

## Araştırma Makalesi

**Trafik Kazazedelerinin Deneyimlerinin İncelenmesi: Ölümün Kıyısında, Yaşamın Derinliğine Bir Bakış**Bilgesu KAÇAN-BİBİCAN<sup>1,2\*</sup> , Gizem FINDIK<sup>1,3</sup> , Bahar ÖZ<sup>1</sup> <sup>1</sup> Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Psikoloji Bölümü, Güvenlik Araştırma Birimi, Ankara, Türkiye<sup>2</sup> Necmettin Erbakan Üniversitesi, Sosyal ve Beşeri Bilimler Fakültesi, Psikoloji Bölümü, Konya, Türkiye<sup>3</sup> Polis Akademisi, İç Güvenlik Fakültesi, Psikoloji Bölümü, Ankara, Türkiye**Makale Bilgisi****Öz****Anahtar Kelimeler:**trafik kazası,  
travma,  
kaza sonrası  
değişim, niteliksel  
çalışma,  
tematik analiz

Türkiye’de yılda 1,1 milyon trafik kazası gerçekleşmekte ve bu kazalarda her yıl 6 binin üzerinde insanımız hayatını kaybederken 280 binin üzerinde insanımız da yaralanmaktadır. Bu çalışmanın amacı bu kadar büyük sayıda kayıplara ve yaralanmalara neden olan trafik kazalarını, kaza geçirmiş kişilerinin gözünden trafik psikolojisi bakış açısıyla incelemektir. Son 5 yılda trafik kazası deneyimlemiş ve bundan etkilendiğini belirtmiş 9 katılımcıyla yarı yapılandırılmış görüşmeler yapılmıştır. Tematik analiz sonucunda 4 üst tema ortaya çıkmıştır. Bunlar; “kaza öncesi ve kaza anı durum”, “kazanın etkileri”, “kaza ile baş etme yöntemleri”, ve “kaza sonrası değişimler” temalarıdır. “Kaza öncesi ve kaza anı durum” teması kaza öncesi psikolojik ve fizyolojik durum, kaza anı duyguları, kaza anı davranışları alt temalarından; “kazanın etkileri” teması kazanın psikolojik etkileri, kazanın fiziksel etkileri, kazanın maddi etkileri alt temalarından; “kaza ile baş etme yöntemleri” teması kendini telkin, sosyal veya profesyonel destek, çeşitli aktivitelerle uğraşma alt temalarından; “kaza sonrası değişimler” teması tutum ve atıf değişiklikleri, davranış değişiklikleri alt temalarından oluşmaktadır. Çalışmanın bulguları değerlendirildiğinde kazanın neden olduğu travmatik deneyimin kaza öncesini gölgede bıraktığı gözlemlenmiştir. Kaza anından sonraki sürecin katılımcıları travmatik olarak etkilediği gibi travma sonrası büyüme de sağladığı bulunmuştur. Bunun yanı sıra katılımcıların genel olarak güvenli sürücülüğü benimsemektense kazalarının nedenini atfettikleri davranışa odaklandıkları ve sadece bu davranış değiştirdikleri gözlemlenmiştir. Ortaya çıkan temalar alanyazın ışığında değerlendirilmiştir.

**Abstract****Keywords:**traffic accident,  
trauma,  
change after accident,  
qualitative study,  
thematic analysis

Every year, 1.1 million traffic accidents occur in Türkiye, resulting in over 6,000 fatalities and 280,000 injuries. The aim of this study was to examine the traffic accidents that cause such losses and injuries from the perspectives of traffic psychology and accident survivors. Nine individuals who reported being affected by a traffic accident within the previous five years were interviewed. The thematic analysis yielded 4 super-ordinate themes. These were the “pre-accident and during-accident situations”, “the effects of the accident”, “ways of coping with the accident”, and “post-accident changes”. The “pre-accident and during-accident situation” theme consisted of the sub-themes of psychological and physiological state before the accident, emotions at the moment of the accident, and behavior at the time of the accident; the theme of “the effects of the accident” consisted of the sub-themes of the psychological effects of the accident, the physical effects of the accident, and the material effects of the accident; “ways of coping with the accident” consisted of the sub-themes such as self-suggestion, social or professional support, and dealing with various activities; and “post-accident changes” theme consisted of attitude and attribution changes, and behavioral changes sub-themes. According to the findings, the traumatic accident experience overshadowed the pre-accident phase. The accident moment not only affected the survivors traumatically, but also provided growth. It was concluded that the participants did not adopt safe driving practices generally; instead, they focused on and changed the behavior that they believed caused the accident. The themes were evaluated based on the existing literature.

\*Sorumlu yazar, Necmettin Erbakan Üniversitesi, Sosyal ve Beşeri Bilimler Fakültesi, Psikoloji Bölümü, Meram, Konya, Türkiye  
e-posta: [kacanbilgesu@gmail.com](mailto:kacanbilgesu@gmail.com)

DOI: 10.31682/ayna.1262910

Gönderim Tarihi (Received): 09.03.2023; Kabul Tarihi (Accepted): 11.09.2023

ISSN: 2148-4376

## **Giriş**

Karayolları Trafik Yönetmeliği'ne (1997) göre trafik kazası, “Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve/veya zararlar sonucunda oluşan olaydır”. Tanım incelendiğinde, trafik kazalarının başlıca sonuçlarının ölüm, yaralanma ve/veya maddi kayıp olduğu görülmektedir. Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri (2021) göstermektedir ki, son beş yılın ortalaması alındığında, ülkemizde yılda 1,1 milyon trafik kazası gerçekleşmekte ve bu kazalarda her yıl 6 binin üzerinde insanımız hayatını kaybederken 280 binin üzerinde insanımız da yaralanmaktadır. Söz konusu kazaların maddi kayıp boyutu da dikkate değerdir. Trafik kazalarının maliyet hesapları yapılırken verimlilik kaybı, maddi hasar maliyetleri, tıbbi masraflar, acil sağlık hizmetleri maliyetleri, polis maliyetleri, sigorta maliyetleri ve yargı sistemi maliyetleri gibi çok çeşitli kalemler dikkate alınırken; ülkemizde bu maliyetler 2016, 2017 ve 2018 yıllarında sırasıyla toplam 49, 55 ve 66 milyar Türk lirasının üzerindedir (Kaplanhan, 2021).

Trafik kazaları, yönetmelikteki tanımında değinilmeyen başka yükler de getirmektedir. Ulaşım, sağlık ve ekonomi sistemlerinin yanı sıra iş, aile ve sosyal yaşam da trafik kazalarından etkilenmektedir (Sleet ve diğerleri, 2011). Maliyet hesaplarına dahil edilemese de trafik kazaları nedeniyle bireysel ve toplumsal bedeller ödenmekte, kimi zaman aileler dağılmakta, kimi zaman da kişiler travmatik deneyimler yaşamaktadır (Kaplanhan, 2021). Kazanın yol açtığı fiziksel ve psikolojik yaralar bazı bireylerde daha hızlı iyileşirken diğerleri için iyileşme süreci çok daha uzun sürmekte ya da olumsuz seyretmekte; diğer bir deyişle iyileşme süreçleri farklı yörüngeler izleyebilmektedir (Kenardy ve diğerleri, 2017). Bu nedenle trafik kazaları, toplumsal ve psikolojik sonuçları bakımından da ele alınıp incelenmelidir.

Trafik kazası geçiren kişilerin yaşam kalitesinin düştüğü ve bu düşüşün kadınlar, yaşlılar, eğitim seviyesi düşük bireyler, işsizler, gelir seviyesi düşük kimseler, travma geçirmiş olanlar, kaza öncesi -kronik veya psikiyatrik- hastalığı bulunanlar, hassas yol kullanıcıları ve kaza sebebiyle oluşan yaralanmaların daha ağır sonuçlar yarattığı kişiler arasında daha ciddi olduğu bulunmuştur (Kovačević ve diğerleri, 2020). Bir diğer çalışmada ise trafik kazası geçiren bireyler kaza sonrasındaki birinci ve altıncı aylarda takip edilmiş, katılımcılarda depresyon, kaygı ve travma sonrası stres bozukluğu (TSSB) belirtileriyle ilişkili olan etmenler incelenmiştir (Kovacevic, 2021). Çalışmanın sonuçlarına göre, altıncı ayda psikolojik problemler azalsa da katılımcıların önemli kısmında devam etmekte; depresyon belirtileri tekrar trafik kazası geçirenlerde, kaza sonrası kalıcı ağrıları olanlarda ve kaza sonrası sağlığı kötüye gidenlerde görülmektedir. Altıncı ayda devam eden kaygı bozukluğu belirtileri hassas yol kullanıcısı olmakla ve kaza sonrası ilaç kullanımındaki artışla ilişkilendirilirken; TSSB belirtileri ise dindar olmamakla, hassas yol kullanıcısı olmakla, kaza sonrası kalıcı ağrılar

hissedilmesiyle ve kaza sonrası ilaç kullanımındaki artışla ilişkilendirilmiştir. Bununla birlikte, geçirilen kazanın sorumluluğunu bireysel olarak üstlenenlere kıyasla diğer sürücülere yükleyenlerde daha yüksek miktarda sağlık harcaması (Giummarra ve diğerleri, 2021) ile daha yüksek oranda depresyon belirtileri (Thompson ve diğerleri, 2014) ve TSSB (Nickerson ve diğerleri, 2013) görülmektedir. TSSB konusunda yapılan bir diğer araştırmada ise, terapi alan kazazedelerde TSSB belirtilerinin, kişinin kendisiyle ilgili olumsuz bilişleri ile tutarlı şekilde ilişkili olduğu ortaya koyulmuştur (Karl ve diğerleri, 2009).

Trafik kazaları nedeniyle yaşanan olumsuz psikolojik sonuçlarla baş etmede öne çıkan etmenlerin Samoborec ve diğerleri (2018) tarafından yürütülen derleme çalışmasında, hafif yaralanmalı trafik kazalarında iyileşme sürecine etki eden biyolojik, psikolojik ve sosyal faktörlerin ağrı, yaş, cinsiyet, kaza öncesi fiziksel ve psikolojik sağlık, ağrı felaketleştirme ve nedensel atıflar, iyileşme beklentileri ve başa çıkma yöntemleri, TSSB, depresyon, kaygı, kaza öncesi sağlık arama davranışı ve somatizasyon, işsizlik ve düşük eğitim seviyesi, hastaneye yatış durumu, tazminat süreci, sigortacıların güvensizliği, sağlık hizmeti alınımının zamanında oluşu ile aile ve sosyal destek olduğu ortaya koyulmuştur. Benzer şekilde, trafik kazasında yaralanma sonrası işe dönüşle ilişkili faktörlerin araştırıldığı bir diğer derleme çalışmasında, işe dönüşün kaza öncesi psikolojik rahatsızlık, kas-iskelet ağrısı seviyesi ve engellilik seviyesiyle olumsuz yönde; işe dönüşe yönelik beklentilerle ise olumlu yönde ilişkili olduğu bulunmuştur (Abedi ve diğerleri, 2022). Sağlık hizmeti sağlayıcıları, sigorta temsilcileri ve araştırmacılarından oluşan bir uzman panelinde ise, trafik kazalarında hafif ve orta dereceli yaralanmalardan sonra iyileşmeye etki eden 9 etmen belirlenmiş; bunların, kaza öncesinde psiko-sosyal sorunların olmaması, tazminat süreci yerine iyileşme sürecine yoğunlaşma, işyerinde sağlanan destek, iyileşmeye yönelik olumlu beklentiler, psikolojik sağlamlık, etkili başa çıkma becerileri, yüksek öz-yeterlik, felaketleştirme yapmama ve son olarak da yaralı, tedavi sağlayıcılar ve sigorta eksperleri arasında işbirlikçi yaklaşım olduğu sonucuna varılmıştır (Smits ve diğerleri, 2020). İlginç şekilde, trafik kazası sonrası ortaya çıkan TSSB belirtilerinin travma sonrası büyüme (TSB) ile olumlu yönde ilişkili olduğu ve bunun sebebinin, travma kaynaklı stres arttıkça onunla başa çıkmak için harcanan çabanın da artmasına bağlı olarak kişilerin olaylara bakış açılarında meydana gelen büyük değişimler olabileceği öne sürülmüştür (Wu ve diğerleri, 2016).

