




# TRAFİKTE SÜRÜCÜ DAVRANIŞI VE DINDARLIK İLİŞKİSİ: KAYSERİ ÖRNEĞİ\*

 Mustafa SERİN<sup>a</sup>

 Abdulvahap TAŞTAN<sup>b</sup>

 Asım Mustafa AYTEN<sup>c</sup>

## Özet

Bu çalışmada, Kayseri örneğinde, sürücü davranışı ile dindarlık biçimleri arasındaki ilişki incelenmiştir. Kent merkezindeki otomobil sürücülerinin örnekleme alındığı çalışma, nicel desende gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda sosyo-demografik bilgiler, Sürücü Davranışı Ölçeği (SDÖ) ve Yeniden Yapılandırılmış Müslüman Dini Yönelim Ölçeğinden (MROS-R) oluşan anket 463 kişiye uygulanmıştır. Çalışmada sürücü davranışları, olumlu ve olumsuz sürücü davranışları şeklinde ele alınmıştır. Dindarlık ise dini yönelim ve dindarlığın inanç, ibadet ve etki boyutları çerçevesinde çok boyutlu bir kavram olarak incelenmiştir. Elde edilen veriler, betimleyici istatistikler, t-testi ve korelasyon analizi tekniği ile çözümlenmiş ve yorumlanmıştır. Yapılan analizler sonucunda, sürücü davranışları ile dini yönelim biçimleri arasında anlamlı ilişkiler tespit edilmiştir. Sürücü davranışları, dindarlığın pratik boyutunda yer verdiğimiz trafikte dua okuma ritüeline göre farklılaşırken; araçta dinsel semboller bulundurma durumuna göre farklılaşmamıştır. Ayrıca sürücü davranışları trafik kazaları hakkındaki tutumlara göre farklılaşmış ve kazalar konusunda kaderci olmanın ihlal yapmada etkili olduğu görülmüştür. Elde edilen bulgular ilgili literatür temelinde tartışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Sürücü davranışı, Dindarlık, Dini yönelim, Ritüel, Kayseri



## RELATIONSHIP BETWEEN DRIVER BEHAVIOR AND RELIGIOUSNESS IN TRAFFIC: THE CASE OF KAYSERİ

### Abstract

In this study, the relationship between driver behavior and forms of religiousness was investigated in the case of Kayseri. The study, in which the car drivers in the city center were sampled, was carried out in a quantitative design. In this context, a questionnaire consisting of socio-demographic information, Driver Behavior Questionnaire (DBQ) and Revised Muslim Religious Orientation Scale (MROS-R) were applied to 463 people. In the study, driver behaviors were handled as positive and negative driver behaviors. Religiousness, on the other hand, has been examined as a multidimensional concept within the framework of religious orientation and belief, worship, and effect dimensions of religiousness. The obtained data were analyzed and interpreted

\* Bu makale, ilk yazarın "Trafikte Sürücü Davranışı ve Dindarlık İlişkisi: Kayseri Örneği" başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

<sup>a</sup> Dr., Milli Eğitim Bakanlığı, serinm38@gmail.com

<sup>b</sup> Prof. Dr., atastan@erciyes.edu.tr

<sup>c</sup> Doç. Dr., Abdullah Gül Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, mustafa.ayten@agu.edu.tr

Makale Geliş Tarihi: 13.01.2022, Makale Kabul Tarihi: 22.02.2022

with descriptive statistics, t-test and correlation analysis technique. As a result of the analysis, significant relationships were found between driver behaviors and religious orientation styles. While driver behaviors differ according to the ritual of praying in traffic, which we include in the practical dimension of religiousness; it did not differ according to the presence of religious symbols in the vehicle. In addition, driver behaviors differed according to attitudes about traffic accidents and it was seen that being fatalistic about accidents was effective in committing violations. The findings were discussed on the basis of the relevant literature.

**Keywords:** Driver behaviour, Religiousness. Religious orientation, Ritual, Kayseri



## Giriş

Kültürler ve bölgeler arası farklılıklar olsa da (Lajunen & Özkan, 2004; Özkan, 2006; Özkan vd., 2006; Üzümcüoğlu Zihni, 2018) trafik ile ilgili sorunlar modern dünyanın baş etmeye çalıştığı en önemli sosyal problemlerden biridir. Dünya Sağlık Örgütü'nün (DSÖ, 2021) verilerine göre, karayollarında her yıl yaklaşık 1,3 milyon insan hayatını kaybetmektedir ve karayolu trafik yaralanmaları, 5-29 yaş arası çocuklar ve genç yetişkinlerin başlıca ölüm nedenidir. Türkiye'deki istatistiklere göz attığımızda, 2020 yılında toplam 150.275 adet ölümlü yaralanmalı trafik kazası meydana gelmiş; bu kazalarda 4.866 kişi hayatını kaybederken, 226.266 kişi de yaralanmıştır. Türkiye'de 2020 yılında meydana gelen ve ölümlü yaralanmalı trafik kazasına neden olan toplam 177 bin 867 kusura bakıldığında kusurların %88,3'ünün sürücülerden kaynaklandığı görülmektedir (Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK], 2021).

Trafikteki sorunları yalnızca kazalar, ölümler ve yaralanmalarla sınırlı tutmak mümkün değildir. Ekonomik kayıplar, sağlık sorunları ve kaza sonrası yaşanan psikolojik travmalarla birlikte büyük şehirlerdeki trafik yoğunluğuna bağlı olarak günlük milyonlarca insanın trafik sıkışıklığına, araç gürültüsüne ve egzoz dumanına maruz kalması gibi riskler, diğer sürücülerin saygısızlığı ve şiddetine muhatap olma, ekolojik dengeye verilen zararlar vb. dikkate alındığında sorunun boyutları daha da büyümektedir. Ancak Sönmez'in (1999, s. 1) ifade ettiği gibi, trafik ve trafik kazalarını önemli bir toplumsal sorun haline getiren asıl şey, yukarıda zikredilen özelliklerin yanında can ve mal güvenliği açısından oluşturduğu güvensizlik ve tedirginliktir. Sistemin güvensiz işlemesi ise, modern toplumsal hayatın başarılı bir şekilde sürdürülmesini zorlaştırmaktadır.

İstatistikler, trafik kazalarında insan unsurunun ezici üstünlükle (yaklaşık %90) etkili olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak asıl üzerinde durulması gereken konu, insan unsurunun kazalardaki payının bu ölçüde yüksek olmasının arkasında yatan sebeplerin neler olduğudur. İnsanın, sosyal ve kültürel faktörlerden etkilenerek davranışta bulunduğu düşünülürse kazaların önemli bir nedeninin toplumsal ve kültürel etmenler olduğu ileri sürülebilir (Erjem, 1996, ss. 83-84).

Trafikte sergilenen olumlu / olumsuz davranışların ve kural ihlallerinin psikolojik ve sosyo-psikolojik yönleri olduğu gibi, pek çok sosyolojik boyutları da bulunmaktadır. Çünkü eninde sonunda trafiğin esas unsuru insan olduğuna göre, insanın kişisel özelliklerinin yanında, dayandığı kültürel arka plan, içinde yaşadığı toplumun inançları, değerleri, alışkanlıkları, toplumdaki trafik ile ilgili normlar, otomobil kültürü, modernleşme ve kentleşme olgusunun getirdiği yaşam biçimi gibi hususlar trafik davranışlarında belirleyici bir etkiye sahiptir.

Trafik güvenliği alanı disiplinler arası bir çalışma alanıdır (Lajunen & Özkan, 2004, s. 72; Sümer, 2002, s. 2). Genel anlamda trafik güvenliği, özel olarak ise trafik davranışları konusu çok nedenli ve çok boyutlu yapısıyla bütüncül bir yaklaşımı gerekli kılmaktadır. Bu doğrultuda sürücü davranışlarının dindarlıkla ilişkisinde, dindarlığın farklı boyutlarının göz önünde bulundurulması gerektiği gibi ilgili disiplinlerin yaklaşımlarından, yöntem ve kavramlarından yararlanılması da önemlidir. Dolayısıyla bu çalışmada hem dindarlık çok boyutlu olarak ele alınmakta hem de farklı disiplinlerin verilerinden yararlanılmaktadır. Bu anlamda konunun, özellikle din sosyolojisinin ve din sosyal psikolojinin bakış açılarını ve yöntemlerini birlikte değerlendirerek daha bütüncül bir perspektifle ele alınabileceği değerlendirilmektedir. Bununla birlikte genel sosyoloji, psikoloji, din psikolojisi ve trafik psikolojisi ve ulaşım güvenliği gibi disiplinlerin yaklaşımlarından ve birikimlerinden yararlanılmaktadır. Dolayısıyla çalışmamızda, sosyal bir problem olarak sürücü davranışı ile dindarlık biçimleri arasındaki ilişki disiplinler arası bir yaklaşımla incelenmektedir.

Bu anlamda bizi bu çalışmaya motive eden temel düşünce, trafikte gözlemlediğimiz sorunlar ve bu sorunların anlaşılmasına ve çözümüne yönelik olarak din sosyolojisinin ve din sosyal psikolojisinin sağlayabileceği katkılardır. Sosyal psikolojinin sosyolojiye en yakın alanlardan biri olması dolayısıyla Mardin'in işaret ettiği üzere, sosyal gerçekliği daha belirgin bir şekilde ortaya çıkarmak için (Mardin, 1993, s. 28) böyle bir alışveriş daha yararlı bir çerçeve oluşturulabilir. Zira sosyal psikoloji, sosyoloji ve bireysel psikoloji ile yakın akrabalık ilişkisi içindedir (ikisi arasında yer alır). Toplumun davranışlar üzerindeki etkilerini inceleme bakımından sosyoloji ve sosyal psikoloji ortak ilgi alanlarına sahiptir (Aronson vd., 2012, s. 45; Günay, 2006, s. 5).

Böyle bir araştırma için Kayseri'yi seçmemizin haklı nedenleri vardır. Kayseri, "muhafazakâr" kimliğiyle, bir Anadolu kenti olarak gelişmişliğiyle, geniş cadde ve bulvarlarıyla, ticari kimliğiyle ve bu kimliğinin damga vurduğu bir kentleşme ve yaşam biçimi modeliyle sıra dışı, aynı zamanda modern bir şehirdir. Benzer şekilde, Akşit vd. (2012, ss. 111-130) Kayseri'yi, ticari niteliğinin yanında muhafazakâr ve İslamî yapısıyla öne çıkan, kente ilişkin göstergeler ve birçok bakımdan, özellikle de gündelik hayatın ritmi açısından oldukça modern bir kent olarak nitelendirmektedirler. Geniş caddelerine ve yollarına rağmen Oralhan'ın Kayseri ile ilgili çalışmasında belirttiği üzere, 2013 yılı verilerine göre Kayseri, trafik kazaları sıralamasında Türkiye'de 9. sırada yer almaktadır (Oralhan, 2015). Yani Kayseri hem muhafazakâr kimliğiyle hem de trafik göstergeleri bakımından uygun bir araştırma zemini oluşturmaktadır. Başka deyişle Kayseri örneği, modern toplumda dindarlığın trafik davranışları gibi gündelik hayat pratikleriyle ne derece ilişkili olduğunu anlamada elverişli bir çerçeve sunabilir, dindarlığın sosyal davranışlar ve gündelik hayat üzerindeki etkisini anlamada yararlı olabilir.

Trafikle ilgili çok sayıda bilimsel araştırma yapılmıştır. Fakat bu çalışmalar trafik davranışının ve kazalarının arka planındaki sosyo-kültürel etmenleri (kültür, ahlak, dindarlık biçimleri, toplumsal normlar vs.) yeterli düzeyde ele almamıştır. Türkiye'de özellikle trafik davranışı ile dindarlığın farklı boyutları arasındaki ilişki biçimini ampirik olarak inceleyen araştırma sayısı ise oldukça azdır (Korkmaz, 2020; Sobi, 2016; Yıldırım, 2007; Yıldırım-Yenier, 2013). Dolayısıyla genel anlamda çalışmanın amacı, sosyo-kültürel bağlamın tutum ve davranışlar üzerindeki etkisi temelinde olumlu ve olumsuz sürücü

davranışları ile dindarlığın farklı biçimleri arasında bir ilişkinin olup olmadığını ortaya koymak; böylece bilime katkının yanında, toplumsal bir sorunun çözümüne ışık tutmaktır.

## A. SÜRÜCÜ DAVRANIŞI

Sürücü davranışları literatürde yaygın bir biçimde *sürücülük becerisi (driving skill)* ve *sürücülük tarzı (driving style)* olmak üzere iki başlık altında ele alınmaktadır. Sürücülük becerisi, yolu takip etmek için direksiyon simidini kullanma gibi bilgi işleme süreçlerini ve motor becerileri içermektedir. Sürüş becerisinin pratik ve eğitimle geliştirilmesi mümkündür. Sürüş tarzı ise, bireylerin yıllar içinde yerleşmiş araç kullanma alışkanlıkları ve seçtiği araç kullanma tarzıyla ilgilidir. Hız seçimi, sollama eşiği, trafik ihlalleri yapma eğilimi gibi konuları içerir. Sürüş tarzının, sürüşle ilgili tutum ve inançların yanı sıra daha genel ihtiyaç ve değerlerden etkilenmesi mümkündür (Elander vd., 1993, s. 279). Kısaca ifade etmek gerekirse sürücülük, hem beceriye dayalı hem de sosyal olarak düzenlenmiş bir aktivitedir (Stradling 2007, s. 5).

