

Cinsiyetçiliğin Sürücü Öfkesi ve Sürücü Öfke İfadesi ile İlişkisi

Cansunur Akşar¹, Tansu Alavcı¹, M. Ehil Tekin¹, Burcu Tekeş^{2*}

¹ Psikoloji Bölümü, FMV Işık Üniversitesi, İstanbul Türkiye.

² Güvenlik Araştırma Birimi, Psikoloji Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara Türkiye.

Öz

Bu araştırmada sürücülerin cinsiyetçilik düzeylerinin, sürücü öfke ve öfke ifadesi ile ilişkisinin incelenmesi amaçlanmıştır. Çalışmanın örneklemini 18-54 yaş aralığındaki ehliyeti olan 27 kadın 132 erkek olmak üzere toplam 159 katılımcı oluşturmaktadır. Çalışmada Sürücü Öfke Ölçeği, Sürücü Öfke İfadesi Envanteri ve Çelişik Duygulu Cinsiyetçilik Ölçeği kullanılmıştır. Yapılan çoklu doğrusal regresyon analizi sonuçlarına göre, düşmanca cinsiyetçilik, sürücü öfkesinin alt boyutlarından trafikte saygısızlık/ kabalık içeren davranışlar, yavaş araç kullanımı ve trafikte karşılaşılan engeller boyutları ile pozitif yönde ilişkiliyken; korumacı cinsiyetçilik ile sürücü öfkesinin hiç bir alt boyutu arasında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Düşmanca cinsiyetçilik ve sürücü öfke ifadesi arasındaki ilişkilere bakıldığında, düşmanca cinsiyetçiliğin trafikte öfkenin sözel, bedenle ve araçla ifadeleri ile pozitif yönde ilişkili olduğu, bunun karşısında, korumacı cinsiyetçiliğin ise trafikte uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifadesi ile pozitif yönde ilişkili olduğu bulgulanmıştır. Bulgular ilgili literatür kapsamında tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: düşmanca cinsiyetçilik, korumacı cinsiyetçilik, sürücü öfkesi, sürücü öfke ifadesi

The Relationship between Ambivalent Sexism, Driver Anger and Driver Anger Expression

Abstract

In the present study, the relationship between sexism, driver anger and driver anger expression was investigated. The sample consists of 159 driver license holder which includes 27 female and 132 male from 18 to 54 age. Data was collected by using Driving Anger Scale, Driver Anger Expression Inventory, and Ambivalent Sexism Inventory. According to the multiple linear regression analyses results, whereas benevolent sexism is not related to driver anger, hostile sexism is positively related to discourtesy, slow driving and traffic obstructions factors of driver anger. As per the same analyses results, it is also positively related to verbal and physical expression of driving anger and the role of the vehicle on aggressive expression factors of driver anger expression. On the other hand, benevolent sexism is positively related to adaptive/constructive expression of driver anger. The findings were discussed based on the related literature.

Keywords: hostile sexism, benevolent sexism, driver anger, driver anger expression

* İletişim / Contact: Burcu Tekeş, Güvenlik Araştırma Birimi, Psikoloji Bölümü Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Oda No: BZ08, Çankaya, Ankara Türkiye. Eposta / Email: burcutekes@gmail.com

Gönderildiği tarihi / Date submitted: 11.08.2017, Kabul edildiği tarih / Date accepted: 30.03.2018

Alıntı / Citation: 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.

Cinsiyetçiliğin Sürücü Öfkesi ve Sürücü Öfke İfadesi Üzerindeki Etkisi

Türkiye İstatistik Kurumu (2017) raporuna göre, son altı yılda sisteme kayıtlı olan motorlu araç sayısında % 27 oranında artış görülmektedir. Günden güne trafiğe çıkan araç sayısındaki bu artış yeni trafik sorunlarının da ortaya çıkmasının alt yapısını hazırlamaktadır. Yapılan çalışmalar, trafik ortamında yaşanan sorunların birçok farklı çevresel ve bireysel sebebe dayandığını göstermektedir (Sümer ve Özkan, 2002). Yol durumu ve kalitesi, iklim şartları, yerleşim alanlarının ve kamusal binaların varlığı gibi çevresel sebepler trafik durumunu ve akışını etkilerken, sürücülerin trafik kurallarına bağlılığı, yolun durumu ve yapısına göre hızlı ya da yavaş araç kullanması, hızlı ve tehlikeli sollamalar yapması gibi sebepler de trafiği bireysel olarak etkilemektedir. Nüfusun artışıyla birlikte şehirlerin gittikçe büyümesi, trafiğe çıkan araç sayısının artması, bunlara bağlı olarak kalabalık trafik ortamında yaşanan çeşitli ihlallerin artması, sürüş ehliyetini almadan önceki süreçte yetersiz eğitim ve test uygulamaları gibi birçok faktör sürücülerin birbirlerine karşı tutumlarını da etkilemektedir (Akbaş, 2011). Trafikte sürücüler üzerinde en çok etkisi bulunan kavramlardan biri de öfkedir.

Yakın zamanda yapılan bir meta-analiz çalışmasının sonuçlarına göre, öfkeli sürücülerin öfke boşaltımları sırasında sürüş performanslarında değişiklikler olmakta; hızlı araç kullanma, öndeki aracı çok yakın mesafeden takip etme ve çok fazla sarı ve/veya kırmızı ışıkta geçiş yapma gibi davranışlar gözlemlenmektedir (Sullman, Paxion ve Stephens, 2017). Öfkelenmenin yanı sıra öfkelerini ifade ediş şekilleri de sürücülerin kişilik özelliklerine, diğer sürücünün tutum ve davranışlarına ve trafiğin durumuna göre değişebilmektedir. Sürücülerin öfkelerini ifade etme şekilleri, bedensel, sözel veya araçsal olarak farklılaşmaktadır (Deffenbacher, Lynch, Oetting ve Swaim, 2002). Ayrıca, sürücülerin hissettikleri ve ifade ettikleri öfke üzerinde toplumsal cinsiyet rollerinin etkisi olabilirken, cinsiyetin tek başına öfke ifadesi üzerinde bir etkisi bulunmadığı yönünde bulgular da mevcuttur (Özkan ve Lajunen, 2005). Bu bilgilerin ışığında, bu çalışmada, trafik ortamında öfkelenmenin ve bu öfkeyi ifade etme şeklinin sürücülerin cinsiyetçi tutumlarına göre değişiklik gösterebileceği düşünülmektedir.

1.1. Sürücü Öfkesi

Türk Dil Kurumu Sözlüğü (2006)'ne göre öfke, 'engelleme, incinme veya gözdağı karşısında gösterilen saldırganlık tepkisi ve kızgınlık' olarak tanımlanmaktadır. Öfke, insanın doğumundan itibaren içsel olarak gelişen temel duygulardan olup, engellenme, haksızlığa uğrama, tehdit veya tacize maruz kalma gibi durumlarda görülebilmektedir (Kökdemir, 2004). Yasak ve Eşiyok (2009) öfkeyi evrensel bir duygu olarak tanımlamalarına rağmen öfke duygusunu tetikleyen durumların kültürler arası değişiklik gösterebildiğini söylemişlerdir. Öfke ve öfkeyi ifade ediş birbirine çok yakın söylemler olsa da aslında birbirinden farklıdır. Öfke karşı tarafa verilen duygu temelli bir tepki iken, öfke ifadesi öfke duyulan kişiye karşı verilen planlı ya da plansız olabilecek tepkilerdir (Akbaş, 2011). Öfkeye yol açan durumlar, kişileri saldırgan kılabilir. İnsanın temel duygularından biri olan öfke, doğru bir şekilde ifade edildiğinde sağlıklı ve normal olan bir duygudur, fakat öfkenin düzgün bir şekilde ifade edilmemesi günlük yaşantı üzerinde olumsuz etki yaratabilir. Öfkenin topluluk içinde sık sık yaşandığı yerlerden biri de trafiktir. Artan nüfus ile birlikte araç kullanım sayısı ve buna bağlı olarak ortaya çıkan trafik problemi, öfke ve saldırganlık ile birleştiğinde bireylerin davranışlarını etkileyen toplumsal bir problem olarak ortaya çıkmaktadır. Yapılan bir çalışmada, sürücülerin % 60.7'sinin trafik ortamında öfkeyi deneyimledikleri bulunmuştur (Sohu, 2008). Sürücü öfkesini tetikleyici değişkenler olarak yaş ve cinsiyet örnek gösterilebilir (González-Iglesias, Gómez-Fraguela ve Luengo-Martín, 2012).

Sürücü öfke ölçeği üzerine yapılan yirmi yıllık bir araştırmaya göre yaşın sürücü öfke ölçeğinin sadece bazı alt boyutlarıyla arasında anlamlı bir ilişkisi olduğu görülmüştür. Buna göre, genç sürücülerin diğer sürücülerden gelen saygısız davranışlara öfkelenme eğilimlerinin olduğu fakat kural ihlali, trafik zabıtasının varlığı ve trafik ortamında engellerle karşılaştıkları zaman öfkelenme eğilimi göstermedikleri bulgulanmıştır (Deffenbacher, Stephens ve Sullman, 2016). Cinsiyet ile sürücü öfkesi arasındaki ilişkilere odaklanan bir çalışmada, kadınların sürücü öfkelerini hem genel olarak, hem de saygısızlık, trafik ortamı engelleri ve trafikte kural ihlali durumlarında erkeklerden daha fazla deneyimledikleri bulgulanmıştır. Aynı çalışmada, düşmanca hareketler, yavaş araç kullanma ve trafik zabıtasının varlığı durumlarında hissedilen sürücü öfkesinde herhangi bir cinsiyet farklılığına rastlanmamıştır (Sullman, Gras, Cunill, Planes ve Font-Mayolas, 2007).