Trafik kazası sonrasında bireylerde meydana gelen değişimleri TSSB ve TSB'den bağımsız olarak inceleyen çeşitli çalışmalar da bulunmaktadır. Örneğin, son 5 yılda trafik kazası geçiren ve geçirmeyen bireyleri karşılaştırdığı çalışmasında Lucas (2003), kaza geçiren kişilerin bireysel güvenlik endişelerinin, araç kullanmaya ilişkin kaygılarının, sürücü stresinin, tükenmişliğin ve baş ağrısı, uykusuzluk, yorgunluk gibi olumsuz fiziksel belirtilerin daha

yüksek olduğunu bulmuştur. Sürücülük bakış açısından ele alındığında, kazaya karışan kişilerin araç kullanma sıklıklarını azalttığı, kaza ciddiyeti arttıkça bu etkinin daha belirgin olarak görüldüğü, buna rağmen trafik cezaları incelendiğinde sürücülerin çoğunun kaza öncesi ve sonrasında benzer ihlaller yapmaya devam ettiği bulunmuştur (Rajalin ve Summala, 1997). Sözü edilen çalışmada yapılan ek görüşmeler göstermiştir ki sürücülerin trafik kazası geçirdikten sonra daha güvenli araç kullanma yönündeki değişimleri katılımcıların yaklaşık yarısı için görece kısa vadeli olmuş (yani günler veya aylar sonra etki yok olmuş) ve yalnızca çeyreğinde kalıcı etki meydana gelmiştir. Ayrıca, görülen etki yalnızca kaza anındaki benzer spesifik durumlarda kendini göstermiştir.

Yukarıda sözü edilen çalışmalar, trafik kazaları nedeniyle ortaya çıkabilecek olumsuz psikolojik sonuçlarla ve iyileşme süreçleriyle ilgili etmenleri ortaya koymada alanyazına değerli katkılar sunmaktadırlar. Bununla birlikte trafik kazaları, yöntemleri bakımından çoğunlukla nicel olan bu araştırmalara ek olarak nitel çalışmalarca da konu edilmiştir. Nitel yöntemleri kullanan araştırmalar da içerikleriyle alanyazına derinlikli bir perspektif katmıştır. Örneğin, trafik kazası sonucu TSSB belirtileriyle başa çıkma yöntemlerini konu edinen bir nitel çalışma, söz konusu yöntemlerin psikolojik, sosyal ve dini/manevi olmak üzere 3 ana başlık altında toplamıştır (Bahari ve diğerleri, 2016). Çalışmada psikolojik başa çıkma yöntemlerinin kabullenme, pozitif düşünce, sahip olunan gücün/kaynakların takdir edilmesi, dikkati yönlendirme, bilgi arayışı, duygu düzenlemesi, problem çözme, zevk alınan aktivitelerin yapılması, bilişsel yeniden yapılandırma ve olay üzerine düşünmeyi içerdiği bulunmuştur. Sosyal başa çıkma yöntemleri problem çözme, kişilerarası iletişim, duygu ifadesi ve sosyal destekten; dini/manevi yöntemler ise kabullenme, razı olma, tevekkül, dua, meditasyon, dini okumalar, spesifik belirtilerle baş etme, kefare, sınanma ve sosyal destekten oluşmaktadır. Trafik kazasında ağır yaralanan ve kalıcı fiziksel hasar gören kişilerle yapılan bir diğer çalışmada ise bireylerin adaptasyon stratejileri ve yaşam kaliteleri gömülü teori kullanılarak derinlemesine incelenmiştir (Cagnetta ve Cicognani, 1999). Araştırmanın bulguları, kriz sonrası yaşam, adaptasyon sürecine etkiler ve özgüveni geri kazanma stratejileri olmak üzere 3 parçada ele alınmıştır. Çalışmada kriz sonrası yaşamın, kişilerin geçmişte başarıyla kullandıkları başa çıkma yöntemlerini içinde buldukları yeni duruma uyarlamaya çalıştıkları, içinde buldukları durumu kabullenip ana odaklandıkları, geleceğe yönelerek yeni hedefler belirledikleri ve son olarak kendilerini bulup uyum sürecini sonlandırdıkları 4 adım şeklinde ilerlediği belirtilmiştir. Adaptasyon sürecine etki eden temel faktörlerin, yaralanmanın ciddiyeti, yaş ve sosyal desteğin mevcudiyeti olduğu; zedelene özgüveni geri kazanmanın ise devamlı öz-bilinç ya da kesitsel öz-bilinç şeklinde nitelendirilebilecek 2 farklı yolla gerçekleştiği ifade edilmiştir. Son olarak, trafik kazasında yaralanan kişilerde TSB

sürecini inceleyen bir diğer nitel araştırmada 4 ana temadan bahsedilmektedir; bu temalar anlam inşa etme, benlik algısı, bağlantı algısı ve hayat felsefesi algısı (Wang ve diğerleri, 2012). Açıklamak gerekirse, anlam inşa etmede beklenmeyen olayın etkileri ve anlamlandırma süreci açıklanarak TSB'ye nasıl zemin hazırladığı, benlik algısında yaralanmanın kişinin kimliğini nasıl etkilediği ve psikolojik uyumları, bağlantı algısında olumsuz destekten kaçınıp olumlu desteğe yönelmek suretiyle kişilerle iletişimdeki değişimler ve hayat felsefesi algısında gelecek anlayışı ve travmatik deneyimden çıkarılan olumlu sonuçlar detaylandırılmıştır.

Görülebileceği üzere trafik kazaları kazazedeleri psikolojik olarak etkilemekte, kişilerin iş, aile, sosyal ilişkileri gibi alanlarda da etkisini göstermekte, sağlıkla ilgili sorunlar yaratmakta, maddi ve manevi olumsuzluklar yaşamalarına sebep olmaktadır. Bunun yanı sıra trafik kazası geçiren kişilerin geçirdikleri bu olayın sürücülüklerine ve trafikteki davranışlarına nasıl yansıdığı da trafik güvenliği açısından önemli bir konudur. Etkisi bu kadar büyük olan trafik kazalarını yaşayan kişilerin deneyimlerini öğrenmek ve yaşadıkları kazanın öncesindeki süreci, kaza anını ve kaza sonrasını birlikte değerlendirmek önemlidir. Alanyazında mevcut nitel çalışmalar, kişilerin trafik kazası sonrasında yaşadıkları olumlu ve olumsuz süreçleri bazı yanlarıyla ortaya koymaktadır. Öte yandan, kaza öncesinin, kaza anının ve kaza sonrasının kazazedelerce nasıl deneyimlendiği üzerine bir çalışmaya yazarlarca rastlanılmamıştır. Üstelik mevcut çalışmaların çoğu, trafik kazası olgusunu klinik yönüyle ele almış, trafik psikolojisi bakış açısından incelememiştir. Mevcut çalışma bu boşlukları gidermeyi ve trafik kazası geçiren kişilerin deneyimlerini daha iyi anlamayı hedeflemektedir. Bu çalışmanın amacı, trafik kazalarının kişilerce nasıl deneyimlendiğini hem klinik hem de sürücü davranışları perspektifi ile araştırmaktır. Söz konusu amaç doğrultusunda, trafik kazasından hemen önceki, kaza anındaki ve trafik kazasından hemen sonraki deneyimlere yönelik detaylı bilgi edinilmeye çalışılmıştır. Kaza anında yaşananlara ek olarak, sözü edilen deneyimin neticesinde gelişen uzun vadedeki deneyimler de çalışmada ele alınmıştır. Bu yönüyle mevcut çalışma, trafik kazalarını süreç bakımından bütünlükçü bir yaklaşımla değerlendirmektedir.

## **Yöntem**

### **Katılımcılar**

Çalışmaya son 5 yılda sürücü olarak trafik kazası geçiren 9 katılımcı katılmıştır. Katılımcıların 4'ü erkek, 5'i kadın olup, yaş aralığı 26-63'tür. Katılımcıların özellikleri ve kaza ile ilgili bilgiler Tablo 1'de bulunmaktadır.

Tablo 1.

*Katılımcı özellikleri*

Katılımcı	Cinsiyet	Yaş	Deneyim	Son 5 yıldaki kaza sayısı	En önemli kazanın üstünden geçen zaman
1 Oğuz	Erkek	41	250.000 km	2	1 yıl 4 ay
2 Mustafa	Erkek	40	200.000 km	1	1 yıl 2 ay
3 Simge	Kadın	27	50 km	1	2 yıl
4 Gamze	Kadın	26	50.000 km	1	5 yıl
5 Sevgi	Kadın	57	250.000 km	1	5 yıl
6 Begüm	Kadın	28	10.000 km	1	1 yıl 5 ay
7 Okan	Erkek	26	40.000 km	1	2 yıl 4 ay
8 Nermin	Kadın	53	25.000 km	2	4 yıl
9 Kemal	Erkek	63	300.000 km	3	1 yıl

**Prosedür**

Veri toplama sürecine başlanmadan önce Orta Doğu Teknik Üniversitesi İnsan Araştırmaları Etik Kurulu'ndan onay alınmıştır. Örneklem kartopu yöntemi kullanılarak oluşturulmuş ve trafik kazası geçirdiğini belirten katılımcılar ile belirlenen zaman ve mekânda yarı yapılandırılmış görüşmeler yapılmıştır. Görüşmenin başlangıcında katılımcılara çalışma hakkında bilgi verilmiş, trafik kazasını son 5 yılda geçirmiş oldukları doğrulanmış ve katılımcılara ses kaydı alınacağı ifade edilerek çalışmaya gönüllü olarak katıldıklarına dair beyan alınmıştır. Bunun sonrasında katılımcıların demografik yapısı, geçirdikleri kaza ve kazanın etkisi hakkında daha detaylı bilgiye sahip olmak için demografik bilgi formu doldurtulmuştur. Katılımcılar ölçekleri doldurduktan sonra ses kaydı başlatılmış ve önceden belirlenen sorular sorulmuştur. Her bir görüşme yaklaşık yarım saat sürmüştür ve tek oturumda bitirilmiştir. Elde edilen ses kayıtları tüm görüşmeler bittikten sonra analiz edilmek üzere çalışmanın ilk yazarı tarafından birebir deşifre edilmiştir. Deşifre işlemi sonrasında analiz yapılmıştır. Bulgular kısmında katılımcıların ifadeleri takma isimler ve yaşları ile birlikte sunulmuştur.

**Materyaller**

**Demografik Bilgi Formu.** Demografik bilgi formu katılımcıların yaşını, cinsiyetini, sürüş deneyimini, son 5 yıldaki kaza sayısını ve kazanın üstünden geçen zamanı öğrenmeye yönelik sorular içermektedir.

**Görüşme Formu.** Yarı yapılandırılmış görüşmede katılımcılara açık uçlu 17 temel soru yöneltilmiştir. Sorular Tablo 2'de belirtilmiştir.

Tablo 2.

