

Kadın Sürücülere Yönelik Tutumlar Ölçeğinin Geliştirilmesi

Cansu Kaya¹, Yeşim Üzümcüoğlu², Suzan Ceylan-Batur³

Kaya, C. Üzümcüoğlu, Y. ve Ceylan-Batur, S. (2024). Kadın sürücülere yönelik tutumlar ölçeğinin geliştirilmesi. *Nesne*, 12(32), 245-256. DOI: 10.7816/nesne-12-32-07

Anahtar kelimeler

Kadın sürücüler,
sürücü davranışları,
sürüş becerileri,
trafikte öfke ifadesi,
cinsiyetçilik

Keywords

Female drivers,
driver behavior,
driver skills,
driving anger
expression, sexism

Öz

Bu araştırmanın amacı, trafikte kadın sürücülere yönelik tutumların anlaşılabilmesi adına bir ölçek geliştirerek bu ölçeğin geçerlik ve güvenilirlik çalışmalarının tamamlanmasıdır. Bu amaçla, ilgili alanyazın incelenerek 59 maddeden oluşan bir madde havuzu oluşturulmuştur. Araştırmaya 160'ı erkek ve 173'ü kadın olmak üzere toplam 333 kişi katılmıştır. Yapılan açıklayıcı ve doğrulayıcı faktör analizi sonuçları Kadın Sürücülere Yönelik Tutumlar Ölçeğinin toplam varyansın %57.60'ını açıklayan 15 maddelik tek faktörlü bir yapıda olduğunu göstermiştir. Ölçeğin Cronbach's alpha iç tutarlık katsayısı .94 olarak bulgulanmıştır. Uyum geçerliğinin test edilmesi amacıyla Sürücü Davranışları Ölçeği, Sürüş Becerileri Ölçeği ve Trafikte Öfke İfadesi Ölçeği; benzeme geçerliği için ise BEM Cinsiyet Rollerini Ölçeği ve Çelişkili Duygulu Cinsiyetçilik Ölçeği kullanılmıştır. Yapılan korelasyon ve regresyon analizlerinin sonuçları Kadın Sürücülere Yönelik Tutumlar Ölçeğinin ilgili alanyazında ve uygulamalarda kullanılabilecek geçerli ve güvenilir bir ölçek olduğunu göstermiştir. Araştırma sonuçlarının trafik ortamında kadın sürücülere yönelik tutumlarda değişim meydana getirecek programlarının geliştirilmesine ve trafikte istenmeyen davranışların azaltılmasına aracılık etmesi hedeflenmektedir.

Development of Attitudes towards Female Drivers Scale

Abstract

The aim of the current study is to develop a scale in order to understand attitudes towards female drivers in traffic and to complete the validity and reliability studies of this scale. In this regard, a pool of 59 items was created by reviewing the relevant literature. A total of 333 participants, including 160 males and 173 females, took part in the study. The results of exploratory and confirmatory factor analyses showed that the Attitudes towards Female Drivers Scale consists of 15 items with a single-factor structure that explains 57.60% of the total variance. The Cronbach's alpha internal consistency coefficient was found to be .94. To test the criterion validity, Driver Behavior Questionnaire, Driver Skill Inventory, and Driving Anger Expression Inventory were used. In addition, to test convergent validity, BEM Sex Role Inventory and Ambivalent Sexism Inventory were used. The results of correlation and regression analyses indicated that the Attitudes towards Female Drivers Scale is a valid and reliable measure that can be used in relevant literature and practice. The aim is for the research findings to contribute to the development of programs that bring about changes in attitudes towards female drivers in traffic and to reduce undesirable behaviors on the road.

Makale Bilgisi

Geliş tarihi: 15 Haziran 2023

Düzeltilme tarihi: 15 Kasım 2023

Kabul tarihi: 3 Ocak 2024

DOI: 10.7816/nesne-12-32-07

¹ Psk., TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, 7kayacansu(at)gmail.com, ORCID: 0000-0001-6084-0747

² Doç. Dr., TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, yzihni(at)etu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-4905-5518

³ Doç. Dr., TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, scbatur(at)etu.edu.tr, ORCID: 0000-0003-2073-7598

Dünya Sağlık Örgütü Yol Güvenliği Raporu verilerine göre her yıl yaklaşık 1.35 milyon insan trafik kazaları sebebiyle yaşamını yitirmekte ve bu kazalar 5-29 yaş arası çocuk ve genç yetişkinlerin ölüm sebepleri arasında ilk sırada yer almaktadır (World Health Organization, 2018). 2021 yılı verilerine göre Türkiye’de yıl içinde meydana gelen 1.186.353 kazada 5.362 kişi yaşamını yitirmiş 274.615 kişi ise yaralanmıştır (Türkiye İstatistik Kurumu, 2022). Bu kazalarda yaşamını yitirenlerin %77.2’sinin erkek, %22.8’inin kadın ve yaralananların %70.5’inin erkek, %29.5’inin kadın olduğu görülmektedir. Buna ek olarak ehliyet sahibi kişilerin cinsiyet dağılımlarına bakıldığında, Emniyet Genel Müdürlüğü’nün 2005-2014 yıllarını karşılaştıran verilerine göre 2005 yılında %16’lık kadın sürücü oranının 2014 yılında %22.8 olarak kayıtlara geçtiği görülmektedir (Özcan, 2015). Trafikte cinsiyetler arası farklılaşmayı işaret eden bu veriler göz önüne alındığında kadın sürücülere yönelik tutumların incelenmesinin önemli olduğu anlaşılmaktadır.

