



**T.C.
HALIÇ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
PSİKOLOJİ ANABİLİM DALI
UYGULAMALI PSİKOLOJİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**TAKSİCİLERDE DÜRTÜSELLİĞİN ÇEŞİTLİ
DEĞİŞKENLER AÇISINDAN İNCELENMESİ**

**NİGÂR AYYILDIZ
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Danışman
Yrd. Doç. Dr. ZEHRA BANU SAYINER**

İstanbul-2016

T.C.
HALIÇ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

..Psikoloji.....Anabilim/Anasanat Dalı Uygulandı..Psikoloji Programı Tezli Yüksek Lisans
öğrencisiNigâr AYLIDIZ..... tarafından hazırlanan
“.....Taksitlerde Dürüstlüğüne Geçitli Değişkenler Arasındaki İlişkinin İncelenmesi.....”

adlı bu çalışma jürimizce Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Sınav Tarihi 22.06.2016

(Jüri Üyesinin Ünvanı, Adı, Soyadı ve Kurumu) :

İmzası :


Jüri Üyesi: Yard. Doç. Dr. Z. İsmail BAYRAKTAR
Danışman: Halic Üniv. Psikoloj. ASD/ ABD Öğr. Üyesi



Jüri Üyesi: Prof. Dr. Ülker Meriç GÜLTAŞ
.....Halic Üniv. Psikoloj. ASD/ ABD Öğr. Üyesi



Jüri Üyesi: Yard. Doç. Dr. F. B. Burçak TAŞKENT
.....Halic Üniv. Psikoloj. ASD/ ABD Öğr. Üyesi



Jüri Üyesi:
.....Üniv. ASD/ ABD Öğr. Üyesi (Yedek)

.....

Jüri Üyesi:
.....Üniv. ASD/ ABD Öğr. Üyesi (Yedek)

.....

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No.</u>
KISALTMALAR LİSTESİ	IV
TABLolar LİSTESİ	V
ÖZET	1
ABSTRACT	2
1. GİRİŞ	3
1.1. Problem Cümlesi	5
1.2. Alt Problemler	5
1.3. Sayıtlar	8
1.4. Sınırlılıklar	9
1.5. Araştırmanın Önemi	9
1.6. Tanımlar	10
2. İLGİLİ LİTERATÜR	12
2.1. Taksicilik	12
2.1.1. Taksicilerin Çalışma Şartları	13
2.2. Dürtüsellik	15
2.2.1. Dürtüsellğin Nörobiyolojisi	17
2.2.2. Dürtüsellik ve Tedavisi	17
3. YÖNTEM	19
3.1. Araştırmanın Modeli	19
3.2. Araştırmanın Evreni ve Örnekleme	19
3.3. Veri Toplama	19
3.4. Veri Toplama Araçları	20
3.3.1. Sosyodemografik Bilgi Formu	20
3.3.2. Barratt Dürtüsellik Ölçeği (BIS-11)	20
3.5. Verilerin İstatistiksel Analizi	21
4. BULGULAR ve YORUMLAR	23

4.1. Taksicilerin Tanımlayıcı Özellikleri	23
4.2. Birinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum	32
4.3. İkinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	33
4.4. Üçüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular	35
4.5. Dördüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular	36
4.6. Beşinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	37
4.7. Altıncı Alt Probleme İlişkin Bulgular	38
4.8. Yedinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	39
4.9. Sekizinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	39
4.10. Dokuzuncu Alt Probleme İlişkin Bulgular	40
4.11. Onuncu Alt Probleme İlişkin Bulgular	41
4.12. On Birinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	42
4.13. On İkinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	43
4.14. On Üçüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular	45
4.15. On Dördüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular	45
4.16. On Beşinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	46
4.17. On Altıncı Alt Probleme İlişkin Bulgular	47
4.18. On Yedinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	49
4.19. On Sekizinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	50
4.20. On Dokuzuncu Alt Probleme İlişkin Bulgular	52
4.21. Yirminci Alt Probleme İlişkin Bulgular	53
4.22. Yirmi Birinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	54
4.23. Yirmi İkinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	60
4.24. Yirmi Üçüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular	61
4.25. Yirmi Dördüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular	62
4.26. Yirmi Beşinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	62
4.27. Yirmi Altıncı Alt Probleme İlişkin Bulgular	63
4.28. Yirmi Yedinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	65
4.29. Yirmi Sekizinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	67
4.30. Yirmi Dokuzuncu Alt Probleme İlişkin Bulgular	68
4.31. Otuzuncu Alt Probleme İlişkin Bulgular	69
4.32. Otuz Birinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	72

4.33. Otuz İkinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	73
4.34. Otuz Üçüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular	75
4.35. Otuz Dördüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular	75
4.36. Otuz Beşinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	76
4.37. Otuz Altıncı Alt Probleme İlişkin Bulgular	77
4.38. Otuz Yedinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	78
4.39. Otuz Sekizinci Alt Probleme İlişkin Bulgular	79
4.40. Otuz Dokuzuncu Alt Probleme İlişkin Bulgular	80
4.41. Kırkıncı Alt Probleme İlişkin Bulgular	81
5. TARTIŞMA	83
6. SONUÇ ve ÖNERİLER	92
6.1. Araştırmacılar İçin Öneriler	92
6.2. Uygulamacılar İçin Öneriler	92
7. KAYNAKLAR	93
8. EKLER	98
8.1. EK1: Sosyodemografik Bilgi Formu	99
8.2. EK2: BIS-11 (Barratt Dürtüsellik Ölçeği)	102
9. ETİK KURUL İZİNİ	104
10. ETİK KURUL KARARI	105
11. ÖZGEÇMİŞ	106

KISALTMALAR LİSTESİ

BIS-11: Barratt Dürtüsellik Ölçeği

İBB: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

UKOME: Ulaşım Koordinasyon Merkezi



TABLolar LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo 4.1: Taksicilerin Tanımlayıcı Özellikleri	23
Tablo 4.2: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeyleri	32
Tablo 4.3: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Yaşa Göre Ortalamaları	33
Tablo 4.4: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Medeni Duruma Göre Ortalamaları	35
Tablo 4.5: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Kaçınıcı Evlilik Olduğuna Göre Ortalamaları	36
Tablo 4.6: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Çocuk Sahipliğine Göre Ortalamaları	37
Tablo 4.7: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Çocuk Sayısına Göre Ortalamaları	38
Tablo 4.8: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Okula Giden Çocuk Sayısına Göre Ortalamaları	39
Tablo 4.9: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Eğitim Durumuna Göre Ortalamaları	40
Tablo 4.10: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin İstanbul'da Oturma Süresine Göre Ortalamaları	41
Tablo 4.11: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Ev Sahipliğine Göre Ortalamaları	41
Tablo 4.12: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Plaka Sahipliğine Göre Ortalamaları	42
Tablo 4.13: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Çalışma Dilimine Göre Ortalamaları	43
Tablo 4.14: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Günlük Çalışma Saatine Göre Ortalamaları	45
Tablo 4.15: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Durağa Bağlı Olma Durumuna Göre Ortalamaları	45
Tablo 4.16: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Sigorta (SGK) Durumuna Göre Ortalamaları	46

Tablo 4.17: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Geçiminden Sorumlu Kişi Sayısına Göre Ortalamaları	47
Tablo 4.18: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Evde Çalışan Sayısına Göre Ortalamaları	49
Tablo 4.19: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Daha Önce Başka İşte Çalışma Durumuna Göre Ortalamaları	50
Tablo 4.20: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Daha Önce Başka Araçta Çalışma Durumuna Göre Ortalamaları	52
Tablo 4.21: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Daha Önce Çalışılan Araç Türüne Göre Ortalamaları	53
Tablo 4.22: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Rahatsız Olunan Müşteri Profiline Göre Ortalamaları	54
Tablo 4.23: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Müşteriye Kızınca Verilen Tepkiye Göre Ortalamaları	60
Tablo 4.24: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Meslek Hastalığı Olma Durumuna Göre Ortalamaları	61
Tablo 4.25: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin İlaç Kullanma Durumuna Göre Ortalamaları	62
Tablo 4.26: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Güzergaha Girmekten Rahatsızlık Duyma Sebebine Göre Ortalamaları	62
Tablo 4.27: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Sosyal Aktivite Yapabilme Durumuna Göre Ortalamaları	63
Tablo 4.28: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Sosyal Aktivite Türüne Göre Ortalamaları	65
Tablo 4.29: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Çalışma Şartlarının Aileye Etkisine Göre Ortalamaları	67
Tablo 4.30: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Çalışma Şartlarının Aileyi Ne Şekilde Etkileme Durumuna Göre Ortalamaları	68
Tablo 4.31: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Uyku Saat Aralığına Göre Ortalamaları	69
Tablo 4.32: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Günlük Uyku Süresine Göre Ortalamaları	72

Tablo 4.33: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Düzenli Yemek Yeme Durumuna Göre Ortalamaları	73
Tablo 4.34: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Çalışma Saatleri İçerisinde Yenilen Yemek Türüne Göre Ortalamaları	75
Tablo 4.35: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Sigara Kullanma Durumuna Göre Ortalamaları	75
Tablo 4.36: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Günlük İçilen Sigara Sayısına Göre Ortalamaları	76
Tablo 4.37: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Sigara Bırakma Deneyimine Göre Ortalamaları	77
Tablo 4.38: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Alkol Tüketim Durumuna Göre Ortalamaları	78
Tablo 4.39: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Alkol Tüketim Sıklığına Göre Ortalamaları	79
Tablo 4.40: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Taksiciliği Seçme Nedenine Göre Ortalamaları	80
Tablo 4.41: Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Polisle Yaşanan Sorunlara Göre Ortalamaları	81

GENEL BİLGİLER

Adı ve Soyadı : Nigâr AYYILDIZ
Anabilim Dalı : Psikoloji
Programı : Uygulamalı Psikoloji
Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Zehra Banu SAYINER
Tez Türü ve Tarih : Yüksek Lisans - 2016

TAKSİCİLERDE DÜRTÜSELLİĞİN ÇEŞİTLİ DEĞİŞKENLER AÇISINDAN İNCELENMESİ

ÖZET

Bu araştırma, günlük yaşamımız içerisinde hizmet aldığımız taksicilerde dürtüselliğin, sosyodemografik değişkenler ve farklı koşullar içerisinde herhangi bir değişime uğrayıp uğramadığını araştırmak amacıyla yapılmıştır.

Araştırmanın örneklemini İstanbul'un tüm ilçelerinden seçilen gececi, gündüzcü, hafta sonu ve dönüşümlü çalışan olmak üzere toplam 391 taksiciden oluşmaktadır.

Araştırmanın verileri araştırmacı tarafından hazırlanan demografik özellikleri ve çalışma koşullarıyla ilgili soruları içeren "Sosyodemografik Bilgiler" formu ve dürtüsellik için "BIS-11 (Barratt Dürtüsellik Ölçeği)" ile elde edilmiştir.

Bu amaçla elde edilen bilgilerin frekans yüzde dağılımları incelenmiş ve verilerin analizinde Barratt Dürtüsellik Ölçeği kullanılmıştır. Bulgular literatür çerçevesinde yorumlanarak, öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Dürtüsellik, Taksi, Taksici, Müşteri

GENERAL KNOWLEDGE

Name and Surname : Nigâr AYYILDIZ
Field : Psychology
Program : Applied Pyschology
Supervisor : Assist. Prof. Dr. Zehra Banu SAYINER
Degree Awarded and Date : Master - 2016

A STUDY OF THE IMPULSIVENESS OF CAB-DRIVERS WITH REGARDS TO SEVERAL VARIABLES

ABSTRACT

This study was conducted to find out whether the impulsiveness of cab-drivers, in whose cabs we on occasion in our daily life ride with to our destination, has changed due to socioeconomic variables and various conditions.

The population of the study is composed of 391 cab-drivers, who are selected from all districts of Istanbul and who work at night, during the daytime, over the weekend, and in turns.

The study data was attained through a “Sociodemographic Information” form prepared by the researcher, containing demographic features and problems in employment conditions, and “BIS-11 (Barratt Impulsiveness Scale)” for impulsiveness.

Frequency percentage distribution of the so-obtained information was reviewed for this purpose, and the Barratt Impulsiveness Scale was used to analyze such data. The findings were constructed within the framework of literature, bringing forward recommendations.

Keywords: Impulsiveness, Cab, Cab-Driver, Customer

1. GİRİŞ

Ulaşım, gerek şehirlere göçün artması gerekse trafikteki araç sayısının fazlalığı sebebiyle zaman zaman stres sebebi olmaktadır. Trafik sorunlarına sebep olarak aracı kullanan insanın rolü, yol ve çevresel koşulların etkilerine göre çok yüksektir. Trafik kaza analizleri, trafik kazalarının %90'ına yakın bir kısmında insan faktörünün ana veya yardımcı faktör olduğunu göstermiştir (Lewin, 1982).

Ulaşım aracı ile hizmet veren kişinin; yaşı, görme-ışıtme-algılama yeteneği, saldırganlık, sorumluluk vb. tutum ve davranışları, kişisel özelliklerinden kaynaklanan psikolojik durumu, zeka durumu, çevre koşullarına uyabilme yeteneği, tecrübe ve bilgi düzeyi gibi özellikleri trafikteki davranışları üzerinde etkin rol oynamaktadır. Genel olarak, araç kullanmanın iki ayrı boyutu bulunmaktadır. İlk boyut sürücüye ait becerilerdir. Bu boyut sürücünün bilgi işlem süreçleri ve motor becerileri ile ilişkilidir. İkinci boyut ise sürüş tarzı olup bu durum sürücünün kişilik özellikleri, tutumları ve güdüleriyle ilintilidir (Elander, West ve French, 1993).

Taksici; çevre ve trafik kurallarına uygun şekilde, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtla (taksi), fiyat tarifesi ile belirlenmiş bir ücret karşılığında, yolcu taşımacılığı yapan nitelikli kişidir. Gün boyunca hizmet veren, yoğun strese maruz kalan ve pek çok insanla iletişim kuran taksiciler çevrenin etkisinin yanı sıra kişilik özelliklerini de otomobil sürme biçimlerine yansıtmak durumundadır.

Bu çalışmanın amacı, taksi şoförlerinin dürtüselliklerinin çeşitli değişkenler karşısında gösterdiği değişimin araştırılmasıdır. Dürtüsellik dikkatsizlik, sabırsızlık, risk alma, zevk arama, heyecan arama, zarar görme ihtimalini düşünmeme ve dışadönüklük gibi özelliklerle karakterize bir kavramdır (Hollander ve Evers, 2001).

Dürtüsellik bir kişilik özelliği olarak yüzyıllardır bilinen bir davranış modelidir ancak dürtüsellüğün kontrolsüz bir şekilde dışa vurumu olarak ifade edebileceğimiz dürtü kontrol bozukluğu için aynı durum söz konusu değildir.

Trafikte en uzun süre kalan insanlar geçimini trafikte araç kullanarak kazananlar, dolayısıyla taksicilerdir. Tüm gününü direksiyon başında geçiren taksicilerin yaşam tarzları, tutumları, dürtüsel davranışları gibi unsurlar gerek müşteri memnuniyeti, gerekse verdikleri hizmetin kalitesi ve güvenli sürüş açısından önemlidir.

Ülkemizde taksi sürücüleri ile ilgili yapılan araştırmaların çoğunda taksicilerin sosyodemografik özellikleri incelenmiş, bu özelliklerin trafikteki tutum ve davranışlarına etkileri ortaya konmaya çalışılmış ya da sosyodemografik özelliklerinin trafikte risk alma davranışları ve kaza yapmaya yatkınlıkları ile bağlantısı incelenmiştir (Hızmalı ve ark., 2005; Bulut ve Karabacakoğlu, 2005).

Trafik kazaları alanındaki çalışmalar bazı kişilik özelliklerinin kaza yatkınlığını belirlemede öne çıktığını göstermektedir. Bunlar arasında en sık adı geçen özellikler, saldırganlık, duyguları kontrol etme yetersizliği (dürtüsel davranış), duygusal dengesizlik, A Tipi davranış örüntüsü, düşük zihinsel yönelim ve kısıtlı karar alma ya da problem çözme becerileri, güç ve prestij aramaya yönelik davranışlar, heyecan ve uyarıcı arama güdüsü, kızgınlık, öfke, depresyon, kişisel yetersizlik (düşük özgüven) hissi ve aşırı risk alma eğilimidir (Donovan ve ark., 1983; McGuire, 1976; Stasson ve Fishbein, 1990; West ve ark., 1992). Geçmiş çalışmalar incelendiğinde heyecan arama, risk alma, ruh sağlığına ilişkin faktörler ve saldırganlığın trafik kazalarına yatkınlıkla en yüksek düzeyde ilişkili kişilik özellikleri olduğu gözlenmektedir (Buss ve Perry, 1992; Lajunen ve ark., 2001).

Taksicilerde dürtüsellüğün etkisi ve çeşitli faktörlerdeki durumuna literatürde sık rastlanmadığından konunun taksiciliğe yeni bir bakış açısı getireceği düşünülmektedir.

1.1. Problem Cümlesi

Taksicilerde dürtüselliğin çeşitli değişkenler açısından incelenmesi bu araştırmanın ana problemini oluşturmaktadır.

1.2. Alt Problemler

1. Taksicilerde dürtüsellik nasıl bir dağılım göstermektedir?
2. Taksicilerde dürtüsellik ile yaş arasında anlamlı bir fark var mıdır?
3. Taksicilerde dürtüsellik ile medeni durum arasında anlamlı bir fark var mıdır?
4. Taksicilerde dürtüsellik ile evlilik sayısı arasında anlamlı bir fark var mıdır?
5. Taksicilerde dürtüsellik ile çocuk sahibi olma durumu arasında anlamlı bir fark var mıdır?
6. Taksicilerde dürtüsellik ile sahip olunan çocuk sayısı durumu arasında anlamlı bir fark var mıdır?
7. Taksicilerde dürtüsellik ile okula giden çocuk sayısı durumu arasında anlamlı fark var mıdır?
8. Taksicilerde dürtüsellik ile eğitim durumu arasında anlamlı fark var mıdır?
9. Taksicilerde dürtüsellik ile kaç yıldır İstanbul'da yaşadığı durumu arasında anlamlı fark var mıdır?
10. Taksicilerde dürtüsellik ile ev sahibi olma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?

11. Taksicilerde dürtüsellik ile plaka sahibi olma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?

12. Taksicilerde dürtüsellik ile çalışılan saat dilimi arasında anlamlı fark var mıdır?

13. Taksicilerde dürtüsellik ile kaç saattir çalışıldığı durumunu arasında anlamlı fark var mıdır?

14. Taksicilerde dürtüsellik ile herhangi bir durağa bağlı çalışma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?

15. Taksicilerde dürtüsellik ile sosyal güvence durumu arasında anlamlı fark var mıdır?

16. Taksicilerde dürtüsellik ile geçiminden sorumlu olunan kişi sayısı arasında anlamlı fark var mıdır?

17. Taksicilerde dürtüsellik ile hanede çalışan kişi sayısı arasında anlamlı fark var mıdır?

18. Taksicilerde dürtüsellik ile daha önce başka bir işte çalışma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?

19. Taksicilerde dürtüsellik ile daha önce başka bir araçta sürücü olarak çalışma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?

20. Taksicilerde dürtüsellik ile daha önce çalışılan araç türü arasında anlamlı fark var mıdır?

21. Taksicilerde dürtüsellik ile rahatsızlık duyulan müşteri profili arasında anlamlı fark var mıdır?

22. Taksicilerde dürtüsellik ile kızılan müşteriye verilen tepki durumu arasında anlamlı fark var mıdır?

23. Taksicilerde dürtüsellik ile tanısı konulmuş meslek hastalığı durumunun varlığı arasında anlamlı fark var mıdır?

24. Taksicilerde dürtüsellik ile herhangi bir ilaç kullanma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?

25. Taksicilerde dürtüsellik ile herhangi bir güzergaha gitmekten duyulan rahatsızlığın sebebi arasında anlamlı fark var mıdır?

26. Taksicilerde dürtüsellik ile sosyal aktivite sahibi olma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?

27. Taksicilerde dürtüsellik ile yapılan sosyal aktivite arasında anlamlı fark var mıdır?

28. Taksicilerde dürtüsellik ile çalışma şartlarının aile içi hayatı etkileme durumu arasında anlamlı fark var mıdır?

29. Taksicilerde dürtüsellik ile çalışma şartlarının aile içi hayata etki çeşidi arasında anlamlı fark var mıdır?

30. Taksicilerde dürtüsellik ile günde uyunan saat sayısı arasında anlamlı fark var mıdır?

31. Taksicilerde dürtüsellik ile uyunan saat aralığı arasında anlamlı fark var mıdır?

32. Taksicilerde dürtüsellik ile düzenli yemek yeme durumu arasında anlamlı

fark var mıdır?

33. Taksicilerde dürtüsellik ile çalışma saatleri arasında yenilen yemek türü arasında anlamlı fark var mıdır?

34. Taksicilerde dürtüsellik ile sigara kullanma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?

35. Taksicilerde dürtüsellik ile günde tüketilen sigara adedi arasında anlamlı fark var mıdır?

36. Taksicilerde dürtüsellik ile sigara bırakma deneyimi arasında anlamlı fark var mıdır?

37. Taksicilerde dürtüsellik ile alkol tüketme durumu arasında anlamlı fark var mıdır?

38. Taksicilerde dürtüsellik ile alkol tüketme sıklığı arasında anlamlı fark var mıdır?

39. Taksicilerde dürtüsellik ile taksiciliği seçme durumu arasında anlamlı fark var mıdır?

40. Taksicilerde dürtüsellik ile trafik polisleri ile yaşanan sorun arasında anlamlı fark var mıdır?

1.3. Sayıtlar

1. Araştırmada veri toplama aracı olarak Barratt Dürtüsellik Ölçeği'nin ve Sosyodemografik Bilgi Formu'nun değişkenlerle ilgili bilgi toplamak açısından yeterli olabileceği varsayılmıştır.

2. Veri toplama araçlarını cevaplandıran taksicilerin sorulara samimi ve doğru cevaplar verdikleri varsayılmıştır.

1.4. Sınırlılıklar

1. Araştırmanın evreni İstanbul ilindeki taksicilerle sınırlıdır.

2. Araştırmanın örneklemini İstanbul ilinde hizmet veren taksicilerle sınırlıdır.

3. Araştırmanın bulguları, taksicilerde dürtüsellik için kullanılan ‘Barratt Dürtüsellik Ölçeği’ puanlarıyla sınırlıdır.

4. Bu araştırma Kasım 2015-Nisan 2016 dönemine ilişkin bilgi ve bulgularla sınırlıdır.

1.5. Araştırmanın Önemi

Türkiye’de gün boyunca hizmet veren taksiciler ile ilgili yapılan çalışmaların genellikle ekonomik katkı, kaza sıklığı veya sağlık yönünden etkilenme oranları gibi konular üzerine olduğu tespit edilmiştir. Bu sebeple taksicilerde dürtüsellik çeşitli etkiler açısından incelenmesinin hem alana hem de taksicilere katkı sağlayacağı düşünülmüştür.

