bulundurulmuştur. İkinci bölüm olan “Trafikte Dikkat” bölümünde katılımcıların trafikte bulundukları süre esnasında konsantre olma durumları. Üçüncü bölüm olan “Trafikte Öncelik” bölümünde katılımcıların trafikte öncelik verme durumları göz önünde bulundurulmuştur.

Analiz aşamasında akademik destek alınarak SPSS 22.0 programı kullanılmıştır. Elde edilen bulgular tablolara frekans ve yüzde değerleriyle verilmiştir. Buradan yola çıkarak demografik özellikler ve alt boyutlar arasında karşılaştırmalar yapılmıştır.

3. Bulgular

Tablo 1: “Cinsiyetiniz?” sorusuna verilen yanıtların dağılımı

		f	%
Cinsiyet	Kadın	119	39,0

Erkek	186	61,0
Total	305	100,0

Tablo 1’de katılımcıların %61 erkek, %39 kadın katılımcılardan oluşmaktadır

Tablo 2: “Yaşınız?” sorusuna verilen yanıtların dağılımı

	f	%	
Yaş	18-22	29	9,5
	23-27	23	7,5
	28-32	28	9,2
	33-37	45	14,8
	43-47	72	23,6
	48-52	60	19,7
	53-57	31	10,2
	58-62	12	3,9
	65 üzeri	5	1,6
	Total	305	100,0

700

Tablo 2’de katılımcıların %23,6’sı 43-47 yaş aralığındadır

Tablo 3: “Mesleğiniz nedir?” sorusuna verilen yanıtların dağılımı

	f	%	
Meslek	Çalışmıyorum	13	4,3
	Ev hanımı	36	11,8
	Memur	62	20,3
	Çiftçi	18	5,9
	Serbest	47	15,4
	Emekli	20	6,6
	Öğrenci	20	6,6
	Diğer	89	29,2
	Total	305	100,0

Tablo 3’te katılımcıların %29,2’si diğer mesleklerde görev yapmaktadır

Tablo 4: “Eğitim Durumunuz?” sorusuna verilen yanıtların dağılımı

		f	%
Eğitim Durumu	İlkokul	12	3,9
	Ortaokul	24	7,9
	Lise	112	36,7
	Üniversite	144	47,2
	Yüksek lisans	13	4,3
	Total	305	100,0

Tablo 4’te katılımcıların %47,2’si üniversitede, %36,7’si lisede eğitim görmektedir

Tablo 5: “Medeni durumunuz nedir?” sorusuna verilen yanıtların dağılımı

		f	%
Medeni Durum	Evli	214	70,2
	Bekar	91	29,8
	Total	305	100,0

701

Tablo 5’te katılımcıların medeni durumları verilmiştir. Katılımcıların %70,2’si evli durumdadır

Tablo 6: “Kaç Çocuğunuz var?” sorusuna verilen yanıtların dağılımı

		f	%
Çocuk Sayısı	Yok	84	27,5
	1	42	13,8
	2	128	42,0
	3	40	13,1
	4	8	2,6
	5 ve üzeri	3	1,0
	Total	305	100,0

Tablo 6’da katılımcıların %42,0’ının 2 çocuğu vardır

Tablo 7: “Yaşam alanınız neresidir?” sorusuna verilen yanıtların dağılımı

		f	%
Yaşam Alanı	Köy	18	5,9
	İlçe	236	77,4
	İl	51	16,7
	Total	305	100,0

Tablo 7’de katılımcıların %77,4’ü ilçe sınırları içinde yaşamaktadır

Tablo 8: “Kaç yıldır araç kullanıyorsunuz?” sorusuna verilen yanıtların dağılımı

		f	%
Araç Kullanım Yılı	1 yıldan daha az.	57	18,7
	1-5	38	12,5
	6-10	34	11,1
	11-15	47	15,4
	16-20	46	15,1
	21-25	49	16,1
	26-30	14	4,6
	30 ve üzeri	20	6,6
	Total	305	100,0

702

Tablo 8’de katılımcıların %18,7’si 1 yıldan az, %16,1’i 21-25 yıl arası bir süredir araç kullanıyordur. 30 yıl ve üzeri araç kullananların oranı %6,6 olarak belirlenmiştir.

Tablo 9: “Kullandığınız aracın türü?” sorusuna verilen yanıtların dağılımı

		f	%
Kullanılan Araç Türü	Otomobil	276	90,5
	Kamyon	2	,7
	Traktör	1	,3
	Motosiklet	5	1,6
	Otobüs	3	1,0
	Tır	6	2,0

	Diğer	12	3,9
	Total	305	100,0

Tablo 9’da katılımcıların %90,5’i otomobili taşıt olarak tercih etmiştir

Tablo 10: “Trafikte Bencillikten en çok etkilenen grup hangisidir?” sorusuna verilen yanıtların dağılımı

	f	%
Trafikte Bencillikten En Çok Etkilenen Grup		
İlkokul-Ortaokul seviyesi çocukları	161	52,8
Lise-Üniversite düzeyi gençleri	39	12,8
Yetişkinleri	76	24,9
Yaşlıları	14	4,6
Hiçbiri	15	4,9
Total	305	100,0

Tablo 10’da katılımcıların %52,8’i ilkokul-ortaokul seviyesi çocukların trafikte bencillikten en çok etkilenen grup olduğunu söylemiştir. Farklı bir yaklaşımla katılımcılar %4,9 oranıyla trafikte hiç kimsenin olumsuz etkilenmediğini belirtmişlerdir.