Bu çalışmada ele aldığımız sürücü davranışları (sürücülük tarzı), kendi içinde olumsuz (ihlaller) ve olumlu (pozitif sürücü davranışları) davranışlar olarak ikili bir tipoloji altında incelenmektedir.

Öncelikle belirtmek gerekir ki, yol ortamı, anormal davranışları gözlemlemek için mükemmel bir doğal laboratuvar özelliğindedir (Reason vd., 1990, s. 315). Sürücü davranışları konusunda yapılan çalışmalar da genellikle araç kullanırken gözlenen olumsuz ya da sapkın diyebileceğimiz sürücülük davranışlarının incelenmesine odaklanmıştır. Genel olarak *hatalar* ve *ihlaller* olarak gruplandırılan bu davranışları ölçmeye yönelik olarak Reason vd. (1990), Sürücü Davranışları Ölçeğini (SDÖ) geliştirmişlerdir. *Hatalar*, bireyin bilişsel süreçleriyle ilgili iken; *İhlaller*, sosyal bağlamla ilişkilidir ve potansiyel olarak tehlikeli bir sistemin güvenli bir şekilde çalışmasını sağlayan kurallardan kasıtlı olarak sapmayı ifade etmektedir (Reason vd., 1990, s. 1316). *Hatalar*, herhangi bir niyet olmaksızın yapılan, sürücülük performansına dayalı (geri geri giderken önceden fark edilmeyen bir şeye çarpma gibi) yanlışlıklardır. *İhlaller* ise trafik güvenliğini en fazla riske eden ve bilerek yapılan (hız limitlerini aşma gibi) olumsuz sürücü davranışlarıdır (Sümer, 2002, s. 13). *Hatalar* ve *ihlallerin* hem psikolojik mekanizmaları hem de iyileştirmeye yönelik mücadele yolları farklılık gösterir. *Hatalar*, bilgi işleme problemleri sonucunda ortaya çıkarken; *ihlaller*, geniş motivasyonel bileşenlere sahiptir. *Hatalar* bireyin bilişsel fonksiyonları ile ilişkisi içinde anlaşılabilirken; *ihlaller*, sosyal bir olgu olarak geniş bir organizasyonel veya toplumsal bağlamda ele alındığında ancak anlaşılabilir. *Hatalar*, insan-makine ilişkisinin yeniden düzenlenmesi, eğitim, daha iyi bilgi vb. ile en aza indirilebilir. *İhlaller* ise tutumları, inançları ve normları değiştirmeye çalışarak ve genel güvenlik kültürünü geliştirerek önlenir (Parker vd., 1995, ss. 1036-1037).

Daha sonra Lawton ve diğerleri (1997) *ihlallerin* kendi içinde sıradan ihlaller ve saldırgan ihlaller olarak ikiye ayrıldığını tespit etmişlerdir. Yani, normal trafik kurallarının ihlali (ör., hız sınırlarına uymama gibi) ile diğer yol kullanıcılarına yönelik agresif ihlaller (ör., kızgınlığı belirtmek için korna çalmak gibi) arasında bir fark olduğunu bulmuşlardır (Lawton vd., 1997, s. 1275).

Olumsuz davranışlar her ne kadar literatürde yaygın olarak çalışılmış olsa da trafikte yalnızca anormal davranışlar görülmez. Özkan & Lajunen (2005a) tarafından belirtildiği üzere sürücülük, hata

veya ihlal olarak sınıflandırılmayan diğer bazı davranışları da içerir. Bu davranışların belirli kurallara ve düzenlemelere dayanması veya öncelikle güvenliği hesaba katması gerekmez. Bu davranışlardaki temel amaç; trafik ortamını veya diğer yol kullanıcılarını gözetmek, güvenlik kaygısı olsun olmasın diğerlerine yardımcı olmak ve kibar davranmaktır (Özkan & Lajunen, 2005a, s. 357). Bu yaklaşım doğrultusunda, SDÖ'nün "teorik sınıflandırmasını ve davranışsal bir ölçek olarak özelliğini koruyarak" (Özkan, 2006, s. 40), 14 maddeden oluşan olumlu (pozitif) sürücü davranışları ölçeği (Özkan & Lajunen, 2005a) hazırlanmıştır. Bu çalışmada açık olarak görülmüştür ki sürüş tarzı / davranışı, hem 'olumsuz' hem de 'olumlu' sürücü davranışlarını aynı anda içermektedir (Özkan & Lajunen, 2005a, s. 365).

Olumsuz sürücü davranışları (hata ve ihlaller) ve sürücü saldırganlık ölçümleriyle negatif ilişkili olduğu bulunan olumlu (pozitif) sürücü davranışları (Özkan & Lajunen, 2005a, s. 363), yalnızca kuralları ihlal etmemeyi ya da saldırgan davranışlardan kaçınmayı değil, aynı zamanda bizatihi olumlu davranışlar göstermeyi (ör, geçiş hakkı sizde dahi olsa yayalara veya diğer sürücülere yol vermek gibi) ifade etmektedir. Öte yandan olumlu (pozitif) sürücü davranışları, trafik ahlakı / adabı kapsamında değerlendirilebilir. Bu bağlamda trafikte nezaket, görgü kurallarına riayet, sabırlı olma, öfke kontrolü, hoşgörü, diğer yol kullanıcılarının haklarına saygı, yardımlaşma ve özveri / özgecilik gibi kavramlar olumlu sürücü davranışlarını açıklamada yardımcı olabilir.

Sonuç olarak trafikte sergilenen davranışları yalnızca sürücülük becerisi ya da sürücülük tarzı / davranışı şeklindeki taksonomiyle açıklamak yeterli değildir. İyi araç kullanma, kurallara uyma ya da kaza yapmama elbette önemlidir. Ama trafik davranışlarını kapsamlı olarak açıklamaya yetmemektedir. İnsan ilişkilerinin niteliği ve sorumlu bir birey olma açısından baktığımızda daha fazlası gerekmektedir. Bu özellikleri Sümer'in ifadesiyle, Lonero ve diğerlerinin (1995) "yetkin sürücü" tanımında görüyoruz. Buna göre "yetkin sürücü" yalnızca aracı iyi kullanan ya da kaza yapmayan sürücü değil, aynı zamanda trafikte diğer yol kullanıcılarına yardım eden, gördüğü tehlikeleri ilgili makamlara bildiren, ilk yardımda bulunabilen, araç bakımını zamanında yapan, ses ve egzoz kirliliği gibi hususlara karşı duyarlı olan sürücüdür (Sümer, 2002, s. 21). Dolayısıyla sürücü davranışlarının, dar anlamda bir sürücülük tarzına indirgmeden genel trafik kültürünün bir parçası olarak ele alınması ve daha kapsamlı bir kavramsallaştırılmaya gidilmesi gerekmektedir.

## B. DİNDARLIK

Dindarlık, "bir kişinin günlük hayatında dinin önemini ifade eden, kişinin dine inanma ve bağlanma derecesini gösteren bir kavram" (Kirman, 2011, s. 90) olarak tanımlanmaktadır. Dindarlık kişinin neye inandığı ile sınırlı kalmaz, nasıl inandığı ve bu inançların kişinin hayatında ne derece başat olduğuna kadar uzanır (Batson vd., 2017, s. 187). Bu çalışma açısından elverişli bir tanım olarak dindarlık, dinin yaşanan şekli, daha açık bir ifadeyle, kurumsallaşmış dinin toplumda dinamik bir şekilde yaşanan biçimi (Günay, 2006, s. 2, 22) olarak tanımlanmaktadır. Benzer tanımlarda dindarlık, "dini ilkelerin gerek bireysel gerekse toplumsal yaşantıya aktarılmış hali" (Köse & Ayten, 2016, s. 111), "dinin, bireyin hayatında aldığı şekil" (Peker, 2012, s. 42) olarak tarif edilmiştir.

Dindarlığın, popüler tipolojilerinden birini Glock ve Stark (1965) ortaya koymuştur. Araştırmalarda yaygın olarak atıfta bulunulan bu tasnife göre dindarlık beş boyuttan (*inanç, ibadet, dini*

*tecrübe, bilgi ve etki* boyutları) oluşmaktadır (Glock, 2007, s. 252). Bu dindarlık sınıflandırmasının, kapsayıcılık, farklı dinlere ve dinin farklı durumlarına uyarlanabilme kabiliyeti açısından oldukça elverişli olduğu ifade edilmektedir (Glock, 2007, ss. 251- 252; Yılmaz, 2014, s. 48). Dindarlığın yukarıda zikredilen boyutları arasında *etki* boyutu, diğer dört boyuta göre daha farklı bir anlam taşır. Kısaca ifade etmek gerekirse dindarlığın inanç, pratik, tecrübe ve bilgi boyutlarının bütün seküler sonuçları dindarlığın etki boyutunu oluşturur (Glock, 2007, s. 253).

Yine dindarlığın çeşitli motivasyon kaynakları açısından tasnifi söz konusudur ki bunlar içerisinde Allport ve Ross'un (1967) "içsel-dışsal" yaklaşımı en popüler olanıdır. Ayrıca Batson ve diğerlerinin (2017) eklediği "sorgulayıcı" dini yönelim ve Altemeyer ve Hunsberger'in (1992) "katı kuralcı" dini yönelim tipleri pek çok araştırmada kullanılmıştır.

Literatürde sürücü davranışı ve trafik kazalarıyla dindarlık ilişkisine değinen çalışmalarda dindarlığın bazı boyutları öne çıkmıştır. Bu çalışmalarda kader inancı ya da kadercilik konusunun genellikle yer aldığı görülmektedir (Erjem, 1996; Kouabenan, 1998; Özkan & Lajunen, 2005b; Sobi, 2016; Yıldırım, 2007). Ayrıca dindarlığın, yaşam tarzı (Chliaoutakis vd., 1999; Chliaoutakis vd., 2005; Lajunen & Özkan, 2004), dini pratik (ibadetler) (Yıldırım-Yenier, 2013), etki ve bilgi – ibadet (Korkmaz, 2020) ve dini yönelim (Yıldırım, 2007; Yıldırım-Yenier, 2013) boyutları açısından incelendiği görülmektedir.

Trafik kurallarına uyma ile dindarlık arasındaki ilişkiyi analiz etmeye yarayacak önemli bir değişken ise "kul hakkı" kavramıdır. Geniş bir örnekleme (Türkiye örnekleme) trafik kurallarını ihlal etmenin "kul hakkı" olarak nitelendirilmesi<sup>1</sup> (Diyanet İşler Başkanlığı [DİB], 2014, s. 217), "kul hakkı" kavramının trafik davranışları ve dindarlık ilişkisini tahmin etmede önemli bir değişken olduğunu göstermektedir.

Modern hayatın tipik ve yaygın bir pratiği olarak sürücü davranışlarının dindarlıkla ilişkisi, dindarlığın farklı boyutları ve görünümleri üzerinden incelenebilir. Ancak doğrudan trafik ve sürücülüğe yönelik bazı inançlar, tutumlar ve ritüeller de söz konusudur. Örneğin, trafik kazalarının yaygın olarak kadere atfedildiği bilinen bir husustur. Diğer taraftan ülkemizde trafiğe çıkarken çoğu sürücünün dua ettiği ve birçok araçta dinsel sembollerin bulundurulduğu gözlenmektedir. Dolayısıyla sürücü davranışlarının dindarlıkla ilişkisi, kazalara yönelik tutumlar (kazalar konusunda kaderciler olma / olmama) ve trafiğe yönelik ritüeller ve uygulamalar (dua etme, araçta dua vb. bulundurma) bağlamında ele alınabilir. Zira, dindarlığın bu gibi görünümlerinin sürücü davranışları üzerinde belli bir etkisinin olacağını varsayabiliriz. Bu çerçevede Glock ve Stark'ın (1965) beşli tasnifinden yararlanarak dindarlığın üç boyutu (*inanç, ibadet ve etki* boyutu) belirlenmiştir. Yani, dindarlığın inanç boyutunda, trafik kazalarına yönelik tutumlar (kazalar konusunda kaderciler olma / olmama); ritüel boyutunda, trafikte dua okuma ve daha çok popüler dindarlık göstergesi olarak araçlarda çeşitli sembollerini bulundurma; etki boyutunda ise dindarlığın sürücü davranışları üzerinde bir etkisinin olup olmadığı ele alınmaktadır.

<sup>1</sup> Trafik kurallarına uymamanın kul hakkı olduğunu belirtenlerin oranı %73.6, bu fikre kısmen katılanların oranı %9.3, katılmayanların oranı ise %7.1'dir (DİB, 2014, s. 217).