Sürücü öfkesi ile ilgili literatür incelendiğinde, Deffenbacher (2016) tarafından geliştirilen ‘Sürücü Öfkesi Ölçeği’nin sıklıkla kullanıldığı görülmektedir. Altı faktörlü bir yapı gösteren ölçek, sürücü öfkelerini saygısızlık/kabalık, trafik zabıtasının varlığı, saldırgan/düşmanca hareketler, kural ihlali, yavaş araç kullanma ve trafik ortamı engelleri boyutlarında ölçmektedir. Bu faktörlerden ilki olan ‘saygısızlık/kabalık’, trafik ortamında sürücülerin birbirlerinin yol hakkına, hız hakkına ve güvenli sürüş durumuna taciz edici, can ve mal güvenliğini tehdit edici şekilde müdahale etmesi olarak tanımlanabilir. Bir diğer faktör olan ‘trafik zabıtasının varlığı’, trafik ortamında trafik görevlisinin varlığının bir otorite olarak sürücülerin öfkelenmelerini etkilediğini, bu sayede oluşabilecek her tür kaza, zarar görme, ihlal veya saldırgan hareketleri engelleyerek tüm yol kullanıcılarının mal ve beden bütünlüğünü koruduğuna işaret etmektedir (Li, Yao ve Li, 2014). Üçüncü faktör olan ‘saldırgan/düşmanca hareketler’, trafik ortamında sürücülerin birbirlerine karşı olan saldırganca davranışlarını göstermektedir (Özmen, 2004). Sürücülerin trafik ortamında tüm yol kullanıcılarına (diğer sürücüler, yolcular, yayalar, bisikletliler vb.) gösterdikleri sözlü ve bedensel ifadelerin bütünü olarak tanımlanabilir. Öfke ve saldırgan sürücülük arasındaki ilişkiyi değerlendirmek için yapılan çeşitli çalışmalarda, sürücü öfkesinin saldırgan araç kullanımı ile pozitif yönde ilişki olduğu desteklenmiştir (Nesbit, Conger ve Conger, 2007). Dördüncü faktör olan ‘kural ihlali’, sürücü öfkesi üzerinde etkisi olduğu düşünülen yasal düzenlemelere işaret etmektedir. Her ülkenin, yasalarca belirlenmiş can ve mal bütünlüğünü korumayı hedefleyen kanunları ve yaptırımları vardır. Belirlenen kanunların ve yaptırımların dışına çıkmak trafik ortamında bulunan tüm insanlar için tehdit oluşturabilir. Benzer şekilde, ‘yavaş araç kullanma’ faktörüne göre, trafik ortamı için yasal olarak düzenlenen yaptırımlar arasında hız sınırı da bulunmaktadır. Hız sınırının üzerinde araç kullanmak trafik ortamındaki tüm insanlar için tehdit oluştursa da, hız sınırının çok altında araç kullanmak da hem hayalet trafiğe sebep olarak ulaşımı sekteye uğratmaktadır, hem de sürücü öfkesine yol açabilmektedir. Son faktör olan ‘trafik ortamı engelleri’ ise, sürücü öfkesine sebep olan çevresel ve bireysel engeller ile sürüş esnasında yetkililerce yeterince alınmamış güvenlik önlemlerine işaret etmektedir.

1.2. Sürücü Öfke İfadesi

Değindiği üzere öfke, duygu boşaltımının yaşandığı, evrensel ve doğal bir tepkidir. Yoğunluğu farklı düzeylerde yaşanabilen bu tepki, birçok araştırmacıya göre, bazen kısa süreli bazen orta dereceli deneyimlenebilmekte, bazen de yıkıcı etkilere sebep olabilecek kadar ilerleyebilmektedir (Soysal, Can ve Kılıç, 2009). Öfkenin büyüklüğüne göre şekillenebilen öfke ifadesi bulunan koşullara göre de değişebilmektedir. Starner ve Peters’a göre (2004), öfke ifadesi üç farklı şekilde gerçekleştirilmektedir. Bu üç ifadeden ilki olan öfke dışı vurumu, öfkenin fiziksel saldırganlıkla veya sözel olarak ifade edildiği durumlardır. Bir diğeri olan öfke içe vurumu, kişinin öfkeyi dışarı çıkarmadan kendi içinde tutarak ve gizleyerek öfkeyle başa çıkmaya çalıştığı bir başka yoldur. Üçüncü ifade şekli olan öfke

kontrolü ise, bireyin, öfkesini kontrol edebildiği ve kendisini ne derece sakinleştirebildiği, öfkeyi oluşturan stresle başa çıkmada etkili olan bireysel farklılıktır. Trafik ortamında öfke ifadesi; sözel, bedenle, araçla ve uyum sağlayıcı/yapıcı olarak ayrılmaktadır (Eşiyok ve ark., 2007). Sürücülerin küfretmek, bağırarak, hakaret içerikli söylemlerde bulunmak veya kendi kendine söylenmek gibi sözel olarak gerçekleştirdikleri tüm öfke boşalmaları, sürücü öfkesinin sözel olarak ifade edilmesi anlamına gelmektedir (Eşiyok ve ark., 2007). Sürücü öfkesinin bedenle ifadesi ise çoğunlukla el-kol hareketi yaparak, karşı taraftaki sürücüye yönelik gerçekleştirilen davranışlarla tanımlanmaktadır. Pencereden sarkmak, bedenin bir kısmını öne çıkararak hareketler sergilemek gibi tehdit edici davranışlar öfkenin bedenle ifadesine örnek gösterilebilmektedir (Eşiyok ve ark., 2007). Hız yapmak, kişinin aracını bir diğer sürücünün aracının önüne kırması, aracın önünde ani fren yapmak, tampona fazla yaklaşmak veya rahatsız edici şekilde kornaya basmak gibi gözdağı veren davranışlar sürücü öfkesinin araçla ifadesine örnek gösterilebilir (Eşiyok ve ark., 2007). Kültüre bağlı olarak, bazı davranışlar hem öfkenin araçla ifadesi olarak hem de saldırganlık içermeyen bir davranış olarak da sınıflandırılabilir. Örneğin, Türkiye örneğinde selektör yapmak sadece öfke ifadesi değil aynı zamanda uyarı veya selamlaşma anlamlarına da gelebilmektedir (Eşiyok ve ark., 2007). Son olarak, sürücülerin, trafikte karşılaştıkları sorunları, öfkeye dönüşmesine izin vermeden, kendisine yönelik telkinlerle ve yapıcı bir biçimde ifade etmesi ise öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesi olarak isimlendirilmektedir (Eşiyok ve ark., 2007). Sürücülerin öfke hissettikleri durumlarda, öfke ifadesini gerçekleştirmek yerine, kendilerini sakinleştirmeye yönelik davranışlarda bulunarak öfke düzeylerini düşürmeleri ve sakinliklerini korumaları beklenmektedir. Güvenli sürücü olmak, pozitif çözümler bulmaya çalışmak, davranışın sonucunu düşünmek gibi maddeler uyum sağlayıcı/ yapıcı ifade altında incelenmektedir. Yapılan araştırmalarda kadınların öfkelerini tercihen uyum sağlayıcı/yapıcı şekilde ifade ettikleri tekrarlı şekilde bulgulanmıştır (Eşiyok ve ark., 2007; González-Iglesias ve arkadaşları, 2012; Jovanovic, Lipovac, Stanojevic ve Stanojevic, 2011; Sullman ve ark., 2017).

Sürücü öfke ifadesi ile ilgili yapılan çalışmalarda, genç ve erkek olmanın, yaşlı ve kadın olmaya göre saldırgan eğilim üzerinde daha etkili olduğu bulgulanmaktadır (Haje ve Symbaluk, 2014; Sullman, Stephens ve Yong, 2014; Sullman ve Stephens, 2013; Wickens, Mann, Stoduto, Lalomiteanu ve Smart, 2011). Sürücü öfkesi ve sürücü öfke ifadesi ile cinsiyet arasındaki sözü geçen ilişkilerin yanı sıra, toplumsal cinsiyet rollerinin de sürücü öfke ve öfke ifadesi üzerinde önemli etkilerinin olduğu vurgulanmaktadır. Kadınların ve erkeklerin öfke ve öfke ifadeleri farklılaşsa da, asıl belirleyici farkı yaratanın biyolojik cinsiyet değil, cinsiyet rolleri olduğu da düşünülmektedir (Özkan ve Lajunen, 2005; Sullman ve ark., 2017). Buna göre, kişilerin sahip oldukları maskülen ve feminen özelliklerin, özellikle gösterdikleri öfke ifadeleri üzerinde belirleyici rol oynayacağı düşünülmektedir. Bu çalışmada, bu bulgulardan hareketle, sürücülerin bu cinsiyet rollerine yönelik tutumlarının, sürücü öfkesi ve sürücü öfke ifadesi düzeyleri üzerindeki etkisinin incelenmesi amaçlanmaktadır. Özellikle kadınlara yönelmiş olan cinsiyetçi tutumlar, onların sürücülük becerileri ve davranışları üzerinde olumsuz bir algı yaratılmasına, bu algıların paylaşılarak yayılmasına ve bir “kadın sürücü” kalıpyargısı oluşturulmasına sebep olmaktadır. Toplumda yerleşen bu olumsuz tutumlar da kadın sürücülere yönelik önyargı ve ayrımcılık formuna dönüştüğünden negatif sonuçlar doğurmaktadır (Skinner, Stevenson ve Camillus, 2015). Benzer şekilde, erkeğe yüklenen korkusuz ve sert olma, saldırganlık, çabuk sinirlenme gibi toplumsal cinsiyet temelli bazı özellikler ise erkeklerin davranışları üzerinde etkili olabilmektedir (Sakallı-Uğurlu, 2002). Toplumsal cinsiyete dair bu özelliklerin trafik ortamında sürücü öfkesi ve öfke ifadesi üzerinde belirleyici rol oynayabileceği düşünülmektedir.