Kadın sürücülere yönelik tutumların incelenmesinde öncelikle trafikte insan faktörü ele alınacaktır. Türkiye’de trafik kazalarına sebep olan faktörlerin başında yaklaşık %95’lik bir oranla insan faktörünün ve özellikle %87.1’lik oranla sürücü hatalarının geldiği raporlanmıştır (TÜİK, 2022). İnsan faktörü trafik güvenliği bağlamında sürücü davranışları ve sürüş becerileri olmak üzere iki başlık altında ele alınmaktadır. Sürücü davranışları kavramı sürücülerin trafikteyken sergilemiş olduğu davranışları; sürüş becerileri ise araç kullanımı esnasında sürücülerin neler yapabileceğini tanımlamak üzere kullanılan bir kavramdır (Elander ve ark., 1993; Özkan ve Lajunen, 2011). Sürücü davranışları ise Reason ve ark. (1990) tarafından hatalar ve ihlaller olarak kategorize edilmiştir. Niyetli olarak kurallardan sapma sürücü ihlallerini ifade ederken, hedeflenen davranıştan hataya bağlı sapma ve niyetsiz olma halini ise sürücü hataları kavramı açıklamaktadır. Emniyet kemeri takmama sürücü ihlaline, birinci vites yerine üçüncü viteste kalkma sürücü hatasına örnek verilebilir. Bunun yanı sıra ihlaller de kendi içinde agresif ve sıradan olmak üzere ikiye ayrılarak tanımlanmıştır (Lawton ve ark., 1997). Alanyazında insan faktörü içerisinde yer alan bu değişkenleri cinsiyetlere göre inceleyen çok sayıda araştırma bulunmaktadır. Yapılan çalışmalar erkek sürücülerin kadın sürücülere kıyasla ihlalde bulunmaya daha eğilimli (Blockey ve Hartley, 1995; Gonzales-Iglesias ve ark., 2012; Reason ve ark., 1990); kadın sürücülerin ise erkek sürücülere kıyasla daha sıklıkla hata yaptığını (Blockey ve Hartley, 1995; Reason ve ark., 1990; Yagil, 1998) işaret etmektedir. Çalışmalar ayrıca kadın ve erkeklerin trafik kazalarına karışma oranlarında erkeklerin ön plana çıktığını (Al-Balbissi, 2003; Evans, 1991; Karacasu ve Er, 2011) raporlamaktadır. Özkan ve Lajunen (2006) tarafından genç erkek ve kadın sürücülerin sürüş deneyimlerinde farklılığa sebep olan faktörleri anlamak için yapılan çalışma da benzer sonuçları işaret etmektedir. Erkek olmanın; toplam, aktif ve pasif kaza sayıları ile algısal-motor becerileri yordadığı bulunmuştur. Sonuçlar ayrıca erkeksiliğin algısal motor becerilerini olumlu yönde, kadınsılığın ise güvenlik becerilerini olumlu yönde yordadığını da göstermektedir. Holland ve ark. (2010) tarafından yapılan araştırma sonuçları ise kadın sürücülerin sürüşe yönelik daha fazla stres deneyimlediğini, daha disosiyatif, kaygılı ve sabırlı olduklarını; erkek sürücülerin ise trafikte daha sıklıkla aşırı hız yaptıklarını, riskli ve saldırgan davranışlarda bulduklarını göstermiştir. Rehman ve ark. (2024) ise toplumsal cinsiyet stereotipleri ve kadın sürücülerin davranışlarının pozitif yönde anlamlı ilişkiye sahip olduğunu göstermiştir. Özkan ve ark. (2024) ise çalışmalarında kadın sürücülere dair stereotiplerin açık veya örtük olarak belirgin hale getirilmesinin mevcut cinsiyet temelli stereotipik değerlendirmeleri artırdığını ve bu stereotipleri desteklemeyen fikirler sunulduğunda, cinsiyet temelli değerlendirmenin azaldığını bulmuştur. Song ve ark. (2024) da gerçekleştirdikleri deneysel çalışmalarında düşük düzeyde sürüş öz yeterliliğine ve yüksek düzeyde sürüş ilgisine sahip katılımcılarda, cinsiyet temelli sürüş stereotip tehdidinin anlık sürüş öz-yeterliliğini azalttığını ve sürüşteki hataları artırdığını göstermiştir. Özetle, yapılan çalışmalar sürücü davranışları ve becerileri söz konusu olduğunda cinsiyetler arası farklılaşmayı işaret etmektedir. Mevcut araştırmada bu durumun kadın sürücülere yönelik tutum ve kalıp yargılarla ilişkisi incelenmiştir.

Kadın sürücülere yönelik tutumların incelenmesinde önemli olduğuna inanılan bir diğer değişken ise trafikte öfke ifadesidir. Temel duygulardan olan öfkenin ifadesi trafik bağlamında da karşımıza çıkmakta ve alanyazında öfkenin farklı değişkenlerle ilişkisini inceleyen pek çok araştırma bulunmaktadır. Bu değişkenlerden biri de öfkenin ifadesinde cinsiyetler arası farklılaşmadır. Deffenbacher ve ark. (2002) trafikte öfkenin sözel, bedensel, araçla ve uyum sağlayıcı olmak üzere dört şekilde ifade edildiğini bulmuştur.

Gonzales-Iglesias ve ark. (2012) yaptıkları çalışmada erkek sürücülerin trafikte polislerin varlığına yönelik kadın sürücülere kıyasla daha fazla öfke rapor ettiğini ve öfkelerini bedensel olarak daha fazla ifade ettiklerini göstermiştir. Kadın sürücülerin ise trafik sıkışıklığına erkek sürücülere kıyasla daha fazla öfke rapor etmesi ve öfkelerini daha uyum sağlayan bir şekilde ifade etmesi de çalışmanın bulguları arasındadır. Benzer şekilde, erkek sürücülerin öfkelerini beden ve araçlarıyla ifade ettiğini işaret eden başka çalışmalar da mevcuttur (Deffenbacher ve ark., 2002; Deffenbacher ve ark., 2003; Eşiyok ve ark., 2007; Lajunen ve Parker, 2001). Özetle, yapılan çalışmalar trafikte öfke ifadesinin sıklığının ve ifade ediliş tarzının cinsiyete bağlı olarak değişebildiğini göstermektedir. Mevcut çalışma bu durumun kadın sürücülere yönelik tutum ve kalıp yargılarla ilişkisini incelemektedir.

İnsan faktörü ve öfke ifadesi bölümlerinde yer alan çalışmalardan da görülebileceği üzere ehliyet sahibi olma oranları (Özcan, 2015), trafik kazalarına karışma oranları (Al-Balbissi, 2003; Evans, 1991; Karacasu ve Er, 2011; TÜİK, 2022), ihlalde bulunma (Blockey ve Hartley, 1995; Gonzales-Iglesias ve ark., 2012; Reason ve ark., 1990) ve hata yapma oranları (Blockey ve Hartley, 2007; Reason ve ark., 1990; Yagil, 1998) ve öfke ifadeleri (Deffenbacher ve ark., 2002; Deffenbacher ve ark., 2003; Gonzales-Iglesias ve ark., 2012; Eşiyok ve ark., 2007; Lajunen ve Parker, 2001) söz konusu olduğunda cinsiyetler arası farklılıklar dikkat çekmektedir. Akşar ve ark. (2018) tarafından yapılan araştırmanın sonuçları; öfkenin bedenle, araçla ve sözel ifadesinin düşmanca cinsiyetçilikle, uyum sağlayıcı/ yapıcı ifadesinin ise korumacı cinsiyetçilikle pozitif yönde ilişkili olduğunu göstermiştir. Trafik ortamında cinsiyet incelendiğinde ise trafikte istenmeyen davranışlar ile erkek olmanın ve erkeksiliğin pozitif yönlü bir ilişkiye sahip olduğu gösterilmiştir (Özkan ve Lajunen, 2005). Bunlara rağmen, trafikte kadınlara yönelik olumsuz kalıp yargılar bulunmaktadır. Li ve Luo (2020) tarafından yapılan çalışmanın sonuçları trafik kazalarına karışanların büyük oranla erkek sürücüler olmasına rağmen medyada kadın sürücülerin trafik kazalarında daha fazla temsil edildiğini göstermiştir. Türkiye örneğinde yapılan bir diğer çalışmada da trafik kazalarını konu alan haberlerde sadece sürücünün kadın olması durumunda atanmış cinsiyetin belirtildiği ve genel anlamda “sürücü” kavramının erkek sürücülerini kastedecek şekilde kullanıldığı gösterilmiştir (Yıldız ve Güneş Yüce, 2022). Haber içeriklerinde kadın sürücülerini betimlerken duygulara vurgu yapılması (heyecanlı, eli ayağına dolaşan vb.) ve teknik olarak yetersiz vurgusunun yapılması da çalışmanın diğer bulguları arasındadır. Berger’in (1986) yürüttüğü bir çalışmada ise kadın sürücülerin trafikte ani karar vermesi gereken stresli durumlarda başarılı olamadığı bulgulanmıştır. Kadın sürücülerin daha düşük sürücü becerilerine sahip olduğu algısı da Glendon ve ark. (1996) tarafından gerçekleştirilen araştırmanın sonuçları arasında yer almaktadır. Yapılan bir diğer çalışmanın sonuçları ise ihlallerle ilişkinin erkeksilikle pozitif, kadınsılıkla negatif yapıda olduğunu göstermiştir (Öztürk ve ark., 2019). Bu çalışma ayrıca olumlu sürücü davranışları ve algısal-motor becerilerinin hem kadınsılık hem erkeksilik ile ilişkilerinin pozitif olduğunu bulmuştur. Diğer bir araştırmanın sonuçları ise genç erkeklerin sürüş becerilerini olduğundan daha iyi rapor ettiğini ve güvenli sürücülüğe kıyasla beceriyi odaklarına aldığını göstermiştir (Lajunen ve Summala, 1995). Özetle, yapılan çalışmalar trafik bağlamında da cinsiyetçi tutum ve davranışların olduğunu göstermektedir.

