

*Cumhuriyet İlahiyat Dergisi - Cumhuriyet Theology Journal*  
ISSN: 2528-9861 e-ISSN: 2528-987X  
December / Aralık 2020, 24 (2): 631-643

## Dindarlık, Empati ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkiler

*The Relationships Between Religiosity, Empathy and Driver Behaviors*

### Sezai Korkmaz

Dr. Öğr. Üyesi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İlahiyat Fakültesi  
Din Psikolojisi Anabilim Dalı  
Assist. Prof., Kahramanmaraş Sütçü İmam University, Faculty of Theology  
Department of Psychology of Religion  
Kahramanmaraş / Turkey  
kzsezai@gmail.com orcid.org/0000-0003-0250-6673

### Article Information / Makale Bilgisi

**Article Types / Makale Türü:** Research Article / Araştırma Makalesi

**Received / Geliş Tarihi:** 25 February / Şubat 2020

**Accepted / Kabul Tarihi:** 25 May / Mayıs 2020

**Published / Yayın Tarihi:** 15 December / Aralık 2020

**Pub Date Season / Yayın Sezonu:** December / Aralık

**Volume / Cilt: 24 Issue / Sayı: 2 Pages / Sayfa:** 631-643

**Cite as / Atıf:** Korkmaz, Sezai. "Dindarlık, Empati ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkiler [*The Relationships Between Religiosity, Empathy, and Driver Behaviors*]". Cumhuriyet İlahiyat Dergisi-Cumhuriyet Theology Journal 24/2 (Haziran 2020): 631-643.

<https://doi.org/10.18505/cuid.694393>

**Plagiarism / İntihal:** This article has been reviewed by at least two referees and scanned via a plagiarism software. / Bu makale, en az iki hakem tarafından incelendi ve intihal içermediği teyit edildi.

**Copyright ©** Published by Sivas Cumhuriyet Üniversitesi, İlahiyat Fakültesi / Sivas Cumhuriyet University, Faculty of Theology, Sivas, 58140 Turkey. All rights reserved.

<https://dergipark.org.tr/pub/cuid>

### The Relationships Between Religiosity, Empathy, and Driver Behaviors

**Abstract:** There are basic traffic rules as well as rules that must be followed personally and socially. Depending on the drivers, positive and negative behaviors occur in traffic. Because of negative behaviors in traffic, there are loss of life and property, as well as moral/psychological problems. It is seen that moral behavior, empathy and religious values are important in traffic. There are many studies that reveal the relationship between religiousness, traffic behaviors, and empathy. It can be predicted that there are relationships between religiosity, driver behavior and empathy. Moreover, according to studies based on correlation relations, it can be stated that those with high religiousness, inner religiosity and empathy scores are more careful and respectful in traffic. Empathic tendencies and religious values might lead to be more civilized, more respectful, and to comply with the traffic rules. The aim of the current study was to analyze the relationship between religiosity, traffic behavior, and empathy. Under the guidance of literature, the following hypotheses were tested: There is a differentiation in traffic errors and violations and positive driver behavior by gender. Positive driver behaviors and traffic errors and violations differ according to the accident rate. There is a statistically positive relationship between religiousness and empathy and positive driver behavior. There is a negative relationship between religiousness and traffic errors and violations. Religiousness predicts empathetic tendencies and positive driver behavior. Empathy mediates in the relationship between religiosity and positive driver behavior.

Research methods of the current study were documentation and relational survey method. Data collection was made by means of various social media and messengers etc. A total of 201 volunteers participated in the current study. According to gender, 104 (51.7%) of the participants were men and 97 (48.3%) were women. The age range of the sample varied between 20 and 58 and the average age is 33. 199 (99%) of the participants had a driver's license, 2 (1%) had not any driver's license. In terms of accident rates, 100 of the participants (49.8%) had an accident, 101 of them (50.2%) never had an accident. The data was analyzed using SPSS and AMOS program. Descriptive analysis, t-test, Pearson correlation test, multiple regression based on structural equation model, intermediate variable analysis, and reliability analysis tests were performed in the analyzes. The questionnaire of the study consisted of the personal information form and the consent form created by the researcher, the driver behavior scale developed by Reason et al., adapted to Turkish by Sümer et al., the positive driver behavior scale developed by Özkan and Lajunen, the empathic tendency scale developed by Dökmen and the religiousness scale developed by Ayten.