1.3. Çelişik Duygulu Cinsiyetçilik

Cinsiyet, anatomik ve fizyolojik fark olarak genetik açıdan belirlenmiş olan kadınlar ve erkeklerdeki kalıtım bilimi (genetik) ayrımıdır (Ayan, 2014). Toplumsal cinsiyet ise, toplum ve kültür açısından oluşturulan cinsiyet kavramından, genetik olarak belirlenen ve biyolojik kökenli olan cinsiyeti ayırmak için kullanılmaktadır (Stoller, 1968). Cinsiyetçilik ise, kişinin cinsiyeti temelinde yapılan her türlü önyargı ve ayrımcılık anlamına gelmektedir. Her iki cinsiyete de yönelik olabilmekle beraber, cinsiyetçilik çoğunlukla erkeğin kadına göre daha üstün ve önemli olduğu düşüncesinin yarattığı önyargılı tutumlar ve ayrımcılık olarak tanımlanmaktadır (Sakallı-Uğurlu, 2002). Glick ve Fiske (1996) tutum ve kalıp yargıların oluşturduğu davranış ve düşünce örüntülerinin cinsiyetçiliğe sebep olabileceğini belirtmektedirler. Ortaya attıkları Çelişik Duygulu Cinsiyetçilik kuramına göre, cinsiyetçilik korumacı ve düşmanca olmak üzere iki boyutta incelenmektedir (Alptekin, 2014). İki boyutta da temel alınan konu, kadınların erkeklere oranla daha zayıf bir cinsiyet olduklarını ve yemek yapmak, çocuk bakmak gibi ev işlerini yapmakla yükümlü olduğunu ifade eden toplumsal cinsiyet rollerine işaret etmektedir. Aynı zamanda Glick ve Fiske'nin (1996), Çelişik Duygulu Cinsiyetçilik Kuramı'nın üç ögesi olan ataerkillik, cinsiyetler arası farklılaştırma ve heteroseksüellik terimlerinin de korumacı cinsiyetçilik ve düşmanca cinsiyetçilik kavramlarına dahil olduğunu vurgulamışlardır (Sakallı-Uğurlu, 2002).

1.3.1. Düşmanca ve korumacı cinsiyetçilik.

Erkeğin eski çağlardan beri süre gelen ataerkil kimlik bürünmesiyle sonuçlanan cinsiyet rollerini, kadınları cinsel obje olarak görmesi ve buna göre kadınlara rencide edici tutumlar sergileyerek istismarını haklı göstermesini kapsayan tüm sözel ve fiziksel eylemlere düşmanca cinsiyetçilik denir. Buna göre erkek lider ve baskın olma rolleri ile kadını her yönden aşağı pozisyonlarda değerlendirmektedir. Erkeği güçlendirmeye yönelik benimsenen bu kalıp yargılar, cinsiyetçiliğin düşmanca yönünü oluşturmaktadır (Ayan, 2014). Öte yandan, kadınların erkeklerden daha zayıf ve korunmaya muhtaç olduklarını, kadınların erkek egemenliği ile karşılaştırıldığında statüsünün yetersiz olduğunu ve bu yüzden erkeklerin kadınlara sahip çıkmak zorunda olduklarını daha iyimser bir dille ifade edilme şekline korumacı cinsiyetçilik denir (Sakallı-Uğurlu, 2002). Bu kalıp yargılar, bireylerde geleneksel cinsiyet rollerine ilişkin olumlu tutum ifadeleri oluşturarak, bu tutumların devamlılığını sağlamaktadır (Okutan ve Büyükşahin-Sunal, 2011).

Toparlanacak olursa, korumacı cinsiyetçilik, kadın ve erkeği birbirini tamamlayan ancak kadının narin ve ev işi dışında bir iş yapamayacak kadar hassas olduğunu savunan gelenekselci bir yaklaşıma işaret ederek, kadını kısıtlamaktadır. Düşmanca cinsiyetçilik ise kadını değersizleştiren, erkeğin daha üstün olduğu savunan ve kadına yönelik daha olumsuz düşünceler barındıran bir tutuma işaret etmektedir. Kısacası; hem korumacı hem de düşmanca cinsiyetçilik erkek ve kadın arasında eşitlik olmadığını savunmakta, ancak, korumacı cinsiyetçilik bu ayrımı kadına atfettiği görece olumlu özellikler üzerinden yapmaktadır. Düşmanca cinsiyetçilik ise kadını, erkeğe göre daha işe yaramaz ve beceriksiz olarak nitelendirmektedir. Yani, hem düşmanca hem de korumacı cinsiyetçilik kadını zayıf algılamakta ve toplumun geleneksel yapısının gerektirdiği şekilde yaşaması ve eşine hizmet etmesi gerektiğini vurgulamaktadır fakat bunu farklı yaklaşımlarla gerçekleştirmektedir (Alptekin, 2014; Sakallı-Uğurlu, 2002).

Cinsiyetçiliğin pek çok alanda olduğu gibi trafik ortamında da çeşitli etkileri bulunmaktadır. Yapılan çeşitli araştırmalarda, trafikteki cinsiyetçiliğin bir çok farklı kültürde karşılaşılan toplumsal bir sorun olduğu görülmektedir (Berger, 1986; Glendon, Dorn, Davies, Matthews ve Taylor, 1996; Granie ve Papafava, 2011). Kadınların sürücülük becerilerinin

erkeklerinkinden daha az olduğuna, daha kötü park ettiklerine veya daha özensiz araç kullandıklarına yönelik inançlar, kadınlara yönelik negatif tutumların ve ayrımcılığın gelişmesine sebep olmaktadır. Yaygınlaşan bu önyargılar, polisler, sigortacılar ya da bir kaza durumunda yasal süreçte rol oynayabilecek diğer kişiler tarafından da paylaşılabilirdiğinden, kadınları dezavantajlı duruma sokmaktadır (Skinner, Stevenson ve Camillus, 2015). Erkeklerle yönelik inanç ve beklentiler ise tamamen farklılaşsa da, temel olarak benzer cinsiyetçi eğilimlerden etkilenmektedir. Daha korkusuz ve sert olma, çabuk sinirlenme gibi özellikler geleneksel olarak erkeklerden beklenmektedir (Sakallı-Uğurlu, 2002). Kültüre ve toplumsal normlara dayanan bu önyargılar, bireylere farklı görevler ve özellikler yüklediğinden, bu beklentiler kişilerin davranışları üzerinde etki etmektedir. Gerek toplumsal roller, gerekse iş bölümü gibi cinsiyete dayalı sınırlandırmalar, hem kadınların hem de erkeklerin içinde buldukları koşulları ve kendilerinden beklenen toplumsal rolleri içselleştirmelerine sebep olmaktadır. Oluşan bu cinsiyet temelli ayırım da, her iki tarafın kendi cinsiyeti ve karşı cinsiyet ile ilgili beklenti ve tutumlarını etkilemektedir (Aydın-Tükeltürk ve Şahin-Perçin, 2008; Dönmez, 1990). Cinsiyetçilik genel olarak kadınlara yönelik bir tutum olarak görülse de, aslında hem kadınlara hem erkeklerle yönelik sınırlayıcı bir ideolojiye işaret etmektedir. Buradan hareketle bu çalışmada, cinsiyetçiliğin her iki formunun (düşmanca ve korumacı), trafikte ayrımcılık şeklinde kendini gösterdiği düşünülerek, sürücü öfkesi ve sürücü öfke ifadesi üzerinde etkisinin incelenmesi hedeflenmektedir.