703

Tablo 11: Katılımcıların cinsiyet ve anket alt boyut dağılımı

			Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kararsızım	Kısmen Katılmıyorum	Katılmıyorum	Toplam
Güvenlik	Kız	f	101	18	0	0	0	119
		%	33,1%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	39,0%
	Erkek	f	166	17	3	0	0	186
		%	54,4%	5,6%	1,0%	0,0%	0,0%	61,0%
	Toplam	f	267	35	3	0	0	305
		%	87,5%	11,5%	1,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Dikkat	Kız	f	60	55	4	0	0	119
		%	19,7%	18,0%	1,3%	0,0%	0,0%	39,0%

	Erkek	f	97	83	6	0	0	186
		%	31,8%	27,2%	2,0%	0,0%	0,0%	61,0%
	Toplam	f	157	138	10	0	0	305
		%	51,5%	45,2%	3,3%	0,0%	0,0%	100,0%
	Kız	f	84	35	0	0	0	119
		%	27,5%	11,5%	0,0%	0,0%	0,0%	39,0%
	Erkek	f	111	74	1	0	0	186
		%	36,4%	24,3%	0,3%	0,0%	0,0%	61,0%
	Toplam	f	195	109	1	0	0	305
		%	63,9%	35,7%	0,3%	0,0%	0,0%	100,0%
Öncelik	Kız	f	60	55	4	0	0	119
		%	19,7%	18,0%	1,3%	0,0%	0,0%	39,0%
	Erkek	f	97	83	6	0	0	186
		%	31,8%	27,2%	2,0%	0,0%	0,0%	61,0%
	Toplam	f	157	138	10	0	0	305
		%	51,5%	45,2%	3,3%	0,0%	0,0%	100,0%
	Kız	f	60	55	4	0	0	119
		%	19,7%	18,0%	1,3%	0,0%	0,0%	39,0%
	Erkek	f	97	83	6	0	0	186
		%	31,8%	27,2%	2,0%	0,0%	0,0%	61,0%
Bencillik	Toplam	f	157	138	10	0	0	305
		%	51,5%	45,2%	3,3%	0,0%	0,0%	100,0%
	Kız	f	60	55	4	0	0	119
		%	19,7%	18,0%	1,3%	0,0%	0,0%	39,0%
	Erkek	f	97	83	6	0	0	186
		%	31,8%	27,2%	2,0%	0,0%	0,0%	61,0%
	Toplam	f	157	138	10	0	0	305
		%	51,5%	45,2%	3,3%	0,0%	0,0%	100,0%
	Kız	f	60	55	4	0	0	119
		%	19,7%	18,0%	1,3%	0,0%	0,0%	39,0%

704

Tablo11’de güvenlik kategorisinde kadın katılımcıların %33,1’i katılıyorum demiştir. Erkeklerin ise %54,4’ü katılıyorum demiştir. Dikkat kategorisinde ise kadın katılımcıların %19,7’si katılıyorum demiştir. Erkek katılımcıların ise %31,8’i katılıyorum demiştir. Öncelik kategorisinde kadın katılımcıların %27,5’i katılıyorum demiştir. Erkek katılımcıların ise %36,4’ü katılıyorum demiştir. Bencillik kategorisinde ise kadın katılımcıların %19,7’si katılıyorum demiştir. Erkek katılımcıların ise %31,8’i katılıyorum seçeneklerini işaretlemişlerdir.

Tablo 12: Katılımcıların yaş ve anket alt boyut dağılımı

			Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kararsızım	Kısmen Katılmıyorum	Katılmıyorum	Toplam
Güvenlik	18-22	f	23	5	1	0	0	29

		%	7,5%	1,6%	0,3%	0,0%	0,0%	9,5%
23-27	f	20	3	0	0	0	0	23
		%	6,6%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,5%
28-32	f	23	5	0	0	0	0	28
		%	7,5%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	9,2%
33-37	f	40	4	1	0	0	0	45
		%	13,1%	1,3%	0,3%	0,0%	0,0%	14,8%
38-42	f	67	5	0	0	0	0	72
		%	22,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	23,6%
43-47	f	52	8	0	0	0	0	60
		%	17,0%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	19,7%
48-52	f	27	3	1	0	0	0	31
		%	8,9%	1,0%	0,3%	0,0%	0,0%	10,2%
53-57	f	11	1	0	0	0	0	12
		%	3,6%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%
58-64	f	4	1	0	0	0	0	4
		%	1,3%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%
65 ve üzeri	f	0	5	0	0	0	0	0
		%	0	1	0	0,0%	0,0%	0
Toplam	f	267	35	3	0	0	0	305
		%	87,5%	11,5%	1,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Dikkat	18-22	f	25	1	3	0	0	29
		%	8,2%	0,3%	1,0%	0,0%	0,0%	9,5%
	23-27	f	22	1	0	0	0	23
		%	7,2%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	7,5%
	28-32	f	25	3	0	0	0	28
		%	8,2%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	9,2%
	33-37	f	40	5	0	0	0	45

		%	13,1%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	14,8%	
	38-42	f	66	5	1	0	0	72	
		%	21,6%	1,6%	0,3%	0,0%	0,0%	23,6%	
	43-47	f	55	5	0	0	0	60	
		%	18,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	19,7%	
	48-52	f	27	3	1	0	0	31	
		%	8,9%	1,0%	0,3%	0,0%	0,0%	10,2%	
	53-57	f	12	0	0	0	0	12	
		%	3,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%	
	58-64	f	3	1	0	0	0	4	
		%	1,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	
	65 ve üzeri	f	1	0	0	0	0	1	
		%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	
	Toplam	f	276	24	5	0	0	305	
		%	90,5%	7,9%	1,6%	0,0%	0,0%	100,0%	706
Öncelik									
	18-22	f	22	7	0	0	0	29	
		%	7,2%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	9,5%	
	23-27	f	18	4	1	0	0	23	
		%	5,9%	1,3%	0,3%	0,0%	0,0%	7,5%	
	28-32	f	17	11	0	0	0	28	
		%	5,6%	3,6%	0,0%	0,0%	0,0%	9,2%	
	33-37	f	28	17	0	0	0	45	
		%	9,2%	5,6%	0,0%	0,0%	0,0%	14,8%	
	38-42	f	41	31	0	0	0	72	
		%	13,4%	10,2%	0,0%	0,0%	0,0%	23,6%	
	43-47	f	37	23	0	0	0	60	
		%	12,1%	7,5%	0,0%	0,0%	0,0%	19,7%	
	48-52	f	18	13	0	0	0	31	

		%	5,9%	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	10,2%
53-57	f	10	2	0	0	0	0	12
		%	3,3%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%
58-64	f	3	1	0	0	0	0	4
		%	1,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%
65 ve üzeri	f	1	0	0	0	0	0	1
		%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
Toplam	f	195	109	1	0	0	0	305
		%	63,9%	35,7%	0,3%	0,0%	0,0%	100,0%
18-22	f	17	12	0	0	0	0	29
		%	5,6%	3,9%	0,0%	0,0%	0,0%	9,5%
23-27	f	10	10	3	0	0	0	23
		%	3,3%	3,3%	1,0%	0,0%	0,0%	7,5%
28-32	f	13	15	0	0	0	0	28
		%	4,3%	4,9%	0,0%	0,0%	0,0%	9,2%
33-37	f	28	15	2	0	0	0	45
		%	9,2%	4,9%	0,7%	0,0%	0,0%	14,8%
38-42	f	36	33	3	0	0	0	72
		%	11,8%	10,8%	1,0%	0,0%	0,0%	23,6%
43-47	f	30	28	2	0	0	0	60
		%	9,8%	9,2%	0,7%	0,0%	0,0%	19,7%
48-52	f	15	16	0	0	0	0	31
		%	4,9%	5,2%	0,0%	0,0%	0,0%	10,2%
53-57	f	7	5	0	0	0	0	12
		%	2,3%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%
58-64	f	1	3	0	0	0	0	4
		%	0,3%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%
65 ve üzeri	f	0	1	0	0	0	0	1