*Görüşme soruları*

- 
1. Geçirdiğiniz kazayı anlatabilir misiniz?
  2. Kazadan önce hangi duyguları yaşadınız?
  3. Kazadan önce neler düşündünüz?
  4. Kazadan önce neler yaptınız?
  5. Kazadan önce sizi özellikle etkileyen bir şey olmuş muydu?
  6. Kaza anında hangi duyguları yaşadınız?
  7. Kaza anında neler düşündünüz?
  8. Kaza anında neler yaptınız?
  9. Geçirdiğiniz kaza sonrasında hangi duyguları yaşadınız?
  10. Geçirdiğiniz kaza sonrasında neler düşündünüz?
  11. Geçirdiğiniz kaza sonrasında neler yaptınız?
  12. Kazanın etkilerinin üstesinden gelmek için neler yaptınız?
  13. Kaza sonrasında olumlu diyebileceğiniz şeyler deneyimlediniz mi / nelerdi?
  14. Geçirdiğiniz kazadan sonra hayatınızda herhangi bir değişiklik oldu mu / neler değişti?
  15. Geçirdiğiniz kaza sonrasında tekrar trafiğe çıktığınızda neler deneyimlediniz?
  16. Geçirdiğiniz kaza sürücülüğünüzü etkiledi mi / nasıl etkiledi?
  17. Sizce kazanın nedeni neydi?
- 

**Analiz**

Verileri analiz etmek için tematik analiz seçilmiştir. Tematik analiz, verilerdeki tekrarlayan örüntüleri (temaları) belirlemeye dayanan esnek bir analiz tekniğidir (Braun ve Clarke, 2006). Bu çalışmada trafik kazazedelerinin trafik kazasından önceki, trafik kazası esnasındaki ve trafik kazasından sonraki duygu, düşünce ve davranışlarını incelemek üzerine olup gerçekçi/esasici desenlenmiş ve kuramsal, tümdengelimsel bir yöntemle veriler semantik (anlamsal) olarak incelenmiştir. Transkriptlerin analizleri için önerilen 6 aşama uygulanmıştır (Braun ve Clarke, 2006); ilk olarak verilere aşına olmak için tekrar tekrar incelenmiş, açıklayıcı notlar alınıp genel hatlarıyla olası temalar belirlenmiştir. İkinci aşamada, her bir katılımcının transkripti dikkatlice incelenerek kodlamalar yapılmış ve birbiriyle alakalı olan veriler bir araya getirilmiştir; üçüncü aşamada ise belirlenen temalar grup halinde karşılaştırılıp ortak olan ve öne çıkan olası alt temalar ve üst temalar incelenmiştir. Dördüncü aşamada oluşturulan temalar gözden geçirilerek birbirleriyle uyumlulukları incelenmiştir. Beşinci aşamada alt ve üst temalar son hale getirilerek isimlendirilmişlerdir. Bu sürecin sonunda makalenin diğer yazarları ile görüşülmüş, temaların geçerliliği ve uygunluğu tartışılarak son haline getirilmiş ve analiz raporu yazılmıştır.

**Bulgular**

Yapılan tematik analiz sonucunda trafik kazası geçiren sürücülerin kaza öncesini ve kaza anını değerlendirdikleri “Kaza öncesi ve kaza anı durumu”, kazanın etkilerini anlattıkları “Kazanın etkileri”, bu etkiler ile nasıl başa çıktıklarından bahsettikleri “Kaza ile baş etme

yöntemleri” ve bunların sonucunda meydana gelen değişimlerden bahsettikleri “Kaza sonrası değişimler” isimli 4 üst tema ortaya çıkmıştır (Bkz. Tablo 3).

Tablo 3.

*Analiz sonucu ortaya çıkan temalar*

<b>Üst Temalar</b>	<b>Alt Temalar</b>
Kaza öncesi ve kaza anı durum	Kaza Öncesi Psikolojik ve Fizyolojik Durum Kaza Anı Duyguları Kaza Anı Davranışları
Kazanın etkileri	Kazanın Psikolojik Etkileri Kazanın Fiziksel Etkileri Kazanın Maddî Etkileri
Kaza ile baş etme yöntemleri	Kendini Telkin Sosyal veya Profesyonel Destek Çeşitli Aktivitelerle Uğraşma
Kaza sonrası değişimler	Tutum ve Atıf Değişiklikleri Davranış Değişiklikleri

**Kaza Öncesi ve Kaza Anı Durum**

Katılımcılara kaza öncesiyle ilgili sorular sorulduğunda, katılımcıların çoğu, her zamanki psikolojik ve bilişsel durumda olduklarını belirtmişlerdir, daha azınlıkta olan bir kısım ise zorlu bir günün sonunda kazanın gerçekleştiğini ve bunun kaza geçirmelerinde bir etken olduğunu ifade etmişlerdir. Kaza anı soruları sorulduğunda ise katılımcıların kazanın çok ani olduğunu ve çok da farkında olmadıklarını söyledikleri gözlemlenmiştir. Çalışmanın önemli bulgularından biri de katılımcıların kaza öncesi ve sonrası sorularında bile genellikle kaza sonrasına odaklandığıdır. Sorulan kaza öncesi ve kaza anı durumla ilgili sorulardan üç alt tema ortaya çıkmıştır. Bu temalar; kaza öncesi psikolojik ve fizyolojik durum, kaza anı duyguları, kaza anı davranışlarıdır.

**Kaza öncesi psikolojik ve fizyolojik durum.** Kaza öncesi zorlu bir gün geçirdiğini ya da yolculuk anında yorgun, sıkıntılı, öfkeli olduğunu ve bunun kazayı etkilediğini ifade eden katılımcılar olmuştur.

“Çok yorgun olduğum bir gündü. Eşimle ayrılıyorduk, evimizi ayırıyorduk, eşya taşıyordum. En son artık akşam eve dönerken kaza geçirdim. Herhalde yorgunluğum asıl sebebi.... Dikkatim dağılmıştı.... Hem üzgün hem de şaşkındım.” (Sevgi, 57)

“(Köye cenazeye gitmek için yola çıkan katılımcı) Cenazeye gideceğiz diye sıkıntı vardı. Köy bana hiçbir zaman cazip gelmemiştir. Her zaman sıkıntıyla gidiyorum oraya, o gün de daha farklı bir sıkıntıydı tabi.” (Nermin, 53)



Katılımcılardan biri ise yorgun ve öfkeli olmasının yanı sıra kendine çok güvenerek yola çıktığını da eklemiştir.

“Yorgundum, bir de iş yeri yönetimine kızmıştım, sinirliydim. Sinirli olduğum için de biraz hızlı gitmiş olabilirim. Zaten kendi araba kullanmama da güvendiğim için başıma hiçbir şey gelmez diye, o egoyla yola böyle yolların hâkimi benmişim gibi çıkmıştım. Sonra araba kontrolden çıkınca tabi hepsi geçti.” (Okan, 26)

Kimi katılımcılar ise sürüş anında stresli ve gergin olduklarını ifade etmişlerdir.

“Kazadan önce biraz stresliydim, işlerim durduğunda onun vermiş olduğu yoğun stres vardı üzerimde.” (Mustafa, 40)

“Kazadan önce çok gergindim. Yani ben otobana da ehliyeti alırken bir kere çıkmıştım hocayla beraber, sonra ben hiç kendi başıma çıkmadım. Gergindim aman bir şey olmasın diye.” (Gamze, 26)

**Kaza anı duyguları.** Katılımcılar tarafından deneyimlenen kaza anındaki duygular şu şekildedir; boşluk duygusu, şok, korku, vücut bütünlüğünden endişe, kaygı, çaresizlik, yalnızlık, ölümle ilgili düşünme, suçluluk, utanç, üzüntü, şaşkınlık, tedirginlik, pişmanlık ve panik halidir. Yaşadığı boşluk hissini katılımcılar şu şekilde anlatmaktadır:

“Böyle uzay boşluğu gibi olur ya insanda boşluk, tamamıyla bir boşluk. Öyle bir gündü yani garip, bomboş; uzay boşluğundasınız, ne yaptınız, hiçbir duygu yok, bir anlam yok.” (Mustafa, 40)

“Biraz şaşkınlık vardı o sırada, korku vardı... Yani hatırlayamıyorum, bir boşluk olur ya, onun gibi.” (Begüm, 28)

Şok ve korku duyguları ile birlikte ölümle ilgili düşünceleri aklından geçiren diğer bir katılımcı ise şunları ifade ediyor:

“Ölüyorum artık, ölüyoruz, hani bu böyle olmamalıydı gibi şeyler düşündüm. Kaza anında şok oldum işte, aşırı korktum, şey düşündüm tamam ölüyorum ve hani böyle nasıl böyle bir şey olabilir, şoka girdim. ... Hani hayatımda aklıma böyle bir şey yaşayacağım gelmemişti. O yüzden şoktaydım yani net olarak hissettiğim duygu şoktu bence.” (Simge, 27)

Şok, hayret, pişmanlık ve üzüntü duyguları ile birlikte ölümle ilgili düşünceleri aklından geçiren diğer bir katılımcı ise kaza anı ve kaza sonrasında yaşadıkları ile ilgili katılımcılar şunları ifade ediyor:

“Hiç kimseyi göremeyeceğimi düşündüm, yok olup gideceğim, hiçbir şey kalmayacak benden geriye gibi düşüncelere kapıldım. ... Bir anda öldüm, bittim ben oldum, yani kesinlikle kurtuluşum yok dedim. Pişmanlık da çok fazla, hani niye böyle gidiyorum, bu kadar hızlı gitmeye ne gerek vardı gibi büyük bir pişmanlık vardı. Sonra yarım kalmış şeylere üzüldüm hep, böyle ne bileyim ailemle yarım kalmış şeyler, evlilik planları da yapıyorduk, hani o da yarım kalmış gibiydi. Onlara üzüldüm hep (kaza anında). ... Şok oldum, arabadan sağ salim çıkınca da şok oldum, hani nasıl ben sağ salim çıktım. Onun şokunu atlatmam da uzun sürdü. Birkaç hafta boyunca da bana nasıl bir şey olmadı diye hayret içindeydim.” (Okan, 26)

“O an aklımdan yalnızca şu geçti; eşime bir şey olursa ben ne yaparım ya da nasıl cevap veririm. Çünkü arkada yatıyor o, yani hiçbir şeyin bilincinde değil. Zaten bu kaşla göz arasında, yani bunu ifade edemiyorsun.” (Nermin, 53)

Yalnızlık, korku, çaresizlik, şok, boşluk hissi ve vücut bütünlüğünden endişe deneyimlediğini ifade eden bir diğer katılımcı yaşadıklarını şöyle ifade ediyor:

“Hani o anda mesela kendini böyle çok yalnız hissediyorsun, herkes sana karşıymış gibi oluyor, çok kötü o. Bir yanda araba ne olacak, ben ne olacağım, iç kanama mı geçiriyorum, ölecek miyim, ne olacak, hastaneye mi gitmem lazım şu anda hemen? Ne yapacağını bilemez oluyorsun yani o durumda. Öyle bir şok, şey böyle tamamen dımdızlak, yalnız, korkmuş hissediyorsun yani çok. ... Başka da çok bir şey hissedemiyorsun yani. Hani tamamen boşlukta gibi oluyorsun. Sanki böyle dışarıdan izleyen bir izleyiciymişsin gibi ama senin başına geliyor olay.” (Oğuz, 41)

**Kaza anı davranışları.** Kaza anında ne yaptıkları sorulduğunda kimi katılımcılar olası diğer kazaları önlemek için çeşitli tedbirler aldıklarını ifade ederken, kimi katılımcılar kazanın şokuyla yapmamaları gereken şeyleri yaptıklarını ifade etmişlerdir.