Taksiciler çalışma koşulları sebebiyle pek çok insanla iletişim halinde olmakla birlikte, sosyal aktiviteye zaman ayıramamaktan dolayı toplumdan bir nevi kopuk yaşayabilmektedir. Yine sürekli bir yere yetişme telaşı olan müşterilerinin ve trafiğin oluşturduğu stresle acele ve gününbirlik yaşama mecburiyeti hayatlarını olumsuz etkileyebilmektedir. Bu çalışmanın soyodemografik bilgiler ve ölçek ile birlikte yürütülerek taksicilerin dürtüsellik düzeyleri konusunda ilgili kurumlara ışık tutacağı düşünülmektedir.

1.6. Tanımlar

Araştırmada yer alan temel kavramların tanımları aşağıda verilmiştir:

Dürtüsellik: Sıklıkla istenmeyen sonuçlara ve uygun olmayan durumlara neden olan zamansız ifade edilmiş ve risk taşıyan yaygın bir eylemdir (Özdemir ve ark., 2012).

Taksi: Yapısı itibariyle şoförü dahil en çok 8 oturma yeri olan, insan taşımak için imal edilmiş bulunan ve taksimetre ile yolcu taşıyan ticari motorlu araç (İBB, 2009).

Plaka Sahibi: Taksi sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya ariyet veya rehin gibi hallerde, ariyet veya rehin alan kişi ve kişileri ifade eder.

Taksi Şoförü: İş sağlığı ve güvenliği, kalite yönetim sistemi ile çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtla (taksi), fiyat tarifesi ile belirlenmiş belirli bir ücret karşılığında, kamu hizmeti yolcu taşımacılığı yapan nitelikli kişidir. (<http://myk.gov.tr/index.php/en/component/content/article/54-taslak-meslek-standard/1345-karayolu-tamacl-alannda-hazrlanan-taslak-meslek-standartlar>),(Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2016)

Taksici: Plaka sahibi veya şoförü ifade eden, taksi ile ücreti mukabilinde yolcu taşıyan sürücü.

Müşteri/Yolcu: Takside şoför dışında araçta bulunan ve ücret karşılığında taşınan kişidir (İBB, 2009).

İBB: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

UKOME: 5214 sayılı Büyükşehir Belediyesi kanununun 9. maddesinde belirtildiği üzere; büyükşehir içerisindeki kara, deniz, su, göl ve demiryolu üzerinde her türlü taşımacılık hizmetinin koordinasyon içerisinde gerçekleştirilmesi amacı ile, büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişi başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluş temsilcilerinin katılacağı Ulaşım Koordinasyon Merkezini ifade eder. (İBB, 2009)

Cep Durak: Cadde, sokak, meydan ve yaya yolunun uygun yerlerinde oluşturulan taksilerin duraklama yapabileceği yol girintilerini ifade eder.

Durak: En az dört taksinin park edebileceği, 80m² park alanı ve 6m²'den az olmamak üzere kabin yeri, toplam 86m² ve üzerinde olan boş parseller üzerinde kurulacak taksi duraklarını ifade eder.

2. İLGİLİ LİTERATÜR

2.1. Taksicilik

Ülkemizde pek çok insan trafikte araç kullanarak geçimini sağlamaktadır. Bunların bir kısmı yolcu taşımacılığı yapan makam şoförleri, servis şoförleri, toplu taşıma aracı şoförleri, taksi şoförleri; bir kısmı da yük ve eşya taşımacılığı yapan kamyon-kamyonet ve tır şoförleridir.

Araştırma içerisinde sıkça konu edilecek olan taksi TDK'da verilen tanıma göre “belirli bir ücret karşılığı yolcu taşıyan ve taksimetresi olan otomobil”; (http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&kelime=TAKSİ_, Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2016); İBB Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi'ne göre ise şoförü dahil en çok 8 kişilik oturma yeri olan, insan taşıma amacıyla üretilmiş, taksimetrelili motorlu taşıttır (İBB, 2009).

Taksi şoförü ise İBB Yönergesine göre taksi ve taksi dolmuşlarda, trafik kurallarına uygun olarak güvenli bir şekilde gerçekleştirilen, en az “B” sınıfı sürücü belgesiyle Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi bulunan, mesleğin gerektirdiği diğer temel ve mesleki özelliklere sahip kişiyi ifade eder (İBB, 2009).

Taksi şoförlerinin yaşam tarzları, bir olay karşısındaki tutumları, iş doyumları ve beklentileri, dürtüsel hareketler karşısındaki davranışları hem yoğun İstanbul trafiğinde, hem de müşteri memnuniyetinde önemli sonuçlar doğurabilmektedir. Bugüne kadar yapılan araştırmaların taksilerin ekonomik katkısı, taksicilerin vergi durumları, teknolojik gelişmeler veya hava kirliliği üzerine yoğunlaştığı gözlenmiştir. Bu sebeple yapılan araştırmalarda taksicilerin sosyodemografik bilgileri ile birlikte çalışma koşullarının da incelenmesinin gerektiğini düşünmekteyiz.

İstanbul'da 17 bin 395 taksi bulunmaktadır. Bu taksilerin plaka kullanım hakkı tahsis denilen sistem ile geçmişte İl Trafik Komisyonları tarafından, 5216 sayılı yasadan

sonra ise büyükşehirlerde Ulaşım Koordinasyon Merkezlerince belirlenen kurallar çerçevesinde İBB tarafından sahiplerine verilmektedir. İstanbul'da en son taksi sayısı düzenlemesi 1991 yılında yapılmıştır. Plaka sayısında yeni bir düzenleme yapılmadığı sürece var olan sayıda artma ya da eksilme olması söz konusu değildir.

Taksi plakası fiyatının plaka sahipleri açısından plakayı satmadığı sürece bir önemi bulunmamaktadır. Taksi sahipleri taksilerini bir yatırım aracı olarak görmemekte, aksine plaka değerine geçimini temin etmek üzere bakmaktadır. Çünkü plaka fiyatları taksicilerin günlük kazançlarını değiştirmemektedir.

2.1.1. Taksicilerin Çalışma Şartları

İstanbul'da taksiciler çoğunlukla sabah saat 04:00 ile 16:00 arası ve 16:00 ile 04:00 arası iki vardiya halinde çalışır (Eryılmaz, 2008). Ancak bu sistem zorunlu olmamakla birlikte, 24 saat sistemi veya hafta sonu şoförü sistemi de uygulanmaktadır. Şoför değişimleri genellikle taksi duraklarında veya taksicilerin sıklıkla kullandıkları akaryakıt istasyonlarında yapılmaktadır.

Plaka sahiplerinin bir kısmı taksilerini yarım gün şoföre verip, yarım gün kendileri çalışırken; bir kısmı da gerek yaşları el vermediği için gerekse başka sebeplerden dolayı taksilerinde 2 şoför çalıştırmaktadır.

İstanbul'da 2014 yılında verilen zam hala geçerli olmak kaydı ile 2016 yılı taksimetre fiyatları İBB UKOME tarafından açılış için 3.20 lira, kat edilen kilometre başına 2,00 ve beş dakikadan sonraki bekleme periyodu da 0.35 lira olarak işlem görmektedir. Gece tarifesini uygulaması 2009 yılında UKOME tarafından alınan kararla kaldırılmıştır.

İstanbul sınırları içerisinde 750 taksi durağı bulunmakta, kimi şoförler durağa bağlı kimileri ise bağımsız çalışmaktadır. Duraklarda sıra ile bekleyen taksilerden "kafadaki taksi" telefonla gelen çağrı ile müşterisini almaya gider. Müşterisini yerine

ulaştıran taksici, dönüşte başka bir müşteri alabilir veya durağına geri dönebilir. Taksi ve taksi-dolmuş şoförleri, mesafe, trafik yoğunluğu ve iklim şartları gözetmeksizin yolcu çağrılarına cevap vermek ve yolcuyu varmak istediği yere ulaştırmak mecburiyetindedir.

İstanbul'da bir taksi günde yaklaşık 350 km mesafe, 870 bin sefer ve iki kişiden hesap edilerek yaklaşık 1 milyon 750 kişinin bir yerden bir yere ulaşmasını sağlar.

Taksilerin taksi-dolmuşlardan farkı trafik sıklıklağı durumunda herhangi bir güzergahı takip etmek zorunda olmamaları yani tali yolları kullanma imkanlarının bulunmalarındır.

2005 yılına kadar 507 sayılı yasa ile Bağ-Kur'lu olup kendi sigortalarını ödeyerek şoförler Odası'na kayıt yaptıran plaka sahibi olmayan taksi şoförleri, 2005 yılında çıkan 5362 sayılı yasa ile esnaf statüsünden çıkarıldı. Oda kaydı yaptırmaları ve Bağ-Kur primi ödemeleri şartı kaldırıldı. Bu tarihten sonra şoförler Odasının herhangi bir hükmü kalmamış oldu. İşçi statüsünde sigorta yaptırması gereken taksi şoförlerinin, 2010 yılında İstanbul Taksiciler Esnaf Odası'nın girişimleri ile SGK kapsamına alınması sağlanmış ve plaka sahipleri kendileriyle çalışan şoförlerinin SGK primlerini ödemeye başlamıştır.

Taksicilerin önemli sorunlarından biri olan korsan taşımacılar konusu 03.06.2012'de çıkarılan 6321 sayılı kanun ile çözülmüştür. Bu yasaya göre korsan taşımacılık yapılan araç 60 gün trafikten men edilmekte, müşteriye ise 250 lira ceza kesilmektedir. Korsanla mücadele yasasının getirdiği en büyük yenilik korsan taksiye binen müşteriye de ceza kesilmesini getirmesi olmuştur. Bu sebeple yasa çıktığı günden itibaren etkili olmuş ve korsan taşımacı sayısında büyük düşüş gözlenmiştir.

Bir kişinin taksi şoförü olabilmesi için psikoteknik değerlendirme raporu alması zorunludur. Bu rapor yaklaşık bir buçuk saat süren motor becerilere ve psikolojik alt yapıya sahip olup olunmadığına bakarak hazırlanır.

Psikoteknik değerlendirme, sürücülük tarzları ve trafikte risk alma davranışı, sürücü davranışı, sürücü eğitimi ve rehabilitasyonu, ergonomi, trafik güvenliği için bilinçlendirme, trafik yasalarını yapan ve uygulayanlara danışmanlık, trafikle ilgili davranış, tutum, yetenek ve becerileri ölçme araçları geliştirme vb. konular, trafik psikolojisi ile ilgilidir.

2.2. Dürtüsellik

Dürtüsellik, kişinin kendine ve çevresine karşı zararlı, risk içeren ve genellikle istenmeyen sonuçlara yol açan bir dürtü veya isteği erteleyememesi, engel olamamasıdır. Dürtü ani ve kasıtsızdır. Dürtüsellik davranışlarda dikkatsizlik, zararlı davranışları önceden kestirememesi, dışa dönüklük, sabırsızlık, risk alma şeklinde görülür (Yazıcı, 2010).

Güdülerin kaynağı bireylerin gereksinimleridir. “Gereksinme” bedende herhangi bir nesnenin azalmasına veya yokluğuna dayanır. Gereksinme, kendini giderilmesi gereken fizyolojik bir “güç” ya da “gerilim” biçiminde ortaya koyduğu zaman “dürtü” oluşur. Örneğin susuz kalmak bireyin bir “gereksinme”sidir. Susuzluğun bireyde yarattığı “fizyolojik gerilim” durumu bir “dürtü”dür (Engin ve ark., 2009).

Dürtüsellik farklı tanımları bulunmaktadır. Eysenck (1977) dürtüsellik risk alma, plan yapmada yetersizlik ve zihnini çabuk toplayamama ile ilişkilendirirken; Patton ve arkadaşları (1995) hazırlıksız ani hareket, dikkat ve plan eksikliği şeklinde üç bölümde incelemiştir.

Dürtüsellik normal bir davranış örüntüsü olabileceği gibi (Evenden, 1999), birçok ruhsal hastalığın psikopatolojik bir göstergesi de olabilir. Dürtü kontrol bozuklukları (DKB) genellikle zararlı davranışları gerçekleştirme isteğine karşı koyamama ile kendini gösteren bir ruhsal hastalık grubu olarak tanımlanır ve ana belirtisi tekrarlayan, engellenemeyen dürtüsel davranışlar şeklinde ortaya çıkar. DKB olan hastalar şu üç özelliği taşır: 1- Kendilerine ya da başkalarına zarar verebilecek hareketleri gerçekleştirme dürtülerine karşı koymayı beceremezler. 2- Hareket

öncesinde artan bir gerginlik durumu vardır. 3- Hareket gerçekleştirilirken, doyum ve rahatlama gerçekleşir. Hareketin gerçekleşmesinin ardında kişide yoğun suçluluk ya da pişmanlık duyabilirler (Çorapçioğlu, 1998).

Diğer ruhsal bozukluklarda olduğu gibi dürtü kontrol bozukluklarının diğer psikiyatrik bozukluklarla bir arada bulunması tanı konmasını güçleştirir ve tedavi seyrini olumsuz etkiler (Annagür, 2011).

Dürtü kontrol bozuklukları sıklıkla bipolar bozukluk, antisosyal ve borderline kişilik bozuklukları, şizofreni, depresif bozukluklar, madde bağımlılığı, OKB, yeme bozuklukları, madde kullanım bozuklukları, anksiyete bozuklukları ve DEHB ile komorbidite gösterebilmektedir. Ayrıca dürtü kontrol bozuklukları olan patolojik kumar oynama, aralıklı patlayıcı bozukluk, piromani, kleptomani ve trikotillomani de tanı ölçütleri arasında bulunur. Bu bozuklukları şu şekilde tanımlayabiliriz;

Aralıklı patlayıcı bozukluk; saldırgan dürtülerin denetiminde geçici bozulma neticesinde ortaya çıkan saldırgan eylemler ve zarar verici davranışlarla seyreden ataklarla giden bir bozukluk çeşididir.

Kleptomani; kişisel kullanım ya da parasal değerinden dolayı ihtiyaç duyulmayan nesnelere çalmaya yönelik dürtülere karşı koyamama durumudur.

Piromani; kasıtlı ve amaca yönelik olarak dürtüsel biçimde yangın çıkarma durumudur.

Patolojik kumar oynama; önemli kayıplara neden olmasına rağmen sürekli ve tekrarlayan uygunsuz kumar oynama davranışıdır.

Trikotillomani; kişinin kendi saçını belirgin halde saç kaybına sebep olacak şekilde tekrar tekrar yolması davranışıdır.

Başka türlü adlandırılmayan dürtü kontrol bozukluğu; herhangi özel bir dürtü kontrol bozukluğu için tanı ölçütlerini karşılamayan hastalar için kullanılan tanıdır (Özdemir ve ark., 2012).

Bu hastalıkların geçerliliğini sorgulayan kimi yazarlar, etkilenen bireylerin gerçekten dayanılmaz dürtüler biçiminde bir yaşantılarının olmadığını ve davranışları üzerinde istemli bir kontrollerinin olduğunu ileri sürmüşlerdir (Annagür, 2008).

Dürtülerini kontrol edebilen bireyler, kendini cezbeden unsurlara karşı koyar, anlık duygularını kontrol edebilir, zor da olsa kendini kaybetmez ve olumlu bakış açısını korurlar (Baltaş, 2006).

Genetik açıdan, dürtü kontrol bozukluğu olan bireylerin aile öyküleri, depresyon, bipolarite, madde kötüye kullanımı ve kişilik bozukluklarına sahiptir. Bu hastaların aile ağaçları sıklıkla istatistiksel olarak anlamlı bir veya daha fazla dürtü kontrol bozukluğunun bulunduğunu göstermektedir (Kaplan ve Sadock, 2000).

2.2.1. Dürtüselliğin Nörobiyolojisi

Prefrontal korteks ve orbitofrontal korteks baskılanmanın kontrolü, karar verme ve yanıt seçme süreçlerinde görevlidir. Frontal lob hasarı görmüş olan kişilerde dürtüsellik sık görülür. Dürtüsellekle ilgili olan ana nörotransmitterler ise serotonin, dopamin, noradrenalin, glutamat ve GABA'dır (Yazıcı, 2010).

2.2.2. Dürtüsellik ve Tedavisi

Dürtüsellik birçok psikiyatrik bozukluğun temelinde bulunabildiği için tedavi edilmesi psikopatolojinin iyileşmesine de katkı sağlar. Dürtüselliğin tedavisinde çoğunlukla psikoterapi ve ilaç tedavisi uygulanmaktadır.

Bilişsel davranışçı terapi (BDT) sorun oluşturan davranışların altında yatan düşünce sistemini değiştirme yoluyla davranışları da değiştirmeyi amaçlayan bir tedavi şeklidir.

Platt ve arkadaşları (1988), BDT programlarıyla bireylerde kişilerarası sorun çözme becerilerini geliştirmiş, genel toplum kurallarına uyumu artırarak tutuklanma oranlarında azalma sağlamıştır.

Linehan (1987) tarafından geliştirilen ve diyalektik davranış terapisi olarak adlandırılan yöntem, borderline kişilik bozukluğu ile ilgili olan dürtüsellik sorunlarında kullanılır. Bu yöntem genel sorun çözme becerileri, duyguları düzenleme yöntemleri, stres toleransı gibi özel becerileri geliştirmek amacıyla kullanılan bir yöntemdir.

Kant'a (1999) göre insan kendi dürtülerinin tesiri altındadır ancak onlara uymak zorunda değildir. Bu sebeple kişi kendi kendisine koyduğu ve kendi başına değerlendirmesini yapabildiği kuralların muhatabı olarak, dürtülerini disiplin altına alması kendini geliştirme ve medenileştirmeyi bir görev olarak almalıdır.

3. YÖNTEM

Bu bölümde araştırmanın modeli, evreni, örnekleme, veri toplama araçları ve verilerin çözümlenmesi ayrıntılı olarak anlatılmıştır.

3.1. Araştırmanın Modeli

Taksicilerde dürtüsellığı çeşitli değişkenler açısından inceleyen bu araştırma, tarama modeli ile gerçekleştirilmiştir.

Bu araştırmada BIS-11 (Barratt Dürtüsellik Ölçeği) sonuçları değerlendirmeye alınmıştır.

3.2. Araştırmanın Evreni ve Örnekleme

Araştırmanın evreni İstanbul'da çalışan plaka sahipleri ve taksi şoförlerinden oluşmaktadır. Araştırmanın örnekleme ise İstanbul'da gecici, gündüzcü, hafta sonu, 24 saatli ve dönüşümlü olarak çalışan 391 taksiciden oluşmaktadır. Bu örneklem, İstanbul'da çalışan taksicilerden araştırmaya katılmayı kabul edenlerin seçilmesi ile oluşturulmuştur.

Katılımcılar 2015 Kasım-2016 Nisan tarihleri arasında çalışmakta olan ve araştırmaya gönüllü katılan kişilerdir.

3.3. Veri Toplama

Uygulamadan önce taksicilere çalışmanın, Haliç Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü'ne bağlı Uygulamalı Psikoloji Bölümü Yüksek Lisans Tezi kapsamında yürütüldüğü, esnaf odası ya da belediyenin çalışmayla hiç bir ilişkilerinin bulunmadığı ve yanıtların gizli tutulacağı, verilerin araştırma amaçlı kullanılacağı, bireysel sonuçların uygulayıcı dışında kimse tarafından incelenmeyeceği ve kimse ile

paylaşılmayacağı ifade edilmiştir.

Ölçek, taksicilere bireysel olarak uygulanmıştır. Taksicilere önce araştırmaya katılıp katılmayacakları sorulmuş ve gönüllü 391 taksici ile uygulama yapılmıştır. Uygulama objektif bilgilere ulaşılabilme için gündüz ve gecenin farklı saatlerinde duraklarda ve cep duraklarda uygulanmıştır. 39 ilçeden gececi ve gündüzcü ayrıca şoför ve plaka sahibi taksicilerle çalışılmıştır. Form ve ölçek bizzat araştırmacı tarafından doldurulmuştur.

3.4. Veri Toplama Araçları

3.4.1. Sosyodemografik Bilgi Formu

Taksicilerin sosyodemografik özelliklerini belirlemek amacıyla araştırmacı tarafından hazırlanan, kendini bildirme dayalı kişisel bilgi formu, kişisel bilgilere dair (yaş, eğitim durumu, ekonomik durumu, medeni durumu, çocuğunun olup olmaması, çocuk sayısı, çalışma şekli vb.), sağlık ile ilgili bilgilere dair (teşhisi konulmuş bir meslek hastalığının olup olmaması, herhangi bir ilaç kullanıp kullanılmaması), yeme tutumu ile ilgili bilgiye dair (düzenli yemek yeyip yemediği, çalışma saatlerinde ne tür yemekler tercih ettiği), sigara kullanma ile ilgili bilgiye dair (sigara kullanıp kullanmama, kullanılan sigara adedi, sigara bırakma deneyiminin olup olmaması), alkol tüketimi ile ilgili bilgilere dair (alkol tüketiminin olup olmaması, tüketilen alkol oranı), uyku düzeni ile ilgili bilgiye dair (kaç saat uyku uyunduğu, hangi saat aralığında uyku uyunduğu), müşteri profili ile ilgili bilgiye dair (şikayetçi olunan müşteri profili) vb. olmak üzere 56 sorudan oluşmaktadır.

3.4.2. Barratt Dürtüsellik Ölçeği (BIS-11)

Barratt Dürtüsellik Ölçeği (Barratt Impulsivity Scale 11- BIS-11) dürtüsellik yapısını değerlendirmek için hem normal hem de klinik örneklemelerde en sık kullanılan ölçeklerden birisidir. 1959 yılında Barratt tarafından geliştirilmiş olan BIS, günümüze kadar pek çok revizyona uğramıştır. Günümüzde kullanılan BIS-11, Patton ve diğerleri

(1995) tarafından geliştirilmiştir. BIS-11'in Türkçe'de güvenilirlik ve geçerlik çalışması Güleç ve diğerleri tarafından 2008 yılında hazırlanmıştır. Ölçeğin iç tutarlılık kat sayısı .80 olarak bulunmuştur (Güleç ve diğerleri, 2008).

Bu ölçek 3 alt boyutu ölçen 30 maddeden oluşmaktadır. Ölçeğin boyutları ve ilgili maddeler aşağıda verilmiştir.