Bencilik

	%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
Toplam	f	157	138	10	0	0	305
	%	51,5%	45,2%	3,3%	0,0%	0,0%	100,0%

Tablo 12’de güvenlik kategorisinde 38-42 yaş arası katılımcıların %22,0’si katılıyorum demıştır. Dikkat kategorisinde 38-42 yaş arası katılımcıların %22,0’si katılıyorum demıştır. Öncelik kategorisinde ise 38-42 yaş arası katılımcıların %13,4’ü katılıyorum demıştır. Bencillik kategorisinde 38-42 yaş arası katılımcıların %11,8’i katılıyorum demıştır

Tablo 13: Katılımcıların eğitim durumu ve anket alt boyut dağılımı

			Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kararsızım	Kısmen Katılmıyorum	Katılmıyorum	Toplam
Güvenlik	İlkokul	f	10	2	0	0	0	12
		%	3,3%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%
	Ortaokul	f	22	2	0	0	0	24
		%	7,2%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	7,9%
	Lise	f	103	7	2	0	0	112
		%	33,8%	2,3%	0,7%	0,0%	0,0%	36,7%
	Üniversite	f	121	22	1	0	0	144
		%	39,7%	7,2%	0,3%	0,0%	0,0%	47,2%
	YL	f	11	2	0	0	0	13
		f	3,6%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%
	Toplam	%	267	35	3	0	0	305
			87,5%	11,5%	1,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Dikkat						0	0	
	İlkokul	f	11	1	0	0	0	12
		%	3,6%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%
	Ortaokul	f	24	0	0	0	0	24
		%	7,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,9%
	Lise	f	106	3	3	0	0	112

		%	34,8%	1,0%	1,0%	0,0%	0,0%	36,7%
	Üniversite	f	125	17	2	0	0	144
		%	41,0%	5,6%	0,7%	0,0%	0,0%	47,2%
	YL	f	10	3	0	0	0	13
		f	3,3%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%
	Toplam	%	276	24	5	0	0	305
			90,5%	7,9%	1,6%	0,0%	0,0%	100,0%
Öncelik	İlkokul	f	8	4	0	0	0	12
		%	2,6%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%
	Ortaokul	f	19	5	0	0	0	24
		%	6,2%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	7,9%
	Lise	f	89	23	0	0	0	112
		%	29,2%	7,5%	0,0%	0,0%	0,0%	36,7%
	Üniversite	f	74	69	1	0	0	144
		%	24,3%	22,6%	0,3%	0,0%	0,0%	47,2%
	YL	f	5	8	0	0	0	13
		f	1,6%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%
	Toplam	%	195	109	1	0	0	305
			63,9%	35,7%	0,3%	0,0%	0,0%	100,0%
Bencilik	İlkokul	f	7	5	0	0	0	12
		%	2,3%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%
	Ortaokul	f	12	11	1	0	0	24
		%	3,9%	3,6%	0,3%	0,0%	0,0%	7,9%
	Lise	f	76	34	2	0	0	112
		%	24,9%	11,1%	0,7%	0,0%	0,0%	36,7%
	Üniversite	f	57	82	5	0	0	144
		%	18,7%	26,9%	1,6%	0,0%	0,0%	47,2%

YL	f	5	6	2	0	0	13
	%	1,6%	2,0%	0,7%	0,0%	0,0%	4,3%
Toplam	f	157	138	10	0	0	305
	%	51,5%	45,2%	3,3%	0,0%	0,0%	100,0%

Tablo 13'te güvenlik kategorisinde üniversite mezunu katılımcıların %39,7'si katılıyorum demiştir. Dikkat kategorisinde üniversite mezunu katılımcıların %42,0'si katılıyorum demiştir. Öncelik kategorisinde lise mezunu katılımcıların %29,2'si katılıyorum demiştir. Bencillik kategorisinde lise mezunu katılımcıların %24,9'u katılıyorum şeklinde görüşlerini açıklamışlardır.

Tablo 14: Katılımcıların meslek ve anket alt boyut dağılımı

		Kısmen Katılıyorum		Kısmen Katılmıyorum		Kararsızım	Toplam
		Katılıyorum	Katılmıyorum	Katılıyorum	Katılmıyorum		
Çalışmıyorum	f	8	5	0	0	0	13
	%	2,6%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%
Ev Hanımı	f	32	4	0	0	0	36
	%	10,5%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	11,8%
Memur	f	55	7	0	0	0	62
	%	18,0%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	20,3%
Çiftçi	f	18	0	0	0	0	18
	%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%
Serbest	f	41	6	0	0	0	47
	%	13,4%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	15,4%
Emekli	f	16	3	1	0	0	20
	%	5,2%	1,0%	0,3%	0,0%	0,0%	6,6%
Öğrenci	f	15	4	1	0	0	20
	%	4,9%	1,3%	0,3%	0,0%	0,0%	6,6%
Diğer	f	82	6	1	0	0	89
	%	26,9%	2,0%	0,3%	0,0%	0,0%	29,2%

Güvenlik

710

	Toplam	f	267	35	3	0	0	305
		%	87,5%	11,5%	1,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Dikkat	Çalışmıyorum	f	13	0	0	0	0	13
		%	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%
	Ev Hanımı	f	34	2	0	0	0	36
		%	11,1%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	11,8%
	Memur	f	55	6	1	0	0	62
		%	18,0%	2,0%	0,3%	0,0%	0,0%	20,3%
	Çiftçi	f	18	0	0	0	0	18
		%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%
	Serbest	f	39	8	0	0	0	47
		%	12,8%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	15,4%
	Emekli	f	19	0	1	0	0	20
		%	6,2%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	6,6%
	Öğrenci	f	16	1	3	0	0	20
		%	5,2%	0,3%	1,0%	0,0%	0,0%	6,6%
	Diğer	f	82	7	0	0	0	89
		%	26,9%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	29,2%
	Toplam	f	276	24	5	0	0	305
		%	90,5%	7,9%	1,6%	0,0%	0,0%	100,0%
Öncelik	Çalışmıyorum	f	10	3	0	0	0	13
		%	3,3%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%
	Ev Hanımı	f	26	10	0	0	0	36
		%	8,5%	3,3%	0,0%	0,0%	0,0%	11,8%
	Memur	f	34	27	1	0	0	62
		%	11,1%	8,9%	0,3%	0,0%	0,0%	20,3%
	Çiftçi	f	13	5	0	0	0	18
		%						
		%						
		%						