1.4. Amaç

Bu araştırmanın amacı, çelişik duygulu cinsiyetçiliğin sürücü öfkesi ve öfke ifadesi ile ilişkisinin incelenmesidir. Değinildiği üzere cinsiyetçilik ile cinsiyet rollerine yönelik beklentiler arasındaki güçlü bir ilişki bulunmaktadır. Bu beklentiler, her iki cinsin hemcinslerine ve karşı cinse olan tutumlarını etkilemekte ve değersizlik atıflarına yol açmaktadır. Cinsiyetçilik ile saldırgan ve ayrımcı tutumlar arasındaki ilişki göz önüne alındığında, sürücü öfkesinin özellikle düşmanca cinsiyetçilik ile daha güçlü ilişki içinde olacağı düşünülmektedir. Ayrıca, cinsiyetçiliğin daha negatif bir biçimi olan düşmanca cinsiyetçilik ile sürücü öfke ifadesinin uyum sağlayıcı olmayan boyutlarının (sözel, bedenle, araçla) daha ilişkili olacağı beklenmektedir. Korumacı cinsiyetçilik ise, düşmanca cinsiyetçilik ile temel olarak aynı önyargılı bakış açısından beslenmekle birlikte, sahip olduğu olumlu tutum ifadeleri bakımından ayrılmaktadır. Bu sebeple, korumacı cinsiyetçilik ile sürücü öfke ifadesinin uyum sağlayıcı ifadesinin ilişkili olması beklenmektedir. Çalışmada son olarak, kadın ve erkek katılımcıların incelenen değişkenler açısından bir farklılık gösterip göstermediklerinin de incelenmesi hedeflenmektedir.

2. Yöntem

2.1. Örneklem

Bu çalışmanın örneklemini 27'si kadın (% 17) ve 132'i erkek (% 83) olmak üzere, en az bir yıldır ehliyet sahibi olan toplam 159 kişi oluşturmaktadır. Katılımcıların yaş aralığı 18-54 arasında değişmekte olup, yaş ortalaması 24.50'dir ($SS = 6.99$). Eğitim durumlarının betimsel analizine göre; katılımcıların % 1.3'ü ($N = 2$) okur-yazar iken, % 6'sı ($N = 1$) ortaokul, % 10.7'si ($N = 17$) lise, % 6.3'ü ($N = 10$) yüksekokul, % 76.1'i ($N = 121$) üniversite ve % 5'i ($N = 8$) yüksek lisans/doktora mezunudur. Katılımcıların son bir yıl içinde yaptıkları toplam kilometrenin ortalaması 13526.65'dir ($SS = 18114$).

2.2. Veri Toplama Araçları

Veriler Sürücü Öfke Ölçeği, Sürücü Öfke İfade Envanteri ve Çelişik Duygulu Cinsiyetçilik Ölçeği ve kişisel bilgi formu aracılığıyla toplanmıştır.

2.2.1. Sürücü öfkesi ölçeği (SÖÖ).

Deffenbacher ve arkadaşları (1994) tarafından geliştirilen SÖÖ, sürücülerin hangi durumlarda ve ne kadar öfkelendiklerini belirlemeyi amaçlayan, kendini değerlendirme türü bir ölçek olup 33 maddeden oluşmaktadır. Ölçek, Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayıları .73 ile .87 arasında değişen 6 faktörden oluşmaktadır (Yasak ve ark., 2005). Ayrıca bu çalışmada Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayıları; ‘saygısızlık/kabalık’ için .84, ‘trafik zabıtasının varlığı’ için .73, ‘saldırgan/düşmanca hareketler’ için .86, ‘kural ihlali’ için .68, ‘yavaş araç kullanma’ için .82, ‘trafik ortamı engelleri’ için .85 olarak bulunmuştur. “Saldırgan/düşmanca hareketler” adı verilen birinci faktör, 3 maddeden oluşmakta ve “*bir sürücü sürüşünüz nedeniyle size korna çalıyor*” gibi maddeleri içermektedir. “Kural ihlali” adı verilen ikinci faktör, 4 maddeden oluşmakta ve “*yol şartlarına göre bir sürücü çok hızlı araç kullanıyor*” gibi maddeleri içermektedir. “Trafik zabıtasının varlığı” olarak isimlendirilen üçüncü faktör ise, 4 maddeden oluşmakta ve “*trafiği izleyen gizlenmiş bir polis aracı görüyorsunuz*” gibi maddeleri içermektedir. 6 maddeden oluşan dördüncü faktör, “yavaş araç kullanma” olarak isimlendirilmiştir ve “*bir sürücü sol şeritte yavaş sürerek trafiği engelliyor*” gibi maddeleri içermektedir. “Saygısızlık/kabalık” adı verilen beşinci faktör, 9 maddeden oluşmakta ve “*önünüzdeki sürücü arkaya bakmaksızın geri geliyor*” gibi maddeleri içermektedir. Son olarak, “trafik ortamı engelleri” adı verilen altıncı faktör ise 7 maddeden oluşmakta ve “*arkasından bir şeyler sarkan kamyonun ardında araç kullanıyorsunuz*” gibi maddeleri içermektedir. Maddeler, 1 (Hiç öfkelenmem) ile 5 (Çok fazla öfkelenirim) arasında değişen 5 puanlı likert tipi ölçek aracılığıyla değerlendirilmektedir.

2.2.2. Sürücü öfke ifadesi envanteri (SÖİE).

SÖİE, Deffenbacher ve ark. (2002) tarafından geliştirilen ve sürücülerin tanımlanan durumlarda ne sıklıkla ve nasıl öfkelerini ifade ettiklerini belirlemeyi amaçlayan, 49 maddeden oluşan kendini değerlendirme türü bir ölçektir. Maddeler, 1 (Hemen hiç yapmam) ile 4 (Hemen her zaman yaparım) arasında değişen 4 puanlı likert tipi ölçek aracılığıyla değerlendirilmektedir. Ölçek, Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayıları .80 ile .90 arasında değişen 4 faktörden oluşmaktadır. Ayrıca bu çalışmada Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayıları; öfkenin sözel ifadesi için .73, öfkenin bedenle ifadesi için .77, öfkenin araçla ifadesi için ise .71 olarak bulunmuştur. “Öfkenin sözel ifadesi” faktörü, “*içimden diğer sürücüye söylenme, arabadan çıkmaya çalışma ve diğer sürücüye de çıkmasını söyleme*” gibi maddeleri içermekte ve 12 maddeden oluşmaktadır. “Öfkenin bedenle ifadesi” faktörü, “*diğer sürücüye yumruğunu sallama, parmak hareketinden başka hareketler de yapma*” gibi maddeleri içermekte ve 11 maddeden oluşmaktadır. “Öfkenin araçla ifadesi” faktörü, “*diğer sürücünün dikiz aynasına doğru farlarını yansıtma, olduğundan biraz daha fazla hızlanma*” gibi maddeleri içermekte ve 11 maddeden oluşmaktadır. “Uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” faktörü, “*durumla ilgili pozitif çözümler düşünmeye çalışma, yolda kötü sürücülerin de olabileceğini kabul etmeye çalışma*” gibi maddeleri içermekte ve 15 maddeden oluşmaktadır. Bu 4 faktörün yanı sıra uyum sağlayıcı/yapıcı ifade faktörü dışındaki diğer üç faktörün toplamından “öfke ifade indeksi” oluşturulabilmektedir.

2.2.3. Çelişik duygulu cinsiyetçilik ölçeği (ÇDCÖ).

Glick ve Fiske (1996) tarafından geliştirilen ve Sakallı-Uğurlu (2002) tarafından Türkçe’ye uyarlanan, bireylerin düşmanca cinsiyetçilik, korumacı cinsiyetçilik ve çelişik duygulu cinsiyetçilik düzeylerini belirlemeyi amaçlayan, 22 maddelik bir ölçektir. Düşmanca cinsiyetçilik için Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayıları .80 ile .92 arasında iken; korumacı cinsiyetçilik için Cronbach alfa iç tutarlılık katsayıları .73 ile .85 arasında bulunmuştur. Ayrıca bu çalışmada Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayıları; düşmanca cinsiyetçilik için .90, korumacı

cinsiyetçilik için .86 olarak bulunmuştur. Birinci faktör 11 maddeden oluşan ve “düşmanca cinsiyetçilik” adı verilen “kadınlar çok çabuk alınırlar, feministler erkeklere makul olmayan istekler sunmaktadırlar” gibi maddeleri içeren faktördür. İkinci faktör 11 maddeden oluşan, “korumacı cinsiyetçilik” adı verilen ve “erkekler kadınsız eksiktirler, iyi bir kadın erkeği tarafından yüceltilmelidir” gibi maddeleri içeren, genel olarak heteroseksüel yakınlık, koruyucu ataerkillik ve cinsiyetler arası tamamlayıcı farklılaştırmayı kapsayan faktördür. Maddeler, 1 (Kesinlikle katılmıyorum) ile 6 (Kesinlikle katılıyorum) arasında değişen 6 puanlı likert tipi ölçek aracılığıyla değerlendirilmektedir.

2.3. Kişisel Bilgi Formu

Kişisel bilgi formunda; cinsiyet, yaş ve eğitim düzeyi gibi değişkenlerin yanı sıra, sürücünün araç kullanım süresi, yıllık yapılan kilometre ve alınan ceza durumları sorulmuştur.

2.4. İşlem

Çalışmaya başlamadan önce ilk olarak, Işık Üniversitesi Psikoloji bölümünden gerekli etik onay alınmıştır. Katılımcılar bilgilendirilmiş onam formu sunulup, araştırmaya katılmalarının gönüllülük esasına dayandığı belirtildikten sonra çalışmaya dahil edilmişlerdir. Çalışmaya sadece aktif olarak araç kullanan katılımcılar dahil edilmiştir. Veriler yaklaşık olarak bir haftada toplanmıştır. Ölçekler katılımcılara web tabanlı çevrimiçi bir yazılım olan www.surveey.com aracılığıyla ulaştırılmıştır. Uygulama ortalama 20 dakika sürmüştür. Bulgular, IBM SPSS Statistics 24 programı kullanılarak korelasyon ve çoklu doğrusal regresyon (Multiple Linear Regression) analizleri yapılarak elde edilmiştir.