Türkiye’de kadın sürücülere yönelik tutumlar, yalnızca bireysel önyargılardan değil, aynı zamanda yerel sosyo-kültürel faktörlerden ve ataerkil değerlerden kaynaklanmaktadır. Geleneksel cinsiyet rolleri, erkeklerin sürücülüğü doğuştan gelen bir yetenek olarak benimsemesine karşın, kadınların sürücülük becerilerine şüpheyle yaklaşılmasına neden olmaktadır. Bu kültürel tutumlar, kadınların araç kullanma becerilerinin doğal olarak daha düşük olduğu algısını pekiştirmekte ve kadın sürücülere yönelik olumsuz tutumların kaynağını oluşturmaktadır (Yıldız ve Güneş Yüce, 2022). Türkiye’de sürücülüğün erkeklikle özdeşleştirildiği bu kültürel bağlamda, kadınların trafikte varlık göstermesi mevcut toplumsal normlara meydan okuma olarak algılanmaktadır. Işık ve Koçak Oksev (2022) çalışmalarında önyargıların etkisiyle kadın sürücülerin yavaş sürme ve kurallara fazla bağlı olma gibi özelliklerinin erkek sürücüler tarafından eleştirildiğini, erkek sürücülerin tamirat ve araç bakımı gibi konularda bilgi ve deneyim paylaştığını ve kadınların bu alanda yer edinmesine direnç gösterdiğini bulmuşlardır. Medyada ise kadın sürücüler genellikle 'panik yapan,' 'dikkatsiz' veya 'trafik akışını aksatan' kişiler olarak temsil edilmekte, hatta 'tehlikeli,' 'yetkin olmayan,' ve 'sorun çıkaran' bireyler olarak tasvir edilerek bu önyargılar körüklenmektedir (Li ve Luo, 2020). Haber içeriklerinde kadın sürücülerin bu şekilde temsil edilmesi, kadın sürücülere yönelik olumsuz algıların

kültürel bir inanç sistemine dönüşmesine neden olmaktadır. Bu inançlar, kadınların sürüş becerilerinin yetersiz olduğu algısını güçlendirerek trafikte ayrımcı tutum ve davranışlara yol açmaktadır. Dolayısıyla, Türkiye'deki cinsiyetçi tutumlar, medya temsillerinin ötesinde, köklü kültürel normlar ve değerlerle de yakından ilişkilidir.

Önceki bölümlerde de belirtildiği üzere, yapılan çalışmaların sonuçları sürücü davranışları (Blockey ve Hartley, 1995; Gonzales-Iglesias ve ark., 2012; Reason ve ark., 1990; Yagil, 1998), sürüş becerileri (Holland ve ark. 2010; Özkan ve Lajunen, 2008) ve sürücü öfke ifadesi Deffenbacher ve ark., 2002; Deffenbacher ve ark., 2003; Eşiyok ve ark., 2007; Gonzales-Iglesias ve ark., 2012; Lajunen ve Parker, 2001) söz konusu olduğunda cinsiyetler arası farklılaşmalar olduğunu göstermektedir. Buna rağmen trafik bağlamında kadın sürücülere yönelik tutumlar ve ölçümü konusunda yeterli çalışma bulunmadığı da dikkat çekmektedir. Karadoğan ve Bıçaksız (2020) tarafından geliştirilen Trafikte Cinsiyetçilik Ölçeği ile mevcut çalışma benzer odağa sahip olsa da bu çalışmanın kapsamına çelişik duygulu cinsiyetçilik ve sürücü öfke ifadesine ek olarak sürücü davranışları, sürüş becerileri ve toplumsal cinsiyet rolleri değişkenlerini de dâhil etmesi bakımından farklılaşmaktadır. Ayrıca, mevcut çalışma trafikte cinsiyetçiliği incelemekten ziyade kadınlara yönelik olumsuz tutumların kadın sürücülerin davranış ve becerileri üzerindeki etkisini ortaya koyma amacı da taşımaktadır. Bu bağlamda mevcut çalışmanın amaçlarından biri kadın sürücülere yönelik tutumlar ile bu değişkenlerin ilişkisini inceleyen bir ölçüm aracının geliştirilerek geçerlik ve güvenilirlik çalışmalarının yapılmasıdır. Sürücü davranışları ve sürücü becerileri içerikli bir ölçüm aracı geliştirildiğinden uyum geçerliliği için Sürücü Davranışları Ölçeği ve Sürüş Becerileri Ölçeği, teorik olarak benzer yapıları ölçmek amaçlandığından benzeme geçerliği için Trafikte Öfke İfadesi Ölçeği, BEM Cinsiyet Roller Ölçeği ve Çelişkili Duygulu Cinsiyetçilik Ölçeği kullanılmıştır. Bu çalışmanın sonuçları sayesinde, tutumlarda değişim meydana getirecek programların geliştirilmesi ve trafikte istenmeyen davranışların azaltılması hedeflenmektedir.

Yöntem

Katılımcılar

Araştırma verisi çevrim içi ortamda qualtrics.com platformu aracılığıyla gönüllülük esasına bağlı olarak, ehliyet sahibi ve aktif olarak sürücülük yapan (en az 3000 kilometre araç kullanma deneyimi olan) 333 kişiden toplanmıştır. Katılımcıların 160'ı erkek sürücü (%48), 173'ü (%52) kadın sürücüdür. Katılımcıların yaş ortalaması 31.2 ($S = 12.75$) ve yaş aralığı 18-79 şeklindedir. Buna ek olarak, katılımcılardan son bir yılda ve tüm hayatları boyunca yaklaşık kaç kilometre araç kullandıkları bilgileri de alınmıştır. Buna göre son bir yıldaki toplam kilometre değerleri 0 - 120000 ($Ort. = 10704.90$, $S = 15836.74$) arasında iken yaşam boyu araç kullanılan toplam kilometre değerleri 3000 - 1200000 ($Ort. = 199743.63$, $S = 863389.56$) arasında değişmektedir.