Bununla birlikte dinin güçlü bir şekilde insanları iyiye, doğruya ve olumlu davranışlara yönlendirici normları dikkate alındığında ilk bakışta dindarlık oranları yüksek<sup>2</sup> bir toplumda olumsuz trafik davranışlarının az olması, olumlu trafik davranışlarının da fazla olması beklenebilir. Çünkü trafikte kurallara uymayarak kendisinin ve başkasının canına, malına zarar verme, insanları sıkıştırma ve rahatsız etme gibi olumsuz davranışları din ve dindarlıkla bağdaştırmak zordur. Ne var ki, yaygın görüşe göre, dindarlık çok boyutlu (Glock, 2007; Günay, 2006) bir olgudur. Dolayısıyla dindarlığın genel bir tanımından veya yalnızca azlığı ya da çokluğundan hareket etmek yeterli olmayabilir. Yani, sürücü davranışlarının dindarlıkla ilişkisini açıklamada sürücülerin dindar olup olmadığı ya da ne kadar dindar olduğunun yanında nasıl bir dindar olduğu, dindarlığının biçimi, dindarlığı ne derece benimsediği ve içselleştirdiği de önemlidir. Diğer bir ifadeyle bu tablo, kurallara uymanın / uymamanın, kişinin ne kadar dindar olduğundan çok dindarlığı ne derece benimsediği ve içselleştirdiğiyle ilişkili olduğunu düşündürmektedir. Dolayısıyla böyle bir çalışmada sürücülerin dini yönelimlerini ölçmenin önemli olacağı gerekçesiyle, dini yönelimin *içsel-dışsal* (Allport & Ross, 1967) *sorgulayıcı* (Batson vd., 2017) ve *katı kuralcı*<sup>3</sup> (Altemeyer & Hunsberger, 1992) olmak üzere dört boyutu ele alınmaktadır.

Böylece bu çalışmada dindarlık, çok yönlü olarak hem dini bağlılık hem de dini yönelim düzeyinde incelenirken, aynı zamanda Türk toplumunun dini ve kültürel özelliklerini yansıtacak şekilde ele alınmaktadır. Bu çerçevede dindarlık ve boyutları İslam'ın bakış açısıyla da değerlendirilmekte; ölçüm aracı olarak Müslüman dini yönelim ölçeği (MROS-R) ve Türk toplumunun dini-kültürel özelliklerini (trafikle ilgili dinsel tutum ve pratikleri) ölçmeye yönelik sorulara yer verilmiştir.

## C. YÖNTEM

### 1. Kuramsal Yaklaşım

Çalışmada, konunun çok boyutlu yapısı ve bütüncül bir yaklaşımın gereği olarak farklı kuramsal yaklaşımlara müracaat edilmekte, hem sosyolojik hem de sosyal psikolojik yaklaşımlardan yararlanılmaktadır. Bu anlamda çalışma genel bir yaklaşım olarak yapısal işlevselci kurama dayanmakla birlikte, dinin toplumsallaşma süreçlerinde öğrenildiği (Batson vd., 2017, ss. 27-65; Günay, 2017, s. 423; Zuckerman, 2009, s. 92) varsayımından hareketle bireylerin sosyal çevre ve algı düzeylerine bağlı olarak dindarlık düzeylerinin farklılaşacağı beklenmektedir. Dolayısıyla bu çalışma aynı zamanda sosyal etki ve sosyal öğrenme kuramlarına dayanmaktadır. Zira dindarlık sosyo-kültürel bağlamı içinde ele alındığında bireyin, etkisinde olduğu sosyal çevresinin din algısı önem kazanmaktadır ama daha çok bireyin, toplumun dinini nasıl algıladığı önemlidir. Yani birey dini, Kelman'ın (1958) kavramsallaştırmasıyla, *itaat* düzeyinde mi, *özdeşleşme* şeklinde mi, yoksa *benimseme* düzeyinde mi algılamaktadır? Bu bağlamda araştırmanın temel iddiası, dindarlığın sürücü davranışları üzerindeki etkisi, sürücü bireylerin dindarlık algısına bağlı olarak değişkenlik gösterir, şeklinde ifade edilebilir. Başka deyişle, bu çalışmada, dinini benimseme düzeyinde algılayan sürücülerin, trafik kurallarına daha çok uyacakları, daha az ihlal yapacakları ve daha fazla olumlu davranış gösterecekleri beklenmiştir.

<sup>2</sup> Türkiye Geneli: Oldukça dindar %19.4, dindar %68.1, ne dindar ne değil %10.2 (DİB, 2014, s. 239).

<sup>3</sup> "Katı kuralcı" ifadesi Erdoğan'ın (2014) çalışmasından alınmıştır.

## 2. Araştırmanın Modeli

Nicel yöntemle gerçekleştirilen bu çalışmada, iki ya da daha fazla değişken arasındaki ilişkiyi incelememize yardımcı olan ilişkisel tarama modeli esas alınmıştır. İlişkisel çözümleme, “korelasyon” ve “karşılaştırma” yoluyla yapılabilmektedir (Büyüköztürk vd., 2018, ss. 24-25; Karasar, 1994, s. 81). Çalışmamızda sürücü davranışları ve dindarlık arasındaki ilişki, hem “korelasyonel” olarak hem de “nedensel karşılaştırma” yoluyla incelenmektedir. Araştırmada aynı zamanda sosyo-demografik değişkenlere ilişkin betimleyici bulgulara yer verilmektedir.

## 3. Hipotezler

Araştırmanın temel hipotezi, “trafikteki olumlu ve olumsuz sürücü davranışları ile dindarlığın farklı biçimleri arasında anlamlı bir ilişki vardır”, şeklindedir. Bu temel hipoteze bağlı alt hipotezler ise şunlardır:

1. Sürücü davranışları (sıradan ihlaller, saldırgan ihlaller ve pozitif sürücü davranışı) trafikte dua okuma durumuna göre farklılaşır.
2. Sürücü davranışları, araçta dua vb. bulundurma durumuna göre farklılaşır.
3. Sürücü davranışları, trafik kazalarına yönelik tutumlara (kaderci olma / olmama) göre farklılaşır.
4. Sürücü davranışları ile dini yönelim (içsel, dışsal, sorgulayıcı ve katı kuralcı) arasında anlamlı bir ilişki vardır.

## 4. Evren ve Örneklem

Araştırmanın evrenini, Kayseri’de trafik yoğunluğunun en çok yaşandığı üç büyük merkez ilçedeki (Melikgazi, Kocasinan, Talas) otomobil sürücüleri oluşturmaktadır. Sürücülük yönünden ortak özelliklere sahip bir grup üzerinden daha net genellemelere gidebilmek için farklı sürücü grupları yerine yalnızca otomobil sürücüleri örnekleme alınmıştır. Ayrıca profesyonel sürücülerin genellikle erkek sürücülerden oluştuğunu dikkate alarak son yıllarda trafikteki görünümü iyice artan kadın sürücüler de örnekleme dâhil edebilmek için bu şekilde bir yol izlenmiştir. Eldeki veriler<sup>4</sup> doğrultusunda araştırmanın yapıldığı dönemde Kayseri genelinde yaklaşık 600 bin sürücü olduğu varsayılmış ve örneklem buna göre hesaplanmıştır. Kaynaklarda örneklem büyüklüğü olarak, 1000.000 (bir milyon) kişiden oluşan bir evren için %95 güven düzeyinde 384 kişinin örnekleme alınmasının yeterli olduğu belirtilmiştir (Can, 2019, s. 28). Ancak çalışmanın geçerliğini ve güvenilirliğini artırmak için bu sayı biraz daha yüksek tutularak 500 sürücüye anket uygulanmıştır. Anketlerden 15’i katılımcıların profesyonel sürücü olması veya otomobil dışında bir araç kullanması, 22’si ise, bir yıldan az araç kullanması<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Kayseri genelinde 2017 yılı sonu itibarıyla 506.648 sürücü bulunmaktadır (EGM, 2017). Kayseri nüfus müdürlüğünden aldığımız bilgilere göre 2018 Nisan – 2019 Haziran tarihlerinde sürücü belgesi alan kişi sayısı 72.457’dir. 1 Ocak 2018 – 2 Nisan 2018 tarihleri arasındaki yaklaşık üç aylık dönemde sürücü belgesi alan kişi sayısı bilgisine ise ulaşamamıştır. Bu bilgiler ışığında, araştırmaya başladığımız dönemde (Temmuz 2019) Kayseri’de yaklaşık 600 bin sürücü olduğu varsayılmış ve örneklem buna göre hesaplanmıştır.

<sup>5</sup> Sürücülükte deneyimin önemli olması; özellikle de pozitif sürücü davranışlarının belli bir deneyimle ilgili olabileceği (Özkan & Lajunen, 2005a) gereğiyle en az bir yıllık sürücülük tecrübesine sahip sürücüler örnekleme alınmıştır.



nedeniyle işleme konulmamıştır. Sonuç olarak en az bir yıllık sürücülük deneyimine sahip toplam 463 otomobil sürücüsü araştırmanın örneklemini oluşturmaktadır.

Örneklem seçiminde üç aşamalı bir yol izlenmiştir. İlk olarak olasılıklı olmayan örnekleme biçimlerinden “kotalı örnekleme” doğrultusunda kadın sürücü sayısının %30’luk oranla (150 kişi), erkek sürücü sayısının %70’lik oranla (350 kişi) temsil edilmesi kararlaştırılmıştır. Bu oranlar Türkiye ortalamasına<sup>6</sup> yakındır. Örnekleme uygun olmayan anketler (1 yıldan az araç kullanan ve otomobil dışında bir araç kullanan sürücüler) çıkarıldıktan sonra bu oranlar yaklaşık %29 kadın (134 kişi) ve yaklaşık %71 erkek (329 kişi) olarak gerçekleşmiştir. İkinci aşamada yine olasılıklı olmayan örnekleme biçimlerinden “amaca yönelik örnekleme” tekniği kullanılarak 18 yaş üzerindeki en az bir yıllık sürücü olan her yaş grubu, eğitim seviyesi ve sosyo-ekonomik düzeyden otomobil sürücüsüne ulaşabilmek için bazı semt ve mahalleler (Hunat, Sahabiye - Serçeönü, Alpaslan, Fevziçakmak - Mimarsinan - Erciyesevler, Erciyes Üniversitesi kampüsü, Talas (Yenidoğan ve Anayurt) belirlenmiş ve örneklem ağırlıklı olarak (yaklaşık 50’şer kişi) bu birimlerden alınmıştır (Eksik ve hatalı anketler çıkarıldıktan sonra toplam 290 kişi). Böylece Neuman’ın da belirttiği gibi, bazı farklılıkların örnekleme bulunması garanti edilerek görüşülenlerin hepsinin aynı özellikte olması ihtimali (Neuman, 2016, s. 322) ortadan kaldırılmıştır. Üçüncü aşamada geriye kalan anketler için “uygun örnekleme” tekniği kullanılmıştır. Böylece Kayseri merkezdeki otomobil sürücülerini temsil edebilecek bir örneklem oluşturulduğu varsayılmaktadır.

## 5. Veri Toplama Araçları ve Uygulama

Çalışmaya ilişkin ölçme araçları; demografik bilgiler formu, sürücü davranışı ölçeği ve dini yönelim ölçeğinden oluşmaktadır. *Demografik bilgiler formu*, hipotezler ve araştırmada yer alması düşünülen diğer konular dikkate alınarak hazırlanmıştır. Demografik bilgiler soru kâğıdında, yaş, cinsiyet, meslek, medeni durum, eğitim ve gelir düzeyi gibi sosyo-demografik soruların yanında, sürücülükle ilgili özellikler (kaç yıldır ne sıklıkla araç kullandığı ve kurallara ne derece uyduğu gibi) ile dindarlık boyutunda trafiğe yönelik dini tutum ve davranışları (trafikte dua okuma, araçta dinsel semboller bulundurma, kazalar konusunda kaderciler olma / olmama, kul hakkı) ölçmeye yönelik sorulara, ayrıca öznel dindarlık algısıyla ilgili bir soruya yer verilmiştir. 19 sorudan oluşan demografik bilgiler soru kâğıdının hazırlanmasında Erjem (1996) ve Yıldırım-Yenier’in (2013) çalışmalarından yararlanılmıştır.

*Sürücü Davranışı Ölçeği (SDÖ)*, Reason ve diğerleri (1990) tarafından geliştirilmiştir. 28 maddeden oluşan ve sapkın sürücü davranışlarını ölçen SDÖ, sıradan ihlaller, agresif ihlaller, hatalar ve ihmaller olmak üzere dört faktörden oluşmaktadır. Ölçeğin Türkiye’deki geçerlik çalışmaları yapılmıştır (Lajunen & Özkan, 2004; Sümer vd., 2002; Sümer & Özkan, 2002). Sapkın sürücü davranışlarına ek olarak Özkan & Lajunen (2005a) tarafından 14 maddeden oluşan olumlu sürücü davranışları ölçeği geliştirilmiştir. Her iki ölçek de 6’lı likert yapıdadır (cevap seçenekleri 0=hiçbir zamandan 5=her zamana doğru sıralanmıştır).

<sup>6</sup> Kayseri’deki kadın ve erkek sürücü sayısı bilgisine ulaşamadığı için Türkiye geneli esas alınmıştır. Emniyet Genel Müdürlüğü 2017 sonu verilerine göre Türkiye’de kadın sürücü oranı %25,1’dir ([http://www.trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/04-Istatistik/Genel/Arac\\_Surucu.pdf](http://www.trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/04-Istatistik/Genel/Arac_Surucu.pdf)). Bu oran, hem araştırmanın yapıldığı tarih hem de Kayseri’nin sosyo-ekonomik durumu gözeticilerle biraz daha yüksek (%30) tutulmuştur.