3. Sonuçlar

3.1. Değişkenlerin Cinsiyete Göre Dağılımları

Cinsiyetçilik düzeyi ile cinsiyet arasındaki ilişkinin incelenmesi için bağımsız gruplar t-testi uygulanmıştır. Cinsiyetin düşmanca cinsiyetçilik üzerindeki etkisi anlamlıdır, $t(157) = -5.78$, $p = .000$. Analiz sonuçlarına göre erkeklerin düşmanca cinsiyetçilik düzeyleri ($Ort = 4.04$, $SS = .99$), kadınların düşmanca cinsiyetçilik düzeylerinden anlamlı bir şekilde yüksektir ($Ort = 2.80$, $SS = 1.09$). Benzer şekilde, cinsiyetin korumacı cinsiyetçilik üzerindeki etkisi de anlamlıdır, $t(32.80) = -2.50$, $p = .000$. Erkeklerin korumacı cinsiyetçilik düzeyleri ($Ort. = 3.77$, $SS = 1.02$) kadınların korumacı cinsiyetçilik düzeylerinden ($Ort.= 3.11$, $SS = 1.30$) daha yüksektir.

Ayrıca sürücü öfkesi ile cinsiyet arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan bağımsız gruplar t-testi sonucunda da sürücü öfkesinin saygısızlık boyutu ile cinsiyet arasında marjinal bir ilişki bulunmuştur $t(157) = -1.91$, $p = .058$. Karşı sürücünün saygısızca davranmasına, erkeklerin ($Ort. = 3.80$, $SS = .76$), kadınlardan ($Ort. = 3.49$, $SS = .84$) daha fazla öfkelenedikleri bulgulanmıştır. Sürücü öfkesinin diğer türleri cinsiyete göre bir farklılık göstermemektedir. Sürücü öfke ifadesi ile cinsiyet arasındaki ilişkinin incelenmesi için uygulanan bağımsız gruplar t-testinde öfkenin araçla ifadesi ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur, $t(157) = -3.58$, $p = .000$). Analize göre erkekler ($Ort. = 1.92$, $SS = .61$), kadınlara göre ($Ort. = 1.47$, $SS = .50$) trafikte öfkelerini daha çok araçla göstermekte, ani manevralar yapma veya takip mesafesini kısaltma gibi davranışlarda daha çok bulunmaktadırlar. Sürücü öfke ifadesinin diğer türleri cinsiyete göre bir farklılık göstermemektedir.

3.2. Değişkenler Arasındaki İlişkiler

Değişkenler arasındaki ilişkiler öncelikle korelasyon analizi ile incelenmiştir (bkz. Tablo 1). Bekleneceği üzere, düşmanca cinsiyetçilik ile korumacı cinsiyetçilik pozitif yönde ilişkilidir ($r = .50, p = .000$). Düşmanca cinsiyetçilik ile sürücü öfkesi arasındaki ilişkiye bakıldığında, düşmanca cinsiyetçiliğin, sürücü öfkesinin ‘saygısızlık’ ($r = .30, p = .000$), ‘trafik zabıtasının varlığı’ ($r = .16, p = .036$), ‘saldırgan/düşmanca hareketler’ ($r = .17, p = .028$), ‘yavaş araç kullanma’ ($r = .34, p = .000$) ve ‘trafik ortamı engelleri’ ($r = .21, p = .008$) boyutları ile arasında pozitif yönde anlamlı ilişkiler bulunmaktadır. Benzer şekilde düşmanca cinsiyetçilik ile öfke ifadesi arasındaki ilişkiye bakıldığında ise, öfkenin sözel ifadesi ($r = .28, p = .000$), öfkenin bedenle ifadesi ($r = .41, p = .000$) ve öfkenin araçla ifadesi ($r = .41, p = .000$) arasında yine pozitif yönde anlamlı ilişkiler olduğu bulunmuştur.

Korumacı cinsiyetçilik ile ele alınan değişkenlerin ilişkisine bakıldığında, sürücü öfkesi ile arasında yine pozitif yönde ilişkiler olduğu görülmektedir. Korumacı cinsiyetçilik ‘trafik zabıtasının varlığı’ ($r = .16, p = .040$), ‘kural ihlali’ ($r = .16, p = .043$) ve ‘yavaş araç kullanma’ ($r = .16, p = .039$) alt boyutları ile pozitif yönde ilişkilidir. Benzer ilişkiler korumacı cinsiyetçilik ile sürücü öfke ifadesi arasında da görülmektedir. Buna göre, korumacı cinsiyetçilik ile öfkenin bedenle ifadesi ($r = .24, p = .002$), öfkenin araçla ifadesi ($r = .23, p = .004$) ve öfkenin uyum sağlayıcı ifadesi ($r = .16, p = .048$) arasında pozitif yönde anlamlı ilişkiler vardır. Değişkenleri ölçmek için kullanılan ölçeklerin alt boyutları arasındaki ilişkiler Tablo 1’de verilmektedir.

3.3. Cinsiyetçilik ile Sürücü Öfkesi ve Sürücü Öfke İfadesi Arasındaki İlişkiler

Çalışmada çelişik duygulu cinsiyetçilik ile, incelenen yordanan değişken (çıktı değişken) olan sürücü öfkesi ve öfke ifadesinin ilişkisinin incelenmesi için çoklu doğrusal regresyon analizi yapılmıştır. Sürücü öfkesi ve öfke ifadesinin toplamda on adet olan her bir alt boyutu ile korumacı ve düşmanca cinsiyetçiliğin ilişkisi, ayrı ayrı yapılan çoklu doğrusal regresyon analizleri ile test edilmiştir. Bulguların takibinin kolaylaşması adına analizler Tablo 2’de bir araya getirilerek özetlenmiştir.

Cinsiyetçilik ve sürücü öfkesi arasındaki ilişkinin incelenmesi için yapılan analizlerin sonuçlarına göre, cinsiyetçilik ile sürücü öfkesinin saygısızlık/kabalık boyutu arasında varyansın % 9’unu ($R^2 = .09$) açıklayan anlamlı bir ilişki olduğu bulgulanmıştır, $F(2,158) = 7.99, p = .000$. Buna göre düşmanca cinsiyetçilik, trafikte saygısızlık/ kabalık boyutu ile pozitif yönde ilişkilidir ($\beta = .31, p = .000$). Korumacı cinsiyetçilik ile trafikte saygısızlık/kabalık arasında bir ilişki bulunmamıştır.

Cinsiyetçilik ile sürücü öfkesinin yavaş araç kullanma alt boyutu arasındaki ilişki anlamlıdır ve varyansın %12’sini ($R^2 = .12$) açıklamaktadır, $F(2,158) = 10.56, p = .000$. Düşmanca cinsiyetçilik, yavaş araç kullanma ile pozitif yönde ilişkiliyken ($\beta = .35, p = .000$), korumacı cinsiyetçiliğin yavaş araç kullanma ile arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Cinsiyetçiliğin, trafik ortamı engelleri alt boyutu ile varyansın %4’ünü ($R^2 = .04$) açıklayan anlamlı bir ilişkisi olduğu bulgulanmıştır, $F(2,158) = 3.62, p = .029$. Düşmanca cinsiyetçilik, trafik ortamı engelleri ile pozitif yönde ilişkilidir ($\beta = .21, p = .021$). Korumacı cinsiyetçilik ile trafik ortamı engelleri arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Son olarak, cinsiyetçiliğin her iki türü ve sürücü öfkesinin diğer alt boyutları (trafik zabıtasının varlığı, düşmanca/saldırgan hareketler) arasındaki ilişkileri açıklayan modeller anlamlı bulunamamıştır.

Cinsiyetçilik ile sürücü öfke ifadesi arasındaki ilişkiye bakıldığında ise yine anlamlı sonuçlar olduğu görülmektedir. Cinsiyetçilik ile öfkenin sözel ifadesi arasında varyansın % 8’sini ($R^2 =$

.08) açıklayan anlamlı bir ilişki bulgulanmıştır, $F(2,158) = 4.54$, $p = .013$. Buna göre düşmanca cinsiyetçilik öfkenin sözel ifadesi ile pozitif yönde ilişkiliyken ($\beta = .26$, $p = .011$), korumacı cinsiyetçilik ile öfkenin sözel ifadesin arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır.

Cinsiyetçilik ile öfkenin bedenle ifadesi arasında yine anlamlı bir ilişki olduğu ve bu ilişkinin toplam varyansın %17'sini ($R^2 = .17$) açıkladığı görülmektedir, $F(2,156) = 15.68$, $p = .000$. Düşmanca cinsiyetçilik öfkenin bedenle ifadesi ile pozitif yönde ilişkiliyken ($\beta = .38$, $p = .000$), korumacı cinsiyetçilik ile öfkenin bedenle ifadesi arasında anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir.