“Arabadan indik, hatta kapıyı falan açık bırakmışım, bir süre hani ne yaptığımı çok anlamadım.” (Begüm, 28)

“Çok düşüncesizce bir şey yaptım; kapıyı açtım direk ve otobandasın sonuçta ve yanından arabalar geçiyor. Orada dikkat etmem gerekti ama hiç düşünmedim. İşte herkes indi, herkese inin dedim.” (Gamze, 26)

“Arabadan çıkmadım ilk önce çünkü yolun neresindeyim bilemedim. Tamamen yön duygumu kaybetmiştim, acaba karşı şeritte miyim diye şey oldum. Yolda tam bilemediğim için nerede durduğumu bekledim açıkçası.” (Okan, 26)

“Reflektör filan koydum, viraj vardı görsünler diye. Su bidonu vardı o da reflektör görevi... onu da koydum. Vurdular kaybettiler, reflektör meflektör hiçbir şey kalmadı elimde. Şey yapmaya çalıştım devamlı gelen arabalara elimi sallıyorum o yandan gidin diye.” (Kemal, 63)

Katılımcılardan bazıları durumlarını değerlendirdiklerini, ilk anda iyi olup olmadıklarını incelediklerini vücut bütünlüklerini kontrol ettiklerini ifade etmişlerdir

“Dedim bu kadar ciddiye ben iyi miyim? Var mı benim suratımda, üstümde bir şey? Böyle bacaklarımı kontrol ettim, kollarımı kontrol ediyorum ama hani şoktayım titriyorum zaten, hani var mı yüzümde bir şey, bir morluk, bir kan oturması, bir şey göremiyorum hani.” (Oğuz, 41)

“Herhalde dedim bir yerlerim koştum, parçalandı. Hani ani geliştiği için hissetmiyorum diye önce bir tüm vücudumu kontrol ettim. Kan aradım etrafta, kanama var mı diye. Gözlükle araba kullanıyordum, burnumu kontrol ettim, gözlerimi kontrol ettim çünkü içerisi duman olmuştu. Acaba gözlerime bir şey oldu da mı göremiyorum diye korktum. Öyle yani tamamen kendimi kontrol ettim.” (Okan, 26)

### **Kazanın Etkileri**

Katılımcılara kaza sonrası ile ilgili sorular sorulduğunda, katılımcıların en sık ve en öncelikli olarak bahsettiği durum kazanın etkileridir. Kazanın etkilerinde ise en öne çıkan tema, katılımcıları etkileyen trafik kazasının psikolojik olarak nasıl bir etkisinin olduğunun sunulduğu “Kazanın psikolojik etkileri” temasıdır. Bunun ardından, kazanın kişiyi fiziksel sağlığı açısından nasıl etkilediğini içeren “Kazanın fiziksel etkileri” ve kaza nedeniyle meydana gelen maddi zararları içeren “Kazanın maddi etkileri” temaları gelmektedir.

**Kazanın psikolojik etkileri.** Yapılan görüşmelerin hepsinde katılımcılar öncelikli olarak kazanın psikolojik etkilerinden bahsetmişlerdir; yaşanan duygu değişse bile katılımcıların hepsi kazanın etkisiyle olumsuz duygular yaşadıklarını belirtmişlerdir. Bahsedilen kimi psikolojik etkilerin kısa sürdüğünü, bazı etkilerin ise uzun süre devam ettiğini ifade etmişlerdir.

Kazanın psikolojik etkileri incelendiğinde katılımcılar önceki problemlerin trafik kazasıyla birlikte su yüzüne çıktığını, kazayla ilgili tekrar eden kazayı hatırlatan düşünceleri olduğunu, kimi zaman bunlarla ilgili rüyalar gördüklerini, kazadan sonra psikolojik kaynaklı fiziksel belirtiler yaşadıklarını belirtmişlerdir. Eski sorunların yenileriyle birleştiğini ifade eden iki katılımcı bu deneyimi şöyle ifade etmiştir:

“Daha önceki sıkıntılar ve kaza bunların hepsi birleşti böyle tamamıyla bir çorba oldu, yani karışık bir çorba olmuştu.” (Mustafa, 40)

“Biz ondan (kazadan) bir ay önce eşimin babasını trafik kazasında kaybettik ve üstüne benim de böyle bir şey yaşamam benim varoluşsal krize girmeme sebep oldu bu olaydan sonra. Böyle çok ölümle ilgili düşünceler, mesela her gün öleceğimi düşünme gibi bir şey oldu, hani onu baya bir süre yaşadım hani. Ölümün aklıma gelmediği bir gün olmuyordu, hani öyle söyleyeyim bu da

hayattan zevk almamama sebep oluyordu, mesela bir şey oluyor güzel bir şey yaşıyorum, mutlu oluyorum ama sonra öleceğim.” (Simgе, 27)

Kazayla ilgili düşünceleri uzun süre devam ettiğini belirten katılımcılar deneyimlerini şöyle ifade etmiştir:

“Kazayı, uzun bir süre, yani kazadan iki sene diyeyim, çok aklıma geldi, çok düşündüm, ya bir şey olsaydı arkadaşlarıma dedim. Hani ben onunla nasıl yaşadım, niye böyle yaptım, niye panik oldum. Hani kendime kızma dönemindeydim.” (Gamze, 26)

“Tabi bütün bunların sorumlusu (katılımcı hayatında kötü giden şeylerden bahsediyor) olarak hemen kazaya dönüyorsun geliyorsun, kazadan bir türlü kurtulamıyorsun. Hani sürekli aynı yere dönüyor geliyor.” (Oğuz, 41)

Kazayı ve kazayla ilgili şeyleri uzun süre akıllarından çıkaramadıklarını belirten katılımcılar deneyimlerini şöyle anlatmışlardır:

“Hatırladığım bir şey çok korkunç oluyor. Ben hatırladığım için yani, gözümü kapattığımda sanki o kayıyor gidiyor, takla atıyorsun ya, yani hala onla yaşıyor muyum, yaşıyorum. Ben gözüm açık hepsini (kaza anını) gördüm. Hiç bunun telafisi de yok.” (Nermin, 53)

“Kaza yaparken bir müzik çalıyordu arabada, radyoda, sevdiğim bir müzikti. Yaklaşık, uzun bir süre o müzik çaldığında böyle hava yastığının kokusu geliyordu burnuma yani böyle kazanın o şeyi canlanıyordu gözümde, o yani baya bir uzun sürdü, bir yıl falan sürdü. Şimdi yeni yeni geçti, o müziği dinleyebiliyorum ama o müzik ne zaman çalsa direk kaza aklıma geliyor yine. Şu an bile hafif bir depresme oluyor o müzik çaldığında. Yani direk sanki şey, nasıl desem tekrar kaza yapıyor muyum gibi hissediyorum. Şimdi yine hafifledi ama ufak bir hissiyat var öyle.” (Okan, 26)

“(Katılımcı kaza anını anlatıyor) Baf diye bir ses duyuldu, hani inanılmaz bir sesteki böyle, kırılma ve çatırdama sesiydi. Hani halen daha o kulaklarımda oluyor mesela bazen. Gece ilk birkaç ay uyanıyordum o sesle böyle resmen ... kaza geçirdiğim yerden her geçtiğimde o nokta böyle, ah kazayı burada yaptım, işte burada oldu deyip de böyle sürekli bana o bütün şeyi hatırlatıyordu tabi. Kötü olan her şeyi aynı şeyi, bütün süreci yaşıyorsun bir daha bir daha.” (Oğuz, 41)

“(Kaza yaptığı anda sokakta çocukların oynadığını ve durması için ona birinin işaret ettiğini belirten katılımcı) Yani o çocukların falan top oynadığını, ben onu rüyamda çok gördüm sonra. Bir de bir tane hanım vardı “hop hop hop” falan yaptığını gördüm sonra rüyamda. İşaret eden bir hanım gözümün önünde mesela.” (Sevgi, 57)

**Kazanın fiziksel/fizyolojik etkileri.** Katılımcılar kazanın sadece psikolojik sağlıklarını değil, fiziksel sağlıklarını da etkilediğini belirtmişlerdir. Kaza nedeniyle vücutlarında fiziksel yaralar oluştuğunu, bunun çeşitli zorluklar yarattığını ve sonrasında titreme, uyuyamama gibi zorlukları deneyimlediklerini belirtmişlerdir. Katılımcılar yaşadıkları zorlukları şöyle ifade etmişlerdir:

“Bütün gece uyumadım, böyle zangır zangır, gergin durumdaydım. Ondan sonra ertesi gün her tarafımın acıdığını, çok daha fazla acıdığını hissettim yani, çok iyi hareket edemiyordum.” (Oğuz, 41)

“Yüzümü çok kötü çarptım, işte dişim dudağımı kesti, baya bir dikiş atıldı. Burnum çok kötü, zaten yüzüm davul gibi şişti işte mosmor oldu, ondan sonra doktor muhtemelen burnun kırıldı dedi. ... Genzimden sürekli kan geliyor, pipetle falan beslendim yani birkaç gün. ... Hiç ağlamamıştım çünkü dudağımda dikiş var, yüzümü hareket ettiremiyorum, mimik yapamıyorum.” (Simgе, 27)

“Kazayı yaptıktan sonra çok etkilendim, bir iki gece yatamadım, korktum.” (Kemal, 63)

“(Kaza ile ilgili düşündüğünde) Hemen karnıma vuruyor tepkisi, sürekli tuvalete taşıyor beni. Hani o bütün sıkıntıyı atıyor gibi oluyorsun ama sonrasında gene çarpıntı yapıyor gibi yapıyor. Hani bir de elim düzgün şey yapmıyordu, nereye vurduysam artık doğru düzgün kavrayamadım. Hani sıkamıyordum bir şeyleri. İşte belim kalçam acıyordu, köprücük kemiğim acıyordu.” (Oğuz, 41)

**Kazanın maddi etkileri.** Katılımcılar kazanın etkilerinin maddi boyutu da olduğunu belirtmişlerdir. Kimi katılımcılar arabadaki hasar nedeniyle yaşadıkları kaybı, kimi katılımcılar arabanın maddi hasarı nedeniyle sigorta firması ile sorun yaşadıklarını hukuki süreçlerle uğraşmak durumunda kaldıklarını, kimi katılımcılar ise işleriyle ilgili durumları etkilediğini belirtmişlerdir. Katılımcılar yaşadıkları zorlukları şöyle ifade etmişlerdir:

“Arabayı alırken ben emekli olmuştum, 22 yıllık hizmete 20 milyar para almıştım. Diyorum ki, garip bir olay, indim (katılımcı kazada arabadan indiği andan bahsediyor) dedim ki emeğimiz heba oldu.” (Nermin, 53)

“Ondan (kazadan) önceki gün arabanın sigortasıyla sorun çıkmış, annem demişti ki kızım aman dikkat et sorun çıkmasın. Cana geleceğine mala geldi. Annem arabasından oldu ama yapacak bir şey yok dedim.” (Gamze, 26)

“Kaskonun son günü diye baya bir sıkıntı çıktı, son günü olduğu için kasko kabul etmiyor. Avukat arkadaş vardı hallederiz dedi, ama altı ay geçti halledemedi. Biz bunu kaybederiz demeye

başladı. Sen de tali kusurluymuşsun, alsan da yüzde 75'ini alacaksın dedi. Sen şimdi arabanın hurda parasını versen aynı şey olacak yani. Öyle bir şey ki o olayla ilgili her şey, kesip atmadığın her şey sanki böyle ayağına bağlı bir pranga gibi hissediyorsun. Halen daha arkandan geliyor yani. Tabi bana en büyük dezavantajı hem araç şey yapamadığım için bu kazanın üzerine işimi bırakmak zorunda kaldım, işi mecburen bıraktım, çünkü şirket araç vermiyordu.” (Oğuz, 41)

### **Kaza ile Baş Etme Yöntemleri**

Kazanın etkileri ile nasıl baş ettikleri sorulduğunda katılımcılar kendilerini telkin ederek, sosyal ya da profesyonel destek alarak, çeşitli aktiviteler ile zaman geçirerek baş ettiklerini belirtmişlerdir. Bu nedenle kazanın etkileriyle baş etme yöntemleri üst temasının “Kendini telkin”, “Sosyal ve Profesyonel Destek”, ve “Çeşitli aktivitelerle uğraşma” üç alt teması ortaya çıkmıştır.