	%	4,3%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%
Serbest	f	29	18	0	0	0	47
	%	9,5%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	15,4%
Emekli	f	15	5	0	0	0	20
	%	4,9%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	6,6%
Öğrenci	f	13	7	0	0	0	20
	%	4,3%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	6,6%
Diğer	f	55	34	0	0	0	89
	%	18,0%	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%	29,2%
Toplam	f	195	109	1	0	0	305
	%	63,9%	35,7%	0,3%	0,0%	0,0%	100,0%
Çalışmıyorum	f	8	3	2	0	0	13
	%	2,6%	1,0%	0,7%	0,0%	0,0%	4,3%
Ev Hanımı	f	24	11	1	0	0	36
	%	7,9%	3,6%	0,3%	0,0%	0,0%	11,8%
Memur	f	22	38	2	0	0	62
	%	7,2%	12,5%	0,7%	0,0%	0,0%	20,3%
Çiftçi	f	10	8	0	0	0	18
	%	3,3%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%
Serbest	f	26	19	2	0	0	47
	%	8,5%	6,2%	0,7%	0,0%	0,0%	15,4%
Emekli	f	11	9	0	0	0	20
	%	3,6%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,6%
Öğrenci	f	10	9	1	0	0	20
	%	3,3%	3,0%	0,3%	0,0%	0,0%	6,6%
Diğer	f	46	41	2	0	0	89
	%	15,1%	13,4%	0,7%	0,0%	0,0%	29,2%
Toplam	f	157	138	10	0	0	305

Bencilik

%	51,5%	45,2%	3,3%	0,0%	0,0%	100,0%
---	-------	-------	------	------	------	--------

Tablo 14’de güvenlik kategorisinde diğer mesleklerde görev yapan katılımcıların %26,9’u katılıyorum demiştir. Dikkat kategorisinde diğer mesleklerde görev yapan katılımcıların %26,9’u katılıyorum demiştir.Öncelik kategorisinde diğer mesleklerde görev yapan katılımcıların %18,0’i katılıyorum demiştir.Bencillik kategorisinde diğer mesleklerde görev yapan katılımcıların %15,1’i katılıyorum ifadelerinin tercih etmişlerdir.

Tablo 15: Katılımcıların medeni durumu ve anket alt boyut dağılımı

			Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kararsızım	Kısmen Katılmıyorum	Katılmıyorum	Toplam
Güvenlik	Evli	f	192	20	2	0	0	214
		%	63,0%	6,6%	0,7%	0,0%	0,0%	70,2%
	Bekâr	f	75	15	1	0	0	91
		%	24,6%	4,9%	0,3%	0,0%	0,0%	29,8%
	Toplam	f	267	35	3	0	0	305
		%	87,5%	11,5%	1,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Dikkat	Evli	f	197	15	2	0	0	214
		%	64,6%	4,9%	0,7%	0,0%	0,0%	70,2%
	Bekâr	f	79	9	3	0	0	91
		%	25,9%	3,0%	1,0%	0,0%	0,0%	29,8%
	Toplam	f	276	24	5	0	0	305
		%	90,5%	7,9%	1,6%	0,0%	0,0%	100,0%
Öncelik	Evli	f	136	78	0	0	0	214
		%	44,6%	25,6%	0,0%	0,0%	0,0%	70,2%
	Bekâr	f	59	31	1	0	0	91
		%	19,3%	10,2%	0,3%	0,0%	0,0%	29,8%
	Toplam	f	195	109	1	0	0	305

		%	63,9%	35,7%	0,3%	0,0%	0,0%	100,0%
Bencillik	Evli	f	113	95	6	0	0	214
		%	37,0%	31,1%	2,0%	0,0%	0,0%	70,2%
	Bekâr	f	44	43	4	0	0	91
		%	14,4%	14,1%	1,3%	0,0%	0,0%	29,8%
	Toplam	f	157	138	10	0	0	305
		%	51,5%	45,2%	3,3%	0,0%	0,0%	100,0%

Tablo 15’de medeni durum özelliklerinde, güvenlik kategorisinde evli olan katılımcıların %63,0’ü katılıyorum demiştir. Dikkat kategorisinde evli olan katılımcıların %64,6’sı katılıyorum demiştir. Öncelik kategorisinde evli olan katılımcıların %44,6’sı katılıyorum demiştir. Bencillik kategorisinde evli olan katılımcıların %37,0’si katılıyorum şeklinde görüş belirtmişlerdir.

Tablo 16: Katılımcıların çocuk sayısı ve anket alt boyut dağılımı

Güvenlik		Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kararsızım	Kısmen Katılmıyorum	Katılmıyorum	Toplam
	Yok	f 69	14	1	0	0	84
		% 22,6%	4,6%	0,3%	0,0%	0,0%	27,5%
	1	f 36	6	0	0	0	42
		% 11,8%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	13,8%
	2	f 113	13	2	0	0	128
		% 37,0%	4,3%	0,7%	0,0%	0,0%	42,0%
	3	f 38	2	0	0	0	40
		% 12,5%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	13,1%
	4	f 8	0	0	0	0	8
	% 2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%	
5 ve üzeri	f 3	0	0	0	0	3	
	% 1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	