Cinsiyetçilik ile öfkenin araçla ifadesi arasındaki ilişki ise anlamlıdır, $F(2,158) = 15.51$, $p = .000$ ve varyansın %17'sini ($R^2 = .17$) açıklamaktadır. Buna göre, düşmanca cinsiyetçilik ile sürücü öfkesinin araçla ifadesi pozitif yönde ilişkiliyken ($\beta = .39$, $p = .000$), korumacı cinsiyetçilik ile sürücü öfkesinin araçla ifadesi arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır.

Son olarak, cinsiyetçilik ile öfkenin uyum sağlayıcı/ yapıcı ifadesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu ve varyansın %4'ünü ($R^2 = .04$) açıkladığı bulgulanmıştır, $F(2,158) = 3.56$, $p = .031$. Korumacı cinsiyetçilik, öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesi ile pozitif yönde ilişkiliyken ($\beta = .24$, $p = .010$), düşmanca cinsiyetçilik ile sürücü öfkesinin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesi arasında anlamlı bir ilişkinin olmadığı bulgulanmıştır.

Tablo 1. Değişkenler Arasındaki İlişkiler

	Ort. (SS)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Düşmanca cinsiyetçilik (1)	3.83 (1.11)	1										
Korumacı cinsiyetçilik(2)	3.66 (1.09)	.50**	1									
Öfkenin sözel ifadesi (3)	2.32 (.68)	.28**	.15	1								
Öfkenin bedenle ifadesi (4)	1.53 (.52)	.41**	.24**	.63**	1							
Öfkenin araçla ifadesi (5)	1.84 (.62)	.41**	.23**	.54**	.73**	1						
Öfkenin uyum sağlayıcı ifadesi (6)	2.53 (.62)	-.04	.16*	-.12	-.12	-.21**	1					
Saygısızlık/kabalık (7)	3.75 (.78)	.30**	.13	.41**	.21**	.23**	.11	1				
Trafik zabıtasının varlığı (8)	2.51 (1.02)	.16*	.16*	.32**	.33**	.41**	-.02	.33**	1			
Saldırgan/düşmanca hareketler (9)	3.53 (1.13)	.17*	.12	.31**	.22**	.27**	.21**	-.04	.64**	1		
Kural ihlali (10)	3.31 (.87)	.00	.16*	.15	.03	-.15	.34**	.43**	.12	.25*	1	
Yavaş araç kullanma (11)	3.25 (.82)	.34**	.16*	.43**	.36**	.42**	-.01	.55**	.52**	.38**	.23**	1
Trafik ortamı engelleri (12)	3.28 (.86)	.21**	.10	.38**	.25**	.36**	.12	.67**	.53**	.51**	.36**	.55**

* $p < .05$; ** $p < .01$

Tablo 2. Sürücü Öfke İfadesi ile Sürücü Öfkesinin Cinsiyetçi Tutumla İlişisine İlişkin Çoklu Doğrusal Regresyon Analizi Bulguları

Yordanan Değişkenler	Yordayıcı Değişkenler	Model					
		R	R ²	Standart Hata	F	Beta	p
Öfkenin Sözel İfadesi	Düşmanca Cinsiyetçilik	.27	.07	.06	4.54	.26**	.011
	Korumacı Cinsiyetçilik					.02	.800
Öfkenin Bedenle İfadesi	Düşmanca Cinsiyetçilik	.41	.17	.04	15.68	.38**	.000
	Korumacı Cinsiyetçilik					.06	.506
Öfkenin Araçla İfadesi	Düşmanca Cinsiyetçilik	.41	.17	.05	15.51	.39**	.000
	Korumacı Cinsiyetçilik					.03	.677
Öfkenin Uyum Sağlayıcı/ Yapıcı İfadesi	Düşmanca Cinsiyetçilik	.21	.04	.05	3.56	-.16	.080
	Korumacı Cinsiyetçilik					.24**	.010
Saygısızlık/ Kabalık	Düşmanca Cinsiyetçilik	.22	.05	0.7	3.00	.25*	.016
	Korumacı Cinsiyetçilik					-.09	.384
Trafik Zabıtasının Varlığı	Düşmanca Cinsiyetçilik	.19	.04	.08	2.93	.11	.215
	Korumacı Cinsiyetçilik					.11	.242
Saldırgan/ Düşmanca Hareketler	Düşmanca Cinsiyetçilik	.18	.03	.09	2.55	.15	.091
	Korumacı Cinsiyetçilik					.04	.664
Trafikte Kural İhlali	Düşmanca Cinsiyetçilik	.18	.03	.07	2.70	-.10	.268
	Korumacı Cinsiyetçilik					.21	.021
Yavaş Araç Kullanma	Düşmanca Cinsiyetçilik	.34	.12	.06	10.56	.35**	.000
	Korumacı Cinsiyetçilik					-.01	.893
Trafik Ortamı Engelleri	Düşmanca Cinsiyetçilik	.21	.04	.07	3.62	.21*	.021
	Korumacı Cinsiyetçilik					.00	.998

* $p < .05$; ** $p < .01$

4. Tartışma

Bu çalışmada, trafik ortamında kişilerin cinsiyetçi tutumları ile sürücü öfkesi ve öfke ifadesi arasında ilişki olup olmadığının incelenmesi amaçlanmıştır. İlgili literatür incelendiğinde, cinsiyet rolleri veya cinsiyetçilik ile kadın sürücülere yönelik tutumlar arasındaki ilişkiye odaklanan çok sayıda çalışma olduğu görülmektedir (Berger, 1986; Glendon, Dorn, Davies, Matthews ve Taylor, 1996; Granie ve Papafava, 2011; Skinner ve ark., 2015). Bunun yanı sıra, cinsiyet rolleri ile sürücü öfkesi ve öfke ifadesi ilişkisine odaklanan çalışmalar da mevcuttur (González-Iglesias ve ark., 2012). Ancak sürücülerin cinsiyetçilik düzeylerinin, sürücü öfke ve öfke ifadesi ile ilişkisine yönelik bir çalışmaya rastlanmamıştır.

Çalışmada cinsiyetçiliğin sürücü öfkesi ile pozitif yönde ilişkili olduğu bulgulanmıştır. Buna göre, düşmanca cinsiyetçilik trafikte karşılaşılan saygısızlık/kabalık davranışı, yavaş araç kullanma ve trafik ortamı engelleri ile pozitif yönde ilişkilidir. Diğer bir deyişle, kişilerin düşmanca cinsiyetçilik düzeyleri arttıkça sözü geçen durumlarda öfke deneyimlemeleri de artmaktadır. Düşmanca cinsiyetçilik, katı ve önyargılara dayanan olumsuz bir tutumdur (Sakallı-Uğurlu, 2002). Önyargı ile ilgili çalışmalar, herhangi bir nesneye yönelik yüksek düzeyde önyargıya sahip bireylerin, önyargılarını tek bir kişi ya da gruba değil genel bir düşünme tarzı olarak yaşamlarının tüm alanlarına taşıdıklarını vurgulamaktadır (Allport, 1962; Cohrs, Moschner, Maes ve Kielmann, 2005). Bu sebeple, düşmanca cinsiyetçiliği yüksek olan bireylerin daha fazla sürücü öfkesi deneyimlemesi ve trafikte daha az toleranslı olma eğiliminde olmaları beklentilerle tutarlı bir bulgudur. Bunların yanı sıra, söz konusu sonuçlar düşmanca cinsiyetçiliğin kadınlardan ziyade daha çok erkekler tarafından paylaşıldığı (Glick ve Fiske, 2001) ve erkek sürücülerin kadınlara oranla trafikte daha öfkeli ve saldırgan oldukları (Eşiyok ve ark., 2007) bulgusu ile de açıklanabilir. Söz konusu bulgular, bu çalışmada cinsiyet ve cinsiyetçilik arasındaki ilişkilere yönelik elde edilen sonuçlarla da tutarlıdır.

Korumacı cinsiyetçilik ile sürücü öfkesinin hiç bir alt boyutu arasında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Korumacı cinsiyetçilik, düşmanca cinsiyetçiliği saklamak için kullanılan, önyargılı bir tutum olarak özetlenebilmektedir (Glick ve Fiske, 1996; Sakallı-Uğurlu, 2002). Korumacı cinsiyetçilik, özünde düşmanca cinsiyetçilik ile aynı temele dayanmakla birlikte, kadının ‘zayıf cinsiyet’ olduğu vurgusunu görece daha olumlu bir yaklaşımla dile getirmektedir. Glick ve ark. (2000) tarafından yapılan kültürlerarası bir çalışmada, yüksek düzeyde cinsiyetçiliğin görüldüğü toplumlarda kadınların düşmanca cinsiyetçiliği ‘düşmanca, önyargılı ve ayrımcı’ olarak algımlarken; korumacı cinsiyetçiliğe yönelik olumlu anlamlar yükledikleri görülmektedir. Bu çalışmada korumacı cinsiyetçiliğin sürücü öfkesi ile ilişkili olmaması, temel olarak korumacı cinsiyetçiliğin düşmanca cinsiyetçilik kadar yoğun bir toleranssızlık içermemesi ile açıklanabilir.