Bu çalışmada yalnızca ihlaller ve olumlu sürücü davranışları ölçülmüştür. İhlaller için Özkan ve diğerlerinin (2006) çalışması esas alınmış ve agresif ihlaller 3 madde ile (ör, başka bir sürücüye kızgınlığını belirtmek için korna çalmak), sıradan ihlaller ise 8 madde (ör, şehir içi yollarda hız sınırını aşmak) ile ölçülmüştür. Altı ülkede uygulanan bu çalışmada iç tutarlılık kat sayıları (Cronbach's alpha) en düşükten en yükseğe, sıradan ihlaller için (.73 - .85), saldırgan ihlaller için (.59 - .74) olarak bulunmuştur. Olumlu sürücü davranışlarının (ör, trafikte diğer sürücülere engel teşkil etmemeye gayret göstermek) ölçümünde Özkan & Lajunen'in (2005a) geliştirdiği 14 maddelik ölçek kullanılmıştır. Bu ölçeğin iç tutarlılık kat sayısı (Cronbach's alpha) ise, (.84)'tür. Toplam 25 maddeden oluşan 6 basamaklı likert tipi ölçek (0=Hiçbir zaman, 5=Her zaman)<sup>7</sup> üzerinden sürücüler, araç kullanırken karşılaşılan muhtemel durumları ne sıklıkla yaşadıklarını değerlendirmişlerdir. Mevcut araştırmada sürücü davranışları ölçeğinin iç tutarlık katsayıları (Cronbach's Alpha değeri), sıradan ihlaller için (.70), saldırgan ihlaller için (.60) ve pozitif sürücü davranışları için (.71) olarak hesaplanmıştır.

*Yeniden Yapılandırılmış Müslüman Dini Yönelim Ölçeği (MROS-R)*, ilk olarak Harlak vd. (2008) tarafından 25 madde ve 3 alt boyuttan oluşan Müslüman Dini Yönelim Ölçeği (MROS) olarak geliştirilmiştir. Daha sonra Ercan (2009) tarafından revize edilmiş ve yeni bir alt boyut (katı kuralcı dini yönelim) eklenerek 21 madde ve 4 alt boyuttan oluşan MROS-R elde edilmiştir. 6 madde içsel (intrinsic) dini yönelimi, 5 madde katı kuralcı (religious fundamentalism) dini yönelimi, 5 madde dışsal (extrinsic) dini yönelimi, 5 madde ise, sorgulayıcı (quest) dini yönelimi ölçmektedir. Ölçek 7 dereceli likert (1=kesinlikle uygun değil, 7=tamamen uygun) tipinde hazırlanmıştır. Ölçeğin iç güvenilirlik katsayıları (Cronbach's alpha), içsel dini yönelim için (.93), katı kuralcı dini yönelim için (.81), dışsal dini yönelim için (.83), ve sorgulayıcı dini yönelim için (.73) bulunmuştur (ss. 50-51). Bu çalışmada Ercan'ın (2009) geliştirmiş olduğu 21 maddelik ölçek kullanılmıştır. Ancak hem uygulamada sadelik hem de cevaplama katılımcılara kolaylık olması açısından 5 dereceli likert tipi ölçekleme (1=Kesinlikle katılmıyorum, 5=Kesinlikle katılıyorum) tercih edilmiştir. Bu çalışmada dini yönelim ölçeğinin iç tutarlık katsayıları (Cronbach's Alpha değeri), içsel dini yönelim için (.73), dışsal dini yönelim için (.71), katı kuralcı dini yönelim için (.70) ve sorgulayıcı dini yönelim için (.75) bulunmuştur.

Anket çalışması Temmuz - Eylül 2019 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Anketler büyük ölçüde kendi tarafımızdan kısmen de anketör aracılığıyla uygulanmıştır. Katılımcıların anket formunu hemen dolduramayacağı durumlarda anketler bırakılmış ve bir süre sonra alınmıştır. Anket formları genelde katılımcıların kendileri tarafından doldurulmuştur. Ancak katılımcının ihtiyaç duyması ya da isteği söz konusu olduğunda sorular kendisine okunmuş ve verdiği cevaplar işaretlenmiştir. Anketör tarafından yapılan uygulamanın yerinde yapılıp yapılmadığı geri dönüşlerle %10 oranında kontrol edilmiştir.

## 6. Verilerin Analizi

Araştırmadan elde edilen veriler SPSS paket programıyla analiz edilmiştir. Çalışmanın değişkenleri arasındaki ilişkilerin derecesi ve yönü korelasyon analiziyle ölçülürken, sürücü davranışlarının trafiğe yönelik dinsel uygulamalara (dua okuma, araçta dua vb. bulundurma) ve trafik

<sup>7</sup> Analizler sırasında Sürücü Davranışı Ölçeği (1=Hiçbir zaman, 6= Her zaman) olarak kodlanmış ve analizler buna göre yapılmıştır.

kazalarına yönelik tutumlara (kaderci olma / olmama) göre farklılaşıp farklılaşmadığı fark testleriyle (t-testi) ölçülmüştür. Katılımcıların demografik özelliklerinin dağılımlarını ortaya koymak için ise frekans ölçümlerinden yararlanılmıştır.

## D. BULGULAR

### 1. Sosyo-demografik Değişkenlere Dair Bulgular

Sürücülerin beyanına göre katılımcılardan %11,4'ü 19-25 yaş, %29,4'ü 26-35 yaş, %40,4'ü 36-50 yaş aralığında iken, %17,9'u 51 yaş ve üzerindedir. 4 kişi (%0,9) ise bu soruya cevap vermemiştir. Bu sonuçlara göre, 20 ila 70 yaş aralığında dağılım gösteren katılımcıların ağırlıklı kısmının 26-50 yaş aralığında olduğu görülmektedir (Ort. 39.4; ss=11.549). Cinsiyet bakımından katılımcıların %71,1'i erkek, %28,9'u ise kadın sürücülerden oluşmaktadır. Meslek grupları açısından katılımcılar geniş bir yelpazede dağılım göstermektedirler. Buna göre katılımcıların %8,6'sı memur, %9,1'i işçi, %9,9'u esnaf, %5,4'ü emekli, %4,1'i ev hanımı, %4,3'ü öğrenci, %22,7'si akademisyen-öğretmen, 11,9'u sağlık çalışanı, %5,6'sı mühendis – tekniker, %2,4'ü kuaför, %2,4'ü oto tamircisi, %2,4'ü satış temsilcisi, %2,8'i serbest meslek, %7,1'i diğer meslekler ve cevapsız %1,3 olmak üzere yaklaşık 20 farklı meslek grubundan veriler toplanmıştır. Medeni durum yönünden katılımcıların %75,8'i evli, %22,9'u bekâr ve %1,1'i ise diğer seçeneğinde yer alırken 1 kişi (%0,2) bu soruya cevap vermemiştir. Öğrenim durumu (en son mezun olunan okul) açısından katılımcıların yüzdelik oranları, okur-yazar %0,2, ilkokul mezunu %6,9, ortaokul mezunu %7,3, lise mezunu %22,2, ön lisans mezunu %14,3, lisans mezunu %37,6 ve lisansüstü %11,2 şeklinde gerçekleşirken, 1 kişi (%0,2) bu soruya cevap vermemiştir. Çalışmaya katılan sürücülerin demografik özellikleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

**Tablo 1.** Çalışmaya Katılan Sürücülerin Demografik Özellikleri

Kategoriler	%
<b>Yaş</b>	
19-25	11,4
26-35	29,4
36-50	40,4
51+	17,9
Cevapsız	,9
<b>Cinsiyet</b>	
Kadın	28,9
Erkek	71,1
<b>Meslek</b>	
Memur	8,6
İşçi	9,1
Esnaf	9,9
Emekli	5,4
Ev hanımı	4,1
Öğrenci	4,3
Akademisyen-öğretmen	22,7
Sağlık çalışanı	11,9
Mühendis-tekniker	5,6
Kuaför	2,4
Oto tamircisi	2,4
Satış temsilcisi	2,4
Serbest meslek	2,8
Diğer	7,1
Cevapsız	1,3
<b>Medeni Durum</b>	
Evli	75,8
Bekar	22,9
Diğer	1,1
Cevapsız	,2
<b>Öğrenim Durumu</b>	
Okur-yazar	,2
İlkokul	6,9
Ortaokul	7,3
Lise	22,2
Ön Lisans	14,3
Lisans	37,6
Lisansüstü	11,2
Cevapsız	,2

Örneklemin sürücülük deneyimi oranları incelendiğinde, katılımcıların %17,1'i, 1-5 yıl, %19,7'si 6-10 yıl ve %63,3'ü 10 yıldan fazla süredir araç kullanmaktadır. Araç kullanma sıklığı bakımından hemen hemen her gün araç kullananlar %68,5, haftada 3-4 gün araç kullananlar %15,3, haftada 1-2 gün araç kullananlar %8,4, ayda birkaç kez araç kullanan %3,9 ve çok nadir araç kullananlar ise %3,7 oranlarında iken, 1 (%0,2) kişi bu soruya cevap vermemiştir. Katılımcıların genel anlamda trafik kurallarına uyma düzeylerini öğrenmek için "trafik kurallarına ne derece uyersiniz?" sorusu yöneltilmiştir. Buna göre, trafik kurallarına bazen uyarım diyenlerin oranı %1,5 ve çoğu zaman uyarım diyenlerin oranı %41,5 iken, her zaman uyarım diyenlerin oranı %57,0 olarak bulunmuştur. Örneklem grubundan kurallara "hiçbir zaman uymam" diyen çıkmamıştır.

Öznel dindarlık algısıyla ilgili soruya katılımcıların %3,7'si "hiç dindar değil", %19,4'ü "biraz dindar", %65,4'ü "dindar" ve %10,8'i "çok dindar" şeklinde cevap verirken, 3 kişi (%0,6) ise bu soruya cevap vermemiştir.

Katılımcılara "trafiğe çıkarken veya trafikte -besmele dışında- herhangi bir dua okur musunuz?" sorusu yöneltilmiş ve elde edilen bulgulara göre, trafikte dua okuduğunu beyan edenlerin oranı %59,8 iken, dua okumadığını beyan edenlerin oranı %39,1'dir. 5 kişi (%1,1) ise, bu soruya cevap vermemiştir. Buna göre, ankete katılan sürücülerin yaklaşık %60'ı trafiğe çıkarken veya trafikte iken besmele dışında herhangi bir dua okumaktadır.

Sürücülerin, araçlarında dinsel sembolleri ne derece bulduklarını öğrenmek için "Aracınızda Bismillahirrahmanirrahim, Allah Korusun, Maşallah gibi yazılar ve/veya nazarlık, muska vb. şeyler buldurur musunuz?" sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların %34,8'i araçta dini içerikli yazı vb. buldururken, %64,8'i buldurmamaktadır. 2 kişi (%0,4) bu soruya cevap vermemiştir.

Sürücü davranışları ve dindarlık arasında "kul hakkı" kavramı aracılığıyla bir ilişki kurmanın mümkün olup olamayacağını öğrenmek için katılımcılara "Size göre trafikte sürücülerin davranışlarıyla kul hakkı arasında bir ilişki var mıdır?" sorusu yöneltilmiştir. Bu soruya verilen cevaplara göre, katılımcıların %89,6'sı sürücülerin trafikteki davranışlarını "kul hakkı" ile ilişkilendirirken, %9,5'i ilişkilendirmemektedir. 4 kişi (%0,9) ise, bu soruya cevap vermemiştir. Bu sonuçlara göre ankete katılan sürücülerin kahir ekseriyeti sürücü davranışlarını "kul hakkı" ile ilişkili görmektedir.

Katılımcıların trafik kazalarına ilişkin tutumları değerlendirildiğinde; "kaderde varsa kaza kaçınılmazdır" diyenlerin oranı %27,0, "trafik kazası yapıp yapmamak çoğunlukla tesadüflere veya şansa bağlıdır" diyenlerin oranı %1,3 ve "insanlar tedbir alıp kurallara uyarırsa kazalar olmaz" diyenlerin oranı %57,9 iken, "diğer" cevabı verenlerin oranı %13,8'dir. Diğer cevabını verenlerin büyük çoğunluğu "tedbir bizden takdir Allah'tandır" ve "hem kader hem de tedbir önemlidir" vb. cevaplar vererek kaderin kazalar üzerindeki etkisine inandığını belirtmekle birlikte tedbir almanın da gereğine işaret etmişlerdir. Yani bir yandan tedbirden vazgeçilemeyeceğini ifade ederken bir yandan da bütün tedbirler alınsa da kazaların olabileceğini, bu noktada kaderin önüne geçmenin mümkün olamayacağını belirtmişlerdir. Diğer cevabı verenler içerisinde "İnsanlar tedbir alıp kurallara uyarırsa kazalar azalır" ve "bazen her şeye uyulduğunda da kazaya engel olunamıyor" şeklinde cevap verenlerin tutumlarının da kısmen bu yaklaşımı desteklediğini söyleyebiliriz. Bu durumda kazaları kaderle ilişkilendirenlerin oranının %27,0'dan yüksek olduğunu (yaklaşık %40) söyleyebiliriz. Bu oranların, toplumun genel kadercilik eğilimi düzeyine (%50) (Çarkoğlu & Kalaycıoğlu, 2009, s. 7) yakın olduğunu görüyoruz.