Veri Toplama Araçları

Kadın Sürücülere Yönelik Tutumlar Ölçeğinin yapı geçerliğini test etmek amacıyla katılımcılardan cinsiyet rollerini ve cinsiyetçiliği ölçen BEM Cinsiyet Roller Ölçeği ile Çelişkili Duygulu Cinsiyetçilik Ölçeğini doldurmaları istenmiştir. Katılımcılar bunlara ek olarak kadın sürücülere yönelik tutum farklılıkları ile sürücü davranışları, sürücü becerileri ve sürücü öfke ifadeleri arasındaki ilişkilerin belirlenebilmesine amacıyla Sürücü Davranışları Ölçeği, Sürüş Becerileri Ölçeği ve Trafikte Öfke İfadesi Ölçeğini doldurmuşlardır.

Demografik Bilgi Formu: Katılımcıların yaş, cinsiyet, medeni durum ve algılanan gelir seviyesine dair soruları kapsamaktadır.

Sürücü Davranışları Ölçeği: Reason ve ark. (1990) tarafından sürüş sırasındaki hatalar ve ihlaller gibi çeşitli sürücü davranışlarını öz bildirim dayalı olarak ölçmek amacıyla geliştirilen bu ölçek Sümer ve ark. (2002) tarafından Türkçeye uyarlanmıştır (Sümer ve Özkan, 2002). Toplam 42 maddeden oluşan ölçek 3 faktörden meydana gelmektedir: İhlal (13 madde), hata (12 madde) ve olumlu sürücü davranışları (14 madde) (Özkan ve Lajunen, 2005; Öztürk, 2017). Ölçeğin maddeleri şu şekilde örneklendirilebilir: “Başka bir sürücüye

kızgınlığı belirtmek için korna çalmak”, “Kaygan bir yolda ani fren veya patinaj yapmak”, “Geçiş hakkı sizde dahi olsa diğer sürücülere yol vermek”. Mevcut çalışmada ihlal, hata ve olumlu sürücü davranışları faktörleri için iç tutarlık katsayıları sırasıyla .81, .71 ve .80 olarak bulunmuştur.

Sürüş Becerileri Ölçeği: Lajunen ve Summala (1995) tarafından sürücü becerilerini ölçmek amacıyla geliştirilen bu ölçek Lajunen ve Özkan (2004) tarafından Türkçeye uyarlanmıştır. Toplam 20 maddeden oluşan ölçek 2 faktörden meydana gelmektedir: Algısal motor becerileri (13 madde) ve güvenlik becerileri (7 madde). Ölçeğin maddeleri şu şekilde örneklendirilebilir: “Kaygan yolda araç kullanma”, “Sinir bozucu durumlarda sakin davranma”. Mevcut çalışmada iç tutarlık katsayıları sırasıyla .85 ve .77 olarak bulunmuştur.

Trafikte Öfke İfadesi Ölçeği: Deffenbacher ve ark. (2002) tarafından sürücülerin tanımlanan durumlarda öfkelerini ne sıklıkla ve nasıl ifade ettiklerini ölçmek amacıyla geliştirilen bu ölçek Eşiyok ve ark. (2007) tarafından Türkçeye uyarlanmıştır. Toplam 49 maddeden oluşan ölçek 4 faktörden meydana gelmektedir: Öfkenin sözel ifadesi (12 madde), öfkenin bedenle ifadesi (11 madde), öfkenin araçla ifadesi (11 madde), uyum sağlayıcı/ yapıcı ifade (15 madde). Ölçeğin maddeleri şu şekilde örneklendirilebilir: “Yüksek sesle diğer sürücüye söylenirim.”, “Öfkemi ifade etmek için pencereyi açarım.”, “Diğer sürücünün tamponuna oldukça fazla yaklaşıyorum.”, “Kendime bunun sinirlenmeye değmeyeceğini söylerim.”. Mevcut çalışmada iç tutarlık katsayıları sırasıyla .89, .87, .88 ve .91 olarak bulunmuştur.

Toplumsal Cinsiyet Rollerini Ölçeği: Bem (1981) tarafından erkeksi, kadınsı, erkeksi ya da kadınsı olmayan (nötr) özellikleri ölçmek amacıyla geliştirilen BEM Cinsiyet Rolü Envanterinin (Bem, 1974; 1981) kısa versiyonu çalışmada katılımcıların içselleştirdiği cinsiyet rollerini belirlemede kullanılmıştır. Envanterin kısa versiyonunun Türkçeye uyarlaması Dökmen (1991) tarafından yapılmıştır. Toplam 30 maddeden oluşan ölçek 3 faktörden meydana gelmektedir: kadınsılık (10 madde), erkeksilik (10 madde), erkeksi ya da kadınsı olmama hali (10 madde). Ölçeğin maddeleri şu şekilde örneklendirilebilir: “Duygusal”, “İddialı/ tuttuğunu koparan”, “Vicdan sahibi/ bilinçli”. Mevcut çalışmada kadınsılık, erkeksilik ve erkeksi ya da kadınsı olmama hali faktörleri için iç tutarlık katsayıları sırasıyla .82, .73 ve .40 olarak bulunmuştur.

Çelişik Duygulu Cinsiyetçilik Ölçeği: Glick ve Fiske (1996) tarafından geliştirilen ölçeğin Türkçeye uyarlaması Sakallı-Uğurlu (2002) tarafından yapılmıştır. Toplam 22 maddeden oluşan ölçek 2 faktörden meydana gelmektedir: Düşmanca cinsiyetçilik (11 madde) ve korumacı cinsiyetçilik (11 madde). Ölçeğin maddeleri şu şekilde örneklendirilebilir: “Kadınlar çok çabuk alınırlar.”, “Bir felaket durumunda kadınlar erkeklerden önce kurtarılmalıdır.”. Mevcut çalışmada iç tutarlık katsayıları sırasıyla .91 ve .90 olarak bulunmuştur.

Kadın Sürücülere Yönelik Tutumlar Ölçeği: Geliştirilen bu ölçeğin geçerlik ve güvenilirliği mevcut çalışmada test edilmiştir. 59 maddeden oluşan ölçeğin amacı aktif olarak araç kullanan kişilerin trafikte kadın sürücülere yönelik tutumlarını ölçmektir. Katılımcılardan kadın sürücülere yönelik belirli ifadelerle ne derece katılıp katılmadıklarını 5’li Likert üzerinden (1, Kesinlikle katılmıyorum – 2, Kesinlikle katılıyorum) belirtmeleri istenmiştir.