Sürücü öfkesine sebep olan trafik zabıtasının varlığı, saldırgan/düşmanca hareketler ve kural ihlali boyutlarının cinsiyetçiliğin hiçbir türü ile ilişkisi bulunmamıştır. Korelasyon analizi sonuçlarına bakıldığında, söz konusu değişkenlerin cinsiyetçilik ile pozitif yönde, ancak zayıf ilişkiler içinde olduğu ve bu ilişkilerin regresyon analizinde kaybolduğu görülmektedir. Bu bulgunun sebepleri ayrı ayrı incelendiğinde, trafik zabıtasının varlığının bireyler için benzer şekilde, net bir otorite algısı yaratıyor oluşu gösterilebilir. Bu sebeple trafik zabıtasının varlığında kişilerin deneyimledikleri sürücü öfkesinin düşmanca ya da korumacı cinsiyetçilik düzeylerinden etkilenmiyor olması anlaşılabilir görülmektedir. Benzer şekilde, trafikte karşılaşılan saldırgan/düşmanca hareketlerin ve diğer yol kullanıcılarını da riske atabilen kural ihlallerinin, kişilerin cinsiyetçilik düzeylerinden bağımsız olarak herkeste bir karşılıklılık ve öfke duygusu yaratabileceği düşünülebilir.

Cinsiyetçilik ile sürücü öfke ifadesi arasındaki ilişkiye bakıldığında, çalışmanın beklentileri ile uygun, tutarlı ilişkiler olduğu görülmektedir. Düşmanca cinsiyetçi tutumlar öfkenin sözel, bedenle ve araçla ifadesi üzerinde etkili olarak bulunmuştur. Buna göre, düşmanca cinsiyetçilik sürücü öfke ifadesinin (öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesi dışındaki) tüm biçimleri ile pozitif yönde ilişkiliyken, sürücü öfkesinin uyum sağlayıcı ifadesi ile aralarında bir ilişki görülmemektedir. Düşmanca cinsiyetçilik, tanımı gereği içinde hiyerarşiye vurgu yapan ve istismarı haklı gösteren tüm sözel ve fiziksel eylemleri barındırmaktadır (Alptekin, 2014; Erkurt, 2015). Bu sebeple, sözel ve fiziksel istismara yatkın, kendini kadınlarla iletişimde lider pozisyonunda gören ve bazı grupların (erkek) diğerlerinden (kadın) daha üstün olduğuna işaret eden bir bakış açısının, sürücü öfkesini negatif bir şekilde ifade etmesi beklentilerle tutarlıdır. Toplumdaki bazı grupların diğerlerinden daha üstün olduğu anlamına gelen sosyal baskınlık yönelimi (Sidanius ve Pratto, 1995) ile düşmanca cinsiyetçilik arasındaki pozitif yönlü ilişki de bu bulguyu doğrular niteliktedir (Russell ve Trigg, 2004). Benzer şekilde, yine cinsiyet açısından düşünüldüğünde, bu bulgu erkeklerin öfkelerini daha çok araçla ve bedenle ifade ettikleri yönündeki bulgularla tutarlılık göstermektedir (Eşiyok ve ark., 2007; Yasak, Batıgün ve Eşiyok, 2016). Bu konudaki cinsiyet farkı, sürücü öfke ifadesinin daha hafif sayılabilecek türlerinde (örn., korna çalmak, bağırarak gibi) çok bariz değilken, diğer sürücülere bilerek zarar/rahatsızlık vermeyi amaçlayan saldırganca davranışlar söz konusu olduğunda erkeklerin kadınlara göre daha fazla bu tip davranışları gösterdikleri bilinmektedir. Ayrıca, erkek sürücüler, öfkelerini daha çok araçla ve bedenle ifade ederken, kadınlar uyum sağlayıcı/yapıcı ifadeyi erkeklere oranla daha fazla kullanmaktadırlar (Eşiyok ve ark., 2007).

Korumacı cinsiyetçilik ile sürücünün sözel, bedenle ve araçla öfke ifadesi arasında bir ilişki bulunmazken, öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesi arasında pozitif yönde ilişkili olduğu görülmektedir. Literatürde maskülen özelliğe sahip sürücülerin araç kullanımı sırasında daha fazla saldırgan davranışlarda bulunurken, feminen özelliğe sahip sürücülerin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadeyi daha çok gösterdikleri desteklenmektedir (Özkan ve Lajunen, 2005; Sullman ve ark., 2017). Buna ek olarak, korumacı cinsiyetçilik, düşmanca cinsiyetçilikten farklı olarak içerdiği ön yargıyı daha olumlu bir şekilde sunmaktadır. Korumacı cinsiyetçilik diğer cinsiyeti, zayıflığından dolayı tehlikelere karşı korumak temelinde geliştiği için, bu bulgu korumacı cinsiyetçilik düzeyi yüksek olan bireylerin zarar verici hareketlerden kaçınıp daha çok yapıcı ifadelerde bulunmaları şeklinde yorumlanabilir.

Bu çalışmanın birtakım kısıtlılıkları vardır. Bunlardan en önemlisi, çelişik duygulu cinsiyetçilik ölçeğinin maddelerinin ağırlıklı olarak kadına yönelik cinsiyetçiliği ölçmek üzere geliştirilmiş olmasıdır. Ancak, ilgili literatür ve ölçeğin maddeleri incelendiğinde, özellikle korumacı cinsiyetçiliğin erkeklere yönelik beklentileri de içerdiği görülmektedir. Buna göre cinsiyetçilik düzeyi yüksek olan kişiler, cinsiyet temelli düşüncelerini belirli kalıpyargılar çerçevesinde oturttuklarından, her iki cinsiyete yönelik beklentiler içerisindedirler. Bu sebeple, bu çalışmada cinsiyetçilik kişinin dünya görüşünü etkileyen bir ideoloji olarak ele alınmıştır. Çalışmanın bir diğer kısıtlılığı örneklem sayısına ve örneklemde eşit cinsiyet dağılımına ulaşamamış olmasıdır. Bu nedenle bulgular sürücülere genellenirken örneklem sayısı ve cinsiyet dağılımı göz önünde bulundurulmalıdır. Gelecek çalışmalarda örneklem sayısı artırılarak ve örneklemdeki cinsiyet dağılımı eşitlenerek daha genellenebilir bir sonuca ulaşılabilir.

4.1. Sonuç ve Öneriler

Bu çalışmada, çelişik duygulu cinsiyetçiliğin sürücü öfkesi ve öfke ifadesi ile ilişkisinin incelenmesi amaçlanmıştır. Elde edilen bulgular, düşmanca cinsiyetçiliğin sürücü öfkesi ile pozitif yönde ilişkili olduğunu gösterirken, korumacı cinsiyetçilik ile sürücü öfkesi arasında

anlamli bir ilişki bulunmamıştır. Bu çalışmadan elde edilen bir diğer önemli bulgu ise, dışmanca cinsiyetçilik ile korumacı cinsiyetçiliğin sürücü öfke ifadesinde nasıl farklılaştıkları ile ilgilidir. Dışmanca cinsiyetçilik, sürücü öfkesinin sözel, bedenle ve araçla ifadeleri ile pozitif yönde ilişkiliyken; korumacı cinsiyetçilik sadece öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesi ile pozitif yönde ilişkili bulunmuştur. Dışmanca ve korumacı cinsiyetçilik temel olarak aynı önyargılı bakış açısına dayansalar da, çalışmada bulgularan farklılık, Glick ve Fiske (1996) tarafından vurgulanan, ‘odaklaştıkları farklı noktalar ve bu savları farklı sunuş tarzları’ olduğu düşüncesiyle örtüşmektedir (Sakallı-Uğurlu, 2002). Sürücü öfkesi trafik ortamında birçok kişi tarafından deneyimlenebilecek bir kavramken, kişilerin bu öfkelerini nasıl ifade ettikleri düzgün işleyen bir trafik ortamı için oldukça önem taşımaktadır. Sonuç olarak, bu çalışmada elde edilen bulguların trafikte bir risk unsuru yaratan sürücü öfke ve öfke ifadesinin önüne geçilebilmesi için fayda sağlayabileceği düşünülmektedir. Ayrıca, bu çalışmanın nedensellik sonucuna dayanmadığı ve analizlerin değişkenler arasındaki ilişkilerin incelenerek yapıldığı, yorumlama aşamasında göz önünde bulundurulmalıdır. Yapılan bu çalışmanın sonuçlarının, değişkenlerinin çeşitliliği açısından literatüre önemli katkıda bulunacağı düşünülmektedir. Trafik ortamındaki öfkenin ve öfke ifadesinin nelerden kaynaklandığının belirlenmesinin, trafik psikolojisinin uygulamalı alanlarına da fayda sağlayacağı beklenmektedir. Çalışmada elde edilen bir bulgu olarak, trafik ortamı engelleri ile öfkenin sözel, bedenle ve araçla ifadesi arasında bulgularan pozitif yönde ilişki dikkate alınarak, yol çalışmalarında sürücülerin engellenmiş hissetmesine sebep olmayacak şekilde onarımın sürdürülmesi sağlanabilir.

Yazar Notları:

Yazarlar soyadı sırasına göre alfabetik olarak sıralanmıştır.