**Kendini telkin.** Katılımcılar olay hakkında düşündüklerini, iyi tarafından bakmaya çalıştıklarını, kendilerini bu konuda telkin ettiklerini ifade etmişlerdir. Bu konuda katılımcılar nasıl baş ettiklerini şöyle ifade etmişlerdir:

“Yani sonuçta şöyle düşündüm. Ben hani duvara değil de bir uçurumdan gitseydim, Allah muhafaza bir cana kastetseydim... Ben bunun vicdan azabıyla nasıl yaşadım. Allah'ın sevdiği kuluymuşum gibi böyle kendimi motive ettim.” (Mustafa, 40)

“Düşündüm yani, orada bir yerim de kırılabilirdi, ölebilirdim de. Bunları düşünerek kendime psikolojik olarak üstümden attım.” (Kemal, 63)

“(Kazayı çok uzun süre düşündükten sonra) Dedim ya bak kimseye bir şey olmadı. Ne yapalım oldu gitti, olacağı varmış. Cana geleceğine mala geldi. Ondan sonra bir anda böyle kendi kendime dedim, ne yapayım, bu tecrübeyi yaşamam gerekiyormuş demek ki. Oldu bitti, yapacak bir şey yok diyerekten...” (Gamze, 26)

“Ben kendi kendime çok konuşurum. Biraz öylelikle, yani biraz Polyannacılık oynuyorum. Diyorum ki olur işte, insanoğlunun başına geliyor. Yani kendi kendime tedavi oldum.” (Nermin, 53)

**Sosyal ve profesyonel destek.** Katılımcılar kaza anında yanlarında birisinin desteğini hissetmenin iyi geldiğini, sonrasında da sosyal çevrelerinden destek aldıklarını ve bunun onlara iyi geldiğini belirtmişlerdir. Bunun yanı sıra kimi katılımcılar üstesinden gelemediklerini fark ederek bir psikologdan profesyonel destek almışlardır. Bir katılımcı ise kaza anında sigortacının desteğinin iyi geldiğini belirtmiştir.

Katılımcıların birçoğu kaza anında ve sonrasında sosyal destek hissetmenin onlara olayla baş etmede çok iyi geldiğini ifade etmiştir:

“Arabayı çekmek lazım, bilmem ne lazım, o gelecek bir türlü şey olmuyor, işte bir arkadaşımı bir iki arkadaşımı aradım hemen, haber verdim. Bizim Gürkan vardı ona söylemiş, o geldi. Orda tanıdık birisinin olması süper oldu o anda.” (Oğuz, 41)

“(Kaza anında) Sağ olsunlar yeğenlerim falan biraderlerim gelip bana yardımcı oldular. Gelinim, oğlum hepsi döküldüler, 20 kişiden fazlaydık. (Kazadan sonra) Arkadaşlar dostlar bizi teselli ettiler. Yani ne olacak olan arabaya olsun, Allah’a şükür sana dediler bir şey olmadı. Bununla teselli oldum.” (Kemal, 63)

“Genelde iki arkadaşım beni konuşturdu, kendileri kaza yapmış iki arkadaşım... Yani içinde tutma anlamında, öyle muhabbet, onlarla konuşurduk kazayı. Benle dalga falan geçerlerdi. Ne diyeyim unutmamı ya da içimde bir şey tutmamam için özen gösterdiler... Herhalde bir psikoloğun da yapacağı buydu herhalde, sonunda korkmadan bahsedebildim kazayı.” (Sevgi, 57)

Katılımcılardan üçü kaza anında ve sonrasında profesyonel destek almışlardır ve bu deneyimlerini şöyle ifade etmektedir:

“(Kaza anında) Sigortacıyı aradım. Sigortacı benim yanıma genç bir çocuk gönderdi, sakın başkalarıyla şey yapma kendini güvende hissetmen için onu göndereyim dedi. Öyle birisi geldi. Yani o gece beni epey bir kurtarmıştır o.” (Sevgi, 57)

“Bir geçmesini bekledim kendi kendine ama geçmedi yani, böyle çok ölümle ilgili düşünceler mesela her gün öleceğimi düşünme gibi bir şey oldu... Çok kötü, şu an bile sesim titredi. Terapiye başladım, o bana bayağı yardımcı oldu. İşte böyle hani ana odaklanmak, ‘mindfulness’ hani, şu anın tadını çıkarmak, işte andan keyif almaya çalışmak, şükretmek hani, onlara falan odaklandım.” (Simge, 27)

“Hemen psikoloğa gittim. ... Artık çekilmez bir hal almıştı hayatım o yüzden gittim.” (Mustafa, 40).

**Çeşitli aktivitelerle uğraşma.** Katılımcılar eskrim yapma, spor salonuna gitme, arkadaşlarla aktiviteler düzenleme gibi çeşitli aktivitelerle uğraşmanın onlara baş etmede iyi geldiğini ifade etmişlerdir. Bu deneyimlerini şöyle aktarmışlardır:

“Kendimi daha çok meşgul etmeye çalıştım. Çünkü hani boş kalınca düşünüyorsun. Eskrime başladım sonra ama saatleri uymadı, sonra spora gitmeye başladım haftada 3 gün, oradaki derslere girmeye başladım. Ondan sonra arkadaşlarımla sürekli aktiviteler yaptım. Mesela seyahatler planlamak, işte bir şeyler planlamak falan, onlar bayağı iyi geldi.” (Simge, 27)

“Zaten halihazırda spor salonuna gidiyordum. Spor salonunun bana çok büyük katkısı oldu çünkü en ufak stresimde, en ufak zorluğumda hep spor yapıyorum genelde. Sürekli yaptığım

için onun faydası oldu. Onun dışında yakın arkadaşlarım vardı, onlarla da beraber olarak geçirdim.” (Okan, 26)

### **Kaza Sonrası Değişimler**

Katılımcılara kazadan sonra sürücülüklerinde ve hayatlarında ne gibi değişimler olduğu sorulduğunda, katılımcıların en sık ve en öncelikli olarak bahsettiği durum bir süre arabaya binme davranışını yapamadıklarıdır. Diğer bir değişim ise kazayı neye atfediyorlarsa onunla ilgili sürücülük davranışını değiştirmeleridir. Katılımcılar sürücülüğün canı sıra hayata bakış açılarının da değiştiğini ifade etmişlerdir. Bunun sonucunda sırasıyla “Tutum ve atıf değişiklikleri” ve “Davranış değişiklikleri” alt temaları ortaya çıkmıştır.

**Tutum ve atıf değişiklikleri.** Katılımcılar kazadan sonra nasıl bir değişim yaşadıkları sorusuna araba sürmekle ilgili, hayatla ilgili, kendi sürüşleri ile ilgili atıflarının değiştiğini, arabayla ilgili düşüncelerinin değiştiğini, sosyal çevreleriyle ilgili görüşlerinin değiştiğini belirtmişlerdir.

Araba sürmekle ve kendi sürüşleri ile ilgili düşünceleri değişen katılımcılar yaşadıklarını şöyle aktarmıştır:

“Ya kazadan sonra değişim, yani ben şöyle düşünüyordum; arabam olacak, rahat rahat istediğim yere gideceğim, istediğim kadar oturacağım. Yani onun güveni yok şu anda bende, hani bir yere gideyim arabamla, özgür olayım, bilmem ne kimseye bağlı olmayayım. O eksikmiş gibi geliyor hayatımda.” (Gamze, 26)

“Zaten kendi araba kullanmama da güvendiğim için başıma hiçbir şey gelmez diye, o egoyla yola böyle yolların hâkimi benmişim gibi yola çıkmıştım. Sonra araba kontrolden çıkınca tabi hepsi geçti... Sürücülük açısından epey bir olumlu oldu. Çünkü, hani hayatın gerçeklerini görmüş oldum. Bu işin şakasının olmadığını gördüm.” (Okan, 26)

“Bir araçla her şey olabilir, kimse de benim aracım iyidir benim kontrolümde demek durumunda değil yani onu kesinlikle gördüm... Yani o arabayı durdurmak biraz marifet bence, alışkanlık olduğu için sanki öyle değilmiş gibi ama, o bir araç yani... aracın kontrol dışına çıkması çok kolay. Anlık bir mesele bir de yani, her şey çok anlık.” (Sevgi, 57)

“Yani ben de arabaya güvendim ama arabaya güven olmaz trafikte, yani iyi şoför oldum demeyecekmişsin, dikkatli olacaksın. Ben şoför oldum, ustayım diye herkes güvenmesin arabaya. Sınırını bilecek, artı çok hız yapmayacak, aşırı hız felakettir. Bunu gördüm yaşadım.” (Kemal, 63)

Katılımcılardan ikisi kazadan sonra araç seçimlerinin de değiştiğini ifade etmişlerdir:



“Sonraki araba tercihimde kendim sıfır araba aldım ve şey, güvenliğine çok dikkat ettim, kendi içerden destekli olan falan arabaları duymuştum. En çok ona baktım, yoksa yine motor hacmi falan düşük bir arabadır.” (Sevgi, 57)

“Şu an tek arabayla ilgili şeyim hani güvenli bir araba olsun çok hızlı gitmesin gerektiği yerde beni kurtaracak hamleyi yapabilecek güçte olsun. Elin altında o gücün olması.” (Oğuz, 41)

İki katılımcı sosyal ilişkilerini gözden geçirdiğini ya da değerini anladığını ifade ediyor:

“Kardeşim gelince kardeşimin bana düşkünlüğünü gördüm o var. Çünkü şey bir gezideydi, grupla bir gezideydi. Onun ilk günündeydi, onu bıraktı ve geldi. Aile bağlarının önemli olduğunu (ağlıyor) yaşamış oldum.” (Sevgi, 57)

“Anın tadını çıkar şu an da, sevdiğimle daha fazla vakit geçirmek mesela, sevdiğimize sevdiğimizi söylemek mesela, seçtiğimiz kişilerle daha güzel şeyler yapmak, hani bunu şükretmek, bunlar mesela benim için daha önemli hale geldi.” (Simge, 27)

“Sevdiğimin kıymetini biraz daha iyi bildim hani hala yaşıyorum, bu hayattayım, hayattayken daha iyi geçineyim, daha hep onlarla birlikte olayım. Sonuçta dünyanın fani olduğunu anladım yani. Orada en ufak hatada ölsem bir daha hiç kimseyi hiçbir şekilde göremeyeceğim sonuçta.” (Okan, 26)

“Birkaç tane böyle çevredeki birkaç tane arkadaşımı eledim. Hani böyle bana olumsuz düşünceler yaratan, böyle ne bileyim sohbeti, ortamı hoşuma gitmeyen arkadaşlarım vardı ama geçmişin hatırına yani konuşuyorduk. Onları eledim.” (Mustafa, 40)

Hayatı ve hayatla görme biçimlerini değerlendirdiklerini anlatan katılımcılar, değişimlerini şöyle aktarmışlardır:

“Hayata daha fazla tutundum. İkinci bir şans verilmiş gibi hissettiğim için yani hayatı daha doyusıya yaşadım çünkü en ufak bir hatada belki yoldan geçerken başıma taş düşecek, bir şey olacak öleceğim bunun bilincinden olarak her şeye daha temkinli davranıp hayatın da değerini bilerek öyle yaşadım. Yani hayatı daha bir sevmeye başladım, çünkü karambole yaşıyormuşum gibi geldi öncesinde. Yani sanki bana ikinci bir şans verilmiş de tekrar doğmuş gibi hissettiğim için daha bir her şeyin kıymetini bilerek yaşıyorum.” (Okan, 26)