Dikkat	Toplam	f	267	35	3	0	0	305
		%	87,5%	11,5%	1,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	Yok	f	75	6	3	0	0	84
		%	24,6%	2,0%	1,0%	0,0%	0,0%	27,5%
	1	f	38	4	0	0	0	42
		%	12,5%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	13,8%
	2	f	115	11	2	0	0	128
		%	37,7%	3,6%	0,7%	0,0%	0,0%	42,0%
	3	f	37	3	0	0	0	40
		%	12,1%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	13,1%
	4	f	8	0	0	0	0	8
		%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%
	5 ve üzeri	f	3	0	0	0	0	3
		%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
	Toplam	f	276	24	5	0	0	305
		%	90,5%	7,9%	1,6%	0,0%	0,0%	100,0%
Öncelik	Yok	f	57	26	1	0	0	84
		%	18,7%	8,5%	0,3%	0,0%	0,0%	27,5%
	1	f	32	10	0	0	0	42
		%	10,5%	3,3%	0,0%	0,0%	0,0%	13,8%
	2	f	69	59	0	0	0	128
		%	22,6%	19,3%	0,0%	0,0%	0,0%	42,0%
	3	f	27	13	0	0	0	40
		%	8,9%	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	13,1%
	4	f	8	0	0	0	0	8
		%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%
	5 ve üzeri	f	2	1	0	0	0	3

		%	0,7%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
Toplam	f	195	109	1	0	0	0	305
		%	63,9%	35,7%	0,3%	0,0%	0,0%	100,0%
Yok	f	43	38	3	0	0	0	84
		%	14,1%	12,5%	1,0%	0,0%	0,0%	27,5%
1	f	21	19	2	0	0	0	42
		%	6,9%	6,2%	0,7%	0,0%	0,0%	13,8%
2	f	66	57	5	0	0	0	128
		%	21,6%	18,7%	1,6%	0,0%	0,0%	42,0%
3	f	22	18	0	0	0	0	40
		%	7,2%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	13,1%
4	f	4	4	0	0	0	0	8
		%	1,3%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%
5 ve üzeri	f	1	2	0	0	0	0	3
		%	0,3%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
Bencilik	Toplam	f	157	138	10	0	0	305
		%	51,5%	45,2%	3,3%	0,0%	0,0%	100,0%

716

Tablo 16’da güvenlik kategorisindeki 2 çocuklu katılımcıların %37,0’si katılıyorum demiştir. Dikkat kategorisindeki 2 çocuklu katılımcıların %37,7’si katılıyorum demiştir. Öncelik kategorisindeki 2 çocuklu katılımcıların %22,6’sı katılıyorum demiştir. Bencilik kategorisindeki 2 çocuklu katılımcıların %21,6’sı katılıyorum demiştir.

Tablo 17: Katılımcıların yaşam alanı ve anket alt boyut dağılımı

			Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kararsızım	Kısmen Katılmıyorum	Katılmıyorum	Toplam
Güvenlik	Köy	f	18	0	0	0	0	18
		%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%
	İlçe	f	209	25	2	0	0	236

		%	68,5%	8,2%	0,7%	0,0%	0,0%	77,4%
İl	f	40	10	1	0	0	0	51
		%	13,1%	3,3%	0,3%	0,0%	0,0%	16,7%
Toplam	f	267	35	3	0	0	0	305
		%	87,5%	11,5%	1,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Dikkat	Köy	f	18	0	0	0	0	18
		%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%
	İlçe	f	214	17	5	0	0	236
		%	70,2%	5,6%	1,6%	0,0%	0,0%	77,4%
	İl	f	44	7	0	0	0	51
		%	14,4%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	16,7%
	Toplam	f	276	24	5	0	0	305
		%	90,5%	7,9%	1,6%	0,0%	0,0%	100,0%
	Köy	f	16	2	0	0	0	18
		%	5,2%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%
	İlçe	f	149	86	1	0	0	236
Öncelik		%	48,9%	28,2%	0,3%	0,0%	0,0%	77,4%
	İl	f	30	21	0	0	0	51
		%	9,8%	6,9%	0,0%	0,0%	0,0%	16,7%
	Toplam	f	195	109	1	0	0	305
		%	63,9%	35,7%	0,3%	0,0%	0,0%	100,0%
	Köy	f	13	4	1	0	0	18
		%	4,3%	1,3%	0,3%	0,0%	0,0%	5,9%
	İlçe	f	121	108	7	0	0	236
		%	39,7%	35,4%	2,3%	0,0%	0,0%	77,4%
	İl	f	23	26	2	0	0	51
Bencilik								

	%	7,5%	8,5%	0,7%	0,0%	0,0%	16,7%
Toplam	f	157	138	10	0	0	305
	%	51,5%	45,2%	3,3%	0,0%	0,0%	100,0%

Tablo 17’de güvenlik kategorisindeki ilçede yaşayan katılımcıların %68,5’i katılıyorum demiştir. Dikkat kategorisindeki ilçede yaşayan katılımcıların %70,2’si katılıyorum demiştir. Öncelik kategorisindeki ilçede yaşayan katılımcıların %48,9’u katılıyorum demişlerdir.

Bencillik kategorisindeki ilçede yaşayan katılımcıların %39,7’si katılıyorum demişlerdir.

Tablo 18: Katılımcıların ehliyet sahibi olma süresi ve anket alt boyut dağılımı

		Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kararsızım	Kısmen Katılmıyorum	Katılmıyorum	Toplam
1 yıldan dahaf az.		47	10	0	0	0	57
	%	15,4%	3,3%	0,0%	0,0%	0,0%	18,7%
1-5	f	33	4	1	0	0	38
	%	10,8%	1,3%	0,3%	0,0%	0,0%	12,5%
6-10	f	28	6	0	0	0	34
	%	9,2%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%
11-15	f	44	3	0	0	0	47
	%	14,4%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	15,4%
16-20	f	40	5	1	0	0	46
	%	13,1%	1,6%	0,3%	0,0%	0,0%	15,1%
21-25	f	44	4	1	0	0	49
	%	14,4%	1,3%	0,3%	0,0%	0,0%	16,1%
26-30	f	13	1	0	0	0	14
	%	4,3%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	4,6%
30 ve üzeri	f	18	2	0	0	0	20
	%	5,9%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	6,6%
Güvenlik	Toplam	f	267	35	3	0	305