BOYUTLAR	MADDELER
Dikkat	5, 6, 9, 11, 20, 24, 26, 28
Motor	2, 3, 4, 16, 17, 19, 21, 22, 23, 25, 30
Plan Yapmama	1, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 18, 27, 29

BIS-11 değerlendirilirken 4 farklı alt skor elde edilir: Toplam puan, plan yapmama (gelecek yöneliminin eksikliği), dikkat (konsantrasyon ve dikkat ile ilgili problemler, yarışan düşünceler, dikkatin hızlı yön değiştirmesi, bilişsel karışıklığa tahammülsüzlük) ve motor dürtüsellik (aceleci hareket, hızlı tepkiler, huzursuzluk), BIS-11 skoru ne kadar yüksekse dürtüsellik düzeyi o kadar yüksektir (Patton ve diğerleri, 1995). Ölçek doldurulurken bireyin kedisinden yanıt olarak 'nadiren/hiçbir zaman', 'bazen', 'sıklıkla' ve 'hemen her zaman/her zaman' seçeneklerinden en uygun ifadeyi işaretlemesi istenir.

3.5. Verilerin İstatistiksel Analizi

Araştırmada elde edilen veriler SPSS (Statistical Package for Social Sciences) for Windows 22.0 programı kullanılarak analiz edilmiştir. Verilerin değerlendirilmesinde tanımlayıcı istatistiksel yöntemleri olarak sayı, yüzde, ortalama, standart sapma kullanılmıştır.

İki bağımsız grup arasında niceliksel sürekli verilerin karşılaştırılmasında Man Whitney-u testi, ikiden fazla bağımsız grup arasında niceliksel sürekli verilerin karşılaştırılmasında Kruskal Wallis testi kullanılmıştır. Kruskal Wallis testi

sonrasında farklılıkları belirlemek üzere tamamlayıcı olarak Man Whitney-u testi kullanılmıştır.

Man Whitney-U testi niceliksel ölçekli gözlemleri verilen iki örneklemin aynı dağılımdan gelip gelmediğini incelemek için kullanılan testtir. Parametrik olmayan istatistik testtir.

İstatistikte Kruskal Wallis sıralamalı tek-yönlü varyans analizi, bağımsız gruplar arasındaki anakütle medyanlarının eşitliğini sınamak amacı ile kullanılan bir parametrik olmayan istatistik sınavıdır. Adını bu yöntemi ilk olarak kullanan William Kruskal ve W. Allen Wallis'ten almıştır.

Elde edilen bulgular %95 güven aralığında, %5 anlamlılık düzeyinde değerlendirilmiştir.

4. BULGULAR VE YORUMLAR

Bu bölümde, araştırma probleminin çözümü için, araştırmaya katılan taksicilerin ölçekler yoluyla toplanan verilerinin analizi sonucunda elde edilen bulgular yer almaktadır. Elde edilen bulgulara dayalı olarak açıklama ve yorumlar yapılmıştır.

Tablo 4.1. Taksicilerin Tanımlayıcı Özellikleri

Tablolar	Gruplar	Frekans(n)	Yüzde (%)
Yaş	18-27 Yaş	22	5,6
	28-37 Yaş	75	19,2
	38-47 Yaş	165	42,2
	48-57 Yaş	111	28,4
	58-67 Yaş	18	4,6
	Toplam	391	100,0
Medeni Durum	Evli	323	82,6
	Bekâr	45	11,5
	Boşanmış	14	3,6
	Dul	9	2,3
	Toplam	391	100,0
Kaçınıcı Evlilik	1. Evlilik	310	89,6
	2. Evlilik	32	9,2
	3 ve 4. Evlilik	4	1,2
	Toplam	346	100,0
Çocuk Sahipliği	Evet	336	85,9
	Hayır	55	14,1
	Toplam	391	100,0
Çocuk Sayısı	1	53	15,8
	2	158	47,0
	3	92	27,4
	4 ve üstü	33	9,8
	Toplam	336	100,0
Okula Giden Çocuk Sayısı	1	101	39,6
	2	114	44,7
	3 ve üzeri	40	15,7
	Toplam	255	100,0
Eğitim Durumu	İlkokul	89	22,8
	Ortaokul	104	26,6

	Lise	160	40,9
	Üniversite ve üstü	31	7,9
	Terk	7	1,8
	Toplam	391	100,0
İstanbul'da Oturma Süresi	1-10 Yıl	13	3,3
	11-20 Yıl	48	12,3
	21-30 Yıl	86	22,0
	31-40 Yıl	109	27,9
	41-50 Yıl	110	28,1
	51-60 Yıl	25	6,4
	Toplam	391	100,0
Ev Sahipliği	Evet	199	50,9
	Hayır	192	49,1
	Toplam	391	100,0
Plaka Sahipliği	Kendinizin	61	15,6
	Kiralık	108	27,6
	Şoför	222	56,8
	Toplam	391	100,0
Çalışma Dilimi	Gece	152	38,9
	Gündüz	188	48,1
	Hafta Sonu	7	1,8
	24 Saat	44	11,3
	Toplam	391	100,0
Günlük Çalışma Saati	1-8 Saat	164	41,9
	9-12 Saat	202	51,7
	12 Saat üstü	25	6,4
	Toplam	391	100,0
Durağa Bağlı Olma Durumu	Evet	362	92,6
	Hayır	29	7,4
	Toplam	391	100,0
Sigorta Durumu	Evet	324	82,9
	Hayır	67	17,1
	Toplam	391	100,0
Geçiminden Sorumlu Kişi Sayısı	Sadece Kendisi	27	6,9
	1-3 Kişi	192	49,1
	4 ve üzeri	172	44,0
	Toplam	391	100,0
Evde Çalışan Sayısı	1	90	22,8
	2	19	4,9
	3-4	16	4,1
	Toplam	125	32,0

Daha Önce Başka İşte Çalışma Durumu	Evet	293	74,9
	Hayır	98	25,1
	Toplam	391	100,0
Daha Önce Başka Araçta Çalışma Durumu	Evet	88	22,5
	Hayır	303	77,5
	Toplam	391	100,0
Daha Önce Çalışılan Araç Türü	Minibüs	27	30,7
	Kamyon	23	26,1
	Kamyonet	11	12,5
	Servis	4	4,5
	Tır	6	6,8
	Otobüs	8	9,1
	Makam	7	8,0
	Traktör	1	1,1
	Tanker	1	1,1
	Toplam	88	100,0
Ek İş Durumu	Evet	31	7,9
	Hayır	360	92,1
	Toplam	391	100,0
Rahatsız Olunan Müşteri Profili	Trafik Yoğunluğunu Gördüğünde Taksiden İnen Müşteri	74	18,9
	Bozuk Parası Olmayan Müşteri	11	2,8
	Agresif Müşteri	77	19,7
	Uygun Olmayan Yerde İnmek veya Binmek İsteyen Müşteri	46	11,8
	Acelesi Olduğu İçin Trafik Kurallarının İhlalini İsteyen Müşteri	57	14,6
	Aracı Kirleten ve Hayvanlarını Kafessiz Olarak Taksiye Alan Müşteri	16	4,1
	Aşırı Alkollü Müşteri	92	23,5
	Aşırı Samimi Davranan Müşteri	5	1,3
	Diğer	13	3,3
	Toplam	391	100,0
Müşteriye Kızınca Verilen Tepki	Kızarıım	32	8,2
	Sessiz Kalırım	261	66,8
	Bağırırım	7	1,8
	Taksiden İndirim	21	5,4
	Surat Asarım	50	12,8
	Diğer	20	5,1
	Toplam	391	100,0
Meslek Hastalığı Olma	Evet	88	22,5

Durumu	Hayır	303	77,5
	Toplam	391	100,0
İlaç Kullanma Durumu	Evet	62	15,9
	Hayır	329	84,1
	Toplam	391	100,0
Güzergaha Girmekten Rahatsızlık Duyma Sebebi	Trafik	242	86,1
	Gasp	19	6,8
	Terör-Eylem	14	5,0
	Uyuşturucu	6	2,1
	Toplam	281	100,0
Sosyal Aktivite Yapabilme Durumu	Evet	130	33,2
	Hayır	261	66,8
	Toplam	391	100,0
Sosyal Aktivite Türü	Spor	22	16,9
	Futbol	23	17,7
	Sinema	16	12,3
	Gezmek	39	30,0
	Dernek-Siyasi Faaliyet	10	7,7
	Yürüyüş	6	4,6
	Balık Tutma	7	5,4
	Kitap Okuma	4	3,1
	Tavla Oynamak	3	2,3
	Toplam	130	100,0
Çalışma Şartlarının Aileyi Etkileme Durumu	Evet	183	46,8
	Hayır	208	53,2
	Toplam	391	100,0
Çalışma Şartlarının Aileye Etkisi	Vakitsizlik	97	53,0
	Stres	31	16,9
	Sosyal Faaliyet Yok	24	13,1
	Bozuk Psikoloji	21	11,5
	Düşük Gelir-Geçim Kaygısı	8	4,4
	Güvenlik	2	1,1
	Toplam	183	100,0
Günlük Uyku Süresi	5	12	3,1
	6	95	24,3
	7	73	18,7
	8	165	42,2
	10	25	6,4
	12	21	5,4
	Toplam	391	100,0
Uyku Saat Aralığı	0-6 Arası	208	53,2

	7-12 Arası	25	6,4
	13-18 Arası	19	4,9
	19-24 Arası	139	35,5
	Toplam	391	100,0
Düzenli Yemek Yeme Durumu	Evet	168	43,0
	Hayır	223	57,0
	Toplam	391	100,0
Çalışma Saatlerinde Yenilen Yemek Türü	Atıştırmalık	213	54,5
	Sulu Yemek	178	45,5
	Toplam	391	100,0
Sigara Kullanma Durumu	Evet	245	62,7
	Hayır	146	37,3
	Toplam	391	100,0
Günlük İçilen Sigara Sayısı	1-10 Arası	32	13,1
	11-20 Arası	151	61,6
	21-30 Arası	23	9,4
	31-40 Arası	39	15,9
	Toplam	245	100,0
Sigara Bırakma Deneyimi	Evet	141	55,5
	Hayır	113	44,5
	Toplam	254	100,0
Alkol Tüketim Durumu	Evet	90	23,0
	Hayır	301	77,0
	Toplam	391	100,0
Alkol Tüketim Sıklığı	Nadiren	50	55,6
	15 Günde Bir	3	3,3
	Ayda Bir	7	7,8
	Her Akşam	13	14,4
	Haftada Bir	17	18,9
	Toplam	90	100,0
Mesleği Seçme Nedeni	Belirtilmeyen	38	9,7
	Baba Mesleği	76	19,4
	Mecburiyet	164	41,9
	Taksiciliği Seviyorum	32	8,2
	Maddi Sebepler	48	12,3
	Serbest Zaman	15	3,8
	Sıcak Para	11	2,8
	Özenti	7	1,8
	Toplam	391	100,0
Polis İle Yaşanılan Önemli Sorun	Davranış	112	54,9
	Ceza	67	32,8

	Havalimanından Müşteri Aldırmıyorlar	9	4,4
	Rüşvet	2	1,0
	Ticari Bekleme Yapma	14	6,9
	Toplam	204	100,0

Taksiciler yaş değişkenine göre 22'si (%5,6) 18-27 Yaş, 75'i (%19,2) 28-37 Yaş, 165'i (%42,2) 38-47 Yaş, 111'i (%28,4) 48-57 Yaş, 18'i (%4,6) 58-67 Yaş olarak dağılmaktadır.

Taksiciler medeni durum değişkenine göre 323'ü (%82,6) Evli, 45'i (%11,5) Bekâr, 14'ü (%3,6) Boşanmış, 9'u (%2,3) Dul olarak dağılmaktadır.

Taksiciler kaçınıcı evlilik değişkenine göre 310'u (%89,6) 1. Evlilik, 32'si (%9,2) 2. Evlilik, 4'ü (%1,2) 3 ve 4. Evlilik olarak dağılmaktadır.

Taksiciler çocuk sahipliği değişkenine göre 336'sı (%85,9) Evet, 55'i (%14,1) Hayır olarak dağılmaktadır.

Taksiciler çocuk sayısı değişkenine göre 53'ü (%15,8) 1, 158'i (%47,0) 2, 92'si (%27,4) 3, 33'ü (%9,8) 4 ve üstü olarak dağılmaktadır.

Taksiciler okula giden çocuk sayısı değişkenine göre 101'i (%39,6) 1, 114'ü (%44,7) 2, 40'ı (%15,7) 3 ve üzeri olarak dağılmaktadır.

Taksiciler eğitim durumu değişkenine göre 89'u (%22,8) İlkokul, 104'ü (%26,6) Ortaokul, 160'ı (%40,9) Lise, 31'i (%7,9) Üniversite ve üstü, 7'si (%1,8) Terk olarak dağılmaktadır.

Taksiciler İstanbul'da oturma süresi değişkenine göre 13'ü (%3,3) 1-10 yıl, 48'i (%12,3) 11-20 yıl, 86'sı (%22,0) 21-30 yıl, 109'u (%27,9) 31-40 yıl, 110'u (%28,1) 41-50 yıl, 25'i (%6,4) 51-60 yıl olarak dağılmaktadır.

Taksiciler ev sahipliği değişkenine göre 199'u (%50,9) Evet, 192'si (%49,1) Hayır olarak dağılmaktadır.

Taksiciler plaka sahipliği değişkenine göre 61'i (%15,6) Kendinizin, 108'i (%27,6) Kiralık, 222'si (%56,8) Şoför olarak dağılmaktadır.

Taksiciler çalışma dilimi değişkenine göre 152'si (%38,9) Gece, 188'i (%48,1) Gündüz, 7'si (%1,8) Hafta sonu, 44'ü (%11,3) 24 Saat olarak dağılmaktadır.

Taksiciler günlük çalışma saati değişkenine göre 164'ü (%41,9) 1-8 saat, 202'si (%51,7) 9-12 saat, 25'i (%6,4) 12 saat üstü olarak dağılmaktadır.

Taksiciler durağa bağlı olma durumu değişkenine göre 362'si (%92,6) Evet, 29'u (%7,4) Hayır olarak dağılmaktadır.

Taksiciler sigorta durumu değişkenine göre 324'ü (%82,9) Evet, 67'si (%17,1) Hayır olarak dağılmaktadır.

Taksiciler geçiminden sorumlu kişi sayısı değişkenine göre 27'si (%6,9) sadece kendisi, 192'si (%49,1) 1-3 kişi, 172'si (%44,0) 4 ve üzeri olarak dağılmaktadır.

Taksiciler evde çalışan sayısı değişkenine göre 90'ı (%72,0) 1, 19'u (%15,2) 2, 16'sı (%12,8) 3-4 olarak dağılmaktadır.

Taksiciler daha önce başka işte çalışma durumu değişkenine göre 293'ü (%74,9) Evet, 98'i (%25,1) Hayır olarak dağılmaktadır.

Taksiciler önce çalışılan sektör değişkenine göre 19'u (%6,5) Gıda, 4'ü (%1,4) Sağlık, 10'u (%3,4) Pazarlama, 45'i (%15,4) Tekstil, 6'sı (%2,0) Pazarcı, 7'si (%2,4) Lokanta, 34'ü (%11,6) Şoför, 11'i (%3,8) Dekorasyon-Mobilya, 4'ü (%1,4) Kuyumcu, 10'u (%3,4) Serbest Meslek, 12'si (%4,1) Medya, 12'si (%4,1) Kamu, 6'sı (%2,0) Fırın, 2'si (%0,7) Güvenlik, 4'ü (%1,4) Ayakkabı, 14'ü (%4,8) İnşaat, 6'sı (%2,0) Turizm, 10'u (%3,4) Ticaret, 10'u (%3,4) Ulaşım-Nakliye, 17'si (%5,8) Özel Sektör, 38'i (%13,0) Oto Elektronik-Yedek Parça, 3'ü (%1,0) Banka-Muhasebe, 3'ü (%1,0) Aşçı, 3'ü (%1,0) Matbaa, 2'si (%0,7) Denizcilik, 1'i (%0,3) 26 olarak dağılmaktadır.

Taksiciler daha önce başka araçta çalışma durumu değişkenine göre 88'i (%22,5) Evet, 303'ü (%77,5) Hayır olarak dağılmaktadır.

Taksiciler daha önce çalışılan araç türü değişkenine göre 27'si (%30,7) Minibüs, 23'ü (%26,1) Kamyon, 11'i (%12,5) Kamyonet, 4'ü (%4,5) Servis, 6'sı (%6,8) Tır, 8'i (%9,1) Otobüs, 7'si (%8,0) Makam, 1'i (%1,1) Traktör, 1'i (%1,1) Tanker olarak dağılmaktadır.

Taksiciler rahatsız olunan müşteri profili değişkenine göre 74'ü (%18,9) Trafik yoğunluğunu gördüğünde taksiden inen müşteri, 11'i (%2,8) Bozuk parası olmayan müşteri, 77'si (%19,7) Agresif müşteri, 46'sı (%11,8) Uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşteri, 57'si (%14,6) Acelesi olduğu için trafik kurallarının ihlalini isteyen müşteri, 16'sı (%4,1) Aracı kirleten ve hayvanlarını kafessiz olarak taksiye alan müşteri, 92'si (%23,5) Aşırı alkollü müşteri, 5'i (%1,3) Aşırı samimi davranan müşteri, 13'ü (%3,3) Diğer olarak dağılmaktadır.

Taksiciler müşteriye kızınca verilen tepki değişkenine göre 32'si (%8,2) Kızarıyorum, 261'i (%66,8) Sessiz kalıyorum, 7'si (%1,8) Bağırıyorum, 21'i (%5,4) Taksiden indiririm, 50'si (%12,8) Surat asarım, 20'si (%5,1) Diğer olarak dağılmaktadır.

Taksiciler meslek hastalığı olma durumu değişkenine göre 88'i (%22,5) Evet, 303'ü (%77,5) Hayır olarak dağılmaktadır.

Taksiciler ilaç kullanma durumu değişkenine göre 62'si (%15,9) Evet, 329'u (%84,1) Hayır olarak dağılmaktadır.

Taksiciler herhangi bir güzergaha girmekten rahatsızlık duyma sebebi değişkenine göre 242'si (%86,1) Trafik, 19'u (%6,8) Gasp, 14'ü (%5,0) Terör-Eylem, 6'sı (%2,1) Uyuşturucu olarak dağılmaktadır.

Taksiciler sosyal aktivite yapabilme durumu değişkenine göre 130'u (%33,2) Evet, 261'i (%66,8) Hayır olarak dağılmaktadır.

Taksiciler sosyal aktivite türü değişkenine göre 22'si (%16,9) Spor, 23'ü (%17,7) Futbol, 16'sı (%12,3) Sinema, 39'u (%30,0) Gezmek, 10'u (%7,7) Dernek-Siyasi Faaliyet, 6'sı (%4,6) Yürüyüş, 7'si (%5,4) Balık Tutma, 4'ü (%3,1) Kitap Okuma, 3'ü (%2,3) Tavla Oynamak olarak dağılmaktadır.

Taksiciler çalışma şartlarının aileye etkileme durumu değişkenine göre 183'ü (%46,8) Evet, 208'i (%53,2) Hayır olarak dağılmaktadır.

Taksiciler çalışma şartlarının aileye etkisi değişkenine göre 97'si (%53,0) Vakitsizlik, 31'i (%16,9) Stres, 24'ü (%13,1) Sosyal Faaliyet Yok, 21'i (%11,5) Bozuk Psikoloji, 8'i (%4,4) Düşük Gelir-Geçim Kaygısı, 2'si (%1,1) Güvenlik olarak dağılmaktadır.

Taksiciler günlük uyku süresi değişkenine göre 12'si (%3,1) 5, 95'i (%24,3) 6, 73'ü (%18,7) 7, 165'i (%42,2) 8, 25'i (%6,4) 10, 21'i (%5,4) 12 olarak dağılmaktadır.

Taksiciler uyku saat aralığı değişkenine göre 208'i (%53,2) 0-6 arası, 25'i (%6,4) 7-12 arası, 19'u (%4,9) 13-18 arası, 139'u (%35,5) 19-24 arası olarak dağılmaktadır.

Taksiciler düzenli yemek yeme durumu değişkenine göre 168'i (%43,0) Evet, 223'ü (%57,0) Hayır olarak dağılmaktadır.

Taksiciler çalışma saatlerinde yenilen yemek türü değişkenine göre 213'ü (%54,5) Atıştırmalık, 178'i (%45,5) Sulu yemek olarak dağılmaktadır.

Taksiciler sigara kullanma durumu değişkenine göre 245'i (%62,7) Evet, 146'sı (%37,3) Hayır olarak dağılmaktadır.

Taksiciler günlük içilen sigara sayısı değişkenine göre 32'si (%13,1) 1-10 arası, 151'i (%61,6) 11-20 arası, 23'ü (%9,4) 21-30 arası, 39'u (%15,9) 31-40 arası olarak dağılmaktadır.

Taksiciler sigara bırakma deneyimi değişkenine göre 141'i (%55,5) Evet, 113'ü (%44,5) Hayır olarak dağılmaktadır.

Taksiciler alkol tüketim durumu değişkenine göre 90'ı (%23,0) Evet, 301'i (%77,0) Hayır olarak dağılmaktadır.

Taksiciler alkol tüketim sıklığı değişkenine göre 50'si (%55,6) Nadiren, 3'ü (%3,3) 15 Günde Bir, 7'si (%7,8) Ayda Bir, 13'ü (%14,4) Her Akşam, 17'si (%18,9) Haftada Bir olarak dağılmaktadır.

Taksiciler mesleği seçme nedeni değişkenine göre 38'i (%9,7) belirtilmeyen, 76'sı (%19,4) Baba Mesleği, 164'ü (%41,9) Mecburiyet, 32'si (%8,2) Taksiciliği Seviyorum, 48'i (%12,3) Maddi Sebepler, 15'i (%3,8) Serbest Zaman, 11'i (%2,8) Sıcak Para, 7'si (%1,8) Özenti olarak dağılmaktadır.

Taksiciler polis ile yaşanan önemli sorun değişkenine göre 112'si (%54,9) Davranış, 67'si (%32,8) Ceza, 9'u (%4,4) Havalimanından Müşteri Aldırmıyorlar, 2'si (%1,0) Rüşvet, 14'ü (%6,9) Ticari Bekleme Yapma olarak dağılmaktadır.

4.2. Birinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan birinci problem “Taksicilerde dürtüsellik nasıl bir dağılım göstermektedir?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.2. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeyleri

	N	Ort	Ss	Min.	Max.
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	391	15,151	3,994	8,000	28,000
Motor Dürtüsellik	391	19,969	5,482	12,000	63,000
Plansız Dürtüsellik	391	24,090	5,049	13,000	36,000
Dürtüsellik Genel	391	59,210	11,298	36,000	103,000

Araştırmaya katılan taksicilerin “dikkatle ilişkili dürtüsellik” düzeyi ($15,151 \pm 3,994$); “motor dürtüsellik” düzeyi ($19,969 \pm 5,482$); “plansız dürtüsellik” düzeyi ($24,090 \pm 5,049$); “dürtüsellik genel” düzeyi ($59,210 \pm 11,298$); olarak saptanmıştır.