“Hayattan keyif alamamaya başladım keşke şey diyordum keşke eskiye dönebilsem hani keşke hani eskiden keyif aldığı kadar hayattan keyif alabilsem. ... Bilmiyorum mesela eskiden işte doktora yapacağım, ondan sonra 30 yaşında işte bitireceğim, ondan sonra bunu yapacağım, hani artık onlar da anlamsız gelmeye başlamıştı o süre içinde yaşayacak mıyız bakalım o zamana kadar. ... Öyle bir psikolojiye girmiştim ama şimdi şey, daha iyiyim ama tabii ki tam eskisi gibi

değilim bence insanın kırılğanlığına olan farkındalığım arttı, ne kadar hassas ve kırılğanmışız onu anladım. Öyle şeyler aklıma gelmiyordu hani ölümle alakalı düşünceler hani kendi öleceğimi düşünmüyordum hani. Ama bu olaydan sonra bir de sevdiğim birini kaybetmek, kendimin ölebileceği, ölümün şeyine gelmek, yakına yakınlaştığını görmek onlar böyle hayattan keyif almama sebep oldu. Genel olarak bence işte hayatın ne kadar hassas ve kırılğan olduğunu fark etmemi sağladı hani ya her şey olabilirdi aslında her an her şey olabilir.” (Simge, 27)

“Bundan da daha kötü bir şey olamaz zaten, ondan boş ver gitsin diyorum, hiçbir şeyi kafaya takmamaya çalışıyorum. Her şeyin güzel yönünü görmeye, güzel yönüne bakmaya, güzel yönünü hissetmeye çalışıyorum. Geri kalan her şeyi de hayatımdan çıkarmaya çalışıyorum. Yani aslında benim için tamamen bir şey süreci oldu, kişiliğim değişmedi ama bakış açım değişti. Hakikaten bu hislerin hepsini bırakıp daha sakin, daha huzurlu bir yaşama nasıl geçilir bunun hesabını kitabımı yapar oldum.” (Oğuz, 41)

**Davranış değişimi.** Katılımcıların büyük bir çoğunluğu, süresi değişmekle birlikte, kazadan sonra araba kullanmaktan kaçındıklarını, olabildiğince az kullanmaya çalıştıklarını belirtmişlerdir. Bu kaçınma davranışının yanı sıra bazı katılımcılar kaza ile ilgili haberlerden ve süreçlerden kaçınmak gibi yeni davranışlar geliştirdiklerini belirtmişlerdir. Katılımcıların hepsi geçirdiklerin kazanın nedenini neye bağlıyorsa onunla ilgili davranış değişimine gitmiş ama çoğunun bunu genellemedikleri gözlemlenmiştir. Kaza nedeninden bağımsız olarak bazı katılımcılar hızlarını azaltma davranışına gittiklerini belirtmişlerdir. Kimi katılımcılar ise kazadan sonra aşırı temkinli olduklarını ya da diğer sürücülere artık güvenmediklerini ifade etmişlerdir.

Kazadan sonra araba kullanmaktan kaçındıklarını, olabildiğince az kullanmaya çalıştıklarını belirten katılımcılar şunları aktarmıştır:

“Ondan sonra ben bir daha arabaya binemiyorum, kullanamıyorum. Yani o korkuyla mesela hala ben, 5 sene olmuş 5 senedir ben arabaya binemiyorum.” (Nermin, 53)

“Araba kullanmayı düşünmüyorum ondan beri. Arabaya soğudum. Yani çok nadir, gerçekten kullanıyorum diyemem, nadir, gerek kalmadığı sürece kullanmıyorum.” (Gamze, 26)

“Yolcu olarak çıktım uzun süre. İki ay falan kullanmadım arabayı. İlk dışarı çıktığım gün, baya bir yürüdüm araca binmemek için, ertesi gün, sonra da otobüse bindim mesela dolmuşa binmemeyi tercih ettim.” (Sevgi, 57)

Kazanın nedenine yaptıkları atfa göre davranışlarını değiştiren katılımcılar bu deneyimini şöyle aktarıyor:

“(Virajda kaza yapan katılımcı) Viraj gördüm mü hızlanmıyorum, önceden basar geçerdim. Şimdi baktım arkadan biri sıkıştırıyor, hemen yol veririm, git yani. Hiçbir şey yapmam.” (Kemal, 63)

“(Göbekte kamyon ile çarpışan katılımcı) Biraz kanyonlardan falan korkuyorum, bir de şimdi göbeklere falan temkinli giriyorum. Kesinlikle onların (büyük araçlar) yanına yaklaşmıyorum, önümde boşluk oluyor bazen, ona rağmen yaklaşmıyorum.” (Begüm, 28)

“(İlk kez otobanda araba sürdüğü esnada kaza yapan katılımcı) Kazadan beri ben otobana hiç çıkmadım daha, kaç ne kadar oldu, yani hiç çıkmadım, çıkmayı da planlamıyorum. ... Bilmediğim yola beni kimse götüremez.” (Gamze, 26)

“(Yorgunluğu nedeniyle kaza yapan katılımcı) Çok uzun süre araba kullanmamaya gayret ediyorum şimdi mesela, kendi başıma 14 saatlik seyahatlerim falan olmuştu ama mesela 10 saati geçmemeye özen gösteriyorum. Sürekli araba kullanmamaya özen gösteriyorum.” (Sevgi, 57)

“Bariyerlere çarpmıştım, viraj alırken hep bu bariyerlere tedirginim şu an yani bariyerlere fazla yaklaşmıyorum ya da viraj alırken araç kayacak diye korkuyorum, virajlara daha yavaş giriyorum. Öyle bir korku var aslında şu an, hala bile var yani.” (Okan, 26)

Kazanın nedenini hızlarına bağlamadıkları halde kimi katılımcılar riski azaltmak için hızlarını azaltma yönünde değiştiklerini ifade ediyor:

“Basıyor muyum gidiyor muyum dersin, yok hayır basmıyorum. Daha yavaş gidiyorum. 110’la gitmiyorum 90’la gidiyorum artık. Öyle gitsem de fark etmiyor, 15 dakika fark eder 20 dakika fark eder, bir saat fark etsin ne olacak. Bir saate ölünmüyor ama öbür türlü bir saatte ölüyorsun, işte yani hani riski ne kadar minimize edersen o kadar iyi yani durumuna girdim. Araç kullanmam yavaşladı yani.” (Oğuz, 41)

“Ondan sonra araba kullanmaya başladığımda hız sınıırımı baya azalttım, daha yavaş kullanmaya başladım. Halen daha yavaş kullanmaya devam ediyorum.” (Kemal, 63)

“Kalabalık yerlerde hızımı çok çok yavaşlattım. 70-80 ile kazaya karışmak var, bir de 20-30 ile kazaya karışmak var. Büyük hız tutkum vardı önceden, kesinlikle bitti zaten.” (Mustafa, 40)

Kazadan sonra aşırı temkinli olduğunu, diğer sürücülere güvenemediğini belirten katılımcılar bu değişimlerini şöyle aktarmıştır:

“(Başka sürücülerin davranışlarını da gözettiğini ve en kötü hatayı yapabilirmiş gibi düşündüğünü belirten katılımcı) Buna benim engelleyebileceğim bir şey varsa o şekilde davranarak araç kullanıyorum. Her şeyi gözeterek, her şeyi hesaplayarak...” (Oğuz, 41)

“Daha temkinliyim. Mesela yeşil ışıkta geçerken sağa sola bakarak geçiyorum, yeşil ışık oysaki hani. Görüyorsunuz haberlerde falan kırmızıda geçenleri. Onda bile benim hakkım olmasına rağmen temkinliyim.” (Mustafa, 40)

“Yani aslında temkinli davranmayı öğrendim ama biraz gerektiğinden fazla temkinliyim. Hani hem iyi hem kötü bir şey gibi, seviyesini ayarlayamadım.” (Begüm, 28)

“O zaman ben kendim bilinçlenmişim ama diğer sürücülerin, işte taksiye bindiysem ya da ne bileyim başkası kullanırken onların sürücülüğüne bu sefer güvensizlik duymaya başladım. Acaba benim yaptığım gibi hatalar yapıp tekrar kazaya sebebiyet verirler mi diye bir güvensizlik yaşadım ama kısa sürdü o, birkaç ay falan sürdü.” (Okan, 26)

“Eşimin başının etini yiyorum. Aman yana yaklaşma, yavaş git, yana yaklaşma yani yanımdakini de huzursuz ediyorum. Ben sürekli müdahale etmek zorunda kalıyorum. Bazen arkaya biniyorum. Arkada da daralıyorum, öyle olunca önde oturursam da müdahale ediyorum. Yani gözümle müdahale ediyorum.” (Nermin, 53)

### **Tartışma**

Bu çalışmada kişilerin trafik kazalarını nasıl deneyimledikleri araştırılmış, trafik kazası olgusu hem süreç hem sonuçları bakımından bütünlükçü şekilde incelenmiştir. Görüşmelerde elde edilen veriler tematik analiz ile incelenmiş ve dört üst temaya ulaşılmıştır.

Ulaşılan ilk üst tema kapsamında katılımcılar kaza geçirmeden önceki durumlarından söz ettiklerinden bu üst tema “Kaza Öncesi ve Kaza Anı Durum” olarak adlandırılmıştır. Bu üst tema ile ortaya çıkan en çarpıcı sonuçlardan biri, kazanın neden olduğu travmatik deneyimin kaza öncesini gölgede bıraktığı yönündeki bulgudur. Diğer bir deyişle, yaşanan kazanın sonuçları öyle etkilidir ki, kaza öncesi önemsizleşmekte ve kaza sonrasında ayrı olarak ele alınamamaktadır. Alanyazında kaza öncesini irdeleyen çalışmaların bulunmamasının bu durumdan kaynaklandığı düşünülebilir. Bu üst tema kapsamında ortaya çıkan alt temalar olan “Kaza Öncesi Psikolojik ve Fizyolojik Durum”, “Kaza Anı Duyguları” ve “Kaza Anı Davranışları” da trafik kazasının nasıl deneyimlendiğine ışık tutmaktadır. Trafik ortamı, farklı özelliklere sahip birçok yol kullanıcısı grubunun bir arada hareket ettiği heterojen ve değişken bir yapıda olması sebebiyle kazalar kimi zaman pasif (başkalarının sorumluluğunda gerçekleşen) kimi zaman da aktif (kişinin sorumluluğunda gerçekleşen) sebeplerle meydana gelebilmektedir. Dolayısıyla, “Kaza Öncesi Psikolojik ve Fizyolojik Durum” alt temasında da bahsedildiği gibi, bazen sıradan bir sürüş bir anda felakete dönüşebilirken, bazen de sürüş esnasında içinde bulunulan olumsuz durumlar kaza ile ilişkilendirilmektedir. Kaza meydana geldiği anda yaşanan travmaya verilen tepkiler ise, “Kaza Anı Duyguları” ve “Kaza Anı Davranışları” alt temalarında kendilerine yer bulmuştur. İlk üst temanın en dramatik bulgularını içeren bu iki

alt temada katılımcıların çoğu, yaşadıkları deneyimi “şok” olarak tanımlamışlardır. Yaptıkları detaylı tariflerde ise boşluk, şaşkınlık, kafa karışıklığı gibi hislere ek olarak korku, kaygı, yalnızlık, suçluluk, pişmanlık gibi birçok olumsuz duygudan söz etmişlerdir. Bu tarifler göstermektedir ki, trafik kazası yaşandığı anda kişiler ilk etapta bu olayı anlamlandırmakta güçlük çekmekte, sonrasında da üzerlerine adeta akın eden olumsuz duygularla başa çıkmak zorunda kalmaktadırlar. Şok, temelde tıbbi bir terim olup hücrelerin enerji üretimi için ihtiyaç duyduğu oksijen akışında çeşitli sebeplerle meydana gelen akut kesintiler olarak tanımlanmaktadır (Bonanno, 2011). Oksijen akışında meydana gelen kesinti sonucu vücut kendini korumaya alarak sahip olduğu kaynağı öncelikli olarak hayati organlara, yani beyin ve kalbe yönlendirir; diğer organların çalışması ise yavaşlar. Katılımcıların kazanın hemen sonrasında yönelik tarifleri, şokun tıbbi alandaki kullanımı ile oldukça örtüşmektedir. Tıpkı tıbbi kullanımda olduğu gibi, sahip olunan zihinsel kaynaklarda kaza esnasında kesinti meydana gelmekte ve bireylerin duygusal, bilişsel ve davranışsal kaynakları kendileri için en hayati konulara yönelmektedir. Bu hayati konu, kimi katılımcı için yarım kalan yaşantılara üzülme, kimisi için araçtaki yaralı eşi için kaygılanma, kimisi içinse tek başına mücadele ettiği için yalnızlık hissetme olmuştur. Kazanın hemen sonrasındaki davranışlar da benzer şekilde en hayati önlemler alarak kendini ve çevreyi korumaya yönelik olmuştur. Söz edilen koruma önlemleri bazen daha tehlikeli durumlar oluşturduysa da kişilerin kısıtlı zihinsel kaynaklarını kontrol ve korumaya kanalize ettikleri anlaşılmıştır.