According to gender, there is a statistically significant differentiation in terms of traffic errors and violations ( $t_{(199)} = 4.731$ ;  $p < 0.05$ ) and positive driver behaviors ( $t_{(170.9)} = -3.190$ ;  $p < 0.05$ ). Based on the average of errors and violations by gender, men ( $m = 2.02$ ) make more errors and violations than women ( $m = 1.72$ ). In terms of positive driver behavior, women ( $m = 4.05$ ) show more positive behavior than men ( $m = 3.78$ ). According to the data in Table 2, there is a statistically significant difference in errors and violations, according to accident rates ( $t_{(199)} = -3.382$ ;  $p < 0.05$ ), while no statistically significant differences are observed in positive driver behaviors. Therefore, those who had an accident ( $m = 1.99$ ) make more mistakes and violations than those who had no accident ( $m = 1.77$ ). A statistically significant correlation exists between religiousness and empathic tendency ( $r_{(201)} = .265$ ;  $p < 0.01$ ). Religiousness and empathic tendency positively affect each other. However, there is no significant relationship between religiousness and other variables. While there is a significant and positive ( $r_{(201)} = .378$ ;  $p < 0.01$ ) relationship between the empathic tendency and positive driver behavior, there is a significant and negative relationship between empathic tendency and traffic errors and violations ( $r_{(201)} = -.200$ ;  $p < 0.01$ ). Regarding the findings of the regression analysis, religiosity predicts the empathic tendency ( $\beta = .265$ ;  $p < 0.001$ ). Religiosity estimates .265 of the empathic tendency. Religiousness has no effect on predicting driver behavior. The study reveals that religiousness does not have a regression relationship with positive driver behaviors ( $\beta = .110$ ;  $p > 0.001$ ), and errors and violations ( $\beta = -.120$ ;  $p > 0.001$ ).

Regarding the regression weights according to the structural equation model, in terms of relationships between variables, it is not statistically eligible to analyze the mediator.

**Keywords:** Psychology of Religion, Religiosity, Traffic Rules, Driver Behaviors, Empathy.

### **Dindarlık, Empati ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkiler**

**Öz:** Kişisel ve toplumsal olarak uyulması gereken kurallar olduğu gibi trafikte de belli kurallar bulunmaktadır. Sürücülere bağlı olarak trafikte olumlu ve olumsuz davranışlar ortaya çıkmaktadır. Trafikte olumsuz davranışlar sonucunda can ve mal kaybı yaşandığı gibi manevi/psikolojik sorunlar da ortaya çıkmaktadır. Yapılan çalışmalara bakıldığında dindarlık ile trafik davranışları ve dindarlık ile empati arasında ilişki olduğunu ortaya koyan birçok çalışma bulunmaktadır. Sürücü davranışları ile dindarlık ve empati arasında da ilişkiler olduğu öngörülebilir. Dahası korelasyon ilişkilerine dayalı olarak yapılan çalışmalarda dindarlık, içsel dindarlık ve empati puanları yüksek olanların trafikte daha dikkatli ve saygılı olacağını ön kabul olarak ifade edebiliriz. Kişilerin, trafikte daha medeni, daha saygılı olmalarının ve trafik kurallarına daha fazla uymaları empatiye ve dini/ahlaki değerlere dayanmaktadır. Bu çalışmada dindarlık ile trafik davranışları ve empati arasındaki ilişkilerin incelenmesi amaçlanmıştır. Literatüre dayalı olarak şu hipotezler oluşturulmuştur: Cinsiyete göre olumlu sürücü davranışlarında ve trafikte hata ve ihlallerde farklılaşma vardır. Kaza yapma oranına göre olumlu sürücü davranışları ve trafikte hata ve ihlaller farklılaşmaktadır. Dindarlık, empatik eğilim ve olumlu sürücü davranışları arasında pozitif yönde ilişki vardır. Dindarlık ile trafikte hata ve ihlaller arasında negatif yönde ilişki vardır. Dindarlık, empatik eğilim ve olumlu sürücü davranışlarını yordamaktadır. Dindarlık ile olumlu sürücü davranışları arasındaki ilişkide empati aracı değişken görevi görmektedir.