4.3. İkinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan ikinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile yaş arasında anlamlı bir fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.3. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Yaşa Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	18-27 Yaş	22	15,546	4,160	7,865	0,097	
	28-37 Yaş	75	15,920	4,116			
	38-47 Yaş	165	14,788	4,095			
	48-57 Yaş	111	14,901	3,727			
	58-67 Yaş	18	16,333	3,630			
Motor Dürtüsellik	18-27 Yaş	22	22,773	5,673	18,311	0,001	1 > 3 1 > 4 2 > 3
	28-37 Yaş	75	21,387	5,730			
	38-47 Yaş	165	18,958	4,730			
	48-57 Yaş	111	19,955	6,041			
	58-67 Yaş	18	20,000	5,076			
Planlanmamış Dürtüsellik	18-27 Yaş	22	24,864	5,027	8,327	0,080	
	28-37 Yaş	75	24,760	4,767			
	38-47 Yaş	165	24,097	5,126			
	48-57 Yaş	111	23,090	4,935			
	58-67 Yaş	18	26,444	5,349			
Dürtüsellik Genel	18-27 Yaş	22	63,182	10,667	13,574	0,009	1 > 3 1 > 4 2 > 3 2 > 4
	28-37 Yaş	75	62,067	11,969			
	38-47 Yaş	165	57,842	10,738			
	48-57 Yaş	111	57,946	11,243			
	58-67 Yaş	18	62,778	11,629			

Araştırmaya katılan taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının yaş değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=18,311; p=0,001<0.05). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; yaşı 18-27 Yaş olanların motor dürtüsellik puanları (22,773 ± 5,673), yaşı 38-47 Yaş olanların motor dürtüsellik puanlarından (18,958 ± 4,730) yüksek bulunmuştur. Yaşı 18-27 Yaş olanların motor dürtüsellik puanları (22,773 ± 5,673), yaşı 48-57 Yaş olanların motor dürtüsellik puanlarından (19,955 ± 6,041) yüksek bulunmuştur. Yaşı

28-37 Yaş olanların motor dürtüsellik puanları ($21,387 \pm 5,730$), yaşı 38-47 Yaş olanların motor dürtüsellik puanlarından ($18,958 \pm 4,730$) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin dürtüsellik genel puanları ortalamalarının yaş değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur ($KW=13,574$; $p=0,009<0.05$). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; yaşı 18-27 Yaş olanların dürtüsellik genel puanları ($63,182 \pm 10,667$), yaşı 38-47 Yaş olanların dürtüsellik genel puanlarından ($57,842 \pm 10,738$) yüksek bulunmuştur. Yaşı 18-27 Yaş olanların dürtüsellik genel puanları ($63,182 \pm 10,667$), yaşı 48-57 Yaş olanların dürtüsellik genel puanlarından ($57,946 \pm 11,243$) yüksek bulunmuştur. Yaşı 28-37 Yaş olanların dürtüsellik genel puanları ($62,067 \pm 11,969$), yaşı 38-47 Yaş olanların dürtüsellik genel puanlarından ($57,842 \pm 10,738$) yüksek bulunmuştur. Yaşı 28-37 Yaş olanların dürtüsellik genel puanları ($62,067 \pm 11,969$), yaşı 48-57 Yaş olanların dürtüsellik genel puanlarından ($57,946 \pm 11,243$) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, plansız dürtüsellik puanları ortalamalarının yaş değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.4. Üçüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan üçüncü problem “Taksicilerde dürtüsellik ile medeni durum arasında anlamlı bir fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.4. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Medeni Duruma Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evli	323	14,957	3,965	7,616	0,055	
	Bekar	45	16,378	4,130			
	Boşanmış	14	14,429	2,623			
	Dul	9	17,111	4,961			
Motor Dürtüsellik	Evli	323	19,672	5,513	10,684	0,014	2 > 1
	Bekar	45	21,956	5,094			
	Boşanmış	14	20,071	5,121			
	Dul	9	20,556	5,480			
Plansız Dürtüsellik	Evli	323	24,096	5,029	2,615	0,455	
	Bekar	45	23,378	4,965			
	Boşanmış	14	24,786	5,977			
	Dul	9	26,333	4,717			
Dürtüsellik Genel	Evli	323	58,725	11,395	4,798	0,187	
	Bekar	45	61,711	10,420			
	Boşanmış	14	59,286	10,766			
	Dul	9	64,000	11,822			

Araştırmaya katılan taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının medeni durum değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=10,684; p=0,014<0.05). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; medeni durum Bekar olanların motor dürtüsellik puanları (21,956 ± 5,094), medeni durum Evli olanların motor dürtüsellik puanlarından (19,672 ± 5,513) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının medeni durum değişkeni açısından anlamlı bir

farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.5. Dördüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan dördüncü problem “Taksicilerde dürtüsellik ile kaçınıcı evlilik olduğu arasında anlamlı bir fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.5. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Kaçınıcı Evlilik Olduğuna Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	1. Evlilik	310	14,939	3,843	2,362	0,307
	2. Evlilik	32	15,094	4,802		
	3. ve 4. Evlilik	4	18,250	4,856		
Motor Dürtüsellik	1. Evlilik	310	19,652	5,505	4,022	0,134
	2. Evlilik	32	19,750	5,316		
	3. ve 4. Evlilik	4	24,000	4,546		
Plansız Dürtüsellik	1. Evlilik	310	24,139	5,072	1,421	0,491
	2. Evlilik	32	24,250	5,074		
	3. ve 4. Evlilik	4	27,000	4,243		
Dürtüsellik Genel	1. Evlilik	310	58,729	11,258	3,217	0,200
	2. Evlilik	32	59,094	12,264		
	3. ve 4. Evlilik	4	69,250	11,786		

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının kaçınıcı evlilik değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.6. Beşinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan beşinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile çocuk sahibi olma durumu arasında anlamlı bir fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.6. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Çocuk Sahipliğine Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evet	336	14,967	3,976	7 230,000	0,009
	Hayır	55	16,273	3,951		
Motor Dürtüsellik	Evet	336	19,738	5,516	7 200,000	0,008
	Hayır	55	21,382	5,090		
Plansız Dürtüsellik	Evet	336	24,220	5,072	8 303,000	0,227
	Hayır	55	23,291	4,879		
Dürtüsellik Genel	Evet	336	58,926	11,431	8 187,500	0,175
	Hayır	55	60,946	10,373		

Taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ortalamalarının çocuk sahipliği değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=7 230,000; p=0,009<0,05). Çocuk sahibi olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (X=14,967), çocuk sahibi olmayanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (X=16,273) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının çocuk sahipliği değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=7 200,000; p=0,008<0,05). Çocuk sahibi olanların motor dürtüsellik puanları (X=19,738), çocuk sahibi olmayanların motor dürtüsellik puanlarından (X=21,382) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının çocuk sahipliği değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır (p>0,05).

4.7. Altıncı Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan altıncı problem “Taksicilerde dürtüsellik ile sahip olunan çocuk sayısı durumu arasında anlamlı bir fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.7. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Çocuk Sayısına Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	1	53	14,925	4,237	0,771	0,856
	2	158	15,051	4,020		
	3	92	15,011	4,012		
	4 ve üstü	33	14,515	3,318		
Motor Dürtüsellik	1	53	20,189	5,761	0,986	0,805
	2	158	19,475	4,722		
	3	92	20,054	6,601		
	4 ve üstü	33	19,394	5,494		
Plansız Dürtüsellik	1	53	23,453	5,570	2,590	0,459
	2	158	24,215	4,942		
	3	92	24,544	4,803		
	4 ve üstü	33	24,576	5,663		
Dürtüsellik Genel	1	53	58,566	12,466	0,718	0,869
	2	158	58,741	10,934		
	3	92	59,609	11,420		
	4 ve üstü	33	58,485	12,493		

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının çocuk sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.8. Yedinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan yedinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile okula giden çocuk sayısı durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.8. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Okula Giden Çocuk Sayısına Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	1	101	14,663	3,953	0,645	0,724
	2	114	14,895	4,250		
	3 ve üzeri	40	15,050	3,580		
Motor Dürtüsellik	1	101	20,099	6,672	1,695	0,428
	2	114	18,746	4,497		
	3 ve üzeri	40	19,575	4,640		
Plansız Dürtüsellik	1	101	23,495	5,544	3,764	0,152
	2	114	24,711	4,671		
	3 ve üzeri	40	23,800	5,612		
Dürtüsellik Genel	1	101	58,257	12,769	0,274	0,872
	2	114	58,351	10,321		
	3 ve üzeri	40	58,425	11,017		

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının okula giden çocuk sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.9. Sekizinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan sekizinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile eğitim durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.9. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Eğitim Durumuna Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	İlkokul	89	14,832	3,832	3,125	0,537
	Ortaokul	104	15,529	3,995		
	Lise	160	15,250	4,011		
	Üniversite ve üstü	31	14,645	4,506		
	Terk	7	13,571	3,309		
Motor Dürtüsellik	İlkokul	89	20,483	6,751	6,762	0,149
	Ortaokul	104	20,365	5,076		
	Lise	160	19,738	4,972		
	Üniversite ve üstü	31	18,839	5,386		
	Terk	7	17,857	4,741		
Plansız Dürtüsellik	İlkokul	89	24,045	5,368	1,315	0,859
	Ortaokul	104	24,192	4,728		
	Lise	160	24,225	5,105		
	Üniversite ve üstü	31	23,613	5,142		
	Terk	7	22,143	4,670		
Dürtüsellik Genel	İlkokul	89	59,360	11,693	3,770	0,438
	Ortaokul	104	60,087	10,728		
	Lise	160	59,213	11,455		
	Üniversite ve üstü	31	57,097	11,571		
	Terk	7	53,571	9,744		

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının eğitim durumu değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.10. Dokuzuncu Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan dokuzuncu problem “Taksicilerde dürtüsellik ile kaç yıldır İstanbul’da yaşama süresi durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.10. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin İstanbul’da Oturma Süresine Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	1-10 Yıl	13	15,539	5,379	4,531	0,476
	11-20 Yıl	48	15,438	4,419		
	21-30 Yıl	86	15,279	4,008		
	31-40 Yıl	109	15,422	3,813		
	41-50 Yıl	110	14,518	3,921		
	51-60 Yıl	25	15,560	3,417		
Motor Dürtüsellik	1-10 Yıl	13	23,923	8,381	10,411	0,064
	11-20 Yıl	48	20,146	4,877		
	21-30 Yıl	86	20,535	5,052		
	31-40 Yıl	109	19,862	4,967		
	41-50 Yıl	110	19,118	6,139		
	51-60 Yıl	25	19,840	4,580		
Plansız Dürtüsellik	1-10 Yıl	13	24,308	5,218	3,991	0,551
	11-20 Yıl	48	25,375	5,018		
	21-30 Yıl	86	24,105	4,706		
	31-40 Yıl	109	24,202	5,106		
	41-50 Yıl	110	23,473	5,225		
	51-60 Yıl	25	23,680	5,137		
Dürtüsellik Genel	1-10 Yıl	13	63,769	14,435	8,487	0,131
	11-20 Yıl	48	60,958	10,629		
	21-30 Yıl	86	59,919	11,301		
	31-40 Yıl	109	59,486	11,037		
	41-50 Yıl	110	57,109	11,325		
	51-60 Yıl	25	59,080	11,225		

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının İstanbul’da oturma süresi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.11. Onuncu Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan onuncu problem “Taksicilerde dürtüsellik ile ev sahibi olma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.11. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Ev Sahipliğine Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evet	199	14,754	3,923	16 885,000	0,046
	Hayır	192	15,563	4,035		
Motor Dürtüsellik	Evet	199	19,588	5,860	16 332,500	0,013
	Hayır	192	20,365	5,045		
Plansız Dürtüsellik	Evet	199	24,146	5,100	18 687,500	0,709
	Hayır	192	24,031	5,009		
Dürtüsellik Genel	Evet	199	58,487	11,690	17 175,000	0,084
	Hayır	192	59,958	10,855		

Taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ortalamalarının ev sahipliği değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=16 885,000; p=0,046<0,05). Ev sahibi olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (X=14,754), ev sahibi olmayanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (X=15,563) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının ev sahipliği değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=16 332,500; p=0,013<0,05). Ev sahibi olanların motor dürtüsellik puanları (X=19,588), ev sahibi olmayanların motor dürtüsellik puanlarından (X=20,365) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının ev sahipliği değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır (p>0,05).

4.12. On Birinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan on birinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile plaka sahibi olma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.12. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Plaka Sahipliğine Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Kendinizin	61	14,885	3,963	5,506	0,064	
	Kiralık	108	15,991	4,359			
	Şoför	222	14,815	3,769			
Motor Dürtüsellik	Kendinizin	61	18,557	4,433	8,442	0,015	2 > 1
	Kiralık	108	20,769	5,380			
	Şoför	222	19,969	5,729			
Plansız Dürtüsellik	Kendinizin	61	24,393	4,924	0,670	0,715	
	Kiralık	108	24,370	5,166			
	Şoför	222	23,869	5,038			
Dürtüsellik Genel	Kendinizin	61	57,836	10,335	4,672	0,097	
	Kiralık	108	61,130	12,149			
	Şoför	222	58,653	11,052			

Araştırmaya katılan taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının plaka sahipliği değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=8,442; p=0,015<0.05). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; plaka sahipliği kiralık olanların motor dürtüsellik puanları (20,769 ± 5,380), plaka sahipliği kendisi olanların motor dürtüsellik puanlarından (18,557 ± 4,433) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının plaka sahipliği değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır (p>0.05).

4.13. On İkinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan on ikinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile çalışma dilimi durumunu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.13. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Çalışma Dilimine Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Gece	152	14,980	3,792	3,117	0,374
	Gündüz	188	15,372	3,973		
	Hafta Sonu	7	12,714	3,904		
	24 Saat	44	15,182	4,702		
Motor Dürtüsellik	Gece	152	20,336	4,790	6,171	0,104
	Gündüz	188	19,484	5,895		
	Hafta Sonu	7	20,571	6,133		
	24 Saat	44	20,682	5,790		
Plansız Dürtüsellik	Gece	152	24,283	4,765	1,253	0,740
	Gündüz	188	23,793	5,046		
	Hafta Sonu	7	25,857	6,440		
	24 Saat	44	24,409	5,820		
Dürtüsellik Genel	Gece	152	59,599	10,360	1,102	0,777
	Gündüz	188	58,649	11,434		
	Hafta Sonu	7	59,143	15,464		
	24 Saat	44	60,273	13,258		

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının çalışma dilimi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.14. On Üçüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan on üçüncü problem “Taksicilerde dürtüsellik ile çalışma saati arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.14. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Çalışma Saatine Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	1-8 Saat	164	15,177	4,008	0,410	0,815
	9-12 Saat	202	15,079	3,995		
	12 Saat üstü	25	15,560	4,022		
Motor Dürtüsellik	1-8 Saat	164	19,390	4,998	5,368	0,068
	9-12 Saat	202	20,257	5,787		
	12 Saat üstü	25	21,440	5,745		
Plansız Dürtüsellik	1-8 Saat	164	24,482	5,191	2,143	0,342
	9-12 Saat	202	23,941	4,929		
	12 Saat üstü	25	22,720	4,963		
Dürtüsellik Genel	1-8 Saat	164	59,049	11,517	0,247	0,884
	9-12 Saat	202	59,277	11,192		
	12 Saat üstü	25	59,720	11,126		

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının günlük çalışma saati değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.15. On Dördüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan on dördüncü problem “Taksicilerde dürtüsellik ile herhangi bir duruşa bağlı çalışma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.15. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Durağa Bağlı Olma Durumuna Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evet	362	15,014	3,816	4 257,500	0,089
	Hayır	29	16,862	5,579		
Motor Dürtüsellik	Evet	362	19,832	5,174	5 085,500	0,779
	Hayır	29	21,690	8,371		
Plansız Dürtüsellik	Evet	362	24,149	5,034	4 570,000	0,245
	Hayır	29	23,345	5,273		
Dürtüsellik Genel	Evet	362	58,995	11,028	4 661,000	0,315
	Hayır	29	61,897	14,209		

Taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının durağa bağlı olma durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ($p>0,05$).

4.16. On Beşinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan on beşinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile sosyal güvence durumu (SGK) arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.16. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Sigorta (SGK) Durumuna Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evet	324	14,966	3,950	9 135,000	0,041
	Hayır	67	16,045	4,110		
Motor Dürtüsellik	Evet	324	19,599	5,185	8 757,000	0,013
	Hayır	67	21,761	6,486		
Plansız Dürtüsellik	Evet	324	24,219	5,001	10 015,500	0,318
	Hayır	67	23,463	5,269		
Dürtüsellik Genel	Evet	324	58,784	11,102	9 364,500	0,077
	Hayır	67	61,269	12,078		

Taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ortalamalarının sigorta durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=9 135,000; p=0,041<0,05). Sigortası olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (X=14,966), Sigortası olmayanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (X=16,045) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının sigorta durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=8 757,000; p=0,013<0,05). Sigortası olanların motor dürtüsellik puanları (X=19,599), sigortası olmayanların motor dürtüsellik puanlarından (X=21,761) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının sigorta durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır (p>0,05).

4.17. On Altıncı Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan on altıncı problem “Taksicilerde dürtüsellik ile geçiminden sorumlu olduğu kişi sayısı arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.17. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Geçiminden Sorumlu Olduğu Kişi Sayısına Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Sadece Kendisi	27	17,148	4,426	11,886	0,003	1 > 3 2 > 3
	1-3 Kişi	192	15,505	4,055			
	4 ve üzeri	172	14,442	3,709			
Motor Dürtüsellik	Sadece Kendisi	27	22,444	5,618	11,458	0,003	1 > 2 1 > 3 2 > 3
	1-3 Kişi	192	20,287	5,795			
	4 Ve üzeri	172	19,227	4,958			
Plansız Dürtüsellik	Sadece Kendisi	27	24,370	5,168	1,664	0,435	

	1-3 Kişi	192	24,401	4,877			
	4 ve üzeri	172	23,698	5,220			
Dürtüsellik Genel	Sadece Kendisi	27	63,963	11,840	11,420	0,003	1 > 3 2 > 3
	1-3 Kişi	192	60,193	11,010			
	4 ve üzeri	172	57,366	11,240			

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ortalamalarının geçiminden sorumlu kişi sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=11,886; p=0,003<0.05). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; geçiminden sorumlu kişi sayısı sadece kendisi olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (17,148 ± 4,426), geçiminden sorumlu kişi sayısı 4 ve üzeri olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (14,442 ± 3,709) yüksek bulunmuştur. geçiminden sorumlu kişi sayısı 1-3 kişi olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (15,505 ± 4,055), geçiminden sorumlu kişi sayısı 4 ve üzeri olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (14,442 ± 3,709) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının geçiminden sorumlu kişi sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=11,458; p=0,003<0.05). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; geçiminden sorumlu kişi sayısı sadece kendisi olanların motor dürtüsellik puanları (22,444 ± 5,618), geçiminden sorumlu kişi sayısı 1-3 kişi olanların motor dürtüsellik puanlarından (20,287 ± 5,795) yüksek bulunmuştur. Geçiminden sorumlu kişi sayısı sadece kendisi olanların motor dürtüsellik puanları (22,444 ± 5,618), geçiminden sorumlu kişi sayısı 4 ve üzeri olanların motor dürtüsellik puanlarından (19,227 ± 4,958) yüksek bulunmuştur. Geçiminden sorumlu kişi sayısı 1-3 kişi olanların motor dürtüsellik puanları (20,287 ± 5,795), geçiminden sorumlu kişi sayısı 4 ve üzeri olanların motor dürtüsellik puanlarından (19,227 ± 4,958) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin dürtüsellik genel puanları ortalamalarının geçiminden sorumlu kişi sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=11,420; p=0,003<0.05). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; geçiminden sorumlu kişi sayısı sadece kendisi olanların dürtüsellik genel puanları (63,963 ± 11,840), geçiminden sorumlu kişi sayısı 4 ve üzeri olanların dürtüsellik genel puanlarından (57,366 ± 11,240) yüksek bulunmuştur. geçiminden sorumlu kişi sayısı 1-3 kişi olanların dürtüsellik genel puanları (60,193 ± 11,010), geçiminden sorumlu kişi sayısı 4 ve üzeri olanların dürtüsellik genel puanlarından (57,366 ± 11,240) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin plansız dürtüsellik puanları ortalamalarının geçiminden sorumlu kişi sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır (p>0.05).

4.18. On Yedinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan on yedinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile evde çalışan kişi sayısı arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.18. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Evde Çalışan Kişi Sayısına Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	1	90	15,156	4,192	0,281	0,869	
	2	19	14,421	3,485			
	3-4	16	14,750	3,975			
Motor Dürtüsellik	1	90	20,144	5,157	0,522	0,770	
	2	19	19,316	4,559			
	3-4	16	19,750	5,756			
Plansız Dürtüsellik	1	90	23,278	4,806	6,438	0,040	2 > 1 2 > 3
	2	19	26,105	5,896			
	3-4	16	22,375	5,097			

Dürtüsellik Genel	1	90	58,578	10,740	0,406	0,816	
	2	19	59,842	11,087			
	3-4	16	56,875	12,355			

Araştırmaya katılan taksicilerin plansız dürtüsellik puanları ortalamalarının evde çalışan sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=6,438; $p=0,040<0.05$). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; evde çalışan sayısı 2 olanların plansız dürtüsellik puanları ($26,105 \pm 5,896$), evde çalışan sayısı 1 olanların plansız dürtüsellik puanlarından ($23,278 \pm 4,806$) yüksek bulunmuştur. Evde çalışan sayısı 2 olanların plansız dürtüsellik puanları ($26,105 \pm 5,896$), evde çalışan sayısı 3-4 olanların plansız dürtüsellik puanlarından ($22,375 \pm 5,097$) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının evde çalışan sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.19. On Sekizinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan on sekizinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile daha önce başka bir işte çalışma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.19. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Daha Önce Başka İşte Çalışma Durumuna Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evet	293	14,877	3,905	12 151,000	0,022
	Hayır	98	15,969	4,160		
Motor Dürtüsellik	Evet	293	19,628	5,186	12 970,500	0,151
	Hayır	98	20,990	6,202		

Plansız Dürtüsellik	Evet	293	23,744	5,142	12 039,000	0,016
	Hayır	98	25,122	4,636		
Dürtüsellik Genel	Evet	293	58,249	11,333	11 562,500	0,004
	Hayır	98	62,082	10,745		

Taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ortalamalarının daha önce başka işte çalışma durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=12 151,000; $p=0,022<0,05$). Daha önce başka işte çalışanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ($X=14,877$), daha önce başka işte çalışmayanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından ($X=15,969$) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin plansız dürtüsellik puanları ortalamalarının daha önce başka işte çalışma durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=12 039,000; $p=0,016<0,05$). Daha önce başka işte çalışanların plansız dürtüsellik puanları ($X=23,744$), daha önce başka işte çalışmayanların plansız dürtüsellik puanlarından ($X=25,122$) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin dürtüsellik genel puanları ortalamalarının daha önce başka işte çalışma durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=11 562,500; $p=0,004<0,05$). Daha önce başka işte çalışanların dürtüsellik genel puanları ($X=58,249$), daha önce başka işte çalışmayanların dürtüsellik genel puanlarından ($X=62,082$) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının daha önce başka işte çalışma durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ($p>0,05$).