İkinci üst temada, trafik kazasını takip eden süreçte kazanın katılımcılar üzerindeki etkilerinden söz edilmiştir. Bu etkiler, psikolojik, fiziksel ve maddi olmak üzere üç alt temadan oluşmaktadır. Alanyazında olduğu gibi, mevcut çalışmada da kazaya ilişkin olumsuz psikolojik etkiler ön plana çıkmaktadır. Katılımcılar, TSSB'nin yeniden yaşama, kaçınma ve uyku problemleri gibi bazı belirtilerini deneyimlediklerini belirtmişlerdir. Kovacević'in (2021) çalışmasında olduğu gibi bu çalışmada da TSSB belirtilerinin uzun süre devam ettiği ortaya koyulmuştur. Fiziksel sağlık da katılımcıların sıklıkla bahsettiği bir etki olmuştur. Pérez-Núñez ve diğerleri (2012), trafik kazası sonucu ciddi şekilde yaralanmış ya da yakınına trafik kazası sonucunda kaybetmiş kişilerle yaptıkları çalışmalarında, trafik kazalarının sonuçlarının birbiriyle ilişkili 4 tema altında ortaya çıktığını öne sürmüşlerdir. Bunlar; sağlıkla ilgili sonuçlar, kişisel yaşam üzerindeki sonuçlar, aile hayatı üzerindeki sonuçlar ve hane ekonomisi üzerindeki etkilerdir. Çalışmanın sonuçlarına göre, kaza sonucunda kişilerin hem fiziksel hem de zihinsel sağlıkları bozulmakta, bu durum da başta kişisel yaşam olmak üzere diğer tüm sonuçları etkilemektedir. Benzer şekilde, Pashaei Sabet ve diğerleri (2016a) de trafik kazası sonucu yaralanan kişilerin sağlık sorunlarının, fiziksel sınırlılıklar, işle ilgili görevleri yerine getirmedeki güçlükler ve travma nedeniyle oluşan aile problemleri olmak üzere üç tema

etrafında kümелendiğini bulmuştur. Sözü edilen çalışmalara benzer şekilde bu çalışmada da kazanın sağlık ve ekonomik durum üzerindeki etkileri ayrı birer tema olarak kendine yer bulmuştur. Önceki çalışmalardan farklı olarak ise, trafik kazasının aile yaşantısı üzerindeki olası negatif etkileri kendisine ayrı bir tema olarak yer bulmamıştır.

Bu çalışmada ulaşılan üçüncü üst tema kapsamında katılımcılar kazanın olumsuz sonuçlarıyla baş etme yöntemlerinden bahsetmiş, katılımcıların beyanları “Kendini telkin”, “Sosyal ve profesyonel destek” ve “Çeşitli aktivitelerle uğraşma” olmak üzere üç üst tema etrafında öbekleşmiştir. Markman ve McMullen (2003) çalışmalarında, kişilerin karşı-olgusal düşünme yoluyla içinde buldukları durumu daha kötü bir alternatifle karşılaştırdıklarında pozitif duygu hissettiklerini belirtmişlerdir. Benzer şekilde, bu çalışmada da bazı katılımcıların, olayların nasıl daha kötüye gidebileceğini düşünerek içinde buldukları durumla ilgili pozitif hissetmeye kendilerini motive ettikleri bulunmuştur. Diğer katılımcılar ise kazayı normalleştirerek ya da kadercı bir yaklaşımla açıklayarak anlamlandırmaya çalışmışlardır. Bu sonucun, Kovacevic’in (2021) dindar olmama ve TSSB belirtileri arasında bulunduğu ilişkiye benzer bir bulgu olduğu düşünülmektedir. Pashaei Sabet ve diğerleri (2016b) tarafından yürütülen bir nitel çalışmada, trafik kazası sonrası normal hayata dönüş süreci ele alınmış, bu deneyimin destek ihtiyacı, yeni duruma adaptasyon, bilgi arayışı ve fonksiyonel sınırlılıkların geçişi olmak üzere dört tema oluşturduğu bulunmuştur. Söz konusu çalışmadaki destek ihtiyacı ve yeni duruma adaptasyon temaları, mevcut çalışmadaki kaza ile baş etme yöntemleri temasının alt temalarıyla büyük ölçüde örtüşmektedir. Her iki çalışmada da kaza geçiren kişinin ihtiyaç duyduğu tedavi ve sosyal destek süreçleri ile kişinin özellikleri ve kullandığı baş etme stratejilerinin önemi vurgulanmaktadır.

Mevcut çalışmanın ulaştığı son üst tema olan kaza sonrası değişimler kapsamında katılımcılar gerek trafik ortamında gerekse genel hayat akışı içerisinde hayatlarında meydana gelen değişimlerden söz etmişlerdir. Bu değişimler tutum ve atıf değişiklikleri ve davranış değişiklikleri olmak üzere iki alt temada gruplanmıştır. Doohan ve diğerleri (2018) trafik kazalarının uzun vadeli sonuçları ve iyileşme sürecine dair çalışmalarında, kazazedelerin günlük hayatında gözle görülür ve varoluşsal izler kapsayıcı teması altında hızlı iyileşme ve rutin hayata dönüş, zihinsel hasarın devamlılığı, trafik ortamlarında rahatsızlık hissi, uzun vadeli acı ve rahatsızlıktan mustarip olma, öz-farkındalığın artışı, ilişkilerde yakınlaşma/uzaklaşma ve diğer kazazedelerle süregelen bağlılık hissi alt temalarına ulaşılmıştır. Bu çalışma da sözü edilen çalışmada olduğu gibi, kişilerin trafik ortamlarına dair tutum, atıf ve davranışlarının kişi bakımından olumsuz, ancak güvenliği artırıcı yönde değiştiğini ortaya koymuştur. Her iki çalışmanın bulguları da Rajalin ve Summala’nın (1997) meydana gelen değişimin çoğunlukla genellenmediği, yalnızca kazanın içerisinde gerçekleştiği

spesifik durumlara özel olduğu yönündeki bulgusuna paraleldir. Yine Doohan ve diğerlerinin (2018) çalışmasında olduğu gibi bu çalışmada da kaza sonrasında sosyal ilişkilerin yeniden gözden geçirildiği bulunmuştur. Yine her iki çalışmada da vurgulanan ve bu değişimlere temel olabileceği düşünülen nokta şudur ki trafik kazası, hayatın ne denli kırılgan olabileceği gerçeğiyle son derece ani şekilde yüzleşilmesine yol açmıştır.

### **Sonuçlar**

Bu çalışmada, kişilerin trafik kazasını nasıl deneyimlediği tüm yönleriyle ele alınmıştır. Doohan ve diğerlerinin (2018) çalışmasında ulaşılan temaya benzer şekilde, bu çalışmada da trafik kazasının kişinin hayatında belirgin izler bıraktığı görülmüştür. Bulgular göstermektedir ki, hayatın birçok alanında olduğu gibi, kişiler trafikte de sanıldığından çok daha kırılgan bir durumdadırlar. Trafik kazası stresli, üzgün ya da öfkeliyken direksiyon başına geçildiğinde meydana gelebileceği gibi, her şeyin fazlasıyla normal olduğu bir anda da olabilmektedir. Kaza öncesindeki durumun niteliğinden bağımsız olarak, bu beklenmedik olay karşısında kişiler ilk etapta olayı anlamlandırmakta çektikleri güçlükten ötürü şok, boşluk, şaşkınlık; sonrasında ise kendileri için hayati önem taşıyan konularda korku, kaygı, yalnızlık, suçluluk, pişmanlık gibi birçok olumsuz duygu hissetmektedirler. Bu olumsuz duygular olay yerinde kalmamakta; sonraki yaşantıya yeniden yaşama, kaçınma ve uyku problemleri gibi birtakım TSSB belirtileri olarak yansımaktadır. Duyguların yanı sıra, fiziksel ve ekonomik yönden alınan hasarlar da kişileri olumsuz şekilde etkilemektedir. Bireylerin kişilik özellikleri ve çevreden aldıkları destek ise iyileşme sürecinde öne çıkan etmenler olmuştur. Tüm bu deneyimler, kişileri kendileriyle ve hayatla ilgili düşünmeye itmiş, farkındalıklarının artmasına neden olmuştur.

Mevcut çalışmanın bulguları, birçok grup için önemli noktalara değinmektedir. Örneğin, olay anında ilk müdahaleyi gerçekleştiren sağlık ekiplerinden kaza sonrası sigorta işlemlerine kadar tüm süreçlerde, kazazedelerin kişi ve kurumlardan göreceği yaklaşımın niteliğinin iyileşme sürecine etkisi olduğu hem bu çalışmada hem de önceki çalışmalarda (Samoborec ve diğerleri, 2018; Smits ve diğerleri, 2020) ortaya koyulmuştur. Kaza geçiren kişiye destekleyici şekilde yaklaşmanın, onun iyileşme sürecine olumlu katkı yapacağı; aksi yönde bir yaklaşımın ise sözü edilen süreci olumsuz yönde etkileyeceği her zaman göz önünde bulundurulmalıdır. Hem mevcut çalışma hem de alanyazındaki diğer çalışmalar (Kovačević ve diğerleri, 2020), kaza öncesi problemlerin kaza ile gün yüzüne çıkması ya da daha da derinleşmesine yönelik olarak da bulgular ortaya koymaktadır. Bu nedenle, profesyonel yardım alan kişilerin kaza öncesi yaşantılarının kaza ile beraber ele alınması önem arz etmektedir.

Trafik güvenliği açısından kaza geçiren kişilerin bile tam olarak güvenli sürüşü benimsemediği üzücü bir bulgudur. Yine de kaza geçiren kişiler eskisine göre daha temkinli olduklarını ifade etmişlerdir. Bu davranış değişimini sağlamak için sürücü kurslarında kaza ve çarpışma simülatörleri ile kaza anını kişilere yaşatmak fayda sağlayabilir.

Çalışmanın bulgularından bir diğeri de sosyal ve profesyonel destek almanın ve bir uğraşla uğraşmanın kaza ile baş etmede kişilere iyi geldiğidir. Kaza geçiren kişilerin hangisinin profesyonel desteğe ihtiyaç duyduğunu belirlemek için sağlık personeli tarafından telefon ile takip aramaları organize edilebilir ve kişiye uygun bir profesyonele yönlendirme yapılabilir. Diğer yapılacak şeylerden biri ise kaza geçiren kişileri bir araya getirecek deneyim grupları oluşturup birbirlerinden destek almaları sağlanabilir. Kaza geçiren kişiler ailelerinden ve sosyal çevrelerinden uzaklaşmak yerine yakınlarından destek almayı seçmesi ve zevk aldıkları bir hobi ile uğraşması bu süreci daha kolay atlattıklarını sağlayabilir. En önemlisi kazayı geçiren her bir kişinin birbirinden farklı olduğunu göz önünde bulundurulmalı ve kişinin ihtiyaç duyduğu neyse, o ihtiyaca odaklanılmalıdır.