## 2. Sürücü Davranışlarının Trafığe Yönelik Dinsel Uygulamalara Göre Değişimi

**Tablo 2.** Sürücü Davranışlarının Dua Okuma Durumuna Göre Değişimi

Değişkenler	Dua Okuma Durumu	N	Ort.	ss	t	p
Saldırgan İhlaller	Trafikte dua okur	277	2.16	.92	-2.02	.04*
	Trafikte dua okumaz	181	2.35	1.10		
Sıradan İhlaller	Trafikte dua okur	277	2.23	.83	-2.79	.01*
	Trafikte dua okumaz	181	2.46	.86		
Pozitif Davranışlar	Trafikte dua okur	277	4.84	.65	2.37	.02*
	Trafikte dua okumaz	181	4.69	.64		

\*p<.05

Tablo 2’de görüldüğü gibi sürücü davranışları katılımcıların trafikte dua okuyup okumamalarına göre anlamlı olarak farklılaşmaktadır. Buna göre, olumlu davranış gösteren katılımcıların trafikte dua okuma puanları anlamlı olarak daha yüksektir. Saldırgan ve sıradan ihlal yapan katılımcıların ise trafikte dua okumama puanları anlamlı olarak daha yüksektir.

**Tablo 3.** Sürücü Davranışlarının Araçta Dua Bulundurma Durumuna Göre Değişimi

Değişkenler	Araçta dua bulundurma durumu	N	Ort.	ss	t	p
Saldırgan İhlaller	Evet	161	2.31	1.06	1.22	.22
	Hayır	300	2.19	.96		
Sıradan İhlaller	Evet	161	2.27	.88	-.74	.46
	Hayır	300	2.33	.82		
Pozitif Davranışlar	Evet	161	4.76	.69	-.44	.66
	Hayır	300	4.79	.62		

\*p<.05

Tablo 3’te görüldüğü gibi, sürücü davranışlarının hiçbir boyutu araçta dua vb. bulundurma durumuna göre anlamlı olarak farklılaşmamıştır.

## 3. Sürücü Davranışlarının Trafik Kazaları Konusundaki Tutumlara Göre Değişimi

**Tablo 4.** Sürücü Davranışlarının Trafik Kazaları ile İlgili Görüşlere<sup>8</sup> Göre Değişimi

Değişkenler	Trafik kazaları ile ilgili görüşler	N	Ort.	ss	t	p
Saldırgan İhlaller	Kaderde varsa kaza kaçınılmazdır	125	2.44	1.12	2.01	.04*
	İnsanlar tedbir alıp kurallara uyarsa kazalar olmaz	268	2.21	.98		
Sıradan İhlaller	Kaderde varsa kaza kaçınılmazdır	125	2.66	.89	5.13	.00*
	İnsanlar tedbir alıp kurallara uyarsa kazalar olmaz	268	2.20	.81		
Pozitif Davranışlar	Kaderde varsa kaza kaçınılmazdır	125	4.91	.62	2.55	.01*
	İnsanlar tedbir alıp kurallara uyarsa kazalar olmaz	268	4.73	.66		

\*p<.05

Tablo 4’te görüldüğü gibi saldırgan ihlaller değişkeni için kaderde varsa kaza kaçınılmazdır ortalama puanı (Ort.=2.44, ss=1.12), insanlar tedbir alıp kurallara uyarsa kazalar olmaz ortalama puanına göre (Ort.=2.21, ss=.98) anlamlı olarak daha yüksektir (t= 2.01, p<.05), sıradan ihlaller değişkeni için

<sup>8</sup> Katılımcılardan, “trafik kazası yapıp yapmamak çoğunlukla tesadüflere veya şansa bağlıdır” seçeneğini işaretleyenler (6 kişi) normal dağılım göstermediği için analizlere dâhil edilmemiştir.

kaderde varsa kaza kaçınılmazdır ortalama puanı (Ort.=2.66, ss=.89) insanlar tedbir alıp kurallara uyarsa kazalar olmaz ortalama puanına göre (Ort.=2.20, ss=.81) anlamlı olarak daha yüksektir ( $t= 5.13, p<.05$ ) ve pozitif sürücü davranışları değişkeni için kaderde varsa kaza kaçınılmazdır ortalama puanı (Ort.=4.91, ss=.62) insanlar tedbir alıp kurallara uyarsa kazalar olmaz ortalama puanına göre (Ort.=4.73, ss=.66) anlamlı olarak daha yüksektir ( $t= 2.55, p<.05$ ).

#### 4. Korelasyon Analizi

**Tablo 5.** Çalışmanın Değişkenleri Arasındaki İlişkiler

Değişkenler	1	2	3	4	5	6	7
1.İçsel DY	1						
2.Katı kuralcı DY	.42*	1					
3.Dışsal DY	.31*	.50*	1				
4.Sorgulayıcı DY	-.03	-.09	.21*	1			
5.Saldırgan İhlaller	.07	.01	.08	.16*	1		
6. Sıradan İhlaller	-.02	.06	.17*	.38*	.48*	1	
7.Pozitif Davranışlar	.13*	.19*	.10*	.09	-.05	.08	1

\* $p<.05$

İçsel ( $r=.13$ ), katı kuralcı ( $r=.19$ ) ve dışsal ( $r=.10$ ) dini yönelim ile olumlu davranışlar arasında pozitif yönde bir ilişki bulunmaktadır. Katılımcıların içsel, katı kuralcı ve dışsal dini yönelim düzeyleri arttıkça olumlu davranış düzeyleri de artmaktadır. Sorgulayıcı dini yönelim ile saldırgan ihlaller ( $r=.16$ ) arasında pozitif yönde bir ilişki bulunmaktadır. Katılımcıların sorgulayıcı dini yönelimleri arttıkça saldırgan ihlal düzeyleri de artmaktadır. Dışsal dini yönelim ( $r=.17$ ) ve sorgulayıcı dini yönelim ( $r=.38$ ) ile sıradan ihlaller arasında pozitif yönde bir ilişki bulunmaktadır. Katılımcıların dışsal dini yönelimleri ve sorgulayıcı dini yönelimleri arttıkça sıradan ihlalleri de artmaktadır.

Ayrıca, içsel dini yönelim değişkeni ( $r=.31$ ) ile dışsal dini yönelim ve yine içsel dini yönelim değişkeni ( $r=.42$ ) ile katı kuralcı dini yönelim arasında pozitif yönde bir ilişki bulunmuştur. Öte yandan, saldırgan ihlaller ( $r=.48$ ) ile sıradan ihlaller arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişki vardır. Katılımcıların sıradan ihlalleri arttıkça saldırgan ihlalleri de artmaktadır.

#### E. TARTIŞMA

Genel anlamda ifade edecek olursak bu çalışmada sürücü davranışları ile sosyo-kültürel bağlamda ele alınan dindarlık arasında bir ilişki olup olmadığı ve bazı çalışmalarda ileri sürülen (Arslan, 2016; Koubanan, 1998) çeşitli dinsel inanç, tutum ve ritüellerin kişinin risk algısını etkileyerek daha fazla ihlalde bulunmaya neden olup olmadığına bakıldığında elde edilen bulgular üç başlık altında tartışılabilir:

##### 1. Betimsel Verilerin Değerlendirilmesi

Dindarlık ölçümlerinde genelde yer verildiği üzere “dua okuma”, dinin ritüel boyutuyla ilgili maddelerden biridir. Trafikte dua okuma da bu kapsamda değerlendirilebilir. Araştırmamızda katılımcılara trafiğe çıkarken veya trafikte besmele dışında herhangi bir dua okuyup okumadıkları sorulmuştur. Elde edilen bulgu, trafikte dua okumanın yaygın bir davranış (yaklaşık %60) olduğunu göstermektedir. Hatta, bazı sürücülerin sadece besmeleyle yetinebileceğini de dikkate aldığımızda bu

oranın daha da yükseleceği beklenebilir. Trafik davranışlarının arka planındaki sosyo-kültürel etmenler ve sosyal etki açısından baktığımızda, dua okuma Türk toplumunda yaygın bir dini davranış olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunun bir yansıması olarak trafikte dua okumanın da çok yaygın olduğu görülmektedir. Bu sonuç trafik ile dindarlığın yüksek düzeyde ilişkili olduğu şeklinde değerlendirilebilir.

Örneklemin, araçta dua, dini yazı, cevşen, nazarlık vb. bulundurma durumunu değerlendirdiğimizde, sürücülerin %34,8'inin araçlarının ön camında, torpido gözünde ya da başka bir yerinde nazarlık, dua yazısı, cevşen, nazar duası, karınca duası, bereket duası, Arapça "Allah" yazısı, küçük Kur'an-ı Kerim, dua kitabı, dini kitaplar vb. materyalleri / sembolleri bulundurduğu anlaşılmaktadır. Bu bulgular, gözlemlerimizle de örtüşmektedir. Ancak dua bulundurmada, dua okuma düzeyinin tersi bir durum söz konusudur. Dua okumanın, dua bulundurmaktan daha çok önemsendiği görülmektedir. Dolayısıyla trafikte dua okuyanlar aynı oranda araçlarında dua, nazarlık vb. sembolleri bulundurmamaktadırlar. Özellikle nazarlık bulundurmanın, toplumun bir kesimi tarafından hurafe ya da batıl inanç olarak değerlendirilmesinin bunda kısmi de olsa bir etkisi olabilir.

Anket sonuçlarına göre, örneklemin, trafikte sergilenen davranışları yüksek oranda (yaklaşık %90) "kul hakkı" ile ilişkilendirdiği görülmektedir. Böyle bir sonuç, soru doğrudan "kul hakkı" ifade edilerek sorulduğu için, çok da şaşırtıcı değildir. Çünkü, saha gözlemlerimize göre de toplumda "kul hakkı" ile ilgili yüksek bir duyarlılık dikkati çekmekte; trafik ve din ilişkisinden söz ederken öncelikle ve genellikle "kul hakkı" gündeme getirilmektedir. Anket çalışmaları sırasında katılımcılarla yaptığımız sohbetlerde de bu izlenimi edindik. Diyanet İşleri Başkanlığının Türkiye genelinde yaptığı bir çalışmada trafik kurallarına uymamanın kul hakkı olduğunu belirtenlerin oranı, katılıyorum: %73.6, kısmen katılıyorum: %9.3 şeklinde sonuçlanmıştır (DİB, 2014, s. 217). Kayseri'deki oranın biraz daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu, araştırma sahasının muhafazakâr yapısıyla ilgili olabilir. Ancak belirtmek gerekir ki doğrudan sorulmadığında bu gibi dini kavramların trafikle ilişkilendirilmediği görülmektedir (Serin, 2021, ss. 145-154).

Bu sonuç, toplumun "kul hakkı" konusunda söylem düzeyindeki bir hassasiyetini gösterse de trafiğin ve sosyal ilişkilerimizin görünümüne bakınca bu sonucu aynı oranda sürücü davranışlarına yansıdığını söylemek zor görünmektedir. Yani, bu konudaki söylem ile eylem, inanç ile uygulama bire bir örtüşmemektedir ve trafikte kul hakkı kavramını önemseyenlerin aynı oranda ihlallerden uzak durduğunu söylemek zordur. Cüceloğlu'na göre, "değerler anlamını bulursa kurallar ve kanun anlamını bulur. Ama değerler anlamını ifade etmiyorsa o zaman kurallar işe yaramaz, lafta kalır [...] konuşulan değerler değil, yaşayan değerler önemli" dir. Bir toplumdaki "yaşayan değerlerin" önemini vurgulayan Cüceloğlu, bir seminerinde, "kul hakkı çok önemlidir" diyen bir toplum olduğumuzdan hareketle yaptığı bir gözlem sonucunda "kul hakkı çok önemlidir" demenin lafta kaldığını ifade etmektedir (GZT, 2020).

Sonuç olarak, kul hakkına ilişkin tutumların gündelik hayata ve trafik davranışlarına yeterince yansımaması "kul hakkı" kavramının algılanışıyla ilgili olabilir. Benimseme veya içselleştirme düzeyinde bir algılama söz konusu olsa idi bu, tutum ve davranışlara daha fazla yansıyabilirdi. Dinin sosyalleşme süreçlerinde öğrenildiğini (Batson vd., 2017; Zuckerman, 2009) esas aldığımızda bu bize, sosyal etki ve sosyal öğrenmenin önemini bir kez daha hatırlatmaktadır.



Anket sonucuna göre, Kayseri örneklemindeki sürücülerin yaklaşık 3'te biri kazalar konusunda katı kaderci bir tutum sergilerken, çoğunluk daha rasyonel bir tutum sergileyerek kazaların sorumluluğunu kadere yüklememiştir. Kazaları şans ya da tesadüfe bağlayanların oranının oldukça düşük (%1,3) olması, örneklemin dini ve sosyo-kültürel yapısıyla uyumludur. Diğer cevabı verenlerin hem kaderi hem de tedbiri hesaba katan tutumu ise, daha mutedil bir kaderciliği yansıtmaktadır. Bu, "rasyonel ama inançlı tip" olarak ifade edilen davranış tarzıdır ki, Müslüman toplumlarda gözlenen bir davranış şeklidir. Bu kişiler tamamen kaderci değil, olaylar üzerinde kendisinin de etken olabileceğini düşünür fakat istenilmeyen kazalar olmaması için de dua vb. uygulamalar yapar (Arslan, 2016, ss. 85-88). Sürücülerin yaklaşık 3'te birinin "kaderde varsa kaza kaçınılmazdır" cevabı vererek kazalar konusunda katı kaderci bir tutum sergilemeleri, inançların, risk algısını ve kazalara yönelik nedensel atıfları etkilediği ve kaderin önemli bir kaza faktörü olduğunu düşünen deneklerin daha fazla risk alan kişiler oldukları (Kouabenan, 1998, ss. 248-249) dikkate alındığında, ülkemizdeki trafik kazalarının sıklığı hakkında bir fikir verebilir.