4.20. On Dokuzuncu Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan on dokuzuncu problem “Taksicilerde dürtüsellik ile daha önce başka bir araçta sürücü olarak çalışma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.20. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Daha Önce Başka Araçta Çalışma Durumuna Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evet	88	14,852	3,740	12 693,000	0,492
	Hayır	303	15,238	4,066		
Motor Dürtüsellik	Evet	88	18,875	4,253	11 816,000	0,103
	Hayır	303	20,287	5,757		
Plansız Dürtüsellik	Evet	88	23,000	4,433	11 138,000	0,018
	Hayır	303	24,406	5,179		
Dürtüsellik Genel	Evet	88	56,727	9,841	11 343,500	0,033
	Hayır	303	59,931	11,602		

Taksicilerin plansız dürtüsellik puanları ortalamalarının daha önce başka araçta çalışma durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=11 138,000; $p=0,018<0,05$). Daha önce başka araçta çalışanların plansız dürtüsellik puanları ($X=23,000$), daha önce başka araçta çalışmayanların plansız dürtüsellik puanlarından ($X=24,406$) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin dürtüsellik genel puanları ortalamalarının daha önce başka araçta çalışma durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=11 343,500; $p=0,033<0,05$). Daha önce başka araçta çalışanların dürtüsellik genel puanları ($X=56,727$), daha önce başka araçta çalışmayanların dürtüsellik genel puanlarından ($X=59,931$) düşük bulunmuştur.

taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik puanları ortalamalarının daha önce başka araçta çalışma durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ($p>0,05$).

4.21. Yirminci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan yirminci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile daha önce çalışılan araç türü arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.21. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Daha Önce Çalışılan Araç Türüne Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Minibüs	27	15,482	4,552	3,865	0,869
	Kamyon	23	14,739	3,414		
	Kamyonet	11	13,909	2,914		
	Servis	4	17,250	4,992		
	Tır	6	14,667	3,327		
	Otobüs	8	15,000	3,817		
	Makam	7	13,286	2,430		
	Traktör	1	12,000	0,000		
	Tanker	1	15,000	0,000		
Motor Dürtüsellik	Minibüs	27	19,037	5,034	6,136	0,632
	Kamyon	23	18,957	2,738		
	Kamyonet	11	20,364	5,679		
	Servis	4	18,500	1,000		
	Tır	6	16,167	5,345		
	Otobüs	8	19,500	3,117		
	Makam	7	17,000	4,282		
	Traktör	1	20,000	0,000		
	Tanker	1	21,000	0,000		
Plansız Dürtüsellik	Minibüs	27	23,889	4,652	4,162	0,842
	Kamyon	23	22,913	3,356		
	Kamyonet	11	23,000	4,940		
	Servis	4	22,750	4,573		
	Tır	6	21,000	7,155		
	Otobüs	8	22,875	4,794		

	Makam	7	21,571	4,198		
	Traktör	1	22,000	0,000		
	Tanker	1	26,000	0,000		
Dürtüsellik Genel	Minibüs	27	58,407	11,797	4,132	0,845
	Kamyon	23	56,609	7,785		
	Kamyonet	11	57,273	11,208		
	Servis	4	58,500	6,557		
	Tır	6	51,833	13,877		
	Otobüs	8	57,375	7,909		
	Makam	7	51,857	6,414		
	Traktör	1	54,000	0,000		
	Tanker	1	62,000	0,000		

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının daha önce çalışılan araç türü değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.22. Yirmi Birinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan yirmi birinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile rahatsızlık duyulan müşteri profili arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.18. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Rahatsız Olunan Müşteri Profiline Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Trafik Yoğunluğunu Gördüğünde Taksiden İnen Müşteri	74	14,554	4,227	19,299	0,013	2 > 1 4 > 1
	Bozuk Parası Olmayan Müşteri	11	17,727	4,901			2 > 5 2 > 6
	Agresif Müşteri	77	15,156	3,997			4 > 3 4 > 5
	Uygun Olmayan Yerde İnmek Veya Binmek İsteyen Müşteri	46	17,152	4,487			4 > 6 4 > 7
	Acelesi Olduğu İçin Trafik	57	14,421	3,610			

	Kurallarının İhlalini İsteyen Müşteri						
	Aracı Kirleten Ve Hayvanlarını Kafessiz Olarak Taksiye Alan Müşteri	16	13,438	2,756			
	Aşırı Alkollü Müşteri	92	15,239	3,719			
	Aşırı Samimi Davranan Müşteri	5	14,400	1,949			
	Diğer	13	14,231	2,279			
Motor Dürtüsellik	Trafik Yoğunluğunu Gördüğünde Taksiden İnen Müşteri	74	20,135	7,147	21,562	0,006	4 > 1 2 > 6 2 > 9 4 > 3 3 > 6 3 > 9 4 > 5 4 > 6 4 > 9 7 > 6 7 > 9
	Bozuk Parası Olmayan Müşteri	11	21,818	7,167			
	Agresif Müşteri	77	19,922	4,850			
	Uygun Olmayan Yerde İnmek Veya Binmek İsteyen Müşteri	46	22,370	6,430			
	Acelesi Olduğu İçin Trafik Kurallarının İhlalini İsteyen Müşteri	57	18,772	4,093			
	Aracı Kirleten Ve Hayvanlarını Kafessiz Olarak Taksiye Alan Müşteri	16	17,063	3,151			
	Aşırı Alkollü Müşteri	92	20,228	4,700			
	Aşırı Samimi Davranan Müşteri	5	18,200	1,924			
	Diğer	13	16,923	2,100			
	Plansız Dürtüsellik	Trafik Yoğunluğunu Gördüğünde Taksiden İnen Müşteri	74	23,351			
Bozuk Parası Olmayan Müşteri		11	24,000	6,066			
Agresif Müşteri		77	24,597	4,314			
Uygun Olmayan Yerde İnmek Veya Binmek İsteyen Müşteri		46	24,000	6,247			
Acelesi Olduğu İçin Trafik Kurallarının İhlalini İsteyen Müşteri		57	23,895	5,297			
Aracı Kirleten Ve Hayvanlarını Kafessiz Olarak Taksiye Alan Müşteri		16	21,875	4,319			
Aşırı Alkollü Müşteri		92	25,044	4,833			
Aşırı Samimi Davranan Müşteri		5	26,000	5,339			

	Diğer	13	21,769	4,585			
Dürtüsellik Genel	Trafik Yoğunluğunu Gördüğünde Taksiden İnen Müşteri	74	58,041	12,235	21,996	0,005	4 > 1 2 > 6 2 > 9 3 > 6 3 > 9 4 > 5 4 > 6 4 > 9 7 > 6 7 > 9
	Bozuk Parası Olmayan Müşteri	11	63,546	12,926			
	Agresif Müşteri	77	59,675	9,555			
	Uygun Olmayan Yerde İnmek Veya Binmek İsteyen Müşteri	46	63,522	14,298			
	Acelesi Olduğu İçin Trafik Kurallarının İhlalini İsteyen Müşteri	57	57,088	10,437			
	Aracı Kirleten Ve Hayvanlarını Kafessiz Olarak Taksiye Alan Müşteri	16	52,375	6,994			
	Aşırı Alkollü Müşteri	92	60,511	10,907			
	Aşırı Samimi Davranan Müşteri	5	58,600	6,504			
	Diğer	13	52,923	5,469			

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ortalamalarının rahatsız olunan müşteri profili değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=19,299; p=0,013<0.05). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; rahatsız olunan müşteri profili Bozuk parası olmayan müşteri olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (17,727 ± 4,901), rahatsız olunan müşteri profili Trafik yoğunluğunu gördüğünde taksiden inen müşteri olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (14,554 ± 4,227) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşteri olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (17,152 ± 4,487), rahatsız olunan müşteri profili Trafik yoğunluğunu gördüğünde taksiden inen müşteri olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (14,554 ± 4,227) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili bozuk parası olmayan müşteri olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (17,727 ± 4,901), rahatsız olunan müşteri profili Acelesi olduğu için trafik kurallarının ihlalini isteyen müşteri olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (14,421 ± 3,610) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Bozuk parası olmayan müşteri olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (17,727 ± 4,901), rahatsız olunan

müşteri profili Aracı kirleten ve hayvanlarını kafessiz olarak taksiye alan müşterilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından ($13,438 \pm 2,756$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşterilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ($17,152 \pm 4,487$), rahatsız olunan müşteri profili Agresif müşterilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından ($15,156 \pm 3,997$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşterilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ($17,152 \pm 4,487$), rahatsız olunan müşteri profili Acelesi olduğu için trafik kurallarının ihlalini isteyen müşterilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından ($14,421 \pm 3,610$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşterilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ($17,152 \pm 4,487$), rahatsız olunan müşteri profili Aracı kirleten ve hayvanlarını kafessiz olarak taksiye alan müşterilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından ($13,438 \pm 2,756$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşterilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ($17,152 \pm 4,487$), rahatsız olunan müşteri profili Aşırı alkollü müşterilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından ($15,239 \pm 3,719$) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının rahatsız olunan müşteri profili değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur ($KW=21,562$; $p=0,006 < 0,05$). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; rahatsız olunan müşteri profili Uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşterilerin motor dürtüsellik puanları ($22,370 \pm 6,430$), rahatsız olunan müşteri profili Trafik yoğunluğunu gördüğünde taksiden inen müşterilerin motor dürtüsellik puanlarından ($20,135 \pm 7,147$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Bozuk parası olmayan müşterilerin motor dürtüsellik puanları ($21,818 \pm 7,167$), rahatsız olunan müşteri profili Aracı kirleten ve hayvanlarını kafessiz olarak taksiye alan müşterilerin motor dürtüsellik puanlarından ($17,063 \pm 3,151$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Bozuk parası olmayan müşterilerin motor dürtüsellik puanları ($21,818 \pm 7,167$), rahatsız olunan müşteri profili Diğer olanların motor dürtüsellik puanlarından ($16,923 \pm$

2,100) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşteri olanların motor dürtüsellik puanları ($22,370 \pm 6,430$), rahatsız olunan müşteri profili agresif müşteri olanların motor dürtüsellik puanlarından ($19,922 \pm 4,850$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Agresif müşteri olanların motor dürtüsellik puanları ($19,922 \pm 4,850$), rahatsız olunan müşteri profili Aracı kirleten ve hayvanlarını kafessiz olarak taksiye alan müşteri olanların motor dürtüsellik puanlarından ($17,063 \pm 3,151$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Agresif müşteri olanların motor dürtüsellik puanları ($19,922 \pm 4,850$), rahatsız olunan müşteri profili Diğer olanların motor dürtüsellik puanlarından ($16,923 \pm 2,100$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşteri olanların motor dürtüsellik puanları ($22,370 \pm 6,430$), rahatsız olunan müşteri profili acelesi olduğu için trafik kurallarının ihlalini isteyen müşteri olanların motor dürtüsellik puanlarından ($18,772 \pm 4,093$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşteri olanların motor dürtüsellik puanları ($22,370 \pm 6,430$), rahatsız olunan müşteri profili Aracı kirleten ve hayvanlarını kafessiz olarak taksiye alan müşteri olanların motor dürtüsellik puanlarından ($17,063 \pm 3,151$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşteri olanların motor dürtüsellik puanları ($22,370 \pm 6,430$), rahatsız olunan müşteri profili Diğer olanların motor dürtüsellik puanlarından ($16,923 \pm 2,100$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Aşırı alkollü müşteri olanların motor dürtüsellik puanları ($20,228 \pm 4,700$), rahatsız olunan müşteri profili Aracı kirleten ve hayvanlarını kafessiz olarak taksiye alan müşteri olanların motor dürtüsellik puanlarından ($17,063 \pm 3,151$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Aşırı alkollü müşteri olanların motor dürtüsellik puanları ($20,228 \pm 4,700$), rahatsız olunan müşteri profili Diğer olanların motor dürtüsellik puanlarından ($16,923 \pm 2,100$) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin dürtüsellik genel puanları ortalamalarının rahatsız olunan müşteri profili değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur ($KW=21,996$; $p=0,005 < 0.05$). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi

uygulanmıştır. Buna göre; rahatsız olunan müşteri profili Uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşteri olanların dürtüsellik genel puanları ($63,522 \pm 14,298$), rahatsız olunan müşteri profili Trafik yoğunluğunu gördüğünde taksiden inen müşteri olanların dürtüsellik genel puanlarından ($58,041 \pm 12,235$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profilibozuk parası olmayan müşteri olanların dürtüsellik genel puanları ($63,546 \pm 12,926$), rahatsız olunan müşteri profili Aracı kirleten ve hayvanlarını kafessiz olarak taksiye alan müşteri olanların dürtüsellik genel puanlarından ($52,375 \pm 6,994$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Bozuk parası olmayan müşteri olanların dürtüsellik genel puanları ($63,546 \pm 12,926$), rahatsız olunan müşteri profili Diğer olanların dürtüsellik genel puanlarından ($52,923 \pm 5,469$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Agresif müşteri olanların dürtüsellik genel puanları ($59,675 \pm 9,555$), rahatsız olunan müşteri profili Aracı kirleten ve hayvanlarını kafessiz olarak taksiye alan müşteri olanların dürtüsellik genel puanlarından ($52,375 \pm 6,994$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Agresif müşteri olanların dürtüsellik genel puanları ($59,675 \pm 9,555$), rahatsız olunan müşteri profili Diğer olanların dürtüsellik genel puanlarından ($52,923 \pm 5,469$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşteri olanların dürtüsellik genel puanları ($63,522 \pm 14,298$), rahatsız olunan müşteri profili Acelesi olduğu için trafik kurallarının ihlalini isteyen müşteri olanların dürtüsellik genel puanlarından ($57,088 \pm 10,437$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşteri olanların dürtüsellik genel puanları ($63,522 \pm 14,298$), rahatsız olunan müşteri profili Aracı kirleten ve hayvanlarını kafessiz olarak taksiye alan müşteri olanların dürtüsellik genel puanlarından ($52,375 \pm 6,994$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Uygun olmayan yerde inmek veya binmek isteyen müşteri olanların dürtüsellik genel puanları ($63,522 \pm 14,298$), rahatsız olunan müşteri profili Diğer olanların dürtüsellik genel puanlarından ($52,923 \pm 5,469$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Aşırı alkollü müşteri olanların dürtüsellik genel puanları ($60,511 \pm 10,907$), rahatsız olunan müşteri profili Aracı kirleten ve hayvanlarını kafessiz olarak taksiye alan müşteri olanların dürtüsellik genel puanlarından ($52,375 \pm 6,994$) yüksek bulunmuştur. Rahatsız olunan müşteri profili Aşırı alkollü müşteri olanların dürtüsellik

genel puanları ($60,511 \pm 10,907$), rahatsız olunan müşteri profili Diğer olanların dürtüsellik genel puanlarından ($52,923 \pm 5,469$) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin plansız dürtüsellik puanları ortalamalarının rahatsız olunan müşteri profili değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.23. Yirmi İkinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan yirmi ikinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile müşteriye kızınca verilen tepki durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.23. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Müşteriye Kızınca Verilen Tepkiye Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Kızarım	32	14,313	4,700	4,115	0,533
	Sessiz Kalırım	261	15,276	3,999		
	Bağırırım	7	16,429	5,412		
	Taksiden İndiririm	21	15,905	4,625		
	Surat Asarım	50	14,900	3,284		
	Diğer	20	14,250	3,041		
Motor Dürtüsellik	Kızarım	32	19,094	6,198	9,364	0,095
	Sessiz Kalırım	261	20,425	5,708		
	Bağırırım	7	19,714	7,761		
	Taksiden İndiririm	21	18,667	5,161		
	Surat Asarım	50	18,780	3,877		
	Diğer	20	19,850	3,558		
Plansız Dürtüsellik	Kızarım	32	22,875	5,345	5,750	0,331
	Sessiz Kalırım	261	23,912	4,982		
	Bağırırım	7	24,000	3,651		
	Taksiden İndiririm	21	26,095	6,410		
	Surat Asarım	50	24,440	4,833		
	Diğer	20	25,400	4,465		
Dürtüsellik Genel	Kızarım	32	56,281	12,434	3,075	0,688
	Sessiz Kalırım	261	59,613	11,488		
	Bağırırım	7	60,143	12,760		

	Taksiden İndirim	21	60,667	14,364		
	Surat Asarım	50	58,120	8,859		
	Diğer	20	59,500	8,249		

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının müşteriye kızınca verilen tepki değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.24. Yirmi Üçüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan yirmi üçüncü problem “Taksicilerde dürtüsellik ile tanısı konulmuş meslek hastalığı durumunun varlığı arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.24. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Meslek Hastalığı Olma Durumuna Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evet	88	15,034	4,092	13 137,500	0,834
	Hayır	303	15,185	3,971		
Motor Dürtüsellik	Evet	88	19,148	5,489	11 266,500	0,026
	Hayır	303	20,208	5,466		
Plansız Dürtüsellik	Evet	88	23,568	4,729	12 204,000	0,226
	Hayır	303	24,241	5,136		
Dürtüsellik Genel	Evet	88	57,750	11,292	12 209,000	0,229
	Hayır	303	59,634	11,283		

Taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının meslek hastalığı olma durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=11 266,500; $p=0,026<0,05$). Meslek hastalığı olanların motor dürtüsellik puanları ($X=19,148$), meslek hastalığı olmayanların motor dürtüsellik puanlarından ($X=20,208$) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının meslek hastalığı olma durumu değişkenine göre anlamlı bir

farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ($p>0,05$).

4.25. Yirmi Dördüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan yirmi dördüncü problem “Taksicilerde dürtüsellik ile herhangi bir ilaç kullanma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.25. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin İlaç Kullanma Durumuna Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evet	62	14,339	3,407	9 123,500	0,186
	Hayır	329	15,304	4,081		
Motor Dürtüsellik	Evet	62	19,371	4,259	9 882,500	0,697
	Hayır	329	20,082	5,681		
Plansız Dürtüsellik	Evet	62	23,774	4,758	9 788,500	0,614
	Hayır	329	24,149	5,107		
Dürtüsellik Genel	Evet	62	57,484	9,622	9 546,500	0,424
	Hayır	329	59,535	11,571		

Taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının ilaç kullanma durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ($p>0,05$).

4.26. Yirmi Beşinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan yirmi beşinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile güzergaha gitmekten rahatsızlık duyma sebebi arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.26. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Güzergaha Girmekten Rahatsızlık Duyma Sebebine Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Trafik	242	15,450	4,082	6,361	0,095
	Gasp	19	14,947	4,755		
	Terör-eylem	14	13,429	4,164		
	Uyuşturucu	6	12,333	3,882		
Motor Dürtüsellik	Trafik	242	20,165	5,454	0,873	0,832
	Gasp	19	19,684	4,423		
	Terör-eylem	14	21,500	12,829		
	Uyuşturucu	6	20,833	5,492		
Plansız Dürtüsellik	Trafik	242	24,326	5,234	3,913	0,271
	Gasp	19	24,526	4,754		
	Terör-eylem	14	26,714	5,784		
	Uyuşturucu	6	22,667	3,882		
Dürtüsellik Genel	Trafik	242	59,942	11,824	0,391	0,942
	Gasp	19	59,158	9,957		
	Terör-eylem	14	61,643	17,697		
	Uyuşturucu	6	55,833	9,131		

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının güzergaha girmekten rahatsızlık duyma sebebi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.27. Yirmi Altıncı Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan yirmi altıncı problem “Taksicilerde dürtüsellik ile sosyal aktivite yapabilme durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.27. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Sosyal Aktivite Yapabilme Durumuna Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evet	130	14,431	3,401	14 935,000	0,053
	Hayır	261	15,510	4,219		
Motor Dürtüsellik	Evet	130	18,508	4,160	13 039,500	0,000
	Hayır	261	20,697	5,907		
Plansız Dürtüsellik	Evet	130	23,108	4,852	14 034,000	0,005
	Hayır	261	24,579	5,084		
Dürtüsellik Genel	Evet	130	56,046	9,408	13 114,000	0,000
	Hayır	261	60,785	11,834		

Taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının sosyal aktivite yapabilme durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=13 039,500; p=0,000<0,05). Sosyal aktivite yapanların motor dürtüsellik puanları (X=18,508), sosyal aktivite yapmayanların motor dürtüsellik puanlarından (X=20,697) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin plansız dürtüsellik puanları ortalamalarının sosyal aktivite yapabilme durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=14 034,000; p=0,005<0,05). Sosyal aktivite yapanların plansız dürtüsellik puanları (X=23,108), sosyal aktivite yapmayanların plansız dürtüsellik puanlarından (X=24,579) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin dürtüsellik genel puanları ortalamalarının sosyal aktivite yapabilme durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=13 114,000; p=0,000<0,05). Sosyal aktivite yapanların dürtüsellik genel puanları (X=56,046), sosyal aktivite yapmayanların dürtüsellik genel puanlarından (X=60,785) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ortalamalarının sosyal aktivite yapabilme durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ($p>0,05$).