İşlem

Gönüllülük esasına bağlı olarak çalışmaya katılan katılımcılar çevrim içi bir platform üzerinden ilgili form, ölçek ve envanterleri doldurmuşlardır. Veri toplanmaya başlamadan önce TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi İnsan Araştırmaları Değerlendirme Kurulundan (11.06.2020 tarihli 27393295-100 sayı numaralı) etik izin alınmıştır. Verilerin istatistiksel analizleri SPSS ve AMOS programları kullanılarak yapılmıştır.

Bulgular

Açıklayıcı Faktör Analizi

Geliştirilen ölçeğin yapısını incelemek amacıyla açıklayıcı faktör analizi yapılmıştır. Rotasyon yöntemi olarak varimax kullanılmıştır. 59 madde ile yapılan analizde Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) katsayısı ve Barlett test sonuçları incelenmiştir. KMO katsayısı .60'tan yüksek olduğu (KMO = .96) ve Barlett testi sonucu 16342.774 ($p < .000$) anlamlı çıktığından faktör analizi yapılmasında bir engel olmadığı kararına varılmıştır (Pallant, 2006).

Faktör yükleri için kesim noktası .40 olarak belirlenmiştir. 59 madde ile yapılan ilk analizde öz değeri 1'den büyük olan 6 faktör bulunmuştur. Bu ilk model ile toplam varyansın %63.85'i açıklanmıştır. Yamaç birikinti grafiği ve öz değer incelendiği zaman bileşen sayısının 1 olabileceği gözlemlenmiştir. Bu sebeple açıklayıcı faktör analizi 1 faktöre zorlanarak analiz tekrarlanmıştır. Faktör yükü .50'den küçük olan maddeler elenmiştir. Geriye kalan 1 faktörden oluşan 15 maddelik yapı ile varyansın %57.60'ı açıklanmıştır ve maddelerin oransal ortak etken varyansı ("*communalities*") değeri en düşük .48 olarak bulgulanmıştır (bkz. Tablo 1).

Tablo 1

Kadın Sürücülere Yönelik Tutumlar Ölçeği

KSYTÖ Maddeleri	BM	OOEV
Kadın sürücüler araç kullanırken panik olurlar.	.705	.497
Kadın sürücüler trafik akışını olumsuz yönde etkiler.	.717	.515
Kadın sürücüler, otoyolda yavaş araç kullanarak trafiğin akışını engellerler.	.719	.518
Kadın sürücüler trafikte olmasaydı trafik akışı daha hızlı olurdu.	.737	.543
Kadın sürücüler trafikte kendilerine ayrıcalık yapılmasını bekler.	.693	.480
Kadın sürücüler trafikte daha fazla hata yaparlar.	.804	.647
Kadın sürücüler uzun yol araç kullanmakta iyi değillerdir.	.797	.636
Kadın sürücüler düz vites araçları iyi kullanamaz.	.800	.639
Kadın sürücüler çok fazla yola odaklandıkları için ayna kontrollerini gerektiğinden daha az yaparlar.	.775	.600
Trafikte sürüşünde gariplik olan bir araba gördüğümde genelde sürücüsü kadın olur.	.786	.618
Yokuşta geri kaçırın bir araba gördüğümde sürücüsü çoğunlukla kadındır.	.783	.613
Otoparkta kötü park edilmiş bir araba gördüğümde sürücüsünün kadın olduğunu düşünürüm.	.732	.536
Kadın sürücülerin trafiğe çıkmadan önce kapalı alanda daha çok pratik yapmaları gerektiğini düşünüyorum.	.766	.586
Kadın sürücüyle uzun yola çıkmak istemem.	.744	.554
Kadın sürücüler trafikte kararsız davranır.	.810	.657

Not: BM= bileşenler matrisi, OOEV= oransal ortak etken varyansı

Özetle, ilk değerlendirme, faktör analizinde öz değerlere dayalı olarak yapılmış ve kesim noktası .40 olarak belirlenmiştir. Bu aşamada, öz değeri 1'den büyük olan faktörler seçilmiş ve bu faktörlere göre düşük yüklenen maddeler elenmiştir. İkinci aşamada ise yamaç birikinti testi ve maddelerin içeriksel benzerlikleri göz önünde bulundurulmuş, bu doğrultuda kesim noktası .50 olarak yeniden belirlenmiş ve faktör yükü bu değer altında olan maddeler çıkarılmıştır. Bu iki aşamalı değerlendirme süreci, hem istatistiksel hem de içeriksel geçerliliği sağlamayı amaçlamıştır.

Doğrulayıcı Faktör Analizi

Ölçek yapısının açıklayıcı faktör analizi sonuçlarına göre tek faktörlü olmasını doğrulamak amacıyla doğrulayıcı faktör analizi yapılmıştır. IBM SPSS Amos 27 Graphics programı kullanılarak yapılan ilk doğrulayıcı faktör analizi sonucunda uyum indeksi sonuçlarının model için yeterli destek sağlamadığı görülmüştür [$\chi^2(90) = 362.262, p < .001, RMSEA = .096, GFI = .875, CFI = .915$]. Modifikasyon indeksleri 5 madde çiftinin hata kovaryanslarının birbirlerine bağlanmasının model uyumunu artıracaklarını önermiştir. Bu maddeler, “Yokuşta geri kaçırılan bir araba gördüğümde sürücüsü çoğunlukla kadındır.” ile “Otoparkta kötü park edilmiş bir araba gördüğümde sürücüsünün kadın olduğunu düşünürüm.”; “Kadın sürücüler uzun yol araç kullanmakta iyi değillerdir.” ile “Kadın sürücüler uzun yola çıkmak istemem.”; “Kadın sürücüler uzun yol araç kullanmakta iyi değillerdir.” ile “Kadın sürücüler düz vites araçları iyi kullanamaz.”; “Kadın sürücüler araç kullanırken panik olurlar.” ile “Kadın sürücüler uzun yola çıkmak istemem.”; “Kadın sürücülerin trafığe çıkmadan önce kapalı alanda daha çok pratik yapmaları gerektiğini düşünüyorum.” ile “Kadın sürücüler uzun yola çıkmak istemem.”dir. Bu madde çiftlerinin anlamsal olarak birbirleriyle yakından ilişkili olduğu görüldüğünden önerilen modifikasyonlar yapılmış ve model için yeterli destek sağlandığı görülmüştür [$\chi^2(85) = 236.656, p < .001, RMSEA = .074, GFI = .91, CFI = .953$]. Yapılan doğrulayıcı faktör analizi bulguları oluşturulan testin yapı geçerliliğinin olduğunu göstermektedir. Bahsedilen 15 madde için faktör yükleri Tablo 1’de sunulmuştur.

İç Tutarlılık ve Madde Toplam Katsayısı

Tek faktörden oluşan Kadın Sürücülere Yönelik Tutumlar Ölçeğinin Cronbach’s alpha iç tutarlılık kat sayısı .94 olarak bulgulanmıştır. Bu değerin yeterli seviyede olduğu görülmektedir (Tabachnick ve Fidell, 2007).