Sonuç olarak, araştırmadan elde ettiğimiz, dindarlık bağlamındaki betimsel bulgular genel anlamda dinin trafik davranışlarıyla önemli oranda ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır.

Öznel dindarlık algısıyla ilgili bulgular (%3,7'si "hiç dindar değil", %19,4'ü "biraz dindar", %65,4'ü "dindar" ve %10,8'i "çok dindar") değerlendirildiğinde elde edilen oranların -ölçüm araçlarındaki farklılıkları göz ardı etmeden- Diyanet İşleri Başkanlığının Türkiye genelinde geniş katılımlı olarak gerçekleştirdiği çalışmadaki oranlara (oldukça dindar: %19,4, dindar: %68,1, ne dindar ne değil: %10,2) yakın olduğunu söyleyebiliriz (DİB, 2014, s. 239). Ayrıca, Kayseri örneğinde yapılan bir çalışmada ise, "dindarlık düzeyi bakımından kendinizi nasıl görürsünüz" sorusuna verilen cevaplar şu şekildedir: Çok dindar %6,3, dindar %77,5, dinle az ilgili %15,5, dinle hiç ilgili değil %0,8'dir (Ünal, 2010, s. 194). Bu sonuç mevcut çalışmanın bulgularıyla benzerlik göstermektedir.

## 2. Değişkenler Arası Farklara İlişkin Bulguların Tartışılması

Sürücü davranışları, trafikte dua okuma durumuna göre bütün boyutlarda farklılaşmıştır. Beklendiği gibi, ihlallerde trafikte dua okumama puanı daha yüksek iken pozitif davranışlarda dua okuma puanı daha yüksektir. Genel olarak beklendik bulgular elde edilmiştir. Ancak sıradan ihlaller (kural ihlalleri) açısından tersi de düşünülebilir. Yani, dua okuyanların, okudukları duanın kazalardan koruyacağına güvenerek daha rahat davranmaları ve daha fazla risk almaları beklenebilir. Ancak sonuç aksi yönde çıkmıştır ve sıradan ihlal yapanların dua okumama puanları daha yüksek bulunmuştur. Bu durumu, trafikte dua okumanın bir tür tedbir almayı ifade ettiği ve dolayısıyla daha fazla ihlalde bulunmaya sevk etmediği şeklinde yorumlamak mümkündür. Zira duanın, insanı ahlaken olgunlaştırdığı (Parladır, 1994, s. 533), Allah'a yakınlaştırdığı (Gazâlî, 1992, s. 959) dolayısıyla sorumlulukları hatırlatıcı bir işlev gördüğü ve bir farkındalık (Bircan, 2020, s. 38) oluşturduğu, ayrıca davranışlara olumlu yansıdığı (Argyle, 2006, s. 335) ifade edilmiştir.

İhlallerde dua okumayanların puanları, pozitif davranışlarda ise dua okuyanların puanı daha yüksek bulunmuştur. Bu sonuç, dinin pratik boyutu çerçevesinde dua okumanın davranışlar üzerindeki olumlu etkisine işaret etmektedir. Böylece, "*Sürücü davranışları (sıradan ihlaller, saldırgan ihlaller ve*

*pozitif sürücü davranışları) trafikte dua okuma durumuna göre farklılaşır”* hipotezi (H.1) doğrulanmıştır.

Bu sonuç, literatürde dindarlığın pratik boyutunu içeren bazı çalışmalarla tutarlıdır. Örneğin, dindarlığın yaşam tarzı bağlamında ele alındığı çalışmalarda, baskın yaşam tarzı dini olan (ibadet yapan, kiliseye giden, oruç tutan vb.) genç sürücülerin (18-24 yaş) daha düşük kaza riskiyle karşı karşıya olduğu bulunurken (Chliaoutakis vd., 1999, s. 779), 18-65 yaş aralığındaki 324 yetişkinin örnekleme alındığı bir çalışmada ise yaşam tarzının alt boyutu olarak “din / gelenek”, sıradan sürücü ihlalleri ile negatif ilişkili bulunmuştur. Yani sürücülerin dindarlıkları arttıkça trafikteki ihlalleri azalmıştır (Chliaoutakis vd., 2005, s. 422). Diğer bir çalışmada (Yıldırım-Yenier, 2013) dini pratikler ile trafik ihlalleri arasında ahlaki duygular aracılığıyla dolaylı bir ilişkinin varlığı tespit edilmiştir. Yani, dini pratikler pozitif şekilde suçluluğu, suçluluk da negatif şekilde trafik ihlallerini yordamıştır. Türkiye örneğinde uygulanan *yaşam tarzı* ölçeğinin din boyutunun “saldırgan araç kullanma” ile olumlu yönde ilişkili olduğu gösterilmiş, ancak değişkenler “ihlalleri” anlamlı şekilde yordamamıştır (Lajunen & Özkan, 2004, s. 30). Korkmaz’ın (2020, ss. 639-640) çalışmasında ise dindarlığın ibadet boyutu ile sürücü davranışları (hatalar, ihlaller ve olumlu sürücü davranışları) arasında anlamlı bir ilişki olmadığı ve dindarlığın sürücü davranışlarını ne olumsuz (hata ve ihlaller) ne de olumlu sürücülük boyutunda yordamadığı bulunmuştur.

Türk kültüründe önemli bir yeri olan ve daha çok nazara karşı manevi bir kalkan olduğuna inanılan çeşitli uygulamalar mevcuttur. Kayseri örneğinde de yaygın olan bu tür uygulamaların sürücüler için ne anlama geldiği merak konusudur. Eğer sürücü bu gibi uygulamaları kazalardan koruyacağına inanarak yapıyorsa bu inanç onu trafikte daha rahat davranmaya ve risk almaya sevk edebilir. Bu çerçevede sürücü davranışlarının araçta dua vb. bulunmaya göre farklılaşıp farklılaşmadığı test edilmiştir. Ancak sürücülerin ihlal davranışları araçta dua, nazarlık vb. bulundurup bulundurmamaya göre değişiklik göstermemiştir. Böylece, “*Sürücü davranışları, araçta dua vb. bulundurma durumuna göre farklılaşır*” şeklindeki hipotez (H.2) doğrulanmamıştır.

Gözlemlerimize göre, her on araçtan yaklaşık dördünde bulunan bu gibi sembollerin ne anlam ifade ettiği, zihinsel temsillerinin ne olduğu ve sürücü tutum ve davranışları üzerinde nasıl bir etkisinin olduğu başkaca araştırmalarla incelenmelidir. Ancak, eldeki bulgulara göre en azından şunu söyleyebiliriz ki, örnekleme yer alan sürücülerin bu davranışları onları daha tedbirsiz davranmaya ve daha fazla ihlal yapmaya sevk etmemektedir. Dolayısıyla sürücüler bu davranışları doğrudan kazadan korusun diye yapmıyor olabilirler ve fazladan bir tedbir olarak düşünebilirler. “Yeri göğü ayakta tutan duadır” söyleminin bir yansıması da olabilir ya da bir kul sorumluluğu olarak bakılabilir. Dolayısıyla doğrudan trafikle ve kazalarla ilişkili olmayabilir.

Her ne kadar hipotez doğrulanmasa da (muhtemel nedenleri yukarıda açıklandı) bir toplumsal gerçeklik olarak sürücülerin önemli bir kesimi bu gibi dinsel materyalleri araçlarında bulundurmaktadır. Kurumsal dinde (İslam’da) doğrudan bir yeri olmayan bu gibi simgelerin popüler dindarlıkta önemli bir karşılığının olduğu söylenebilir. Bu tür ritüeller sadece araçlarda değil, başka birçok uygulanma alanlarına sahiptir. Örneğin, insanlarda muska, çocuklarda nazar boncuğu; ev, bağ ve bahçelerde ölmüş hayvan başı asma gibi uygulamalar özellikle nazara karşı bir önlem olarak kullanılmaktadır. Bu sonuçlar

sürücülüğün birçok dini ve kültürel unsurlarla ilgili olduğunu göstermektedir. Bu tür simgelerin ve uygulamaların, sürücüden sürücüye değişmekle birlikte, genel anlamda kazalardan ya da nazardan korunma, şükretme, kendini rahatlatma, bereket umma gibi amaçlara matuf olabileceği ifade edilebilir. Arslan'a (2016) göre, burada kişinin kendisini birtakım "mistik ve dini pratikler" ile risklerden ve kazalardan korumaya çalışması söz konusudur.

Araçlarda bulundurulmuş bu materyaller her şeyden önce kutsalın sembollerle ifade edilmesinin göstergeleridir. Bu anlamda araçlardaki semboller, tıpkı evlerde, ticarethanelerde ya da başka mekânlarda bulundurulmuş sembollere benzer anlamlar içerebilir ve insanın dindar bir varlık (Homo Religiosus) oluşunun bir yansıması olarak değerlendirilebilir. Zira burada insanın, kutsalla bir arada yaşama arzusunun bir sonucu olarak, hayatında önemli bir yeri olan ve aynı zamanda fazlasıyla riskli bir alanda kullandığı otomobilini çeşitli dinsel uygulamalarla kutsallaştırdığı, böylece kendisine bela ve musibetlere karşı bir koruma sağladığı görülmektedir (Güngör, 2012, ss. 177-181). Araçlarda azımsanmayacak düzeyde bulundurulmuş bu semboller ve temsil ettikleri anlamlar toplumda dinin rolünü anlamamıza yardımcı olduğu (Haralambos, 2011, s. 113) gibi, sembollerin her şeyde tezahür edebileceğini ve modern hayatın simge aygıtlarından biri olarak otomobilin kutsaldan tamamen uzak olmadığını ortaya koymaktadır. Ayrıca, bu tür sembollerini kaderci tutumun bir yansıması olarak görebiliriz (Erjem, 1996, s. 57; Kouabenan, 1998).

Sürücü davranışlarının üç boyutunda da "kaderde varsa kaza kaçınılmazdır" ortalama puanı daha yüksek bulunmuştur. Buna göre, "*Sürücü davranışları, trafik kazalarına yönelik tutumlara (kaderci olma / olmama) göre farklılaşır*" hipotezi (H.3) doğrulanmıştır. Bu sonuç hem olumlu hem de olumsuz sürücü davranışlarının kadercilikle ilgili olduğunu göstermektedir. Olayların nedenlerini dışsal faktörlere atfeden kaderci tutuma sahip kişilerin sıradan ve saldırgan ihlallerinin kadercilikle ilgili olması beklendiği bir sonuçtur. Ancak kaderci tutumun olumlu davranışlarla ilişkili olması ise, katılımcıların dini yönelim düzeyi ile açıklanabilir. Çünkü, içsel-dışsal ve katı kuralcı dini yönelime sahip sürücülerin, trafik kazaları konusunda daha kaderci bir tutuma sahip oldukları (Serin, 2021, s. 138) görülmektedir ki, bu üç yönelim ile pozitif sürücü davranışları arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişki (Tablo 5) bulunmuştur.

Sıradan ihlallerle ilgili bulguların, önceki bazı çalışmaların sonuçlarıyla tutarlı olduğunu söyleyebiliriz (Erjem, 1996, s. 148; Kouabenan, 1998, ss. 248-249; Sobi, 2016). Erjem'in Konya örneğinde yaptığı çalışmada "her şey kader" diyenlerin kaza yapma oranının (%60) daha yüksek olduğu ve her şeyi kader olarak görmenin trafik kazası yapmayı artırdığı bulunmuştur (Erjem, 1996, s. 177, 191). Kouabenan, inançlarla risklerin ve kazaların algılanışı arasındaki ilişkiyi incelediği çalışmasında, kaderci tutuma sahip kimselerin kazaları, sürücünün kontrolü dışındaki faktörlere (altyapı, kader vb.) kolayca atfettiklerini, kendi sorumluluklarını ve inisiyatiflerini daha az önemli bulduklarını göstermiştir. Ayrıca bu çalışmanın sonuçları, inançların ve sosyal pratiklerin (dini ritüeller, kurbanlar vb.) kişinin risk algısını ve kazalar için öne sürebileceği nedensel açıklamaları etkilediğini ortaya koymaktadır. Buna göre, kaderin önemli bir kaza faktörü olduğunu düşünen deneklerin daha fazla risk alan kişiler olduğu gözlenmektedir. En yüksek risk ise, hızla ilgilidir (Kouabenan, 1998, ss. 248-249). Nitel bir çalışmada (Sobi, 2016), trafik kazası geçirmiş 17 kişiye kaza nedenleri sorulduğunda,

katılımcılar nadiren kadere atıfta bulunmuşlardır ki benzer bir durum Serin'in (2021) çalışmasında da gözlenmiştir. Ancak doğrudan "kaza nedeni ve kader arasında bir ilişki kuruyor musunuz?" şeklinde bir soru yöneltildiğinde trafik kazalarının kaderle büyük ölçüde ilişkilendirildiği görülmektedir (Serin, 2021; Sobi, 2016).