4.28. Yirmi Yedinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan yirmi yedinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile yapılan sosyal aktivite durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.28. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Sosyal Aktivite Türüne Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Spor	22	13,909	3,069	18,466	0,018	7 > 1
	Futbol	23	14,652	3,298			1 > 8
	Sinema	16	13,750	2,543			2 > 8
	Gezmek	39	15,487	3,634			7 > 3
	Dernek-siyasi Faaliyet	10	14,000	3,464			3 > 8
	Yürüyüş	6	13,500	2,665			4 > 8
	Balık Tutma	7	17,000	2,769			7 > 6
	Kitap Okuma	4	10,000	1,414			6 > 8
	Tavla Oynamak	3	11,667	3,055			7 > 8
Motor Dürtüsellik	Spor	22	19,046	4,434	6,183	0,627	
	Futbol	23	18,391	4,367			
	Sinema	16	18,625	4,031			
	Gezmek	39	18,744	4,228			
	Dernek-siyasi Faaliyet	10	20,000	5,228			
	Yürüyüş	6	17,833	3,656			
	Balık Tutma	7	18,714	4,071			
	Kitap Okuma	4	15,000	1,414			
	Tavla Oynamak	3	16,667	4,619			
Plansız Dürtüsellik	Spor	22	23,000	5,155	7,884	0,445	
	Futbol	23	25,087	4,963			
	Sinema	16	22,188	5,822			

	Gezmek	39	21,974	4,498			
	Dernek-siyasi Faaliyet	10	24,100	5,425			
	Yürüyüş	6	22,667	2,503			
	Balık Tutma	7	24,857	3,532			
	Kitap Okuma	4	22,250	2,754			
	Tavla Oynamak	3	22,667	6,110			
Dürtüsellik Genel	Spor	22	55,955	10,270	10,527	0,230	
	Futbol	23	58,130	7,777			
	Sinema	16	54,563	10,126			
	Gezmek	39	56,205	9,434			
	Dernek-siyasi Faaliyet	10	58,100	11,742			
	Yürüyüş	6	54,000	7,563			
	Balık Tutma	7	60,571	7,635			
	Kitap Okuma	4	47,250	3,304			
	Tavla Oynamak	3	51,000	13,115			

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ortalamalarının sosyal aktivite türü değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=18,466; p=0,018<0.05). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; sosyal aktivite türü Balık Tutma olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (17,000 ± 2,769), sosyal aktivite türü Spor olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (13,909 ± 3,069) yüksek bulunmuştur. Sosyal aktivite türü Spor olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (13,909 ± 3,069), sosyal aktivite türü Kitap Okuma olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (10,000 ± 1,414) yüksek bulunmuştur. sosyal aktivite türü Futbol olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (14,652 ± 3,298), sosyal aktivite türü Kitap Okuma olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (10,000 ± 1,414) yüksek bulunmuştur. Sosyal aktivite türü Balık Tutma olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (17,000 ± 2,769), sosyal aktivite türü sinema olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (13,750 ± 2,543) yüksek bulunmuştur. Sosyal aktivite türü Sinema olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (13,750 ± 2,543), sosyal aktivite türü Kitap Okuma olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (10,000 ± 1,414) yüksek bulunmuştur. Sosyal aktivite türü Gezmek olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (15,487 ± 3,634), sosyal aktivite

türü Kitap Okuma olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (10,000 ± 1,414) yüksek bulunmuştur. Sosyal aktivite türü Balık Tutma olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (17,000 ± 2,769), sosyal aktivite türü Yürüyüş olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (13,500 ± 2,665) yüksek bulunmuştur. Sosyal aktivite türü Yürüyüş olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (13,500 ± 2,665), sosyal aktivite türü Kitap Okuma olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (10,000 ± 1,414) yüksek bulunmuştur. Sosyal aktivite türü Balık Tutma olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (17,000 ± 2,769), sosyal aktivite türü Kitap Okuma olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (10,000 ± 1,414) yüksek bulunmuştur. Sosyal aktivite türü Balık Tutma olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (17,000 ± 2,769), sosyal aktivite türü Tavla Oynamak olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (11,667 ± 3,055) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının sosyal aktivite türü değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.29. Yirmi Sekizinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan yirmi sekizinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile çalışma şartlarının aile içi hayata etkileme durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.29. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Çalışma Şartlarının Aileye Etkisi Durumuna Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evet	183	15,415	4,039	17 633,000	0,208
	Hayır	208	14,918	3,949		

Motor Dürtüsellik	Evet	183	20,115	5,661	18 349,000	0,539
	Hayır	208	19,841	5,330		
Plansız Dürtüsellik	Evet	183	24,410	5,167	17 676,500	0,223
	Hayır	208	23,808	4,939		
Dürtüsellik Genel	Evet	183	59,940	11,954	17 565,000	0,188
	Hayır	208	58,567	10,675		

Taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının çalışma şartlarının aileye etkileme durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ($p>0,05$).

4.30. Yirmi Dokuzuncu Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan yirmi dokuzuncu problem “Taksicilerde dürtüsellik ile çalışma şartlarının aile içi hayata etkisi çeşidi arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.30. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Çalışma Şartlarının Aileye Etkisine Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Vakitsizlik	97	15,650	4,047	2,023	0,846
	Stres	31	15,742	4,704		
	Sosyal Faaliyet Yok	24	14,917	4,042		
	Bozuk Psikoloji	21	14,429	3,414		
	Düşük Gelir-geçim Kaygısı	8	15,375	3,021		
	Güvenlik	2	15,500	4,950		
Motor Dürtüsellik	Vakitsizlik	97	20,897	6,425	5,763	0,330
	Stres	31	18,807	5,108		
	Sosyal Faaliyet Yok	24	19,375	4,168		
	Bozuk Psikoloji	21	19,286	4,338		
	Düşük Gelir-geçim Kaygısı	8	20,500	4,840		
	Güvenlik	2	18,500	0,707		

Plansız Dürtüsellik	Vakitsizlik	97	24,320	5,157	4,273	0,511
	Stres	31	25,419	5,960		
	Sosyal Faaliyet Yok	24	23,083	4,462		
	Bozuk Psikoloji	21	23,952	4,236		
	Düşük Gelir-geçim Kaygısı	8	26,750	5,175		
	Güvenlik	2	24,500	10,607		
Dürtüsellik Genel	Vakitsizlik	97	60,866	12,201	3,208	0,668
	Stres	31	59,968	14,094		
	Sosyal Faaliyet Yok	24	57,375	9,894		
	Bozuk Psikoloji	21	57,667	10,146		
	Düşük Gelir-geçim Kaygısı	8	62,625	10,501		
	Güvenlik	2	58,500	16,263		

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının çalışma şartlarının aileye etkisi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.31. Otuzuncu Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan otuzuncu problem “Taksicilerde dürtüsellik ile günlük uyku süresi arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.31. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Günlük Uyku Süresine Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	5	12	15,583	3,528	16,482	0,006	6 > 2 4 > 3 6 > 3 6 > 4 6 > 5
	6	95	14,558	3,614			
	7	73	14,329	4,343			
	8	165	15,509	3,751			
	10	25	14,680	3,997			
	12	21	18,191	5,006			
Motor Dürtüsellik	5	12	19,417	4,699	14,119	0,015	4 > 2 6 > 2
	6	95	18,768	4,276			

	7	73	18,863	4,489			4 > 3
	8	165	20,406	4,784			6 > 3
	10	25	20,480	5,994			
	12	21	25,524	11,780			
Plansız Dürtüsellik	5	12	21,833	7,107	1,158	0,949	
	6	95	23,863	4,750			
	7	73	24,000	5,030			
	8	165	24,358	5,107			
	10	25	24,440	5,268			
	12	21	24,191	4,578			
Dürtüsellik Genel	5	12	56,833	14,256	13,966	0,016	4 > 2
	6	95	57,190	10,444			6 > 2
	7	73	57,192	11,136			4 > 3
	8	165	60,273	10,292			6 > 3
	10	25	59,600	12,796			6 > 3
	12	21	67,905	15,050			6 > 4

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ortalamalarının günlük uyku süresi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=16,482; p=0,006<0.05). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; günlük uyku süresi 12 olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (18,191 ± 5,006), günlük uyku süresi 6 olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (14,558 ± 3,614) yüksek bulunmuştur. Günlük uyku süresi 8 olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (15,509 ± 3,751), günlük uyku süresi 7 olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (14,329 ± 4,343) yüksek bulunmuştur. Günlük uyku süresi 12 olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (18,191 ± 5,006), günlük uyku süresi 7 olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (14,329 ± 4,343) yüksek bulunmuştur. Günlük uyku süresi 12 olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (18,191 ± 5,006), günlük uyku süresi 8 olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (15,509 ± 3,751) yüksek bulunmuştur. Günlük uyku süresi 12 olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (18,191 ± 5,006), günlük uyku süresi 10 olanların dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (14,680 ± 3,997) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının günlük uyku süresi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini

belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=14,119; $p=0,015<0.05$). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre;günlük uyku süresi 8 olanların motor dürtüsellik puanları ($20,406 \pm 4,784$), günlük uyku süresi 6 olanların motor dürtüsellik puanlarından ($18,768 \pm 4,276$) yüksek bulunmuştur.günlük uyku süresi 12 olanların motor dürtüsellik puanları ($25,524 \pm 11,780$), günlük uyku süresi 6 olanların motor dürtüsellik puanlarından ($18,768 \pm 4,276$) yüksek bulunmuştur. Günlük uyku süresi 8 olanların motor dürtüsellik puanları ($20,406 \pm 4,784$), günlük uyku süresi 7 olanların motor dürtüsellik puanlarından ($18,863 \pm 4,489$) yüksek bulunmuştur. Günlük uyku süresi 12 olanların motor dürtüsellik puanları ($25,524 \pm 11,780$), günlük uyku süresi 7 olanların motor dürtüsellik puanlarından ($18,863 \pm 4,489$) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin dürtüsellik genel puanları ortalamalarının günlük uyku süresi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=13,966; $p=0,016<0.05$). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre;günlük uyku süresi 8 olanların dürtüsellik genel puanları ($60,273 \pm 10,292$), günlük uyku süresi 6 olanların dürtüsellik genel puanlarından ($57,190 \pm 10,444$) yüksek bulunmuştur. Günlük uyku süresi 12 olanların dürtüsellik genel puanları ($67,905 \pm 15,050$), günlük uyku süresi 6 olanların dürtüsellik genel puanlarından ($57,190 \pm 10,444$) yüksek bulunmuştur. Günlük uyku süresi 8 olanların dürtüsellik genel puanları ($60,273 \pm 10,292$), günlük uyku süresi 7 olanların dürtüsellik genel puanlarından ($57,192 \pm 11,136$) yüksek bulunmuştur. Günlük uyku süresi 12 olanların dürtüsellik genel puanları ($67,905 \pm 15,050$), günlük uyku süresi 7 olanların dürtüsellik genel puanlarından ($57,192 \pm 11,136$) yüksek bulunmuştur. Günlük uyku süresi 12 olanların dürtüsellik genel puanları ($67,905 \pm 15,050$), günlük uyku süresi 8 olanların dürtüsellik genel puanlarından ($60,273 \pm 10,292$) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin plansız dürtüsellik puanları ortalamalarının günlük uyku süresi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini

belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.32. Otuz Birinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan otuz birinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile günde uyku aralığı arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.32. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Uyku Saat Aralığına Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	0-6 Arası	208	15,308	4,031	1,676	0,642	
	7-12 Arası	25	14,360	4,663			
	13-18 Arası	19	15,000	3,902			
	19-24 Arası	139	15,079	3,843			
Motor Dürtüsellik	0-6 Arası	208	20,736	5,205	18,125	0,000	1 > 2 1 > 4 3 > 2
	7-12 Arası	25	18,440	5,108			
	13-18 Arası	19	20,368	4,072			
	19-24 Arası	139	19,043	5,949			
Plansız Dürtüsellik	0-6 Arası	208	24,726	4,980	6,724	0,081	
	7-12 Arası	25	23,240	5,637			
	13-18 Arası	19	22,632	5,002			
	19-24 Arası	139	23,489	4,967			
Dürtüsellik Genel	0-6 Arası	208	60,769	11,094	9,842	0,020	1 > 2 1 > 4
	7-12 Arası	25	56,040	13,440			
	13-18 Arası	19	58,000	10,745			
	19-24 Arası	139	57,612	11,016			

Araştırmaya katılan taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının uyku saat aralığı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur ($KW=18,125$; $p=0,000<0.05$). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; uyku saat aralığı 0-6 arası olanların motor dürtüsellik puanları ($20,736 \pm 5,205$), uyku saat aralığı 7-12 arası olanların motor dürtüsellik puanlarından ($18,440 \pm 5,108$) yüksek bulunmuştur. Uyku saat aralığı 0-6 arası olanların motor dürtüsellik puanları ($20,736 \pm$

5,205), uyku saat aralığı 19-24 arası olanların motor dürtüsellik puanlarından (19,043 ± 5,949) yüksek bulunmuştur. Uyku saat aralığı 13-18 arası olanların motor dürtüsellik puanları (20,368 ± 4,072), uyku saat aralığı 7-12 arası olanların motor dürtüsellik puanlarından (18,440 ± 5,108) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin dürtüsellik genel puanları ortalamalarının uyku saat aralığı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=9,842; p=0,020<0.05). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; uyku saat aralığı 0-6 arası olanların dürtüsellik genel puanları (60,769 ± 11,094), uyku saat aralığı 7-12 arası olanların dürtüsellik genel puanlarından (56,040 ± 13,440) yüksek bulunmuştur. Uyku saat aralığı 0-6 arası olanların dürtüsellik genel puanları (60,769 ± 11,094), uyku saat aralığı 19-24 arası olanların dürtüsellik genel puanlarından (57,612 ± 11,016) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, plansız dürtüsellik puanları ortalamalarının uyku saat aralığı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır (p>0.05).

4.33. Otuz İkinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan otuz ikinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile düzenli yemek yeme durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.33. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Düzenli Yemek Yeme Durumuna Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evet	168	14,607	3,672	16 413,500	0,035
	Hayır	223	15,561	4,181		
Motor Dürtüsellik	Evet	168	19,101	4,806	15 563,500	0,004
	Hayır	223	20,623	5,867		

Plansız Dürtüsellik	Evet	168	23,048	4,755	14 617,500	0,000
	Hayır	223	24,874	5,133		
Dürtüsellik Genel	Evet	168	56,756	10,052	14 684,000	0,000
	Hayır	223	61,058	11,842		

Taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları ortalamalarının düzenli yemek yeme durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=16 413,500; p=0,035<0,05). Düzenli yemek yiyenlerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanları (X=14,607), düzenli yemek yemeyenlerin dikkatle ilişkili dürtüsellik puanlarından (X=15,561) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının düzenli yemek yeme durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=15 563,500; p=0,004<0,05). Düzenli yemek yiyenlerin motor dürtüsellik puanları (X=19,101), düzenli yemek yemeyenlerin motor dürtüsellik puanlarından (X=20,623) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin plansız dürtüsellik puanları ortalamalarının düzenli yemek yeme durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=14 617,500; p=0,000<0,05). Düzenli yemek yiyenlerin plansız dürtüsellik puanları (X=23,048), düzenli yemek yemeyenlerin plansız dürtüsellik puanlarından (X=24,874) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin dürtüsellik genel puanları ortalamalarının düzenli yemek yeme durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=14 684,000; p=0,000<0,05). Düzenli yemek yiyenlerin dürtüsellik genel puanları (X=56,756), düzenli yemek yemeyenlerin dürtüsellik genel puanlarından (X=61,058) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin puanları ortalamalarının düzenli yemek yeme durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ($p>0,05$).

4.34. Otuz Üçüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan otuz üçüncü problem “Taksicilerde dürtüsellik ile yenilen yemek türü arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.34. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Çalışma Saatlerinde Yenilen Yemek Türüne Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Atıştırmalık	213	15,207	3,958	18 597,500	0,746
	Sulu Yemek	178	15,084	4,046		
Motor Dürtüsellik	Atıştırmalık	213	20,150	5,899	18 723,500	0,833
	Sulu Yemek	178	19,753	4,944		
Plansız Dürtüsellik	Atıştırmalık	213	24,455	4,835	16 840,000	0,057
	Sulu Yemek	178	23,652	5,275		
Dürtüsellik Genel	Atıştırmalık	213	59,812	11,140	17 527,500	0,199
	Sulu Yemek	178	58,489	11,473		

Taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının çalışma saatlerinde yenilen yemek türü değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ($p>0,05$).

4.35. Otuz Dördüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan otuz dördüncü problem “Taksicilerde dürtüsellik ile sigara kullanma durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.35. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Sigara Kullanma Durumu Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evet	245	15,188	4,119	17 843,500	0,969
	Hayır	146	15,089	3,787		
Motor Dürtüsellik	Evet	245	20,012	5,509	17 551,500	0,757
	Hayır	146	19,897	5,454		
Plansız Dürtüsellik	Evet	245	24,457	5,208	15 830,500	0,057
	Hayır	146	23,473	4,726		
Dürtüsellik Genel	Evet	245	59,657	11,779	16 988,000	0,406
	Hayır	146	58,459	10,437		

Taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının sigara kullanma durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ($p>0,05$).

4.36. Otuz Beşinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan otuz beşinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile günde tüketilen sigara adedi arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.36. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Günlük İçilen Sigara Sayısına Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	1-10 Arası	32	14,844	3,428	3,126	0,373
	11-20 Arası	151	15,503	4,043		
	21-30 Arası	23	15,174	5,540		
	31-40 Arası	39	14,256	3,958		
Motor Dürtüsellik	1-10 Arası	32	19,063	4,472	1,367	0,713
	11-20 Arası	151	20,007	4,828		
	21-30 Arası	23	19,913	5,664		
	31-40 Arası	39	20,872	8,150		
Plansız Dürtüsellik	1-10 Arası	32	23,906	4,098	1,683	0,641
	11-20 Arası	151	24,775	5,522		
	21-30 Arası	23	23,217	5,231		
	31-40 Arası	39	24,410	4,756		

Dürtüsellik Genel	1-10 Arası	32	57,813	8,679	1,935	0,586
	11-20 Arası	151	60,285	11,581		
	21-30 Arası	23	58,304	14,760		
	31-40 Arası	39	59,539	12,971		

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının günlük içilen sigara sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.37. Otuz Altıncı Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan otuz altıncı problem “Taksicilerde dürtüsellik ile sigara bırakma deneyimi arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.37. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Sigara Bırakma Deneyimine Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evet	141	14,716	3,498	7 310,500	0,258
	Hayır	113	15,628	4,708		
Motor Dürtüsellik	Evet	141	19,213	4,097	7 093,500	0,132
	Hayır	113	20,938	6,763		
Plansız Dürtüsellik	Evet	141	23,709	5,055	6 689,500	0,028
	Hayır	113	25,097	5,393		
Dürtüsellik Genel	Evet	141	57,638	10,093	6 776,500	0,041
	Hayır	113	61,664	13,375		

Taksicilerin plansız dürtüsellik puanları ortalamalarının sigara bırakma deneyimi değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=6 689,500; $p=0,028<0,05$). Sigara bırakma deneyimi olanların plansız dürtüsellik puanları ($X=23,709$), sigara bırakma deneyimi olmayanların plansız dürtüsellik puanlarından ($X=25,097$) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin dürtüsellik genel puanları ortalamalarının sigara bırakma deneyimi değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur (Mann Whitney U=6 776,500; p=0,041<0,05). Sigara bırakma deneyimi olanların dürtüsellik genel puanları (X=57,638), sigara bırakma deneyimi olmayanların dürtüsellik genel puanlarından (X=61,664) düşük bulunmuştur.

Taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik puanları ortalamalarının sigara bırakma deneyimi değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır (p>0,05).

4.38. Otuz Yedinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan otuz yedinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile alkol tüketme durumu arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.38. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Alkol Tüketim Durumuna Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Evet	90	15,267	4,282	13 412,000	0,887
	Hayır	301	15,116	3,910		
Motor Dürtüsellik	Evet	90	20,722	5,167	11 857,500	0,072
	Hayır	301	19,744	5,561		
Plansız Dürtüsellik	Evet	90	24,500	5,071	12 838,500	0,452
	Hayır	301	23,967	5,045		
Dürtüsellik Genel	Evet	90	60,489	12,040	12 707,000	0,373
	Hayır	301	58,827	11,058		

Taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının alkol tüketim durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır (p>0,05).

4.39. Otuz Sekizinci Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan otuz sekizinci problem “Taksicilerde dürtüsellik ile alkol tüketme sıklığı arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.39. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Alkol Tüketim Sıklığına Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Nadiren	50	15,120	4,374	6,766	0,149
	15 Günde Bir	3	11,667	1,528		
	Ayda Bir	7	15,857	5,146		
	Her Akşam	13	14,462	4,875		
	Haftada Bir	17	16,706	3,158		
Motor Dürtüsellik	Nadiren	50	21,200	5,376	3,332	0,504
	15 Günde Bir	3	16,000	2,000		
	Ayda Bir	7	20,857	6,336		
	Her Akşam	13	20,231	4,867		
	Haftada Bir	17	20,471	4,638		
Plansız Dürtüsellik	Nadiren	50	24,780	4,863	3,925	0,416
	15 Günde Bir	3	19,667	3,215		
	Ayda Bir	7	24,000	3,958		
	Her Akşam	13	25,154	5,383		
	Haftada Bir	17	24,235	6,047		
Dürtüsellik Genel	Nadiren	50	61,100	11,770	5,604	0,231
	15 Günde Bir	3	47,333	1,528		
	Ayda Bir	7	60,714	12,984		
	Her Akşam	13	59,846	13,409		
	Haftada Bir	17	61,412	12,202		

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının alkol tüketim sıklığı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.40. Otuz Dokuzuncu Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan otuz dokuzuncu problem “Taksicilerde dürtüsellik ile taksiciliği seçme nedeni arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.40. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Taksiciliği Seçme Nedenine Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Belirtilmeyen	38	15,553	4,176	3,570	0,828
	Baba Mesleği	76	14,645	4,098		
	Mecburiyet	164	15,244	3,972		
	Taksiciliği Seviyorum	32	15,156	3,593		
	Maddi Sebepler	48	14,729	3,559		
	Serbest Zaman	15	15,733	4,131		
	Sıcak Para	11	17,364	6,185		
	Özenti	7	14,429	2,149		
Motor Dürtüsellik	Belirtilmeyen	38	21,184	5,565	13,717	0,056
	Baba Mesleği	76	19,013	5,250		
	Mecburiyet	164	19,957	4,970		
	Taksiciliği Seviyorum	32	21,281	8,517		
	Maddi Sebepler	48	19,417	4,433		
	Serbest Zaman	15	20,933	6,397		
	Sıcak Para	11	22,000	6,017		
	Özenti	7	16,571	2,507		
Plansız Dürtüsellik	Belirtilmeyen	38	24,105	4,969	4,594	0,709
	Baba Mesleği	76	24,513	5,227		
	Mecburiyet	164	24,043	5,464		
	Taksiciliği Seviyorum	32	23,719	3,829		
	Maddi Sebepler	48	23,771	4,353		
	Serbest Zaman	15	22,800	5,621		
	Sıcak Para	11	26,273	3,552		
	Özenti	7	23,714	4,071		
Dürtüsellik Genel	Belirtilmeyen	38	60,842	11,523	6,796	0,450
	Baba Mesleği	76	58,171	11,576		
	Mecburiyet	164	59,244	11,228		
	Taksiciliği Seviyorum	32	60,156	11,265		
	Maddi Sebepler	48	57,917	9,970		
	Serbest Zaman	15	59,467	14,322		
	Sıcak Para	11	65,636	12,675		
	Özenti	7	54,714	6,993		

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, motor dürtüsellik, plansız dürtüsellik, dürtüsellik genel puanları ortalamalarının mesleği seçme nedeni değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

4.41. Kırkıncı Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Yorum

Bu araştırmada yanıt aranan kırkıncı problem “Taksicilerde dürtüsellik ile polisle yaşanan sorun arasında anlamlı fark var mıdır?” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 4.41. Taksicilerin Dürtüsellik Düzeylerinin Polisle Yaşanan Sorunlara Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Dikkatle İlişkili Dürtüsellik	Davranış	112	14,732	3,766	5,550	0,235	
	Ceza	67	16,373	4,532			
	Havalimanından Müşteri Aldırmıyorlar	9	15,111	2,571			
	Rüşvet	2	17,000	4,243			
	Ticari Bekleme Yapma	14	14,857	3,634			
Motor Dürtüsellik	Davranış	112	19,170	4,761	14,781	0,005	2 > 1
	Ceza	67	21,925	5,759			
	Havalimanından Müşteri Aldırmıyorlar	9	22,000	5,385			
	Rüşvet	2	21,000	4,243			
	Ticari Bekleme Yapma	14	20,857	5,347			
Plansız Dürtüsellik	Davranış	112	23,420	4,523	8,433	0,077	
	Ceza	67	25,239	4,918			
	Havalimanından Müşteri Aldırmıyorlar	9	24,333	5,362			
	Rüşvet	2	28,500	0,707			
	Ticari Bekleme Yapma	14	24,643	5,969			
Dürtüsellik Genel	Davranış	112	57,321	9,905	13,636	0,009	2 > 1
	Ceza	67	63,537	11,640			
	Havalimanından Müşteri Aldırmıyorlar	9	61,444	9,342			
	Rüşvet	2	66,500	9,192			
	Ticari Bekleme Yapma	14	60,357	12,100			

Araştırmaya katılan taksicilerin motor dürtüsellik puanları ortalamalarının polis ile yaşanan önemli sorun değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=14,781; $p=0,005<0.05$). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; polis ile yaşanan önemli sorun Ceza olanların motor dürtüsellik puanları ($21,925 \pm 5,759$), polis ile yaşanan önemli sorun Davranış olanların motor dürtüsellik puanlarından ($19,170 \pm 4,761$) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin dürtüsellik genel puanları ortalamalarının polis ile yaşanan önemli sorun değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=13,636; $p=0,009<0.05$). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; polis ile yaşanan önemli sorun Ceza olanların dürtüsellik genel puanları ($63,537 \pm 11,640$), polis ile yaşanan önemli sorun Davranış olanların dürtüsellik genel puanlarından ($57,321 \pm 9,905$) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan taksicilerin dikkatle ilişkili dürtüsellik, plansız dürtüsellik puanları ortalamalarının polis ile yaşanan önemli sorun değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır ($p>0.05$).