Araştırmada metot olarak dokümantasyon yöntemi ve ilişkisel tarama yöntemi kullanılmıştır. Anket verileri, Kahramanmaraş ili esas olmak üzere internet (Google dokümanlar) aracılığıyla toplanmıştır. Farklı sosyal medya ve iletişim araçlarına başvurulmuştur. Araştırmaya gönüllülük esasına dayalı olarak toplamda 201 kişi katılmıştır. Katılımcıların cinsiyete göre 104'ü (%51,7) erkek, 97'si (%48,3) kadındır. Örneklemin yaş aralığı 20 ile 58 arasında değişmekte ve yaş ortalaması ise 33'tür. Ankete katılan sürücülerin 199'unun (%99) ehliyeti varken, 2 kişinin (%1) yoktur. Kaza oranlarına bakıldığında katılımcıların 100'ü (%49,8) kaza yapmış, 101'i ise (%50,2) hiç kaza yapmamıştır. Veriler, SPSS paket programı ve AMOS programı kullanılarak analiz edilmiştir. Analizlerde betimsel analiz, t-test, Pearson Korelasyon testi, yapısal eşitlik modeline dayalı çoklu regresyon, aracı değişken analizi ve güvenilirlik analiz testleri yapılmıştır. Çalışmada araştırmacı tarafından oluşturulan onam formu dahil edilen kişisel bilgi formu, Reason ve diğerleri tarafından geliştirilip, Sümer ve diğerleri tarafından Türkçe'ye uyarlanan sürücü davranışları ölçeği, Özkan ve Lajunen tarafından geliştirilen olumlu sürücü davranış ölçeği, Dökmen tarafından geliştirilen empatik eğilim ölçeği ve Ayten tarafından geliştirilen dindarlık ölçeği kullanılmıştır.

Cinsiyete göre sürücü davranışlarının alt boyutu olan hata ve ihlaller ( $t_{(199)}=4,731$ ;  $p<0,05$ ) ve olumlu sürücü davranışları ( $t_{(170,9)}=-3,190$ ;  $p<0,05$ ) boyutlarında istatistiki olarak anlamlı farklılaşma olduğu görülmüştür. Cinsiyete göre hata ve ihlallerin ortalaması esas alındığında trafikte erkeklerin ( $m=2,02$ ), kadınlardan ( $m=1,72$ ) daha fazla kural hatası ve ihlali yaptığını söylemek mümkündür. Olumlu sürücü davranışları açısından ise trafikte kadınların ( $m=4,05$ ), erkeklerden ( $m=3,78$ ) daha fazla olumlu davranış sergilediğini ifade edebiliriz. Kaza yapıp yapmama veya kazaya karışıp karışmamaya göre kişilerin hata ve ihlaller ve olumlu sürücülük sergileme konusunda farklılaşıp farklılaşmadığı incelenmiştir. Tablo 2'deki verilere göre kaza oranlarına göre hata ve ihlallerde istatistiki olarak anlamlı farklılaşma ( $t_{(199)}=-3,382$ ;  $p<0,05$ ) olurken, olumlu sürücü davranışlarında istatistiki olarak anlamlı derecede farklılaşma gözlenmemiştir. Bu nedenle kaza yapanların ( $m=1,99$ ), kaza yapmayanlardan ( $m=1,77$ ) daha fazla hata ve ihlaller yaptığını ifade edebiliriz.