---

**Araştırmacıların Katkı Oranı Beyanı:**

Birinci yazar, çalışma konusunun seçimi, veri yapılandırılmış görüşmelerin yapılması ve transkripsiyonu, tematik analizin yapılması, makalenin yazılması kısımlarını üstlenmiştir. İkinci yazar, tematik analizin yapılması, makalenin yazılması kısımlarını üstlenmiştir. Üçüncü yazar, çalışma konusunun seçimi, çalışmayı bilimsel ve teknik anlamda değerlendirme ve geribildirim verme kısımlarını üstlenmiştir.

**Çıkar Çatışması Beyanı:**

Herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.

**Yazar Notu:**

Yaşadıkları bu zor olayı anlatıp, trafik kazası deneyimleyen kişileri daha iyi anlamımıza yardımcı olan katılımcılarımıza çok teşekkür ederiz.

**Finansal Destek Beyanı:**

Çalışmada herhangi bir finansal destek alınmamıştır.

**Etik Kurul Onayı:**

Çalışma ODTÜ İnsan Araştırmaları Etik Kurulu tarafından onaylanmıştır, protokol numarası 2018-SOS-197'dir.

---



### Kaynakça

- Abedi, M., Gane, E., Aplin, T., Zerguine, H. ve Johnston, V. (2022). Barriers and facilitators associated with return to work following minor to serious road traffic musculoskeletal injuries: A systematic review. *Journal of Occupational Rehabilitation*, 32, 13-26. <https://doi.org/10.1007/s10926-021-09994-3>
- Bahari, R., Alwi, M. N. M., Jahan, N., Ahmad, M. R. ve Saiboon, I. M. (2016). How do people cope with post traumatic distress after an accident? The role of psychological, social and spiritual coping in Malaysian Muslim patients. *European Journal of Psychotherapy and Counselling*, 18(4), 349-366. <https://doi.org/10.1080/13642537.2016.1260615>
- Bonanno, F. G. (2011). Clinical pathology of the shock syndromes. *Journal of Emergencies, Trauma, and Shock*, 4(2), 233-243. <https://doi.org/10.4103/0974-2700.82211>
- Braun, V. ve Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3, 77-101. <https://psycnet.apa.org/doi/10.1191/1478088706qp0630a>
- Cagnetta, E. ve Cicognani, E. (1999). Surviving a serious traffic accident: Adaptation processes and quality of life. *Journal of Health Psychology*, 4(4), 551-564. <https://doi.org/10.1177/135910539900400408>
- Doohan, I., Gyllencreutz, L., Björnstig, U. ve Saveman, B. I. (2018). Survivors' experiences of consequences and recovery five years after a major bus crash. *Scandinavian Journal of Caring Sciences*, 32, 1179-1187. <https://doi.org/10.1111/scs.12563>
- Giummarra, M. J., Dipnall, J. F., Collie, A., Ponsford, J., Ameratunga, S. ve Gabbe, B. J. (2021). An evaluation of the association between fault attribution and healthcare costs and trajectories in the first three years after transport injury. *Injury*, 52, 3309-3319. <https://doi.org/10.1016/j.injury.2021.09.027>
- Kaplanhan, F. (2021). Trafik kazalarının Türkiye ekonomisine maliyeti üzerine bir inceleme. *The Journal of International Civilization Studies*, 6(2), 115-140.
- Karayolları Trafik Yönetmeliği. (1997, 18 Temmuz). T. C. Resmi Gazete (Sayı: 23053). Erişim adresi: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=8182&MevzuatTur=7&MevzuatTerTip=5>
- Karl, A., Rabe, S., Zöllner, T., Maercker, A. ve Stopa, L. (2009). Negative self-appraisals in treatment-seeking survivors of motor vehicle accidents. *Journal of Anxiety Disorders*, 23, 775-781. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2009.03.001>
- Kenardy, J., Heron-Delaney, M., Hendrikz, J., Warren, J., Edmed, S. L. ve Brown, E. (2017). Recovery trajectories for long-term health-related quality of life following a road traffic crash injury: Results from the UQ SuPPORT study. *Journal of Affective Disorders*, 214, 8-14. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jad.2017.02.031>
- Kovacevic, J., Fotez, I., Miskulin, I., Lesic, D., Miskulin, M., Berlancic, T., ... Candrljic, M. (2021). Different patterns of mental health outcomes among road traffic crash survivors: A prospective cohort study. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18, 1564. <https://doi.org/10.3390/ijerph18041564>
- Kovačević, J., Miškulin, M., Matić Ličanin, M., Barać, J., Biuk, D., Palenkić, H., ... Miškulin, I. (2020). Quality of life in road traffic accident survivors. *Zdravstveno Varstvo*, 59(4), 202-210. <https://doi.org/10.2478/sjph-2020-0026>

- Lucas, J. L. (2003). Drivers' psychological and physical reactions after motor vehicle accidents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6, 135-145. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(03\)00021-4](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(03)00021-4)
- Markman, K.D. ve McMullen, M. N. (2003). A reflection and evaluation model of comparative thinking. *Personality and Social Psychology Review*, 7(3), 244-267. [https://doi.org/10.1207/S15327957PSPR0703\\_04](https://doi.org/10.1207/S15327957PSPR0703_04)
- Nickerson, A., Aderka, I. M., Bryant, R. A. ve Hofmann, S. G. (2013). The role of attribution of trauma responsibility in posttraumatic stress disorder following motor vehicle accidents. *Depression and Anxiety*, 30, 483-488. <https://doi.org/10.1002/da.22006>
- Pashaei Sabet, F., Norouzi Tabrizi, K., Khankeh, H. R., Saadat, S., Abedi, H. A. ve Bastami, A. (2016a). Experiences of encountering physical trauma caused by traffic accidents: A qualitative study. *Health in Emergencies and Disasters Quarterly*, 1(4), 187-192. <https://doi.org/10.18869/nrip.hdq.1.4.187>
- Pashaei Sabet, F., Norouzi Tabrizi, K., Khankeh, H. R., Saadat, S., Abedi, H. A. ve Bastami, A. (2016b). Road traffic accident victims' experiences of return to normal life: A qualitative study. *Iranian Red Crescent Medical Journal*, 18(4), e29548. <https://doi.org/10.5812/ircmj.29548>
- Pérez-Núñez, R., Pelcastre-Villafuerte, B., Híjar, M., Ávila-Burgos, L. ve Celis, A. (2012). A qualitative approach to the intangible cost of road traffic injuries. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 19(1), 69-79. <http://dx.doi.org/10.1080/17457300.2011.603155>
- Rajalin, S. ve Summala, H. (1997). What surviving drivers learn from a fatal road accident. *Accident Analysis and Prevention*, 29(3), 277-283. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(96\)00081-4](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(96)00081-4)
- Samoborec, S., Ruseckaite, R., Ayton, D. ve Evans, S. (2018). Biopsychosocial factors associated with non-recovery after a minor transport-related injury: A systematic review. *PLoS ONE*, 13(6), e0198352. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0198352>
- Sleet, D. A., Dellinger, A. M. ve Naumann, R. B. (2011). The intersection of road traffic safety and public health. İçinde B. E. Porter (Ed.), *Handbook of traffic psychology* (pp. 457-470). London: Academic Press.
- Smits, E. J., Gane, E. M., Brakenridge, C. L., Andrews, N. E. ve Johnston, V. (2020). Expert consensus and perspectives on recovery following road traffic crashes: A Delphi study. *Disability and Rehabilitation*. <https://doi.org/10.1080/09638288.2020.1855677>
- Thompson, J., O'Donnell, M., Stafford, L., Nordfjaern, T. ve Berk, M. (2014). Association between attributions of responsibility for motor vehicle crashes, depressive symptoms, and return to work. *Rehabilitation Psychology*, 59(4), 376-385. <http://dx.doi.org/10.1037/rep0000012>
- Trafik Kaza İstatistikleri, 2020. (2021, 1 Haziran). *Türkiye İstatistik Kurumu Haber Bülteni*, 37436. Erişim adresi: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2020-37436>
- Wang, Y., Wang, J. ve Liu, X. (2012). Posttraumatic growth of injured patients after motor vehicle accidents: An interpretative phenomenological analysis. *Journal of Health Psychology*, 17(2), 297-308. <https://doi.org/10.1177/1359105311410511>
- Wu, K. K., Leung, P. W. L., Cho, V. W. ve Law, L. S. C. (2016). Posttraumatic growth after motor vehicle crashes. *Journal of Clinical Psychology in Medical Settings*, 23, 181-191. <https://doi.org/10.1007/s10880-016-9456-9>

## **Examination of Traffic Accident Survivors' Experiences: A Glance to the Depth of Life, on the Edge of Death**

### **Summary**

Every year, 1.1 million traffic accidents occur in Turkey, and over 6 thousand people die in these accidents, while more than 280 thousand people are injured. The effects of traffic accidents vary from person to person. Although there are several studies in the literature addressing the experiences of traffic accident survivors, these studies did not focus enough on the pre-accident and the moment of the accident. The aim of this study was to fill this gap and to examine the experiences of traffic accident survivors with a qualitative analysis method from the perspectives of both clinical and traffic psychology.

The sample was reached using the snowball method and semi-structured interviews were conducted after approval of the ethical permission. Nine participants who had a traffic accident as a driver in the last 5 years participated in the study. Four of them were male and five were female, with an age range of 26-63. Open-ended questions were asked about survivors' emotions, thoughts, and behaviors before, during, and after the accident. After transcription of the audio recordings, thematic analysis was performed.

As a result of the thematic analysis, four upper themes emerged. These were the "pre-accident and during-accident situations", "the effects of the accident", "ways of coping with the accident", and "post-accident changes" themes. "The pre-accident and during-accident situations" theme consisted of the sub-themes of psychological and physiological state before the accident, emotions at the moment of the accident, and behavior at the time of the accident. Most of the participants stated that they were in their usual psychological and cognitive state before the accident, while a smaller number of them stated that the accident occurred at the end of a hard day and that this was a factor in their accident. When asked about the moment of the accident, the participants described the accident as sudden adding that they were not aware of it. One of the important findings of the study was that the participants generally focused on the post-accident, even when they were responding to the pre-accident questions.

The theme of "the effects of the accident" included the sub-themes of the psychological effects of the accident, the physical effects of the accident, and the material effects of the accident. The participants primarily talked about the psychological effects which were short-lived or lasted for a long time. They also stated that they had physical wounds on their bodies, which created various difficulties, and then they experienced difficulties such as trembling and sleep disturbances. Some participants stated that they had problems with the insurance

company and a financial loss due to damage to the car, so they had to deal with legal processes, and some participants stated that it affected their work-related situations.

When asked how they coped with the effects of the accident, it seems that the coped with self-suggestion, receiving social or professional support, and spending time with various activities. Thus, the sub-themes were conceptualized as self-suggestion, social or professional support, and dealing with various activities.

The “Post-accident changes” theme consisted of attitudes and attribution changes, and behavioral changes sub-themes. The participants stated that their attributions about driving, life, car preference, and social environment had changed after the accident. Most of the participants avoided driving and driving-related news and processes after the accident. While all participants changed only the behavior they attributed to the cause of the accident to safe behavior, they did not try to replace all their risky driving behaviors with safe behavior.

In this study, all aspects of how people experience traffic accidents were discussed. The most important finding of the study was that the results of the accident are so effective that the pre-accident phase becomes insignificant and cannot be considered separately from the aftermath. Secondly, behavior change in people who have had an accident is limited to the behavior they attribute to the cause of the accident. In addition, the pre-accident and during-accident situations of the accident survivor, the psychological and physiological effects of the accident were revealed and how people coped with the effects of the accident was examined. Post-accident attitude and behavior changes were also elucidated.