5. TARTIŞMA

Bu çalışma, taksicilerde dürtüsellikğin çeşitli değişkenler açısından incelenmesini amaçlamıştır. Bu amaçla, Barratt Dürtüsellik Ölçeği (BIS-11) kullanılmıştır.

Anlamli ve anlamsız farklar, aşağıda halinde özetlenmiştir:

1- Taksicilerin yaşı ile dürtüsellik arasında anlamlılık saptanmıştır.

Yaş grubu 18-27 olanların diğer yaş gruplarına oranla motor dürtüsellik puanları daha yüksek çıkmıştır. Ancak yapılan araştırmalar dikkatle ilişkili dürtüsellik ve plansız dürtüsellik arasında yaş değişkeni açısından anlamlı bir fark bulunmadığını göstermiştir.

Psikanalitik kuramın kurucusu Freud'a göre (1949) insan hayvan türünden gelmiştir ve hayvanla bazı ortak yönleri bulunmaktadır. Bu dürtüler aslında antisosyal olup mantık kuralları tanımazlar. Bu sebeple bu dürtülerin sürekli kontrol altında tutulması gerekir ve kontrol ego tarafından sağlanır. Psikanalitik kurama göre insan hayatının temel yönü insan hayatının ilk yıllarında belirlenir. Toplumun tabu ve yasakları hayatın ilk yıllarında anne-baba ve yakın çevre tarafından çocuğa öğretilir. Zamanla içselleştirilen bu yasaklar süperegoyu meydana getirip ego aracılığı ile id'in muhtevasını oluşturan kaba dürtüleri ya tamamen bastırmak yahut da biçim değiştirerek ortaya çıkmasına izin vermek suretiyle kontrol altında tutarlar (Kuzgun, 1972). Dolayısıyla genç yaşta daha belirgin görülen dürtüsel hareketler zamanla kendini daha kontrollü davranışlara bırakır.

2- Taksicilerin medeni durumu ile dürtüsellik arasında anlamlılık saptanmıştır. Bekârların motor dürtüsellikleri diğer gruplara oranla yüksek çıkmıştır. Taksicilerin kaçınıcı evliliklerini yapmış olduklarının dürtüsellik ile bir anlamlılığı saptanmamıştır.

Literatürde bu çalışma ile ilgili benzer çalışmalar bulunmamaktadır. Evli olmayan katılımcıların motor dürtüselliklerinin yüksek çıkmasının sebebi olarak, evli olan katılımcılara oranla daha az sorumluluk sahibi olabilecekleri düşünülebilir

3- Taksicilerin çocuk sahipliği ile dürtüsellikleri arasında anlamlılık saptanmıştır. Sahip olunan çocuk sayısı veya okula giden çocuk sayısı ile dürtüsellik arasında bir anlamlılık bulgulanmamıştır.

Çocuk sahibi olmayanların dikkat ve plansızlık dürtüsellikleri çocuk sahibi olanlara göre daha yüksek çıkmıştır. Çocuk sahibi olan bireylerin dürtüsellik puanlarının düşük çıkma sebebi olarak sorumluluklarının artmasının kendilerini kontrol altında tutmalarına sebebiyet vermesi düşünülebilir.

4- Taksicilerin eğitim durumu ile dürtüsellik arasında anlamlılık saptanmamıştır.

Literatürde eğitim durumu ve dürtüsellığı araştıran herhangi bir çalışmaya rastlanmamaktadır. Bu çalışmada eğitim durumu ve dürtüsellik arasında bir anlamlılık bulunmaması dürtüsellığın bir kişilik özelliği olmasından kaynaklanmış olabilir.

5- Taksicilerin İstanbul'da yaşama süreleri ile dürtüsellik arasında anlamlı bir fark saptanmamıştır.

Yapılan çalışma taksicilerin uzun yıllar İstanbul'da yaşayan kişilerden oluştuğunu göstermektedir. Kişilerin yaşadığı şehrin şartlarına alışkın olmaları, ayrıca taksicilerin gün boyunca pek çok kişi ile görüşme imkanını buluyor olmaları hareketlerini kontrol etmelerine sebebiyet verebilir.

6- Taksicilerin ev sahibi olmaları ile dürtüsellik arasında anlamlılık saptanmıştır. Ev sahibi olanların dikkat ve motor dürtüsellikleri ev sahibi olmayanlardan düşük çıkmıştır.

Büyükşehirde ve kalabalık toplumda yaşamının vermiş olduğu bir takım zorluklar ekonomik kaygılarla da birleşince dürtüsellik tetikleneceği düşünülmektedir. Kişilerin ev sahibi olmaları geçim sıkıntılarını bir nebze düşürüp, bu da davranışlarına yansıyor olabilir. Ayrıca Maslow'un 'İhtiyaçlar Hiyerarşisi' gözönüne alındığında birinci sırada yer alan fizyolojik ihtiyaçlar içerisinde bulunan barınma unsuru sağlandığında dürtüsellik azaldığı görülmektedir.

7- Taksicilerin plaka sahibi olmaları ile dürtüsellik arasında anlamlılık bulgulanmıştır. Yapılan araştırmaya göre taksiyi kiralayanların motor dürtüsellik plaka sahibi olanlara göre daha yüksektir.

Dünyada taksicilik sistemi incelendiğinde ülkelerin genellikle taksicilikte kurumsallaşmaya gittiği görülmektedir. Ülkemizde ise plaka tahdidi bulunmakta; taksicilik esnaf kültürü ile gerçekleştirilmekte ve bir kişi bir plaka sahibi olabilmektedir. Taksilerini yaşı gereği veya başka bir sebeple kiraya verenler veya bu sisteme aracılık eden birtakım şirketler kiralama oranlarını yüksek tutmaktadır. Bu çalışma hazırlandığında İstanbul'da T plaka değeri yaklaşık olarak 1 milyon 650 iken, kiralama bedeli yaklaşık olarak aylık 7 bin 500 liradır.

Bu bilgiler doğrultusunda taksi kiralayanların ekonomik kaygı sebebi ile aceleci ve öfkeyi de barındıran davranışlar sergileyebileceği düşünülmektedir.

8- Taksicilerin çalışma saat dilimi ve çalıştıkları saat oranı ile dürtüsellik arasında anlam bulgulanmamıştır.

Taksiciler gececi, gündüzcü, 24 saatli ve dönüşümlü olarak çalışmaktadır. Yapılan bu araştırmanın sonucu ile taksicilerin çalışma saatlerinin dürtüsellik üzerinde bir etkisinin olmadığı görülmüştür.

9- Taksicilerin herhangi bir durağa bağlı çalışmalarını ile dürtüsellik arasında anlam bulgulanmamıştır.

İstanbul'da 17 bin 395 taksi bulunmakta ve bu taksilerin çoğu taksi duraklarına bağlı çalışmaktadır. Taksi duraklarının kendi içlerinde kuralları vardır ve çalışan şoförler bu kurallara uymak zorundadır. Kurallara uymayan taksiciler ya iş alamama cezası ile duraktan uzaklaştırılır ya da tamamen ilişkileri kesilir. Bu durum ve koyulan kuralların taksicilerin dürtülerini kontrol etmelerini sağlamış olabileceği düşünülmektedir.

10- Taksicilerin sosyal güvence durumu ile dürtüsellik arasında anlam saptanmıştır. Sigortası olanların motor ve dikkatle ilişkili dürtüselligi sigortası olmayanlara göre yüksek çıkmıştır.

2005 yılından önce esnaf statüsü ile Bağ-kur'lu sayılan plaka sahibi olmayan taksicilerin bu tarihten sonra Bağ-kur kayıtları kapanmıştır. İşçi statüsünde görülen ancak bir süre SGK kayıtları yapılmayan taksi şoförlerinin, 2010 yılında SGK kapsamına alınmasıyla taksiciler ve aileleri büyük bir hak elde etmiş oldu. Taksicilerin büyük bir çoğunluğu SGK kapsamında sigortalı oldu.

Çalışmada sigorta kaydı bulunmayanların sayısının az olmasının sigortası olanların sayısının çok olmasından kaynaklanan sonucu etkilemediği düşünülmektedir.

11- Taksicilerin geçiminden sorumlu olduğu kişi sayısı ile dürtüsellik arasında anlamlı bir fark bulunmuştur.

Sadece kendi geçiminden sorumlu olanların dürtüselligi 1-3 kişiden sorumlu olanlardan, geçiminden sorumlu olduğu kişi sayısı 1-3 arasında olan taksicilerin dikkat ve motor dürtüselligi sorumlu olduğu kişi sayısı 4 olanlardan fazla bulunmuştur.

12- Taksicilerin daha önce başka bir işte çalışması ile dürtüsellik arasında anlamlılık bulgulanmıştır. Daha önce başka bir işte çalışanların dikkat ve plansızlık dürtüsellik puanları çalışmayanlara oranla düşük bulunmuştur.

Taksicilerin daha önce başka bir araçta sürücü olarak çalışmaları ile dürtüsellik arasında anlamlılık bulgulanmıştır. Daha önce başka araçta çalışanların plansızlık dürtüsellığı oranları çalışmayanlara oranla düşük bulunmuştur.

İş tecrübesi olanların ve başka bir araçta sürücülüğü tecrübe edenlerin dürtüsellik puanlarının, iş tecrübesi olmayan ve sürücülüğe taksicilikten başlayanlara oranla düşük çıkması çalışma şartlarına alışkanlık sağlanmasıyla ilgili olabileceği düşünülmektedir.

13- Taksicilerin rahatsızlık duyduğu müşteri profili ile dürtüsellik arasında anlamlılık bulgulanmıştır.

Bozuk parası olmayan müşterilerin diğer müşteri profillerine oranla dikkatle ilişkili dürtüsellığı etkilediği bulgulanmıştır. Uygun olmayan yerde binmek veya inmek isteyen müşterilerin motor dürtüsellik puanlarından etkili olduğu tespit edilmiştir.

Taksiciler günün büyük bir kısmını direksiyon başında geçirmektedir. Zaman zaman trafik yoğunluğu, müşterilerle yaşanan sorunlar, şahsi problemlerin üstesinden gelememekten kaynaklanan sorunları işe yansıtma gibi unsurlar taksicileri etkilemektedir. Taksicilerin bozuk para bulundurması zorunluluğu gibi bir düşünceye sahip olan müşteriler ve günde taksiye binen yolcu sayısının çoğunda bozuk parası bulunmadığı düşünüldüğünde taksicilerin para bozma sürecinde dikkatinin dağıldığı düşünülebilir.

Bir esnaf grubu olarak bozuk para bulundurması uygun olan taksicilerin, geçtiğimiz yıllarda müşteri taksideyken para bozdurmak için indiği bu sırada müşterinin arabayı gasp ettiği konusunda bildirimler emniyet birimlerinde mevcuttur.

14- Taksicilerin müşteriye kızdığı zaman verdiği tepki ile dürtüsellik arasında bir anlamlılık bulgulanmamıştır.

15- Taksicilerde tanısı konulmuş meslek hastalığı varlığının dürtüsellik ile anlamlılığı saptanmıştır. Meslek hastalığı olanların motor dürtüsellik puanları hastalığı olmayanlara oranla düşük bulunmuştur. Taksicilerin herhangi bir ilaç kullanması ile dürtüsellik arasında anlamlılık saptanmamıştır.

Bu çalışmadaki bulgularda taksicilerin tanısı konulmuş meslek hastalıkları arasında ilk sırayı sırt ve bel ağrıların aldığı sonucuna ulaşılmıştır. Hastalığın türü dikkate alındığında fevri hareketlere, aceleci davranışlara müsaade etmediği, taksicilerin dürtülerini kontrol altında tuttukları düşünülebilir.

16- Taksicilerin sosyal aktivite yapabilmeleri ile dürtüsellik arasında anlamlılık saptanmıştır. Sosyal aktivite yapanların motor ve plansızlık dürtüselligi, aktivitesi olmayanlara göre düşük sonuç vermiştir.

Taksicilerin yapmış oldukları sosyal aktiviteler ile dürtüsellik arasında anlamlılık saptanmıştır. Sosyal aktivitesi balık tutmak olanların dikkatle ilgili dürtüsellik puanları diğerlerine oranla yüksek çıkmıştır.

Psikanalitik kurama göre, dürtünün amacı boşalım ve gerginliğin ortadan kalkması, doyum ve hazdır. Bu amacın gerçekleşmesi için bireyin yöneldiği doğrultuda bir engelin bulunması; bu nedenle doyumun olmaması durumuna engellenme denir. Organizmanın doyurulma gereksinimi süreceğinden, bu gereksinimin ortaya çıkardığı gerginlik de sürecektir. Birey doğal olarak bu durumdan ya kaçacak ya da etkenleri ortadan kaldırmaya yönelecektir. Sosyal aktivitesi olan taksicilerin dürtüsellik puanlarının düşük olmasının sebebinin gerginliğin azaltılmasının olabileceği düşünülmektedir.

17- Taksicilerin uyku saat aralığı ve uyku süresi ile dürtüsellik arasında anlamlılık saptanmıştır. Uyku aralığı 0-6 arası veya 8 saat olanların motor dürtüsellik oranı diğerlerine göre yükseklik göstermiştir.

Taksicilerin günlük uyku süresi ile dürtüsellik arasında anlamlılık saptanmıştır. Günlük uyku süresi 12 saat olanların dikkat dürtüsü puanları diğerlerine oranla yüksek bulunmuştur.

Uyku süresi gece ve en fazla 8 saat olanların motor dürtüsellik (aceleci hareket, hızlı tepkiler, huzursuzluk) puanları diğerlerine oranla yüksek çıkmıştır. Uyku yoksunluğu (insomnia) veya aşırı uyku (hipersomnia) ile uyku ihtiyacı çeşitli hastalıkların göstergesi olmakla birlikte normalde de hayatımızı etkiler. Uykusuzluk etkisini öfke nöbetleri, hareketlilik, huzursuzluk ve dürtüsellik olarak göstermektedir.

18- Taksicilerin düzenli yemek yeme durumuna göre dürtüsellikle arasında anlamlılık saptanmıştır. Düzenli yemek yiyenlerin dürtüsellik puanları, düzenli yemek yemeyenlere oranla düşük bulunmuştur.

Yemek yeme düzeninin bulunmaması sağlıksız beslenmeye ve obeziteye yol açmaktadır. Obezite son 20 yılda pek çok ülkede artış göstermiştir. Kilo artışı besinlerle alınan enerji miktarının metabolizma ve fiziksel aktivite ile tüketilen enerji miktarından daha fazla olduğu durumlarda ortaya çıkar.

Obezite tedavilerinde kilo alımının yinelenmesinin muhtemel öngörücüsü dürtüselliktir. Yine dürtüsellik tedavilerin yarıda bırakılmasında da etkilidir. Yapılan çalışmalar obez kişilerin zayıf olanlara göre daha dürtüsel olduklarını göstermiştir (Anngür, 2010). Dürtüsel davranışı azaltmada kullanılan özgül bilişsel davranışçı terapinin obezite tedavisine de önemli katkısı olabileceği öngörülebilir (Grilo, 2005).

Taksicilerin tercih ettikleri yemek türü ile dürtüsellikleri arasında anlamlılık saptanmamıştır.

19- Taksicilerin sigara kullanıp kullanmamaları ve günlük tükettikleri sigara miktarı ile dürtüsellik arasında anlamlılık saptanmamıştır.

Yapılan bu çalışmanın bulguları literatüre aykırı bir sonucu ulaşılmasına sebep olmuştur. Literatüre göre dürtüsellik nikotin, alkol ve madde kullanımı ile şiddet uygulama ve şiddete maruz kalma riskini artırır. (Gullo ve Dawe 2008, von Knorring ve ark. 1987, Sher ve Trull 1994, Moeller ve ark. 2001, Allen ve ark. 1998, von Diemen ve ark. 2008, Masse ve Tremblay 1997, Ögel ve ark. 2006).

Taksicilerin sigara bırakma deneyimi ile dürtüsellik arasında anlamlılık saptanmıştır. Sigara bırakma deneyimi olanların plansızlık dürtüselligi oranı deneyimi olmayanlara oranla daha düşük çıkmıştır.

20- Taksicilerin alkol tüketip tüketmemesi ve alkol tüketme sıklığı ile dürtüsellik arasında anlamlılık saptanmamıştır.

Alkol tüketen kişiler genellikle risk almayı seven, heyecan arayan kişiler olmakla birlikte bu çalışmada dürtüsellik ile bir anlamlılığı tespit edilememiştir. Bunun sebebi meslek grubunun alkol tüketimine uygun olmaması veya kişilerin bu konuda doğru cevap vermekte çekingen davranmaları olabilir.

21- Taksicilerin polisler ile yaşanan sorunları ile dürtüsellik arasında anlamlılık saptanmıştır. Polis memurlarından ceza konusunda şikayetçi olanların motor dürtüsellik oranı diğerlerine oranla yüksek çıkmıştır.

Bu konudaki araştırmalar literatürü destekler niteliktedir. Dollard ve arkadaşlarına göre (1939) öfke ve saldırganlık dürtüsü veya aceleci davranışlar bir engelleme sonucu ortaya çıkmaktadır ve trafikte sürücüleri engelleyen, onların hareketlerini kısıtlayan, onlara maddi kayıp verdirme ihtimali olan en belirgin engel trafik polisidir. Şoförler her ne kadar trafikte polisin varlığından etkilenmediklerini ifade etseler de trafikte polisle karşılaşan ve muhatap olmak zorunda kalan şoförlerin yaşadıkları engelleme ve stres nedeniyle dürtülerini hem sözel, hem bedensel hem de araçla daha çok gösterdikleri anlaşılmaktadır.

22- Yapılan araştırma sonucunda yaşı 18-27 arası olanların, medeni durumu bekar olanların, plakası kiralık olanların, uyku aralığı 0-6 saatleri arasında olanların ve polislerin ceza yazmasından şikayetçi olanların motor dürtüsellik puanları diğerlerinden yüksek çıkmıştır.

Meslek hastalığı teşhisi bulunanlar ile sosyal aktivitesi olanların motor dürtüsellik puanları diğerlerine oranla düşük çıkmıştır.

Çocuk sahibi olanların, ev sahibi olanların, SGK kapsamında olanların, başka bir ek işte de çalışanların, sosyal faaliyet olarak balık tutmayı tercih edenlerin ve düzenli yemek yiyenlerin dikkat ile ilgili dürtüsellik puanları diğerlerinden düşük çıkmıştır.

Bozuk parası olmayan müşteriden rahatsız olanların ve sadece kendisini geçindirmekle sorumlu olanların dikkat ile ilgili dürtüsellik puanları diğerlerinden yüksek çıkmıştır.

Başka araçta çalışanların ve sigara bırakma deneyimi olanların plan yapamama ile ilgili dürtüsellik puanları diğerlerine oranla düşük çıkmıştır.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

6.1. Araştırmacılar İçin Öneriler

Yapılan bu çalışmada, taksicilerde dürtüselliğin çeşitli değişkenler açısından incelenmesi amaçlanmıştır. İleri düzey çalışmalarda taksi durağı aynı sayıda olan iki u ilçenin taksicileri seçilerek araştırma yapılması uygun olabilir.

Yapılacak araştırmalarda belli sayılarda taksi kiralayan kişi ve şoför arasında karşılaştırma yapılabilir.

Bu araştırma ile aynı tür bir çalışmanın Anadolu kentleri arasında yapılıp büyükşehir ile karşılaştırılması bir genelleme yapılabilmesine olanak sağlayabilir.

6.2. Uygulamacılar İçin Öneriler

Taksiciler direksiyon başındayken gelir elde edebilen bir meslek grubudur. Taksicilerin SGK kapsamına alınmadan önce taksiciliği meslek olarak görmedikleri, taksiciliği günü kurtarmak için yapılan bir iş olarak kabul ettikleri gözlemlenmiştir. 2010 yılında taksicilerin SGK kapsamına alınmasıyla işleri bozulanlar ve mecburiyetten taksiciliği seçmiş olanlar taksiciliği bir meslek olarak görmeye başlamıştır. Çok sayıda müşteri ile bir arada bulunan ve trafik yoğunluğu içerisinde çalışan taksicilere az sayıda verilmeye çalışılan psikolojik eğitimlerin daha yaygın hale getirilmesi ve taksicilerin böyle bir eğitimi talep etmeleri faydalı görülmektedir.