### 634 | Sezai Korkmaz, Dindarlık, Empati ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkiler

Dindarlıkla empatik eğilim arasında ( $r_{(201)}=.265$ ;  $p<0,01$ ) istatistiki olarak anlamlı düzeyde korelasyon ilişkisi bulunmuştur. Dindarlık ile empatik eğilim birbirini pozitif yönde etkilemiştir. Fakat dindarlık ile diğer değişkenler arasında anlamlı düzeyde ilişki yoktur. Empatik eğilim değişkeni ile olumlu sürücü davranışı arasında anlamlı ve pozitif yönde ( $r_{(201)}=.378$ ;  $p<0,01$ ) ilişki olduğu saptanırken, hata ve ihlaller alt boyutu ile anlamlı ve negatif yönde ( $r_{(201)}=-,200$ ;  $p<0,01$ ) ilişki olduğu tespit edilmiştir. Regresyon analizi sonuçlarına bakıldığında dindarlık empatik eğilimi ( $\beta=.265$ ;  $p<0,001$ ) yordamıştır. Dindarlık empatik eğilimin ,265'ini açıklamaktadır. Dindarlığın çalışmanın bir diğer değişkeni olan sürücü davranışlarını yordama etkisi yoktur. Bu çalışmada dindarlığın olumlu sürücü davranışları ( $\beta=.110$ ;  $p>0,001$ ) ve sürücü davranışlarının alt boyutu olan hata ve ihlaller boyutuyla ( $\beta=-,120$ ;  $p>0,001$ ) regresyon ilişkisi olmadığı saptanmıştır. Yapısal eşitlik modeline göre regresyon ağırlıklarına bakıldığında, aracı değişken analizine gerek kalmamıştır. Aracı değişken analizinde a, b ve c olmak üzere üç yol (path) olduğu varsayıldığında; a=dindarlık, b=empatik eğilim ve c=olumlu sürücü davranışlarıdır. A değişkeni; etki eden, b değişkeni; aracı değişken ve c değişkeni ise etkilenen değişkendir. Aracılık etkisi analizinde ilk şart a değişkeni ile c değişkeni arasında direkt regresyon ilişkisi olmasıdır. Çalışmanın bulgularına bakıldığında dindarlık değişkeni ile olumlu sürücü davranışı arasında direkt veya dolaylı olarak regresyon ilişkisi bulunmamaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Din Psikolojisi, Dindarlık, Trafik Kuralları, Sürücü Davranışları, Empati.

### Giriş

Ülkemizde trafikte araç kullananların sayısı 28.181.930 kişidir. Sürücülerin 21.097.117'sini erkekler, 7.084.713'ünü kadınlar oluşturmaktadır.<sup>1</sup> Yasal yaş sınırına gelmiş hemen herkes araç kullanmak için ehliyet almakta ve trafikte belli davranış biçimlerini ortaya koymaktadır. Trafik kuralları evrensel olmasına karşın, sürücü davranışları her ülkenin kültürel ve toplumsal yapısına bağlı olarak değişiklik göstermektedir.<sup>2</sup> Günümüzde trafik problemleri, aşırı nüfus artışı, çarpık kentleşme, teknolojik gelişmelerin<sup>3</sup> uygun kullanılmaması, trafik kurallarına dair yeterli eğitimin verilememesi ve bilinçli sürücülük yapılmaması gibi nedenlerden dolayı her geçen gün artmaktadır. Trafikte belirleyici rolün büyük kısmının sürücülerde olduğu ifade edilmektedir. Ülkemizde trafik kazalarının %95'i sürücü hatalarından kaynaklanmaktadır. Sürücü hataları, aşırı hız yapma, uykusuz, alkollü ve yorgun araç kullanma, öfke ve sabırsızlık, trafik kurallarını ihlal etme,<sup>4</sup> yaya ve diğer sürücülere saygısızca davranma, saldırgan araç kullanma gibi nedenlere dayanmaktadır.

Ülkemizde trafik kurallarına bağlı olarak sorunlar yaşanmaktadır. Bu problemler can ve mal kaybına<sup>5</sup> neden olduğu gibi bireyin psikolojik ve sosyal hayatına engeller de teşkil etmektedir. Engellenme-saldırganlık teorisine<sup>6</sup> göre bireylerin engellenmesi trafikte öfkeli ve saldırganca<sup>7</sup> davranışlar sergilenmesine neden olmaktadır. Sürücü davranışları konusunda yapılan bir araştırmada, düşüncesiz hareket eden (dürtüsel davranış), atılgan veya gözü pek davranan ve empati puanları düşük olanların trafikte hatalı davranışlara daha çok yöneldiği

<sup>1</sup> Trafik Hizmetleri Başkanlığı (THB), "İstatistikler" (Erişim 22 Ocak 2020).

<sup>2</sup> Doğan Cüceloğlu, *İnsan ve Davranışı* (İstanbul: Remzi Yayınevi, 2018), 202.

<sup>3</sup> Hasan Arslan, "Trafikte Dini Tutum ve Davranışın Rolü", *Din ve Trafik (Trafikte Sosyal ve Psikolojik Davranışlar, Hoşgörü, Eğitim, Ahlak, Kültür, Denetim ve İstatistikler)*, ed. Fikret Karaman (Malatya: İnönü Üniversitesi İlahiyat Fakültesi, 2016), 39-57.