Tablo 2

Değişkenler Arası Korelasyon Analizi

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. KSYT	-														
2. Hata	.08	1													
3. İhlaller	.21**	.38**	1												
4. PSD	.00	-.20**	-.25	1											
5. AMB	.33**	-.18**	.11	.21**	1										
6. GB	-.01	-.24**	-.48**	.41**	.41**	1									
7. Sİ	.16**	.16**	.53**	-.14**	.06	-.30**	1								
8. Bİ	.20**	.36**	.53**	-.33**	-.00	-.31**	.41**	1							
9. Aİ	.25**	.25**	.69**	-.27**	.21**	-.39	.60**	.64**	1						
10. SYİ	-.15**	-.11*	-.35**	.34**	.02	.45**	-.22**	-.23**	-.36**	1					
11. ERK	.13*	-.10	.03	.09	.33**	.14*	.06	.03	.10	.02	1				
12. KAD	-.04	-.31**	-.24**	.29**	.23**	.39**	-.17**	-.24**	-.18**	.30**	.23**	1			
13. NOTR	.04	-.09	.10	.09	.22**	.07	.13*	-.02	.16**	.03	.41**	.45**	1		
14. DC	.60**	.14*	.26**	-.67	.28**	.00	.16**	.21**	.27**	-.10	.08	.02	.08	1	
15. KC	.38**	.04	.08	.04	.27**	.12*	.04	.09	.11*	.15**	.06	.16**	.17**	.60**	1

Not: KSYT: Kadın sürücülere yönelik tutumlar; PSD: Pozitif sürücü davranışı; AMB: Algı-motor becerileri; GB: Güvenlik becerileri; Sİ: Sözel ifade; Bİ: Bedenle ifade; Aİ: Araçla ifade; SYİ: Sağlayıcı/ yapıcı ifade; ERK: Erkeklik; KAD: Kadınlık; NOTR: Nötr - Erkeksi ya da kadınsı olmama hali; DC: Düşmanca cinsiyetçilik; KC: Korumacı cinsiyetçilik; * $p < .05$, ** $p < .01$

Değişkenler Arası Korelasyonlar

Değişkenler arası korelasyonları test etmek için Pearson korelasyon analizi yapılmıştır (bkz. Tablo 2). Kadın sürücülere yönelik olumsuz tutumlar ile ihlaller ($r = .21, p < .01$), algısal-motor beceriler ($r = .33, p < .01$), öfkenin sözel ($r = .16, p < .01$), bedenle ($r = .20, p < .01$) ve araçla ($r = .25, p < .01$) ifadesi, erkeksilik ($r = .13, p < .05$) ile düşmanca ($r = .60, p < .01$) ve korumacı ($r = .38, p < .01$) cinsiyetçiliğin pozitif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur. Öfkenin uyum sağlayıcı/ yapıcı ifadesi ($r = -.15, p < .01$) ise anlamlı olarak negatif yönde ilişkili çıkan tek değişkendir.

Cinsiyete Yönelik Karşılaştırmalar

Kadın Sürücülere Yönelik Tutumlar Ölçeği'nin geliştirilmesinin ardından bu tutumların kadın erkek arasında farklılaşıp farklılaşmadığını anlamak için verilere Bağımsız Gruplar T-testi uygulanmıştır. Sonuçlar, beklendiği gibi, erkeklerin ($Ort. = 3.54, S = .16$) kadın sürücülere yönelik tutumlarının, kadınların ($Ort. = 2.09, S = .09$) tutumuna kıyasla daha olumsuz olduğunu göstermektedir ($p < .001$).

Tartışma

Alanyazında kadın sürücülere yönelik tutumları ölçen bir ölçüm aracının olmadığı dikkat çekmektedir, dolayısıyla mevcut çalışmanın amacı bu konuda bir ölçeğin geliştirilerek geçerlik ve güvenilirlik çalışmalarının tamamlanmasıdır. Yapılan faktör analizi sonuçları Kadın Sürücülere Yönelik Tutumlar Ölçeğinin tek faktörden oluştuğunu göstermektedir. Araştırmanın bulguları uyum ve benzeme geçerliğini destekler niteliktedir.

Sürücü Davranışları Ölçeği ile korelasyon bulguları incelendiğinde, kadın sürücülere yönelik olumsuz tutumlar ile ölçeğin ihlaller boyutunun pozitif yönde ilişkili olduğu görülmüştür. Bulgu, sürücülerin kadın sürücülere yönelik ne kadar olumsuz tutuma sahiplerse trafikte o kadar çok ihlalde buldukları anlamına gelmektedir. Ölçeğin hata ve olumlu sürücü davranışları boyutu ise ilişkili bulunmamıştır. Agresif ve sıradan ihlallerin erkeksilik ile pozitif, kadınsılık ile negatif yönde ilişkili olduğunu gösteren çalışmalar (Özkan ve Lajunen, 2005) bulgunun olası bir açıklaması olabilir.

Benzer şekilde, Sürüş Becerileri Ölçeği ile korelasyon bulguları incelendiğinde kadın sürücülere yönelik olumsuz tutumlar ile ölçeğin algı-motor becerileri boyutu pozitif yönde ilişkili bulunmuştur. Ölçeğin güvenlik becerileri boyutu ise ilişkili bulunmamıştır. Algısal-motor beceriler ile erkek olmanın (Özkan ve Lajunen, 2006) ve erkeksiliğin (Özkan ve Lajunen, 2005) ilişkili olduğunu gösteren çalışmalar ile genç erkeklerin sürüş becerilerini olduğundan daha iyi rapor ettiğini ve güvenli sürücülüğe kıyasla beceriye odaklandıklarını gösteren çalışmanın (Lajunen ve Summala, 1995) sonuçları mevcut bulguları anlamlandırmada yol gösterici olabilir. "Becerikli/ iyi" sürücü olmanın erkeksiliğin bir bileşeni, "güvenliği ön planda tutan" sürücülüğün nötr olmanın ya da kadınsılığın bir bileşeni olarak algılanması ihtimali de (Özkan ve Lajunen, 2005) sonuçların olası bir açıklaması olarak değerlendirilebilir.

Kadın sürücülere yönelik olumsuz tutumlar ile Trafikte Öfke İfadesi Ölçeğinin sözel, bedenle ve araçla ifadesi boyutları pozitif yönde ilişkili; uyum sağlayıcı/ yapıcı ifadesi ise negatif yönde ilişkili olduğu gösterilen değişkenlerdir. Sürücüler ne kadar öfke rapor edip bunu çeşitli yollarla gösteriyorlarsa, kadın sürücülere yönelik tutumlar da o kadar olumsuzlaşmaktadır. Öfkenin bedenle, araçla ve sözel ifadesinin düşmanca

cinsiyetçilikle, uyum sağlayıcı/ yapıcı ifadesinin ise korumacı cinsiyetçilikle pozitif yönde ilişkili olduğunu gösteren araştırmanın sonuçları (Akşar ve ark., 2018) kadın sürücülere yönelik tutumların olumsuzlaşmasının olası bir açıklaması olabilir.