KAYNAKLAR

Allen TJ, Moeller FG, Rhoades HM ve ark. (1998) Impulsivity and history of drug dependence. *Drug Alcohol Depend*, 50:137–45.

Annagür BB. (2008) Depresyon Hastalarında Dürtü Kontrol Bozuklukları Sıklığı. T.C. Çukurova Üniversitesi Tıp Fakültesi Psikiyatri Anabilim Dalı, Ruh Sağlığı ve Hastalıkları Uzmanlık Tezi, Adana, (Danışman: Doç. Dr. Lut Tamam)

Annagür BB. (2010) Obezitede Çeşitli Risk Faktörleri ve Dürtüsellik. *Psikiyatride Güncel Yaklaşımlar*. 2010;2(4):572582

Annagür BB., Tamam L. (2011) Depresyon hastalarında dürtü kontrol bozuklukları eş tanıları. *Nöropsikiyatri Arşivi*, 48:22-30.

Baltaş Z. (2006) *İnsanın Dünyasını Aydınlatan ve İşine Yansıyan Işık Duygusal Zeka*. Remzi Kitabevi, İstanbul

Bulut D., Karabacakoğlu, P. (2005) *Ankara'nın Çankaya İlçesindeki Bazı Taksi Durağı Şoförlerinin Şoförlük Deneyim ve Davranışları*. Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı, Ankara.

Buss AH., Perry M. (1992) The Aggression Ouestionnaire. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63, 452-459.

Can D. (2010) İstanbul Trafikindeki Ticari Taksilerin Maliyet Açısından Olumsuz Etkileri. Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, (Danışmanlar: Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı, Doç Dr. Göksel Demir)

Çorapçioğlu A. (1998) *Başka Yerde Sınıflandırılmamış Dürtü Kontrolü Bozuklukları*.

Eds: Güleç C., Köroğlu E. Psikiyatri Temel Kitabı 2. Cilt. Hekimler Yayın Birliği, Ankara; 697-716.

Dollard, J., Doob, L.W., Miller, N. E., Mowrer, O.H., and Sears, R.Q., (1939). *Frustration and Agression*. Yale Universty Press, USA.

Donovan DM., Marlatt GA., Salzberg PM. (1983) Drinking behavior, personality factors and high risk driving. *Journal of Studies on Alcohol*, 44:395-428.

Elander J., West R., French D. (1993) Behavioural correlates of individual differences in road-traffic crash risk: an examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113:279-294.

Engin AO., Özen Ş., Bayoğlu S. (2009) Öğrencilerin okul öğrenme başarılarını etkileyen bazı temel değişkenler. *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Journal of the Institute of Social Sciences*, 3:125-156

Eryılmaz A., (2008) Taksi Şoförlüğü Yapan Kişilerin Yaşam Tarzları ve İş Yaşamı Hakkındaki Düşüncelerinin İş Doyumuyla İlişkisi. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Psikoloji Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul (Danışman: Prof. Dr. Nursel Telman)

Evenden JL. (1999) The pharmacology of impulsive behaviour in rats: V. The effects of drugs on responding under discrimination task using unreliable visual stimuli. *Psychopharmacology*; 143:111-122.

Eysenck SB, Eysenck HJ. (1977) The place of impulsiveness in a dimensional system of personality description. *Br J Soc Clin Psychol*, 16:57-68.

Freud S. (1949) *An outline of Psychoanalysis*. Trans James Stracey New York: Norton.

Grilo CM, Masheb RM, Wilson GT. (2005) Efficacy of cognitive behavioral therapy and fluoxetine for the treatment of binge eating disorder: A randomized double-blind

placebo-controlled comparison. *Biol Psychiatry*, 57:301-309.

Gullo JM, Dawe S (2008) Impulsivity and adolescent substance use: Rashly dismissed as all bad? *Neurosci Biobehav Rev*, 32:1507-18.

Güleç H., Tamam L., Yazıcı M., Turhan M., Karakuş G., and Stanford MS. (2008) Psychometric properties of the Turkish Version of the barratt Impulsiveness Scale-11. *Klinik Psikofarmakoloji Bülteni*, 18 (4): 245-252.

Hızmalı L., İpek E., vd. (2005) Ankara'nın Altındağ İlçesindeki Bazı Taksi Durağı Şoförlerinin Şoförlük Deneyim ve Davranışları. Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı, Ankara.

Hollander E. and Evers M. (2001) New developments in impulsivity. *Lancet*, 358: 949-950

İBB (2009), *Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi*, Ulaşım Daire Başkanlığı Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü, 3-4.

Kant I. (1999) *Pratik Aklın Eleştirisi*. Çevirenler: Kuçuradı İ., Gökberk Ü., Akatlı F., TFK Yayınları, Ankara.

Kaplan HI, Sadock BJ. *Comprehensive Textbook of Psychiatry*. 7th. Ed., 2. cilt. Philadelphia, USA: Lippincott Williams and Wilkins, 2000:1701-13.

Kuzgun Y. (1972) Kendini gerçekleştirme, Araştırma, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Felsefe Bölümü Dergisi*, 10:162-172 DOI: 10.1501/Felsbol_0000000099

Lajunen T., Sümer N., Özkan T. (2001) Do personality traits predict a professional driver's involvement in traffic accidents? *Journal of Traffic Medicine*, 29(1-2), 32-35.

Lewin I. (1982) Driver training: A perceptual-motor skill approach. *Ergonomics*, 25, 917-924.

Linehan MM. (1987) Dialectical behavioral therapy in groups: treating borderline personality disorders and suicidal behavior. In *Women's Therapy Groups: Paradigms of Feminist Treatment* (Ed CM Brody): 145-162. New York, Springer.

Masse LC, Tremblay RE (1997) Behavior of boys in kindergarten and the onset of substance use during adolescence. *Arch Gen Psychiatry*, 54:62-8.

Moeller FG, Dougherty DM, Barratt ES ve ark. (2001) The impact of impulsivity on cocaine use and retention in treatment. *J Subst Abuse Treat* 21:193-8.

McGuire FL. (1976) Personality factors in highway accidents. *Human Factors*, 18, 433-442.

Munzuroğlu Ü. (2005) İstanbul'daki Taksi İşletmeciliğinin İrdelenmesi ve CBS Destekli Düzenleme Önerisi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, (Danışmanlar: Prof. Dr. Dursun Zafer Şeker, Doç. Dr. Nebiey Musaoğlu) FBE.

Ögel K, Tari I, Eke CY (2006) *Okullarda Suç ve Şiddeti Önleme*. Yeniden Yayınları, İstanbul.

Özdemir PG., Selvi Y. ve Aydın A. (2012) Dürtüsellik ve Tedavisi. *Psikiyatride Güncel Yaklaşımlar*, 4 (3), 293-314

Patton JH., Stanford MS. and Barratt ES. (1995) Factor structure of the Barratt impulsiveness scale. *J Clin Psychol*, 51, 768-774

Platt JJ., Taube DO., Metzger D., and Duome MAJ. (1988) Training in interpersonal problem solving (TIPS). *J Cogn Psychother*, 2,5-34.

Sher KJ, Trull TJ (1994) Personality and disinhibitory psychopathology: Alcoholism and antisocial personality disorder. *J Abnorm Psychology*, 103:92–102.

Stasson M., Fishbein M. (1990) The relation between perceived risk and preventive action: A within-subject analysis of perceived driving risk and intentions to wear seatbelts. *Journal of Applied Social Psychology*, 20, 1541-1557.

von Diemen L, Bassani DG, Fuchs SC ve ark. (2008) Impulsivity, age of first alcohol use and substance use disorders among male adolescents: A population based case–control study. *Addict*, 103:1198–205.

von Knorring L, Orelund L, von Knorring AL (1987) Personality traits and platelet MAO activity in alcohol and drug abusing teenage boys. *Acta Psychiatrica Scandinavica*, 75:307–14.

West R., Elander J., French, D. (1992) Decision making, personality and driving style as correlates of individual crash risk (Contractor’s Report No. 309). Crowthorne, England: Transport and Research Laboratory.

Yazıcı K., Yazıcı AE. (2010). Dürtüselliğin nöroanatomik ve nörokimyasal temelleri. *Psikiyatride Güncel Yaklaşımlar*, 2, 254-280.

www.ibb.gov.tr/sites/TopluUlasimHizmetleri/Pages/taksiler.aspx

<http://myk.gov.tr/index.php/en/component/content/article/54-taslak-meslek-standard/1345-karayolu-tamacl-alannda-hazrlanan-taslak-meslek-standartlar.>, Erişim tarihi: 12 Mayıs 2016

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&kelime=TAKSİ., Erişim tarihi: 12 Mayıs 2016

EKLER



EK1: Sosyodemografik Bilgi Formu

SOSYODEMOGRAFIK BİLGİLER

Lütfen soruların tümünü, boş soru bırakmadan cevaplayınız. Uygun olan cevabı (x) işareti ile belirtiniz. Verdiğiniz cevaplar bilimsel bir araştırma için kullanılacaktır.

Yardımlarınız için teşekkürler.

- 1- Yaş: 1) 18-27 2) 28-37 3) 38-47
4) 48-57 5) 58-67 6) 68-...
- 2- Medeni durumunuz: 1- Evli () 2- Bekar () 3- Boşanmış () 4- Dul ()
(Evli değilseniz ilgili şıkkı seçip 4. soruya geçiniz.)
- 3- Kaçınıcı evliliğiniz?: 1 () 2 () 3 () 4 ve üstü ()
- 4- Çocuğunuz var mı?: 1- Evet () 2- Hayır ()
(Cevabınız hayır ise 7. soruya geçiniz.)
- 5- Kaç çocuğunuz var?: 1 () 2 () 3 () 4 ve üstü ()
- 6- Okula giden çocuk sayısı: 1 () 2 () 3 () 4 ve üstü ()
- 7- Eğitim durumunuz: 1- İlkokul () 2- Ortaokul () 3- Lise () 4- Üniversite ()
5- Yüksek Lisans () 6- Diğer (terk) ()
- 8- Kaç yıldır İstanbul'da yaşıyorsunuz?:
- 9- Ev kendinizin mi?: 1- Evet () 2- Hayır ()
- 10- Plaka : Kendinizin: () Kiralık: () Şoför: ()
- 11- Günün hangi saatlerinde çalışıyorsunuz?:
1- Gece () 2- Gündüz () 3- Hafta sonu () 4- 24 saat ()
- 12- Kaç saattir çalışıyorsunuz?:
- 13- Herhangi bir durağa bağlı mı çalışıyorsunuz?: 1- Evet () 2- Hayır ()
- 14- Sigortanız var mı?: 1- Evet () 2- Hayır ()
- 15- Geçiminden sorumlu olduğunuz kişi sayısı:
- 16- Evde sizin dışınızda çalışan kişi sayısı:
- 17- Daha önce başka bir işte çalıştınız mı?: 1- Evet () 2- Hayır ()
- 18- Daha önce başka bir araçta sürücü olarak çalıştınız mı?: 1- Evet () 2- Hayır ()
- 19- Sürücü olarak çalıştığınız araç türü?:

- 20-** Sizi en çok rahatsız eden müşteri profili (Birden fazla işaretleyebilirsiniz):
- 1-Trafik yoğunluğunu gördüğünde taksiden inen () 2-Bozuk parası olmayan müşteri ()
- 3- Agresif müşteri () 4-Uygun olmayan yerlerde binmek veya inmek isteyen müşteri ()
- 5- Acelesi olduğu için trafik kurallarının ihlalini isteyen müşteri ()
- 6- Aracını aşırı kirleten ve hayvanlarını kafessiz bir şekilde taksiye alan müşteri ()
- 7- Aşırı alkollü müşteri () 8- Aşırı samimi davranışlar sergileyen ()
- 9- Diğer: 10- En çok rahatsız eden müşteri profili numarası:
- 21-** Müşteriye kızınca ne tepki verirsiniz? (Birden fazla işaretleyebilirsiniz):
- 1- Kızırım () 2- Sessiz kalırım () 3- Bağırırım () 4- Taksiden indiririm ()
- 5- Hakaret ederim () 6- El hareketi yaparım () 7- Suratımı asarım ()
- 8- Korna çalarım () 9- Diğer: 10- En çok verdiğiniz tepki numarası:
- 22-** Tanısı konulmuş bir meslek hastalığınız var mı?: 1- Evet () 2- Hayır ()
- 23-** Herhangi bir ilaç kullanıyor musunuz?: 1- Evet () 2- Hayır ()
- 24-** Güzergaha gitmekten rahatsızlık duymanızın sebebi?:
- 25-** Sosyal aktiviteniz var mı?: 1- Evet () 2- Hayır () (Cevabınız hayır ise 27. soruya geçiniz.)
- 26-** Cevabınız evet ise sosyal aktiviteleriniz nelerdir?:
- 27-** Çalışma şartlarınız aile içi hayatınızı etkiliyor mu?: 1- Evet () 2- Hayır ()
(Cevabınız hayır ise 29. soruya geçiniz.)
- 28-** Cevabınız evet ise belirtiniz:
-
- 29-** Günde kaç saat uyuyorsunuz?:.....
- 30-** Hangi saat aralığında uyuyorsunuz?:
- 31-** Düzenli yemek yiyor musunuz?: 1- Evet () 2- Hayır ()
- 32-** Çalışma saatleri içindeki öğünde genellikle ne yemek yiyorsunuz?:
-
- 33-** Sigara kullanıyor musunuz?: 1- Evet () 2- Hayır ()
(Cevabınız hayır ise 36. soruya geçiniz)
- 34-** Cevabınız evet ise günde kaç adet sigara kullanıyorsunuz?:
- 35-** Hiç sigara bırakma deneyiminiz oldu mu?: 1- Evet () 2- Hayır ()
- 36-** Alkollü içecek tüketir misiniz?: 1- Evet () 2- Hayır ()
(Cevabınız hayır ise 38. soruya geçiniz)

37- Cevabınız evet ise ne oranda tüketirsiniz?:

38- Taksiciliği seçme sebebiniz nedir?:

.....

39- Trafik polisleri ile ilgili yaşadığınız en önemli sorun nedir?:

.....



EK2: BIS-11 (Barratt Dütüsellik Ölçeği)

Barratt Dürtüsellik Ölçeği (BIS-11)

Açıklamalar: İnsanlar farklı durumlarda gösterdiği düşünce ve davranışları ile birbirlerinden ayrılırlar. Bu test bazı durumlarda nasıl düşündüğünüzü ve davrandığınızı ölçen bir testtir. Lütfen her cümleyi okuyunuz ve bu sayfanın sağındaki, size en uygun daire içine (X) koyunuz. Cevaplamak için çok zaman ayırmayınız. Hızlı ve dürüstçe cevap veriniz.

Nadiren/
Hiçbir
zaman

Bazen

Sıklıkla

Her
zaman

- 1- İşlerimi dikkatle planlarım.
- 2- Düşünmeden iş yaparım.
- 3- Hızla karar veririm.
- 4- Hiçbir şeyi dert etmem.
- 5- Dikkat etmem.
- 6- Uçuşan düşüncelerim var.
- 7- Seyahatlerimi çok önceden planlarım.
- 8- Kendimi kontrol edebilirim.
- 9- Kolayca konsantre olurum.
- 10- Düzenli para biriktirim.
- 11- Derslerde veya oyunlarda yerimde duramam.
- 12- Dikkatli düşünen birisiyim.
- 13- İş güvenliğine dikkat ederim.
- 14- Düşünmeden bir şeyler söylerim.
- 15- Karmaşık problemler üzerine düşünmeyi severim.
- 16- Sık sık iş değiştiririm.
- 17- Düşünmeden hareket ederim.
- 18- Zor problemler çözmek gerektiğinde kolayca sıkılırım.
- 19- Aklıma estiği gibi hareket ederim.
- 20- Düşünerek hareket ederim.
- 21- Sıklıkla evimi değiştiririm.
- 22- Düşünmeden alışveriş yaparım.
- 23- Aynı anda sadece bir tek şey düşünebilirim.
- 24- Hobilerimi değiştiririm.

- 25- Kazandığımdan daha fazla harcarım.
- 26- Düşünürken sıklıkla zihnimde konuyla ilgisiz düşünceler oluşur.
- 27- Şu an ile gelecekte daha fazla ilgilenirim.
- 28- Derslerde veya sinemada rahat oturamam.
- 29- Yap-boz/puzzle çözmeyi severim.
- 30- Geleceğini düşünen birisiyim.





T.C.
HALIÇ ÜNİVERSİTESİ
GİRİŞİMSEL OLMAYAN KLİNİK ARAŞTIRMALAR ETİK KURULU

SAYI : 101
KONU: Etik Kurul İzni

14.04.2016

Sayın; Nigar AYYILDIZ

Haliç Üniversitesi Girişimsel Olmayan Klinik Araştırmalar Etik Kurulu tarafından yapılmış olduğunuz başvuru incelenmiş olup, Yrd Doç Dr. Zehra Banu SAYINER'in danışmanlığında araştırmayı planladığımız " Taksicilerde Dürtüsellüğün Çeşitli Değişkenler Açısından İncelenmesi " isimli araştırmanız kurulumuzun 14.04.2016 tarihli toplantısında etik yönden uygun bulunmuştur.

Bilgilerinize sunarım.

S. Kayalı

Prof.Dr.Eyüp Sabri KAYALI
Etik Kurul Başkanı

EK.Etik Kurul Kararı



TC
HALIÇ ÜNİVERSİTESİ
GİRİŞİMSEL OLMAYAN KLİNİK ARAŞTIRMALAR ETİK
KURULU

Yayın Tarihi :10.12.2015
Revizyon Tarihi :25.01.2016
Revizyon No :01
Sayfa No :1 / 1

KARARLAR

Tarih: 14 Nisan 2016

Karar No :34

Toplantı Sayısı:04

Nigar AYYILDIZ 'ın Yrd Doç Dr. Zehra Banu SAYINER'in danışmanlığında araştırmayı planladığı "Toksicilerde Dürtüselliğin Çeşitli Değişkenler Açısından İncelenmesi " konulu çalışması incelendi, yapılan inceleme sonucunda araştırmacının etik yönden uygun olduğuna karar verildi.

ÜYELER

Adı-Soyadı	Alanı	Kurumu	Araştırma ile İlişkisi	Toplantıya Katılma	İmza
Prof. Dr. E.Sabri KAYALI (Başkan)	Mühendislik	Haliç Üniversitesi Mühendislik Fakültesi	Var <input type="checkbox"/> Yok <input checked="" type="checkbox"/>	Evet <input checked="" type="checkbox"/> Hayır <input type="checkbox"/>	S. Kayali
Prof. Dr. Güneş YAVUZER (Başkan Yard.)	Fizyoterapi ve Rehabilitasyon	Haliç Üniversitesi Sağlık Bilimleri Yüksekokulu	Var <input type="checkbox"/> Yok <input checked="" type="checkbox"/>	Evet <input checked="" type="checkbox"/> Hayır <input type="checkbox"/>	G. Yavuzer
Yrd. Doç. Dr. Leman KUTLU (Raportör)	Ebelik	Haliç Üniversitesi Sağlık Bilimleri Yüksekokulu	Var <input type="checkbox"/> Yok <input checked="" type="checkbox"/>	Evet <input checked="" type="checkbox"/> Hayır <input type="checkbox"/>	L. Kutlu
Prof. Dr. Filiz AÇKURT	Beslenme ve Diyetetik	Haliç Üniversitesi Sağlık Bilimleri Yüksekokulu	Var <input type="checkbox"/> Yok <input checked="" type="checkbox"/>	Evet <input checked="" type="checkbox"/> Hayır <input type="checkbox"/>	F. Ačkurt
Prof. Dr. Oya OĞUZ	Fizik	Haliç Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi	Var <input type="checkbox"/> Yok <input checked="" type="checkbox"/>	Evet <input checked="" type="checkbox"/> Hayır <input type="checkbox"/>	O. Oğuz
Prof. Dr. Kut SARPYENER	Antrenörlük	Haliç Üniversitesi Beden Eğt. ve Spor Yük. Okulu	Var <input type="checkbox"/> Yok <input checked="" type="checkbox"/>	Evet <input checked="" type="checkbox"/> Hayır <input type="checkbox"/>	K. Sarpyener
Yrd. Doç. Dr. İlhan ODABAŞ	Spor Yöneticiliği	Haliç Üniversitesi Beden Eğt. ve Spor Yük. Okulu	Var <input type="checkbox"/> Yok <input checked="" type="checkbox"/>	Evet <input checked="" type="checkbox"/> Hayır <input type="checkbox"/>	I. Odabaş
Av. Korkut HAZİNEDAR	Hukuk	Haliç Üniversitesi	Var <input type="checkbox"/> Yok <input checked="" type="checkbox"/>	Evet <input type="checkbox"/> Hayır <input checked="" type="checkbox"/>	K. Hazinedar

ETKU:4

ÖZGEÇMİŞ

Nigâr AYYILDIZ 1976 yılında İstanbul’da doğdu.

İlk, orta, lise eğitimini İstanbul’da tamamlayan AYYILDIZ; 2000-2003 yılları arasında Gio Reklam’da Müşteri Temsilciliği, 2003-2006 yılları arasında Can Medya’da Genel Direktörlük, 2006-2009 yılları arasında Wadİstanbul Reklam Ajansı’nda Genel Direktörlük, 2009-2015 yılları arasında Araç Medya’da Ajans Başkanlığı-Durak Gazetesi Genel Yayın Yönetmenliği görevlerini yerine getirdi. 2009 yılından itibaren Milli Eğitim Bakanlığı Güzel ve Etkili Türkçe-Sunuculuk-Spikerlik Eğitimliği, 2011 yılından itibaren Gençlik ve Spor Bakanlığı Yüzme Hakemliği, 2010 yılından itibaren İstanbul Umum Servis Aracı İşletmecileri Esnaf Odası Basın Danışmanlığı, 2010 yılından günümüze İstanbul Taksiciler Esnaf Odası Basın Danışmanlığı görevlerini yürütmektedir.

93.3 Radyo K’da, “Nigar Ayyıldız’la Buyurun Başkanım” isimli siyaset-sohbet ve ‘Ebemkuşağı’ isimli bir kültür-sanat programı; Radyo İlaç’ta “Nigar Ayyıldız’la Gün Başlıyor” isimli sabah programı ve Tek Rumeli TV’de “Taksi” programının yapımcılığını ve sunuculuğunu üstlenmiştir.

İstanbul Üniversitesi Arşivcilik Bölümü ve Eskişehir Anadolu Üniversitesi AÖF Halkla İlişkiler Bölümü mezunu da olan Ayyıldız halen AÖF Radyo Televizyon Bölümü öğrencisidir.

Orta düzeyde İngilizce ve Arapça bilen Ayyıldız, iyi düzeyde Osmanlı Türkçesi bilmektedir.

Ayyıldız’a ait 2009 yılında yayınlanmış “II. Abdülhamid Dönemi Saray Merasimleri” isimli bir kitap bulunmaktadır.