<sup>4</sup> Saffet Köse, "Sosyal Bir Sorun Olarak Trafik (Kur'an-Sünnet Bağlamında Bir Yaklaşım)", *İslam Hukuku Araştırmaları Dergisi* 15/1 (2010), 13-38.

<sup>5</sup> İslim Sungur vd., "Türkiye'deki Trafik Kazalarının Analizi", *Ankara Medical Journal* 14/3 (2014), 115-116.

<sup>6</sup> Leonard Berkowitz, "Frustration-Aggression Hypothesis: Examination and Reformulation", *Psychological Bulletin* 106/1 (1989), 59-73.

<sup>7</sup> David Shinar, "Aggressive Driving: The Contribution of The Drivers And The Situation", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology And Behaviour* 1/2 (1998), 137-138.

tespit edilmiştir.<sup>8</sup> Ayrıca trafikte riskli davranma ile dindarlık arasında negatif yönde ilişkiler olduğu ortaya koyulmuştur.<sup>9</sup> Buradan hareketle sürücü davranışları ile dindarlık ve empati arasında ilişki olduğu öngörülebilir. Dahası korelasyon ilişkilerine dayalı olarak yapılan çalışmalara göre dindarlık, içsel dindarlık<sup>10</sup> ve empati puanları yüksek olanların trafikte daha dikkatli ve saygılı olacağını ön kabul olarak ifade edebiliriz. Kişilerin, trafikte daha medeni, daha saygılı olmalarının<sup>11</sup> ve trafik kurallarına daha fazla uymalarının bir yolunun empatik eğilime<sup>12</sup> ve dindarlık değerlerine sahip olmalarından geçtiğini ifade etmek mümkündür.

Dindarlık, kişinin içsel ve dışsal faktörlerin<sup>13</sup> etkisiyle kendinden daha yüce bir yaratıcıya yönelmesi durumudur.<sup>14</sup> Bu yönelim durumu bireyi psikolojik ve toplumsal olarak olumlu veya olumsuz farklı davranışlara sevk etmektedir.<sup>15</sup> Dindarlık, ötekinin duygularını hissetme ve prososyal davranışları incelemektedir.<sup>16</sup> Bu bağlamda dindarlık, empati davranışını teşvik etmekte ve desteklemektedir. Yapılan birçok çalışmada dindarlık ile empatik eğilim arasında anlamlı ve pozitif yönde ilişki olduğu bulgulanmıştır.<sup>17</sup> Empati, bireyin kendisi dışındaki kişilerin iç dünyasında yaşadığı duygu ve düşüncelerini hissetme ve anlayabilme becerisidir.<sup>18</sup> Empati ile din, diğerini düşünme ve diğerkâmlık konusunda benzer değerleri vurgulamaktadır. Sürücü davranışları ise kişinin trafik içinde sergilemiş olduğu<sup>19</sup> olumlu ve olumsuz tüm edimlere denmektedir. Sürücü davranışlarının sosyal yönü<sup>20</sup> olduğu kadar psikolojik yönü de bulunmaktadır. Bu bakımdan sürücü davranışları toplumsal ve psikolojik olarak empatik eğilim ve dindarlıkla da ilişkili olabilmektedir.<sup>21</sup> Din, bireysel ve toplumsal alanı<sup>22</sup> düzenlemektedir. Ayrıca din, empati ve diğerkâmlık gibi prososyal davranış içeriklerini her