		%	87,5%	11,5%	1,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	1 yıldan dahaf az.		55	2	0	0	0	57
		%	18,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	18,7%
	1-5	f	35	0	3	0	0	38
		%	11,5%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	12,5%
	6-10	f	31	3	0	0	0	34
		%	10,2%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%
	11-15	f	42	5	0	0	0	47
		%	13,8%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	15,4%
	16-20	f	39	6	1	0	0	46
		%	12,8%	2,0%	0,3%	0,0%	0,0%	15,1%
	21-25	f	45	3	1	0	0	49
		%	14,8%	1,0%	0,3%	0,0%	0,0%	16,1%
	26-30	f	13	1	0	0	0	14
		%	4,3%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	4,6%
	30 ve üzeri	f	16	4	0	0	0	20
		%	5,2%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	6,6%
	Toplam	f	276	24	5	0	0	305
		%	90,5%	7,9%	1,6%	0,0%	0,0%	100,0%
	1 yıldan dahaf az.		44	13	0	0	0	57
		%	14,4%	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	18,7%
	1-5	f	30	8	0	0	0	38
		%	9,8%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	12,5%
	6-10	f	21	12	1	0	0	34
		%	6,9%	3,9%	0,3%	0,0%	0,0%	11,1%
	11-15	f	30	17	0	0	0	47

	%	9,8%	5,6%	0,0%	0,0%	0,0%	15,4%
16-20	f	23	23	0	0	0	46
	%	7,5%	7,5%	0,0%	0,0%	0,0%	15,1%
21-25	f	23	26	0	0	0	49
	%	7,5%	8,5%	0,0%	0,0%	0,0%	16,1%
26-30	f	9	5	0	0	0	14
	%	3,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	4,6%
30 ve üzeri	f	15	5	0	0	0	20
	%	4,9%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	6,6%
Toplam	f	195	109	1	0	0	305
	%	63,9%	35,7%	0,3%	0,0%	0,0%	100,0%
1 yıldan dahaf az.		28	28	1	0	0	57
	%	9,2%	9,2%	0,3%	0,0%	0,0%	18,7%
1-5	f	24	13	1	0	0	38
	%	7,9%	4,3%	0,3%	0,0%	0,0%	12,5%
6-10	f	18	13	3	0	0	34
	%	5,9%	4,3%	1,0%	0,0%	0,0%	11,1%
11-15	f	30	16	1	0	0	47
	%	9,8%	5,2%	0,3%	0,0%	0,0%	15,4%
16-20	f	24	21	1	0	0	46
	%	7,9%	6,9%	0,3%	0,0%	0,0%	15,1%
21-25	f	18	28	3	0	0	49
	%	5,9%	9,2%	1,0%	0,0%	0,0%	16,1%
26-30	f	5	9	0	0	0	14
	%	1,6%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,6%
30 ve üzeri	f	10	10	0	0	0	20
	%	3,3%	3,3%	0,0%	0,0%	0,0%	6,6%

Bencilik

Toplam	f	157	138	10	0	0	305
	%	51,5%	45,2%	3,3%	0,0%	0,0%	100,0%

Tablo 18’de ehliyet sahibi olma süresi güvenlik kategorisindeki 1 yıldan daha az araç süren katılımcıların %15,4’ü katılıyorum demiştir. Dikkat kategorisindeki 1 yıldan daha az araç süren katılımcıların %18’i katılıyorum demiştir. Öncelik kategorisindeki 1 yıldan daha az araç süren katılımcıların 14,4’ü katılıyorum demiştir. Bencillik kategorisindeki 1 yıldan daha az araç süren katılımcıların %18,4’ü eşit bir şekilde bölünüp hem katılıyorum hem de kısmen katılıyorum seçeneklerini seçerek görüş belirtmişlerdir.

Tablo 19: Katılımcıların kullandığı araç türü ve anket alt boyut dağılımı

		Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kararsızım	Kısmen Katılmıyorum	Katılmıyorum	Toplam
Güvenlik	Otomobil	f 243	31	2	0	0	276
		% 79,7%	10,2%	0,7%	0,0%	0,0%	90,5%
	Kamyon	f 2	0	0	0	0	2
		% 0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
	Traktör	f 1	0	0	0	0	1
		% 0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
	Motosiklet	f 4	1	0	0	0	5
		% 1,3%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%
	Otobüs	f 3	0	0	0	0	3
		% 1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
	Tır	f 6	0	0	0	0	6
		% 2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
	Diğer	f 8	3	1	0	0	12
		% 2,6%	1,0%	0,3%	0,0%	0,0%	3,9%
	Toplam	f 267	35	3	0	0	305
		% 87,5%	11,5%	1,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	Dikkat	f 250	23	3	0	0	276

		%	82,0%	7,5%	1,0%	0,0%	0,0%	90,5%
Kamyon	f	2	0	0	0	0	0	2
		%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
Traktör	f	1	0	0	0	0	0	1
		%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
Motosiklet	f	4	1	0	0	0	0	5
		%	1,3%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%
Otobüs	f	3	0	0	0	0	0	3
		%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
Tır	f	6	0	0	0	0	0	6
		%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
Diğer	f	10	0	2	0	0	0	12
		%	3,3%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	3,9%
Toplam	f	276	24	5	0	0	0	305
		%	90,5%	7,9%	1,6%	0,0%	0,0%	100,0%

722

Öncelik	Otomobil	f	172	103	1	0	0	276
		%	56,4%	33,8%	0,3%	0,0%	0,0%	90,5%
	Kamyon	f	2	0	0	0	0	2
		%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
	Traktör	f	1	0	0	0	0	1
		%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
	Motosiklet	f	4	1	0	0	0	5
		%	1,3%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%
	Otobüs	f	3	0	0	0	0	3
		%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
	Tır	f	5	1	0	0	0	6
		%	1,6%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
	Diğer	f	8	4	0	0	0	12

	%	2,6%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%
Toplam	f	195	109	1	0	0	305
	%	63,9%	35,7%	0,3%	0,0%	0,0%	100,0%
Otomobil	f	142	124	10	0	0	276
	%	46,6%	40,7%	3,3%	0,0%	0,0%	90,5%
Kamyon	f	2	0	0	0	0	2
	%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
Traktör	f	1	0	0	0	0	1
	%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
Motosiklet	f	3	2	0	0	0	5
	%	1,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%
Otobüs	f	2	1	0	0	0	3
	%	0,7%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
Tır	f	1	5	0	0	0	6
	%	0,3%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
Diğer	f	6	6	0	0	0	12
	%	2,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%
Bencillik	Toplam	f	157	138	10	0	305
		%	51,5%	45,2%	3,3%	0,0%	100,0%

Tablo 19’da güvenlik kategorisindeki otomobil kullanan katılımcıların %79,7’si katılıyorum demiştir. Dikkat kategorisindeki otomobil kullanan katılımcıların %82,0’ı katılıyorum demiştir. Öncelik kategorisindeki otomobil kullanan katılımcıların %56,4’si katılıyorum demiştir. Bencillik kategorisindeki otomobil kullanan katılımcıların %46,6’sı katılıyorum demiştir.