Bununla birlikte kaderci tutumun, ihlallerle ilişkili bulunmadığı çalışmalar da mevcuttur (Özkan & Lajunen, 2005b; Yıldırım, 2007). Öte yandan kaderci başa çıkmanın pozitif sürücü davranışlarını öngördüğü, ancak kaderin, olumlu davranışlar üzerinde zayıf bir etkisinin olduğu bulunmuştur (Yıldırım, 2007, s. 37).

Sürücülerin büyük bir bölümü yaptıkları ihlallerin nedenini daha çok dış koşullara atfetmektedirler (Kaçaroğlu vd., 2004, s. 17). Benzer şekilde sapkın sürücü davranışları ile sorumluluğu dışsal nedenlere atfetme arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Ayrıca "kurallara uyma ve önemseme" puanı yükseldikçe sorumluluğu dışa atfetme eğilimi azalmıştır (Tekinsay, 2000, s. 79). Dolayısıyla kaderci yaklaşımın, sürücülerin kendi kusurlarını görmelerine engel olduğu (Sümer, 2002, s. 33) ve tedbir alma iradesini zayıflattığı (Coşkun, 2016, s. 154) için kazaların meydana gelmesinde etken olduğunu söyleyebiliriz. Sonuç olarak, kazaları kaderci bir bakışla değerlendirmek, özellikle "kaderde varsa kazalar kaçınılmazdır" gibi katı bir kaderci tutumu benimsemek, trafikte dikkatsiz davranmaya, tedbiri elden bırakmaya ve daha fazla ihlal yapmaya neden olmaktadır.

### 3. Değişkenler Arası İlişkilere Dair Bulguların Tartışılması

Öncelikle belirtmek gerekir ki dini yönelimin alt ölçeklerinin kendi arasındaki korelasyonlar ve yönlerine ilişkin literatürle tutarlı sonuçlar elde edilmiştir. Örneğin, içsel dini yönelim değişkeni ile dışsal dini yönelim arasında pozitif yöndeki ilişki literatürle tutarlıdır (Allport & Ross, 1967; Batson vd., 2017; Cirhinlioğlu, 2010; Erdoğan, 2014; Harlak & Eskin, 2018; Yıldırım, 2007; Yıldırım -Yenier, 2013) ve içsel-dışsal dini yönelimin iki zıt kutup olmadığı yönündeki tespitleri doğrular niteliktedir. Yine, içsel dini yönelim değişkeni ile katı kuralcı dini yönelimin pozitif yönde ilişkili olması da önceki çalışmalarla tutarlıdır (Erdoğan, 2014; Yıldırım - Yenier, 2013). Öte yandan sıradan ihlaller ile saldırgan ihlaller pozitif yönde ilişkili bulunmuştur. Katılımcıların sıradan ihlalleri arttıkça saldırgan ihlallerinin de artması literatürle uyumludur (Yıldırım, 2007, s. 31). Ancak literatürde pozitif sürücü davranışları ihlallerle negatif yönde ilişkili bulunurken (Özkan & Lajunen, 2005a, s. 365), bu çalışmada aynı yönde bir ilişki bulunmamıştır.

Araştırmada dini yönelim ile sürücü davranışları arasında bir ilişki olup olmadığı, ilişki varsa hangi yönde olduğu test edilmiştir. Öncelikle ihlaller açısından bir değerlendirme yapmak gerekirse, Tablo 5'te görüldüğü üzere, dışsal dini yönelim sıradan ihlallerle ilişkili iken sorgulayıcı dini yönelim hem sıradan hem de saldırgan ihlallerle ilişkili bulunmuştur. Buna göre, katılımcıların dışsal dini yönelimleri, yani dini bir araç olarak kullanma eğilimleri arttıkça sıradan ihlalleri de artmaktadır. Sorgulayıcı dini yönelim ise, her iki ihlal türüyle de pozitif yönde ilişkilidir. Dışsal ve sorgulayıcı dini yönelimin ihlallerle ilişkili olması, biri içsel diğeri katı kuralcı dini yönelimin zıddı özellikler göstermesi sebebiyle, dolaylı olarak dinin sürücü davranışları üzerindeki olumlu etkisini ortaya koymaktadır. Bununla birlikte hem dini daha yoğun, içten ve samimi bir şekilde yaşayan içsel dini yönelimli

sürücülerin hem de dini kurallara sıkı sıkıya bağlı katı kuralcı dini yönelimli sürücülerin kurallara daha fazla uyacağı ve daha az ihlal yapacağı beklenmiştir. Fakat hem içsel hem de katı kuralcı dini yönelim ile ihlaller arasında negatif yönde bir ilişki bulunmamıştır. Buna göre, “*Sürücü davranışları ile dini yönelim (içsel-dışsal, katı kuralcı, sorgulayıcı) arasında anlamlı bir ilişki vardır*” şeklindeki hipotez (H.4) kısmen doğrulanmıştır.

Dini yönelim literatürde öfke kontrolü kapsamında çalışılmış ve öfkeyi dışa yöneltme ile içsel dini yönelim arasında negatif yönlü bir ilişki bulunurken, öfke kontrolü ile içsel dini yönelim arasında pozitif yönlü ilişki bulunmuştur (Karlı, 2011, ss. 226-227). Ancak trafik ihlallerinin dindarlıkla ilişkisinin ele alındığı bir çalışmada dini yönelimin dört alt ölçeği (içsel-dışsal, katı kuralcı, sorgulayıcı) ile trafik ihlalleri arasında doğrudan bir ilişkinin bulunmadığı görülmüştür (Yıldırım-Yenier, 2013). Başka bir çalışmada ise içsel dini yönelimle sıradan ihlaller arasında negatif yönde anlamlı bir ilişki bulunurken, dini yönelimin dışsal ve sekülerlik alt ölçekleriyle ihlaller arasında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır (Yıldırım, 2007, s. 40).

Pozitif sürücü davranışlarının dini yönelimle ilişkisini değerlendirdiğimizde, dini yönelimin üç alt ölçeği (içsel, katı kuralcı ve dışsal) ile pozitif sürücü davranışları arasında anlamlı bir ilişkinin olduğu görülmektedir. Hipotez, içsel, katı kuralcı ve dışsal dini yönelim açısından doğrulanırken, sorgulayıcı dini yönelim ile pozitif sürücü davranışları arasında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. İçsel ve katı kuralcı dini yönelimin pozitif davranışlarla ilişkili olması beklenen bir sonuçtur. Çünkü din, toplum yanlısı (prososyal) davranışları ve yardım etmeyi, hatta başkasını kendine tercih etmeyi daima üstün bir vasıf olarak teşvik etmektedir. Nitekim Türkiye’de yapılan bir çalışmada dindarlığın inanç-etki ve ibadet-bilgi boyutlarının empatik eğilim üzerinde ve inanç-etki boyutunun yardım etme eğilimi üzerinde olumlu bir etkiye sahip olduğu gösterilmiştir (Ayten, 2013, ss. 183-184). Bu çalışmada dışsal dini yönelimin ( $r=.10$ ) düşük de olsa pozitif sürücü davranışlarıyla ilişkili bulunması ise, trafikteki pozitif davranışların genelde diğer yol kullanıcılarına yardımcı olma şeklindeki dışa dönük davranışlardan oluşmasından kaynaklanabilir.

Çalışmanın bulgularına göre sürücü davranışları dini yönelimle büyük ölçüde ilişkilidir. Ancak, sürücü davranışlarıyla dini yönelimin bütün boyutlarının beklenildiği şekilde ilişkilenebilmesinin, yukarıda zikredilen nedenler dışında başka bazı sebepleri şöyle ifade edilebilir: Birincisi, sanayileşme ve kentleşme ile ortaya çıkan trafik olgusunun ve modern dönemin simge nesnesi olan otomobilin, toplum nezdinde dine uzak mesafede yer alması ve daha çok sekülerliği ima etmesidir. İkincisi, yeterli bir farkındalık düzeyinin oluşmaması ve trafik davranışlarına yönelik dini normların toplumsal bellekte yeterince belirgin olmaması ki normlar belirgin olmadıklarında davranışları yeterince etkilememektedir (Cialdini vd., 1990, s. 1021; Kağıtçıbaşı & Cemalcılar, 2014, s. 92). Yol kullanıcılarının trafik adabı konusunda eğitim almadan önceki düşünceleriyle eğitim aldıktan sonraki yaklaşımlarının değişmesi; farkındalık eğitimini alan bireylerde, sorumluluk, hoşgörü, fedakârlık, sabır, empati, birey hakkı gibi konularda olumlu değişimler belirlenmesi (Hatipoğlu & Yasak, 2019, s. 498) bu tespiti doğrulamaktadır. Üçüncüsü, trafik olgusunun toplumun gündemine girişinin henüz yeni olması (Yıldırım-Yenier, 2013) dolayısıyla trafikle ilgili normların oluşmaması ya da yerleşmemesidir. Nitekim nitel bir çalışmada katılımcılar trafikteki sorunları din ve dindarlıkla ilişkilendirmezken, diğer ihlal türlerini dinle

ilişkilendirmişlerdir (Yıldırım-Yenier, 2013, ss. 28-32). Bu da toplumun, trafik ihlallerini diğer ihlallerden farklı değerlendirdiğini ya da trafiğe işaret eden dini normlar konusunda toplumsal farkındalığın az olduğunu göstermektedir. Zira bir başka çalışmaya (Serin, 2021, ss. 145-154) göre de, doğrudan sorulmadığında, sürücü davranışları ve trafik kazaları genellikle din ve dindarlıkla ilişkilendirilmemektedir.

### Sonuç ve Öneriler

Sonuç olarak, sürücü davranışları ile dindarlığın bu çalışmada ele alınan biçimleri büyük ölçüde ilişkili bulunmuş; sürücü davranışlarının, geniş bir yelpazede ele aldığımız dindarlığın pek çok boyutuyla ilişkili olduğu ortaya çıkmıştır. Öncelikle ifade etmek gerekir ki din, toplumun sürücülük davranışı gibi günlük faaliyetlerinde önemli bir rol oynamaktadır. Bulgular, dindarlığın diğer boyutlarının seküler sonuçları olarak ifade edilen etki (sonuç) boyutu (Glock, 2007, s. 253) açısından değerlendirildiğinde, dindarlığın birçok boyutunun trafik gibi modern şehir hayatının tipik bir pratiği üzerinde önemli etkilere sahip olduğunu göstermektedir.

Sürücü davranışları, üç boyutunda da dindarlığın pratik boyutunda yer verdiğimiz trafikte dua okuma durumuna göre farklılaşmış ve trafikte dua okuyan katılımcılar okumayanlara göre daha fazla pozitif davranışlar gösterirken daha az ihlal davranışı sergilemişlerdir. Dolayısıyla trafikte dua okuma ritüelinin, sürücü davranışları ve dindarlık ilişkisini açıklamada önemli bir değişken olduğu anlaşılmaktadır. Trafik kazaları konusunda kaderciler bir tutuma sahip olmanın ise ihlalleri artırdığı görülmüştür. Bu anlamda trafik güvenliğini ve sürücü davranışlarını olumsuz etkileyen inanç ve tutumlar konusunda toplumsal farkındalık oluşturulması önem arz etmektedir. Öte yandan sürücü davranışları, araçta dua, nazarlık, muska vb. şeyler buldurmaya göre farklılaşmamıştır. Bu yaygın ritüelin sosyo-kültürel ve dini temellerini anlayabilmek için, “kutsal” la (Bird, 2015; Durkheim, 2005; Eliade, 1991; Günay vd., 2015; Güngör, 2012; Haralambos, 2011; Mol, 2020; Pals, 2019) ve kadercilikle bağlantılı olarak (bkz. Koubenan, 1998) daha detaylı çalışmalara ihtiyaç olduğu söylenebilir.

Çalışmada, dışsal ve sorgulayıcı dini yönelimin olumsuz sürücü davranışlarıyla, içsel ve katı kuralcı dini yönelimin de olumlu sürücü davranışlarıyla pozitif yönde ilişkili bulunması, dinin, trafik davranışları üzerindeki olumlu etkisini ortaya koymaktadır. Ancak bu etkinin, bireylerin dindarlık algılarına bağlı olduğu (Batson vd., 2017; Taştan, 2016, s. 96) görülmektedir. Yani, burada bireylerin dini nasıl algıladıklarına bağlı olarak olumlu ya da olumsuz bir ilişki söz konusudur. Dine, içsel olarak yönelen ve dini kurallara sıkı sıkıya bağlılık gösteren birinin olumlu sürücülük davranışları artarken, dini bir araç olarak gören ve ona arayış boyutunda yönelen birinin de olumsuz sürücülük davranışları artmaktadır. Dolayısıyla dinin sosyal davranışlar ve gündelik hayat üzerindeki olumlu etkisi, büyük oranda onun içselleştirilmiş ve kesin bir biçimde benimsenmiş olmasıyla ilişkilidir, diyebiliriz.