- 
- <sup>8</sup> Cynthia Owsley vd., "Impact Of Impulsiveness, Venturesomeness, And Empathy On Driving By Older Adults", *Journal Of Safety Research* 34/4 (2003), 353-359.
- <sup>9</sup> Amir Reza Nabipour vd., "The Relationship Between Religion And The On-Road Behaviour of Adolescents In Iran", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 29 (2015), 113-120.
- <sup>10</sup> Nabipour vd., "The Relationship Between Religion And The On-Road Behaviour of Adolescents In Iran", 118.
- <sup>11</sup> Köse, "Sosyal Bir Sorun Olarak Trafik (Kur'an-Sünnet Bağlamında Bir Yaklaşım)".
- <sup>12</sup> Üstün Dökmen, "Empatinin Yeni Bir Modele Dayanılarak Ölçülmesi ve Psikodrama İle Geliştirilmesi", *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi* 21/1 (1988), 001-034.
- <sup>13</sup> Gordon W. Allport - J. Michael Ross, "Personal Religious Orientation And Prejudice", *Journal of Personality and Social Psychology* 5/4 (1967), 432-443.
- <sup>14</sup> Nevzat Tarhan, *İnanç Psikolojisi: Ruh, Beyin ve Akıl Üçgeninde İnsanoğlu* (İstanbul: Timaş Yayınları, 2011).
- <sup>15</sup> Hayati Hökelekli, *Din Psikolojisine Giriş* (İstanbul: Dem Yayınları, 2010).
- <sup>16</sup> Ali Ayten, *Empati ve Din: Türkiye'de Yardımlaşma ve Dindarlık Üzerine Psiko-Sosyal Bir Araştırma* (İstanbul: İz Yayıncılık, 2013).
- <sup>17</sup> Yukimi Mizuno vd., "Religiosity and Psychological Resilience in Patients With Schizophrenia and Bipolar Disorder: An International Cross-Sectional Study", *Acta Psychiatrica Scandinavica* 137/4 (2018), 316-327; James E. McDonald vd., "Effects of Religiosity, Forgiveness, and Spousal Empathy on Marital Adjustment", *Marriage & Family Review* 54/4 (2018), 393-416; Luana Araújo dos Reis - Tânia Maria de Oliva Menezes, "Religiosity And Spirituality As Resilience Strategies Among Long-Living Older Adults In Their Daily Lives", *Revista Brasileira de Enfermagem* 70/4 (2017), 761-766; Veysel Uysal, "Gençlerde Empati Eğilimi, Anne-Baba Tutumları ve Dindarlık", *DEUIFD* 1/1 (2016), 7-40.
- <sup>18</sup> Heinz Kohut, *The Analysis of The Self: A Systematic Approach To The Psychoanalytic Treatment of Narcissistic Personality Disorders* (Chicago: The University of Chicago Press, 1971).
- <sup>19</sup> Türker Özkan - Timo Lajunen, "A New Addition To DBQ: Positive Driver Behaviours Scale", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 8/4-5 (2005), 355-368.
- <sup>20</sup> James S. Baxter vd., "Social Facilitation and Driver Behaviour", *British Journal of Psychology* 81/3 (1990), 351-360.
- <sup>21</sup> Nabipour vd., "The Relationship Between Religion and The On-Road Behaviour of Adolescents In Iran"; Owsley vd., "Impact Of Impulsiveness, Venturesomeness, and Empathy on Driving By Older Adults", 118.
- <sup>22</sup> Hökelekli, *Din Psikolojisine Giriş*.

zaman desteklemektedir. Bu açıdan trafikte bireylerin sürücü davranışları, dindarlık ve empatik eğilimleri arasında ilişkiler olabileceği öngörülebilir.

Literatürde yapılan çalışmalara bakıldığında dindarlık ile empati veya empatik eğilim arasında ilişki olduğunu saptayan birçok çalışma bulunmaktadır. Ayrıca çalışmanın bir diğer değişkeni olan sürücü davranışları (trafik kurallarına uyma) ile dindarlık ve empati arasında ilişki olduğunu tespit eden araştırma bulguları da ortaya konulmuştur.<sup>23</sup> Dahası dindarlık ile sürücü davranışları arasındaki ilişkiyi ele alan çalışmalar da yapılmıştır. Aynı şekilde çalışmanın değişkenlerini içerecek şekilde dindarlık ile empati ve sürücü davranışları ile empati arasında ilişki olduğunu ortaya koyan araştırmalar da yürütülmüştür. Fakat bu araştırmanın üç temel değişkeni olan dindarlık, empatik eğilim ve sürücü davranışları arasındaki ilişkiyi ele alan bir çalışmaya rastlanmamıştır. Yukarıda bahsedilen değişkenler arasındaki ilişkiye dayanarak bu çalışmada dindarlık, empatik eğilim ve sürücü davranışları arasındaki ilişkiler ele alınmıştır. Bu çalışmanın temel amacı empati, sürücü davranışları ve dindarlık değişkenleri arasındaki ilişkilerin incelenmesidir. Bu bağlamda değişkenler arası ilişkiler ve literatür esas alınarak hipotezler oluşturulmuş ve test edilmiştir.