Kaynakça

- Akbaş, B. (2011). Okul servis sürücülerinin stres durumları ile trafikteki öfke ve saldırganlık seviyelerinin trafik cezası almalarıyla ilişkisi: Ankara ili örneği (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, Ankara
- Allport, G. W. (1962). Prejudice: Is it societal or personal? *The Journal of Social Issues*, 18(2).
- Alptekin, D. (2014). Çelişik duygularda toplumsal cinsiyet ayrımcılığı sorgusu: Üniversite gençliğinin cinsiyet algısına dair bir araştırma. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 32, 203–211.
- Ayan, S. (2014). Cinsiyetçilik: Çelişik duygulu cinsiyetçilik. *Cumhuriyet Tıp Dergisi*, 36(2), 147–156.
- Aydın-Tükeltürk, Ş. ve Şahin-Perçin, N. (2008). Turizm sektöründe çalışan kadınların karşılaştıkları kariyer engelleri ve cam tavan sendromu: Cam tavanı kırmaya yönelik stratejiler. *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 6(2), 113–128.
- Berger, M. L. (1986). Women drivers!: The emergence of folklore and stereotypic opinions concerning feminine automotive behavior. *In Women's Studies International Forum*, 9(3), 257–263.
- Cohrs, J. C., Moschner, B., Maes, J. ve Kielmann, S. (2005). The motivational bases of right-wing authoritarianism and social dominance orientation: Relations to values and attitudes in the aftermath of September 11, 2001. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 31(10), 1425–1434.
- Deffenbacher, J. L., Stephens, A. N. ve Sullman, M. J. (2016). Driving anger as a psychological construct: Twenty years of research using the Driving Anger Scale. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 42(2), 236–247.
- Deffenbacher, J. L. (2016). A review of interventions for the reduction of driving anger. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 42(2), 411–421.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R. ve Swaim, R.C. (2002). The driving anger expression inventory: A measure of how. *Behaviour Research and Therapy*, 40(6), 717–737.
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R. ve Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74(1), 83–91.
- Dönmez, A. (1990). Kadınlar kadınlara karşı önyargılı mı? *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 33(1-2).
- Erkurt, A. (2015). Çelişik duygulu cinsiyetçilik, yetkecilik ve sosyal baskınlık yönelimi açısından bir inceleme (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Eşiyok, B., Yasak, Y. ve Korkusuz, İ. (2007). Trafikte öfke ifadesi: Sürücü öfke ifadesi envanteri'nin geçerlik ve güvenilirliği. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 18(2), 1–13.
- Glendon, A. I., Dorn, L., Davies, D. R., Matthews, G. ve Taylor, R. G. (1996). Age and gender differences in perceived accident likelihood and driver competences. *Risk Analysis*, 16(6), 755–762.

- Glick, P. ve Fiske, S. T. (1996). The ambivalent sexism inventory: Differentiating hostile and benevolent sexism. *Journal of Personality and Social Psychology*, 70(3), 491–512.
- Glick, P. ve Fiske, S. T. (2001). An ambivalent alliance: Hostile and benevolent sexism as complementary justifications for gender inequality. *American Psychologist*, 56(2), 109–118.
- Glick, P., Fiske, S. T., Mladinic, A., Saiz, J. L., Abrams, D., Masser, B., Adetoun, B., Osagie, J. E., Akande, A., Alao, A., Brunner, B., Willemsen, T. M., Chipeta, K., Dardenne, B., Dijksterhuis, A., Wigboldus, D., Eckes, T., Six-Materna, I., Expósito, F., Moya, M., Foddy, M., Kim, H., Lameiras, M., Sotelo, M. J., Mucchi-Faina, A., Romani, M., Sakalli, N., Udegbe, B., Yamamoto, M., Ui, M., Ferreira, M. C. ve López, W. L. (2000). Beyond prejudice as simple antipathy: Hostile and benevolent sexism across cultures. *Journal of Personality and Social Psychology*, 75, 763–775.
- 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.
- Granie, M. A. ve Papafava, E. (2011). Gender stereotypes associated with vehicle driving among French preadolescents and adolescents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(5), 341–353.
- Haje, B. E. ve Symbaluk, D. G. (2014). Personal and social determinants of aggressive and dangerous driving. *Canadian Journal of Family and Youth/Le Journal Canadien de Famille et de la Jeunesse*, 6(1), 59–88.
- Jovanovic, D., Lipovac, K., Stanojevic, P. ve Stanojevic, D. (2011). The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among Serbian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(1), 43–53.
- Kökdemir, H. (2004, Şubat). Öfke ve öfke kontrolü. *Pivolka*, 12, 7–10.
- Li, F., Yao, X. ve Li, Y. (2014). Driving anger in China: Psychometric properties of the Driving Anger Scale (DAS) and its relationship with aggressive driving. *Personality and Individual Differences*, 68, 130–135.
- Nesbit, S. M., Conger, J. C. ve Conger, A. J. (2007). A quantitative review of the relationship between anger and aggressive driving. *12(2)*, 156–176.
- Okutan, N. ve Büyüksahin-Sunal, A. (2011). Eşcinsellere yönelik tutumlar: Cinsiyetçilik, romantik ilişkilerle ilgili kalıp yargılar ve yetişkin bağlanma biçimleri açısından bir değerlendirme. *Türk Psikoloji Yazıları*, 14(27), 69–77.
- 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 youth Turkish drivers. *Aggressive Behavior*, 31(6), 547–558.
- Özmen, A. (2004). Seçim Kuramına ve Gerçeklik Terapisine Dayalı Öfkeyle Başa Çıkma Eğitim Programının ve Etkileşim Grubu Uygulamasının Üniversite Öğrencilerinin Öfkeyle Başa Çıkma Becerileri Üzerindeki Etkisi (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

- Russell, B. L. ve Trigg, K. Y. (2004). Tolerance of sexual harassment: An examination of gender differences, ambivalent sexism, social dominance, and gender roles. *Sex Roles*, 50(7), 565–573.
- Sakallı-Uğurlu, N. (2002). Çelişik duygulu cinsiyetçilik ölçeği: Geçerlik ve güvenilirlik çalışması. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17(49), 47–58.
- Sidanius, J., Pratto, F. ve Brief, D. (1995). Group dominance and the political psychology of gender: A cross-cultural comparison. *Political Psychology*, 16(2), 381–396.
- Skinner, A. L., Stevenson, M. C. ve Camillus, J. C. (2015). Ambivalent sexism in context: Hostile and benevolent sexism moderate bias against female drivers. *Basic and Applied Social Psychology*, 37(1), 56–67.
- Sohu. (2008). *Survey results: 60 percentage of motorcar owners experienced “road rage”*. <http://auto.sohu.com/20080513/n256816082.shtml> adresinden alındı.
- Soysal, A. Ş., Can, H. ve Kılıç, K. M. (2009). Üniversite öğrencilerinde a tipi davranış örüntüsü ile öfke ifadesi arasındaki ilişkinin analizi ve cinsiyetler açısından karşılaştırılması. *Klinik Psikiyatri*, 12, 61–67.
- Starner, T. M. ve Peter, R. M. (2004). Anger expression and blood pressure in adolescents. *The Journal of School Nursing*, 20(6), 335–342.
- Stoller, R. J. (1968). *Sex and gender: The development of masculinity and femininity*. London: Karnac Books.
- Sullman, M. J., Grasb, M. E., Cunillb, M., Planes, M., ve Font-Mayolas, S. (2007). Driving anger in Spain. *Personality and Individual Differences*, 42(4), 701–713.
- Sullman, M. J., Paxion, J. ve Stephens, A. N. (2017). Gender roles, sex and the expression of driving anger. *Accident Analysis and Prevention*, 106, 23–30.
- Sullman, M. J. ve Stephens, A. N. (2013). A comparison of the driving anger scale and the propensity for angry driving scale. *Accident Analysis and Prevention*, 58, 88–96.
- Sullman, M. J., Stephens, A. N. ve Yong, M. (2014). Driving anger in Malaysia. *Accident Analysis and Prevention*, 71, 1–9.
- Sümer, N. ve Özkan, T. (2002). Sürücü davranışları, becerileri, bazı kişilik özellikleri ve psikolojik belirtilerin trafik kazalarındaki rolleri. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17(50), 1–22.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2017, Mayıs 7). Ulaştırma Verileri. *Türkiye İstatistik Kurumu*: <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=89&locale=tr> adresinden alındı.
- Türk Dil Kurumu. (2006, Eylül 26). Öfke tanımı. http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.59136d318854d7.82489701
- Yasak, Y., Batıgün, D. A. ve Eşiyok, B. (2016). Trafik ve stres: stres ile trafikte öfke ifadesi arasındaki ilişkide sürücü öfke düşüncelerinin aracı rolü. *Türk Psikoloji Dergisi*, 31(78), 13–71.
- Yasak, Y. ve Eşiyok, B. (2009). Anger amongst Turkish drivers: Driving Anger Scale and its adapted, long and its adapted, long and short version. *Safety Science*, 47(1), 138–144.

- Yasak Y., Eşiyok B., Başbulut A. Z. ve Korkusuz, I. (2005) Trafikte öfke: Sürücü Öfke Ölçeği'nin (SÖÖ) geçerlik ve güvenilirliği. *Trafik ve Yol Güvenliği 3. Ulusal Kongresi*, 4-6 Mayıs, Gazi Üniv. Ankara.
- Wickens, C. M., Mann, R. E., Stoduto, G., Lalomiteanu, A. ve Smart, R. G. (2011). Age group differences in self-reported aggressive driving perpetration and victimization. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(5), 400–412.