Bunlara ek olarak, Toplumsal Cinsiyet Rollerini Ölçeğinin erkeksilik boyutunun da kadın sürücülere yönelik olumsuz tutumlar ile pozitif yönde ilişkili olduğu gösterilmiştir. Medya temsillerindeki olumsuz kadın sürücü algısı (Li ve Luo, 2020; Yıldız ve Güneş Yüce, 2022) ve kadın sürücülerin daha düşük sürücü becerilerine sahip olduğu algısı (Glendon ve ark., 1996) bulguları anlamlandırmada önemlidir. Ölçeğin kadınsılık ve erkeksi ya da kadınsı olmama hali boyutu ise ilişkili bulunmamıştır.

Son olarak, Çelişik Duygulu Cinsiyetçilik Ölçeğinin hem düşmanca hem korumacı cinsiyetçilik boyutlarının kadın sürücülere yönelik olumsuz tutumlar ile pozitif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur. Ehliyet sahibi olma oranları (Özcan, 2015) ve kadın sürücülere yönelik olumsuz algılar göz önünde bulundurulduğunda sıklıkla erkek sürücülerle özdeşleştirilen trafik ortamında düşmanca cinsiyetçiliğe sahip olan sürücülerin kadın sürücülerini problem yaratan/ beceriksiz olarak nitelendirmesi beklentilerle tutarlıdır. Bu durum, kadın sürücülerin trafikte maruz kaldıkları ayrımcılığın ve olumsuz algıların bir yansıması olarak değerlendirilebilir. Korumacı cinsiyetçi tutumu yüksek olan sürücülerin aynı zamanda kadın sürücülere yönelik olumsuz tutumlarının da yüksek olması, erkek egemen algılanan trafik ortamında kadınların zayıf/güçsüz görülebileceği, bu sebeple kadın sürücülere tolerans sağlanması gerekliliği (yol önceliği tanıma vb.) düşüncesinden kaynaklanıyor olabilir. Kadınların toplumsal konumları ve bu durumun trafik ortamındaki çıktıları, cinsiyetçilik anlayışının nasıl şekillendiğini anlamak için önemlidir. Düşmanca ve korumacı cinsiyetçilik boyutları, kadınların trafikte karşılaştıkları ayrımcılığı ve olumsuz algıları beslemekte, bu durum da toplumsal cinsiyet eşitsizliğini pekiştirmektedir. Bu bağlamda, cinsiyetçilikle mücadele etmek ve kadın sürücülerin trafikte daha eşit bir şekilde yer almasını sağlamak için toplumsal cinsiyet normlarının sorgulanması ve gerektiği noktalarda düzenlenmesi gerekebilir. Sonuç olarak, Çelişik Duygulu Cinsiyetçilik Ölçeği, kadın sürücülere yönelik olumsuz tutumların anlaşılmasında önemli bir araç olarak değerlendirilebilir.

Ölçekler arasındaki korelasyonların daha net bir şekilde değerlendirilmesi, bu ilişkilerin altında yatan kuramsal mekanizmaların anlaşılması açısından önemlidir. Kadın sürücülere yönelik olumsuz tutumlar ile sürücü davranışları arasındaki pozitif korelasyon, toplumsal cinsiyet rolleri ve ataerkil normların etkisiyle açıklanabilir. Trafikte kadınların daha düşük sürüş becerilerine sahip olduğu algısı, bu tutumların temelinde yatan önemli bir unsurdur. Özellikle Türkiye'de, erkeklerin sürüş becerilerinin doğuştan geldiğine ve kadınların bu alanda daha yetersiz olduğuna dair yaygın bir inanç, trafikte kadın sürücülere yönelik olumsuz tutumları besleyebilir (Yıldız ve Güneş Yüce, 2022). Bu tutumlar, sürücülerin kadınları trafikte daha sık hata yapan veya kuralları ihlal eden kişiler olarak algılamasına neden olabilir. Aynı şekilde, bu ilişki kadın sürücülere yönelik düşmanca cinsiyetçilik ile bağlantılı olabilir. Trafikte kadınlara karşı daha saldırgan bir tutum sergileme, sürüş becerilerini küçümseme ve onları yetersiz olarak nitelendirme eğilimleri bu sonuçları açıklayabilir.

Mevcut çalışmanın vurgulanması gereken birkaç sınırlılığı bulunmaktadır. İlk olarak, model uyumunu önemli ölçüde artırdığı için modifikasyon indekslerinin önerdiği beş madde çiftinin hata kovaryansları birbirine bağlanmıştır. Bu maddelerin, bazılarının içerik olarak birbirine benzediğine dair soru işaretleri oluşsa da, mülakatlar sonucunda, sürücülerin bu maddeleri farklı anlamlarda yorumladığı belirlenmiştir. Örneğin, “Yokuşta geri kaçırın bir araba gördüğümde sürücüsü çoğunlukla kadındır.” ve “Otoparkta kötü park edilmiş bir araba gördüğümde sürücüsünün kadın olduğunu düşünürüm.” maddeleri, her ne kadar benzer bir önyargıyı ifade ediyor gibi görünse de katılımcılar, bu iki durumu farklı bağlamlarda değerlendirmiştir. Bahsedilen iki bağlamın farklı beceriler gerektirmesi sebebiyle bu iki madde ölçekte tutulmuştur. Benzer şekilde, “Kadın

sürücüler uzun yol araç kullanmakta iyi değillerdir.” ile “Kadın sürücüyle uzun yola çıkmak istemem.” maddelerinde ise ilk ifade, kadın sürücülerin uzun yol yetkinliklerine dair genel bir yargıyı içerirken, ikinci ifade uzun yolculuk için kişilerin tercihlerini yansıtmaktadır. Bu farklı algıların, ölçeğin yapısını anlamada önemli olduğu düşünülmüş ve bu nedenle önerilen modifikasyonlar yapılmış, ancak maddeler arasındaki anlam farkları göz önünde bulundurularak her biri ölçek içinde tutulmuştur.

Ek olarak, verilerin öz bildirimine dayalı olarak toplanması; sosyal istenirliğin cevaplara olası etkisi sebebiyle bir kısıtlılık olarak karşımıza çıkmaktadır. Sosyal istenirliğin olası etkilerini azaltmak amacıyla, katılımcıların davranışlarının incelenebileceği gözlem ya da simülasyon yöntemleri gelecek çalışmalara eklenebilir. Sürücü davranışları ve becerilerinin değerlendirilmesinde simülasyon ya da psikoteknik testler, çelişik duygulu cinsiyetçiliğin değerlendirilmesinde ise örtük ölçüm yöntemlerinin kullanılmasının gelecekte yapılacak çalışmalar için önemli olabileceği düşünülmektedir. Sonuç olarak, mevcut çalışmada kadın sürücülere yönelik tutumları ölçen bir ölçüm aracı geliştirilerek geçerlik ve güvenilirlik çalışmaları tamamlanmıştır. Araştırma sonuçlarının kadın sürücülere yönelik olumsuz tutumlarda değişim meydana getirecek programlarının geliştirilmesine ve trafikte istenmeyen davranışların azaltılmasına aracılık etmesi hedeflenmektedir. Örneğin, sürücü kurslarında ya da okullarda verilen trafik güvenliği eğitimlerine toplumsal cinsiyet eşitliği için özel bölümlerin eklenmesi önemli görünmektedir. Ayrıca trafik ortamında kadınlara yönelik olan cinsiyetçi önyargıları ele alan bilimsel çalışmaların dahil edilmesi ve trafik kazaları istatistiklerinde kadın erkek oranların gerçek bilgilere dayandırılarak güncel duruma dair bilgi aktarılması kadın sürücülere yönelik tutumların değiştirilmesinde etkili olabilir.