### **Etik Kurul İzni**

Araştırma verileri Temmuz - Eylül 2019 tarihlerinde toplandığı için etik kurulu izni gerektirmemektedir.

### **Katkı Oranı Beyanı**

Yazarlar makaleye eşit oranda katkı sağlamışlardır.

### **Çıkar Çatışması Beyanı**

Makale yazarları aralarında herhangi bir çıkar çatışması yoktur.



**Kaynakça**

- Akşit, B., Şentürk, R., Küçükural, Ö., & Cengiz, K. (2012). *Türkiye’de dindarlık*. İletişim Yayınları.
- Allport, G. W., & Ross, J. M. (1967). Personal religious orientation and prejudice. *Journal of Personality and Social Psychology*, 5(4), 432-443.
- Altemeyer, B., & Hunsberger, B. (1992). Authoritarianism, religious fundamentalism, quest, and prejudice. *International Journal for the Psychology of Religion*, 2(2), 113-133.
- Argyle, M. (2006). İbadet ve dua (M. Koç, Çev.). *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* (21), 317-338.
- Aronson, E., Wilson, T. D., & Akert, R. M. (2012). *Sosyal psikoloji* (O. Gündüz, Çev.). Kaknüs Yayınları.
- Arslan, M. (2016). Kazaların oluşumu, önlenmesi ve risk analizinde kültür ve inançların rolü. *İçinde Din ve Trafik* (C. 2, ss. 81-93). İnönü Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Yayınları.
- Ayten, A. (2013). *Empati ve din*. İz Yayıncılık.
- Batson, C. D., Schoenrade, P., & Ventis, W. L. (2017). *Din ve birey sosyal psikolojik bir yaklaşım* (A. Kuşat, & A. Taştan, Çev.). Kimlik Yayınları.
- Bircan, E. (2020). *Sorunlarla başa çıkmada Kur’an’ı Kerim’deki peygamber duaları (Din görevlileri örneği)* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Bird, J. (2015). *Din sosyolojisi nedir*. (A. Taştan, & M. D. Dereli, Çev.). Lotus Yayınevi.
- Büyüköztürk, Ş., Çakmak, E. K., Akgün, Ö. E., Karadeniz, Ş., & Demirel, F. (2018). *Eğitimde bilimsel araştırma yöntemleri*. Pegem Akademi.
- Chliaoutakis, J. E., Darviri, C., & Demakakos, P. T. (1999). The impact of Young drivers’ lifestyle on their road traffic accident risk in greater Athens area. *Accident Analysis and Prevention*, 31, 771-780.
- Chliaoutakis, J. E., Koukouli, S., Lajunen, T., & Tzamalouka, G. (2005). Lifestyle traits as predictors of driving behaviour in urban areas of Greece. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8(6), 413-428.
- Cialdini, R. B., Reno, R. R., & Kallgren, C. A. (1990). A focus theory of normative conduct: Recycling the concept of norms to reduce littering in public places. *Journal of Personality and Social Psychology*, 58(6), 1015-1026.
- Cirhinlioğlu, F. G. (2010). Dini yönelimler ve önyargı. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, 7(1), 366-384.
- Coşkun, İ. (2016). Trafikte tedbirsizliği ve kural ihlallerini meşrulaştıran kader ve tevekkül anlayışları. *İçinde Din ve trafik* (C. 1, ss. 151-172). İnönü Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Yayınları.
- Çarkoğlu, A., & Kalaycıoğlu, E. (2009). *Türkiye’de dindarlık: Uluslararası bir karşılaştırma*. [http://research.sabanciuniv.edu/14014/1/Rapor\\_Dindarl%C4%B1k.pdf](http://research.sabanciuniv.edu/14014/1/Rapor_Dindarl%C4%B1k.pdf).
- Diyanet İşleri Başkanlığı. (2014). *Türkiye’de dini hayat araştırması*.
- Durkheim, E. (2005). *Dini hayatın ilkel biçimleri* (F. Aydın, Çev.). Ataç Yayınları.
- Elander, J., West, R., & French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113(2), 279-294.
- Eliade, M. (1991). *Kutsal ve dindışı* (M. A. Kılıçbay, Çev.; 1. bs). Gece Yayınları.



- Ercan, N. (2009). *The Predictors of attitudes toward physical wife abuse: Ambivalent sexism, system justification and religious orientation* (Unpublished Master's Thesis). The Graduate School of Social Sciences of Middle East Technical University.
- Erdoğan, E. (2014). *Tanrı algısı, dini yönelim biçimleri ve dindarlığın psikolojik dayanıklılıkla ilişkisi* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Erjem, Y. (1996). *Sosyolojik açıdan trafik, trafik sisteminin işleyişi ve trafik kazaları* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Gazâlî. (1992). *İhyau Ulumi'd-Din* (C. 1) (A. Serdaroğlu, Çev.). Bedir Yayınevi.
- Glock, C. Y. (2007). Dindarlığın boyutları üzerine. İçinde Y. Aktay & M. E. Köktaş (Ed.), & M. E. Köktaş (Çev.), *Din sosyolojisi* (3. bs, ss. 250-271). Vadi Yayınları.
- Günay, Ü. (2006). Dindarlığın sosyolojisi. İçinde Ü. Günay & C. Çelik (Ed.). *Dindarlığın sosyo-psikolojisi* (ss. 1-59). Karahan Kitabevi.
- Günay, Ü. (2017). *Din sosyolojisi*. İnsan Yayınları.
- Günay, Ü., Güngör, H., & Taştan, A. (2015), *Kutsallık ve ziyaret fenomeni: Disiplinlerarası bir yaklaşım*. Otorite Yayınları.
- Güngör, H. (2012). *Türk din etnolojisi*. IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- GZT. (2020, Mart 27). *Doğan Cüceloğlu: Okulun İlk Günü...*  
<https://www.youtube.com/watch?v=ITkGjTkbZAw>
- Haralambos, M. (2011). Din: Sosyolojik bir bakış (E. Göçmez & A. Taştan, Çev.). *Erciyes Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 13, 131-164.
- Harlak, H., & Eskin, M. (2018). Dini Yönelim ve dindarlık ölçeklerinin geliştirilmesi ve psikometrik özelliklerinin incelenmesi. *Yeni Symposium*, 56(2), 24-32.
- Hatipoğlu, S., & Yasak, Y. (2019). Yol kullanıcılarında trafik adabı kavramı: Pilot çalışma, Ankara örneği. *Toplum Bilimleri Dergisi*, 27, 485-500.
- Kaçaroğlu, G., Amado, S., & Akün, E. (2004). Hız ihlali yapan sürücülerin ihlale ilişkin nedensel atıflarının ve kişilik özelliklerinin incelenmesi. *Türk Psikoloji Yazıları*, 7(13), 1-23.
- Kağıtçıbaşı, Ç., & Cemalçılar, Z. (2014). *Dünden bugüne insan ve insanlar sosyal psikolojiye giriş*. Evrim Yayınevi.
- Karaca, M. (2016). Bir kültür problemi olarak trafik. İçinde *Din ve trafik* (C. 2, ss. 59-71). İnönü Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Yayınları.
- Karasar, N. (1994). *Bilimsel araştırma yöntem* (5. bs.). 3A Araştırma Eğitim Danışmanlık Ltd.
- Karşlı, N. (2011). *Öfke kontrolü ve dindarlık ilişkisi (Erzurum Örneği)* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kelman, H. C. (1958). Compliance, identification, and internalization three processes of attitude change. *Journal of Conflict Resolution*, 2(1), 51-60.
- Kirman, M. A. (2011). *Din sosyolojisi terimler sözlüğü*. Rağbet Yayınları.
- Korkmaz, S. (2020). Dindarlık, empati ve sürücü davranışları arasındaki ilişkiler. *Cumhuriyet İlahiyat Dergisi*, 24(2), 631-643.
- Kouabenan, D. R. (1998). Beliefs and the perception of risks and accidents. *Risk Analysis*, 18(3), 243-252.

- Köse, A., & Ayten, A. (2016). *Din psikolojisi*. Timaş Yayınları.
- Lajunen, T., & Özkan T. (2004). *Kültür, güvenlik kültürü, Türkiye ve Avrupa'da trafik güvenliği*. Proje No: SBB-3023. TÜBİTAK.
- Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S. R., & 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.
- Mardin, Ş. (1993). *Din ve ideoloji*. İletişim Yayınları.
- Mol, H. (2020). *Kimlik ve kutsal: Yeni bir sosyal bilimsel din teorisi* (Ö. F. Darende & A. Taştan, Çev.). Kimlik Yayınları.
- Neuman, W. L. (2016). *Toplumsal araştırma yöntemleri* (S. Özge, Çev.; 8. bs, C. 1). Yayın Odası Yayıncılık.
- Oralhan, B. (2015). *Trafik kazalarının yaşam analiziyle (survival analysis) incelenmesi: Kayseri örneği* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Özkan, T. (2006). *The regional differences between countries in traffic safety: A cross cultural study and Turkish case*. Doctoral Thesis, University of Helsinki, Finland.
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005a). A new addition to DBQ: Positive driver behaviors scale. *Transportation Research, Part F*, 8, 355-368.
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005b). Multidimensional traffic locus of control scale (T-LOC): Factor structure and relationship to risky driving. *Personality and Individual Differences*, 38, 533-545.
- Özkan, T., Lajunen, T., Chliaoutakis, J. E., Parker, D., & Summala, H. (2006). Cross-cultural differences in driving behaviours: A comparison of six countries. *Transportation Research Part F*, 9, 227-242.
- Özkan, T., Sümer, N., Ayvaşık, B., & Er, N. (2002). Kişilik özellikleri, koordinasyon becerileri, sürücülük davranışları ve trafik kazaları. *Uluslararası 1. Trafik ve Yol Güvenliği Bildiriler Kitabı*. Gazi üniversitesi. <http://www.trafik.gov.tr/trafikkongre41>
- Pals, D. L. (2019). Kutsalın gerçekliği: Mircea Eliade. İçinde R. Adıbelli (Çev.). *9 din kuramı* (ss. 339-389). Kimlik Yayınları.
- Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S., & G., S. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38, 1036-1048.
- Parladır, S. (1994). Dua. *TDV İslam Ansiklopedisi*, 9, 530-535. TDV Yayınları.
- Peker, H. (2012). Kur'an'a göre dindarlığın boyutları. *Çukurova Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 12(2), 41-49.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction? *Ergonomics*, 33, 1315-1332.
- Serin, M. (2021). *Trafikte sürücü davranışı ve dindarlık ilişkisi: Kayseri örneği* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Sobi, E. (2016). Yaşanmış tecrübeler ışığında trafik kazalarının nedenleri ve bireyler üzerine etkileri. İçinde *Din ve trafik* (C. 2, ss. 247-264). İnönü Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Yayınları.
- Sönmez, A. (1999). *Ağır vasıta sürücülerinin çalışma koşulları ve trafik kazaları uzun mesafe yük ve yolcu taşımacılığı yapan sürücüler üzerine bir çalışma*. T.C. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü.
- Stradling, S. G. (2007). Car driver speed choice in Scotland. *Ergonomics*, 50(8), 1196-1208.

- Sümer, N., & Özkan, T. (2002). Sürücü davranışları, becerileri, bazı kişilik özellikleri ve psikolojik belirtilerin trafik kazalarındaki rolleri. *Türk Psikoloji Dergisi*, 50, 1-26.
- Sümer, N. (2002). Trafik kazalarında sosyal psikolojik etmenler: Sürücü davranışları, becerileri ve sosyal politik çevre. *Türk Psikoloji Yazıları*, 1-36.
- Sümer, N., Lajunen, T., & Özkan, T. (2002). Sürücü davranışlarının kaza riskindeki rolü: İhlaller ve hatalar. *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi*. Gazi Üniversitesi. <http://www.trafik.gov.tr/trafikkongre41>
- Taştan, A. (2016). Trafik davranışı ve kazaları örneğinde dinin davranış örüntülerine etkisi: Din sosyal psikolojisi açısından bir bakış. İçinde *Din ve trafik* (C. 2, ss. 95-111). İnönü Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Yayınları.
- Tekinsay, G. (2000). *Sürücü davranışının incelenmesi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2021, Haziran 01). Karayolu trafik kaza istatistikleri. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2020-37436>
- Ünal, V. (2010). *Çevre sorunları ve dindarlık ilişkisi "Kayseri örneği"* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Üzümcüoğlu Zihni, Y. (2018). *The relationship between traffic climate and driver behaviors: Explicit and implicit measures with Turkish and Chinese samples* (Unpublished Doctoral Thesis). The Graduate School of Social Sciences of Middle East Technical University.
- World Health Organization. (2021, Haziran 21). <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Yıldırım, Z. (2007). *Religiousness, conservatism and their relationship with traffic behaviour* (Unpublished Master's Thesis). The Graduate School of Social Sciences of Middle East Technical University.
- Yıldırım-Yenier, Z. (2013). *Religiousness and everyday violation* (Unpublished Doctoral Thesis). The Graduate School of Social Sciences of Middle East Technical University.
- Yılmaz, H. (2014). *Din ve dindarlık*. Hikmetevi Yayınları.
- Zuckerman, P. (2009). *Din sosyolojisine giriş*. (İ. Çapcıoğlu & H. Aydınalp, Çev.). Birleşik Yayınevi.