Tartışma ve Sonuç

Bu bölümde bulgulardan yola çıkarak yorumlar ve çeşitli sonuçlara varılmaya çalışılmıştır. Literatürde benzer bir çalışmalardan katkılar sağlanarak bulgular genel olarak yorumlanmıştır.

Katılımcıların %52,8’i ilkokul-ortaokul seviyesi çocukların trafikte bencillikten en çok etkilenen grup olduğunu, %4,6 ile en az yaşlıların etkilendiğini belirtmişlerdir. Bu durum yaş aralığı ve aktiflikle eşleştirilebilir. Bireylerin dikkat seviyeleri ve yaş aralıkları arasında bir bağlantı olduğu şeklinde değerlendirilebilir.

Güvenlik boyutunda, cinsiyet kategorisinde erkek katılımcılar kadın katılımcılara göre daha yüksek oranda, yaş kategorisindeki 38-42 yaş aralığı katılımcılar diğer yaş aralıklarına göre, eğitim durumu kategorisindeki üniversite mezunu olan katılımcıların diğer eğitim seviyesindekilere göre, meslek kategorisindeki katılımcıların çoğunluğunun “diğer mesleklerde” (listede belirtilmeyen) görev yapanların meslek gruplarına göre, medeni durum kategorisindeki katılımcıların evli olanların bekârlara göre, çocuk sayısı kategorisindeki 2 çocuklu katılımcıların diğer katılımcılara göre, yaşam alanı kategorisindeki ilçede yaşayan katılımcıların diğer yerleşim alanlarındakine göre, araç kullanma süreleri kategorisindeki 1 yıldan daha az süredir araç kullanan katılımcıların diğer zamanlı araç sürücülerine göre, otomobil kullanan katılımcıların diğer araç sürücülerine göre “katılıyorum” fikrini benimsedikleri görülmüştür. Bu durum tüm değişkenlerdeki katılımcıların büyük ölçüde trafikte güvenliğin ve tedbir almanın büyük önem taşıdığını belirtmişlerdir. Koene (2018: 23)’ye göre bireylerde şehirselleşme stresi açığa çıkaran başlıca sebepler arasında, kişisel güvenlik yer almaktadır. İnsanların yaşamlarını sağlıklı bir şekilde devam ettirebilmelerinin en temel şartlarından biri de güvenlik duygusudur. Günümüz şartlarında hemen hemen her bireyin karayolunu herhangi bir şekilde kullandığı var sayıldığında güven duygusunun da en çok dikkat edilmesi gerektiği alanların başında trafik gelmektedir. Girgin ve Kocacıyık ‘a (2002) göre araç kullanımı sırasında oluşan geçici ve gerçek olmayan güven duygusu makine ve insan ilişkilerinin, insanların psikolojileri üzerindeki etkilerinden oluşmaktadır. Sürücülerin sahiplendiği aşırı güven duygusu, yayaların ve diğer araç kullanıcılarının güven duygularını da etkileyebilmektedir.

Dikkat boyutunda, cinsiyet kategorisinde erkekler kadınlardan daha fazla oranla, yaş kategorisinde bireylerin 38-42 yaş arası katılımcılar, eğitim durumu kategorisinde üniversite mezunu olan katılımcılar, meslek kategorisinde diğer meslek grubu (listede belirtilmeyen) katılımcılar, medeni durum kategorisinde evli durumda olan katılımcılar, çocuk sayısı kategorisinde 2 çocuklu katılımcılar, yaşam alanı kategorisinde ilçede yaşayan katılımcılar, araç kullanma süreleri kategorisindeki 1 yıldan daha az araç kullanan katılımcılar, araç türü kategorisinde otomobil kullanan katılımcılar “katılıyorum” ifadesini seçtikleri belirlenmiştir. Bu durum katılımcıların trafikte dikkatli olunması gerektiği konusunda benzer fikirler taşıdıkları şeklinde değerlendirilebilir. Özakay ve Koyuncu’ya (2020) göre aynı yolu kullanan farklı araç sürücüleri, kullanılan yola ilişkin farklı bilişsel stratejiler ile hareket etmektedirler. Buradan yola çıkarak trafikte yaş, cinsiyet, kullanılan araç türü gibi bir çok değişkene göre dikkat seviyelerinin ve trafiğe verilen önemin de değişkenlik gösterebileceği şeklinde değerlendirilebilir.

Öncelik boyutunun cinsiyet kategorisinde, erkek katılımcılar, yaş kategorisinde bireylerin 38-42 yaş arası katılımcılar, eğitim durumu kategorisinde katılımcıların lise mezunu olanların, meslek kategorisinde bulunan katılımcılar diğer mesleklerde görev yapanlar (listede belirtilmeyen), medeni durum kategorisinde evli olanların, çocuk sayısı kategorisinde 2 çocuklu katılımcılar, yaşam alanı kategorisinde ilçede yaşayan katılımcılar, araç kullanma süreleri kategorisinde 1 yıldan daha az araç kullanan katılımcılar, araç türü kategorisinde otomobil kullanan katılımcıların “katılıyorum” ifadesini tercih ettikleri belirlenmiştir. Elde edilen bu sonuçlar trafikte öncelik taşıyanlara önem verilmesi konusunda diğer boyutlardaki değişkenlerle benzerlik gösterdikleri şeklinde değerlendirilebilir. Günindi Ersöz’ e (2018) göre, genel olarak trafikte meydana gelen şiddet olaylarının “yol vermeme”, “riskli davranışlar” ve “trafik kurallarının ihlali” nedenlerin meydana gelmektedir. Bireyin kişisel öncelikli olma duygu ve düşüncesi kuralları dahi ihmal edebileceği şeklinde bir yaklaşıma sahip olabileceği şeklinde değerlendirilebilir.