Kaynaklar

- Akşar, C., Alavcı, T., Tekin, M. E. ve Tekeş, B. (2018). Cinsiyetçiliğin Sürücü Öfkesi ve Sürücü Öfke İfadesi ile İlişkisi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 69–87.
- Al-Balbissi, A. H. (2003). Role of gender in road accidents. *Traffic injury prevention*, 4(1), 64-73. <https://doi.org/10.1080/15389580309857>
- Berger, M. L. (1986). Women drivers!: The emergence of folklore and stereotypic opinions concerning feminine automotive behavior. In *Women's Studies International Forum* (Vol. 9, No. 3, pp. 257-263). Pergamon. [https://doi.org/10.1016/0277-5395\(86\)90061-0](https://doi.org/10.1016/0277-5395(86)90061-0)
- Blockey, P. N. ve Hartley, L. R. (1995). Aberrant driving behaviour: errors and violations. *Ergonomics*, 38(9), 1759-1771. <https://doi.org/10.1080/00140139508925225>
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Filetti, L. B., Dahlen, E. R. ve Oetting, E. R. (2003). Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behaviour research and therapy*, 41(3), 333-349. [https://doi.org/10.1016/S0005-7967\(02\)00014-1](https://doi.org/10.1016/S0005-7967(02)00014-1)
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R. ve Swaim, R. C. (2002). The Driving Anger Expression Inventory: A measure of how people express their anger on the road. *Behaviour research and therapy*, 40(6), 717-737. [https://doi.org/10.1016/S0005-7967\(01\)00063-8](https://doi.org/10.1016/S0005-7967(01)00063-8)
- Elander, J., West, R. ve French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological bulletin*, 113(2), 279. <https://psycnet.apa.org/doi/10.1037/0033-2909.113.2.279>
- Eşiyok, B., Yasak, Y. ve Korkusuz, I. (2007). Anger expression on the road: validity and reliability of the driving anger expression inventory. *Turkish Journal of Psychiatry*, 18(3), 231-243.
- Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver* (20 ed.). Van Nostrand Reinhold.

- Glendon, M. A. (1996). *A nation under lawyers: How the crisis in the legal profession is transforming American society*. Harvard University Press. <https://doi.org/10.1111/j.1539-6924.1996.tb00826.x>
- González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J. A. ve Luengo-Martín, M. Á. (2012). Driving anger and traffic violations: Gender differences. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 15(4), 404-412. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.03.002>
- Holland, C., Geraghty, J. ve Shah, K. (2010). Differential moderating effect of locus of control on effect of driving experience in young male and female drivers. *Personality and individual differences*, 48(7), 821-826. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2010.02.003>
- Işık, S. Y. ve Koçak Oksev, B. (2022). İktidara Karşı Sürmek: Türkiye'de Otomobil Kültüründeki Cinsiyetçilik ve Kadın Sürücüler. *Journal of Economy Culture & Society*, 66.
- Karacasu, M. ve Er, A. (2011). An analysis on distribution of traffic faults in accidents, based on driver's age and gender: Eskisehir case. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 20, 776-785. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2011.08.086>
- Karadoğan, F. ve Bıçaksız, P. (2020). Trafikte Cinsiyetçilik Ölçeğinin Geliştirilmesi: Geçerlik ve Güvenirlik Çalışması. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 24(Özel Sayı), 151-165.
- Lajunen, T. ve Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis & Prevention*, 33(2), 243-255. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00039-7](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00039-7)
- Lajunen, T. ve Summala, H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and individual differences*, 19(3), 307-318. [https://doi.org/10.1016/0191-8869\(95\)00068-H](https://doi.org/10.1016/0191-8869(95)00068-H)
- Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S. ve Stradling, S. G. (1997). The role of affect in predicting social behaviors: The case of road traffic violations. *Journal of applied social psychology*, 27(14), 1258-1276. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1997.tb01805.x>
- Li, M. ve Luo, Z. (2020). The 'bad women drivers' myth: The overrepresentation of female drivers and gender bias in China's media. *Information, Communication & Society*, 23(5), 776-793. <https://doi.org/10.1080/1369118X.2020.1713843>
- Özcan, M. (2015, Mayıs 25). Kadın sürücü sayısı artıyor. Anadolu Ajansı. <https://www.aa.com.tr/tr/yasam/kadin-surucu-sayisi-artiyor/43820>
- Özkan, B., Azık, D. ve Öz, B. (2024). Impact of Stereotype Threat on Evaluating Female Drivers' Skills. *Trends in Psychology*, 1-18.
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2005). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young Turkish drivers. *Aggressive Behavior: Official Journal of the International Society for Research on Aggression*, 31(6), 547-558. <https://doi.org/10.1002/ab.20062>
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2006). What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills. *Transportation research part F: Traffic psychology and behaviour*, 9(4), 269-277. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2006.01.005>
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2011). Person and environment: Traffic culture. İçinde B. E. Porter (Eds.), *Handbook of Traffic Psychology* (s.179-192). San Diego, CA: Elsevier.
- Öztürk, İ., Fındık, G. ve Özkan, T. (2019). Trafik ortamında cinsiyet rollerinin sürücü davranışları ve sürüş becerileriyle ilişkisi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 2(2), 78-92. <https://doi.org/10.38002/tuad.531596>
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. ve Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction?. *Ergonomics*, 33(10-11), 1315-1332. <https://doi.org/10.1080/00140139008925335>

- Rehman, N., Haroon, W., Nouman, S. ve Ashraf, R. (2024). Submissive Behavior, Gender Stereotyping and Driving Behavior in Female Drivers. *Asian Journal of Integrated Social and Behavioural Sciences (AJISBS)*. 1(1), 24-30.
- Song, J., Song, X., Bai, J. ve Liu, Y. (2024). The influence of gender driving stereotype threat on the driving performance of female drivers and its mechanism. *Current Psychology*, 43, 1-12. <https://doi.org/10.1007/s12144-024-05695-1>
- Tabachnick, B. G. ve Fidell, L. S. (2007). *Experimental designs using ANOVA* (Vol. 724). Belmont, CA: Thomson/Brooks/Cole.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2022). Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2021-45658>
- World Health Organization. (2018). Global Status Report on Road Safety. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- Yagil, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1(2), 123-135. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(98\)00010-2](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(98)00010-2)
- Yıldız, N. B. ve Güneş Yüce, T. (2022). Eril Trafik Kültürü İçerisinde Kadın Sürücülerin Konumu: Haber Analizi, *Sosyal Araştırmalar ve Yönetim Dergisi*, 1, 121-139.