Bencillik boyutunun cinsiyet kategorisinde erkek katılımcılar, yaş kategorisinde bireylerin 38-42 yaş arası katılımcılar, eğitim durumu kategorisinde katılımcıların lise mezunu olanların, meslek kategorisinde bulunan katılımcılar diğer mesleklerde görev yapanlar (listede belirtilmeyen), medeni durum kategorisinde evli olanların, çocuk sayısı kategorisinde 2 çocuklu katılımcılar, yaşam alanı kategorisinde ilçede yaşayan katılımcılar, araç kullanma süreleri kategorisinde 1 yıldan daha az araç kullanan katılımcılar, araç türü kategorisinde otomobil kullanan katılımcıların “katılıyorum” ifadesini tercih ettikleri belirlenmiştir. Elde edilen bu sonuçlar trafikte öncelik taşıyanlara önem verilmesi konusunda diğer boyutlardaki değişkenlerle benzerlik gösterdikleri şeklinde değerlendirilebilir. Bu durum bencilliğin trafikte olmaması gerektiği şeklinde değerlendirilebilir. Okumuş’a göre (2014) trafikte yaşanan şiddet olaylarının sebeplerine bakıldığında ilk olarak bencillik gelmektedir. Bencilliğin, başka bir bakış açısıyla kendini diğer kişilerden öncelikli görmenin trafikte de öncelikli olduğu düşüncesinin başkalar tarafından kabul görmemesi öfkeye yol açtığı şeklinde düşünülebilir.

Çalışmanın geneline bakıldığında erkeklerin, orta yaş bireylerin, üniversite ve lise mezunu bireylerin, yeni ehliyet sahibi bireylerin, evli ve çocuk sahibi bireylerin, listede belirtilmeyen meslek grubundaki bireylerin ve otomobil kullanıcılarının trafikte diğer bireylere göre daha özenli davranışlar sergilemeye çalıştıkları şeklinde değerlendirilebilir.

Öneriler

Trafik sadece sürücülerin değil yayaların ve yolcularında dikkat etmesi gereken bir bütündür. Aynı şekilde anlayışta her vatandaşın sahip olması gereken toplumsal bir değerdir. Tanırıkulu’na (2002), göre, Türkiye’de gerçekleşen trafik kazalarının önlenmesi ve kaza sayısının azaltılabilmesi için, vatandaşlarda "trafik kültürü”nün oluşması önem taşımaktadır. Özellikle oldukça yaygınlaşan elektrikli skuterlerin (e-skuter) kullanımında güvenlik ve dikkat daha da ön plana çıkmaktadır (Mete ve Karlı, 2025). Ekonomik açıdan destek olması, ulaşımında kolaylık sağlaması ve her bütçeye uygun alım imkanının olması elektrikli skuterleri (e-skuter) cazip hale getirmektedir.

Bu bakımdan;

- 1- Yetişkin bireyler trafikte daha ön planda olduğundan dolayı, bireylerin birbirlerine karşı daha anlayışlı davranması,
 - 2- Bireylerin trafikte herhangi bir dikkat dağıtıcı etken ile vakit geçirmemeleri,
 - 3- Trafikte araç içinde olan bireylerin, yayalar için daha dikkatli olması ve yayalara öncelik vermesi önerilmesi,
 - 4- Trafikte kurallar dâhilinde, bencillikten uzak durulması,
 - 5- Trafik kuralları ihlalinde caydırıcılık tedbirlerinin daha etkili olması
- Önerilmektedir.

Kaynaklar

- Baltacı, A. (2018). Nitel Araştırmalarda Örneklem Yöntemleri ve Örnek Hacmi Sorunsalı Üzerine Kavramsal Bir İnceleme. *BEÜ SBE Dergisi*, 7(1), 231-274.
- Büyüköztürk, Ş. (2005). Anket geliştirme. *Türk Eğitim Bilimleri Dergisi*, 3(2), 133-151.
- Dawes, R. M. (1980). Social dilemmas. *Annual Review of Psychology*, 31, 169-193.

- Exley, C. L. (2015). Excusing selfishness in charitable giving: The role of risk. *Rev Econ Stud* 83(2), 587–628
- Girgin, V., & Kocabıyık, A. (2002). Trafikte İnsan Davranışları. *Düşünen Adam*, 15(3), 182-184.
- Günindi Ersöz, A. (2018). Toplumsal Yaşamda Şiddet: Trafikte Yol Vermeme Nedeni İle Yaşanan Şiddet Olaylarının Nedenlerine Multidisipliner Bir Bakış. *Electronic Turkish Studies*, 13(15).
- Karasar, N. (2010). Bilimsel araştırma yöntemleri. (21. bs.). Ankara: Nobel Yayınları
- Kesikoğlu, S. (2016). Felsefede bencillik kavramı ve Sosyal Darwinizm eleştirisi.
- Koene, M. (2018). Urban Stress, Research into the Reduction of Urban Stress Through Urban Design, Master Thesis, TU Delft.
- Messick, D. M. ve Brewer, M. B. (1983). Solving social dilemmas. L. Wheeler ve P. Shaver, (Ed.), *Review of Personality and Social Psychology: Vol 4* içinde (11-44). Beverly Hills, CA: Sage.
- Mete, A. N., & Karlı, R. G. Ö. (2025). Elektrikli Skuterlerin Şehir Ekosistemine Katkısı: Bulanık AHP Perspektifi. *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (38), 323-341.
- Okumuş, E. (2014). Müslüman Toplumda Görülen Şiddet İçerikli Davranışlar. *Diyanet İlmi Dergi*, 50(3), 63-94.
- Oktay, H. (2000). Kütüphanecilik reklamı. *Türk Kütüphaneciliği*, 14(3), 357-358.
- Özakay, Ö., & Koyuncu, M. (2020). Türkiye’deki Bisiklet Kullanıcılarının Trafikte Görünürlükleri ve Renk Değişkeninin Bu Bağlamda İncelenmesi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 3(2), 86-108.
- Öztürk, N. (2006). *Akıllı trafik sistemleri* (Master's thesis, Sakarya Üniversitesi).
- Ronald, D. (2016). Reflections on Selfishness and Self-Interest. *Journal of Financial Service Professionals*. 70(3), 26-29.
- Tanrıkulu, S. (2002). Trafik kazalarının önlenmesinde trafik güvenliği eğitiminin rolü: İlköğretim okulları ve sürücü kurslarında bir uygulama. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi. Dumlupınar Üniversitesi, Kütahya.
- Yalçın, Ö. (2011). Kaybettiren bencillik: Toplumsal ikilemler konusunda bir derleme. *Türk Psikoloji Yazıları*, 14(27), 18.
- Yılmaz, H. (2020). Empati ile narsizim arasındaki ilişkide bencilliğin aracı rolü. *Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 48, 37-60.
- Yuksel, Y., Tosun, H., & Durna, T. (2013). Traffic in Turkey in the eyes of Columnists Köşe yazarları gözüyle Türkiye’de Trafik. *Journal of Human Sciences*, 10(2), 718-750.