### 1. Hipotezler

(H<sub>1</sub>) Katılımcıların olumlu sürücü davranışları ölçek puanları ve sürücü davranışları ölçeğinin hata ve ihlaller boyutundan aldıkları puanlar cinsiyet değişkenine göre farklılaşmaktadır.

(H<sub>2</sub>) Kaza yapma oranına göre olumlu sürücü davranışları farklılaşmaktadır.

(H<sub>3</sub>) Kaza yapma oranına göre sürücü davranışları ölçeğinin alt boyutu olan hata ve ihlallerde farklılaşma vardır.

(H<sub>4</sub>) Dindarlık ile empatik eğilim arasında pozitif yönde ilişki vardır.

(H<sub>5</sub>) Dindarlık ile olumlu sürücü davranışları arasında pozitif yönde ilişki vardır.

(H<sub>6</sub>) Empatik eğilimle olumlu sürücü davranışları arasında pozitif yönde ilişki vardır.

(H<sub>7</sub>) Dindarlık ile sürücü davranışları ölçeğinin alt boyutu olan hata ve ihlaller arasında negatif yönde ilişki vardır.

(H<sub>8</sub>) Dindarlık, empatik eğilim ve olumlu sürücü davranışlarını yordamaktadır.

(H<sub>9</sub>) Dindarlık ile olumlu sürücü davranışları arasındaki ilişkide empati aracı değişken görevi görmektedir.

### 2. Metot

Bu çalışmada dokümantasyon ve tarama modeli kullanılmıştır. Nicel olarak yapılan çalışmada birden fazla değişken bulunduğu için dolayı tarama modellerinden, ilişkisel tarama modeli temel alınmıştır. Verileri toplamak amacıyla anket yöntemine başvurulmuştur. Katılımcıların belirlenmesinde tesadüfî örnekleme yöntemine yer verilmiştir.

#### 2.1. Örneklem, Veri Toplama ve Analizi

Anket verileri, Kahramanmaraş ili esas olmak üzere internet ve Google Dokümanlar aracılığıyla toplanmıştır. Farklı sosyal medya ve iletişim araçlarına başvurulmuştur. Araştırmaya gönüllülük esasına dayalı olarak toplamda 201 kişi katılmıştır. Çalışma esnasında onam formu da kullanılmıştır. Onam formuna göre katılımcıların bilgilendirilmesi (aydınlatma) ve katılımcıların rızaya (onam) dayalı olarak örnekleme girmiş olması gerekmektedir. Bu çalışmanın anket verileri toplanırken onam formuna dayalı olarak katılımcılara gerekli bilgilendirme yapılmış ve katılımcılar rıza ve gönüllülük göstererek çalışmanın örnekleme dâhil olmuşlardır. Bu esaslar göz önünde bulundurularak anket uygulaması 01 Aralık 2019 ile 30

<sup>23</sup> Owsley vd., "Impact of Impulsiveness, Venturesomeness, and Empathy on Driving By Older Adults"; Ayten, *Empati ve Din: Türkiye'de Yardımlaşma ve Dindarlık Üzerine Psiko-Sosyal Bir Araştırma*;

Aralık 2019 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Katılımcıların cinsiyete göre 104'ü (%51,7) erkek, 97'si (%48,3) kadındır. Örneklemin yaş aralığı 20 ile 58 arasında değişmekte ve yaş ortalaması ise 33'tür. Ankete katılan sürücülerin 199'unun (%99) ehliyeti varken, 2 kişinin (%1) yoktur. Kaza oranlarına bakıldığında katılımcıların 100'ü (%49,8) kaza yapmış, 101'i ise (%50,2) hiç kaza yapmamıştır.

Veriler, SPSS paket programı ve AMOS programı kullanılarak analiz edilmiştir. Analizlerde betimsel analiz, t-test, Pearson Korelasyon testi, yapısal eşitlik modeline dayalı çoklu regresyon, aracı değişken analizi ve güvenilirlik analiz testleri yapılmıştır.

## 2.2. Veri Toplama Araçları

Bu çalışmada araştırmacı tarafından oluşturulan kişisel bilgi formu ve dört ayrı ölçek kullanılmıştır.

**2.2.1. Kişisel Bilgi Formu:** Çalışmada katılımcılara cinsiyet, yaş, sürücü belgesi sahip olup olmama ve kaza yapma gibi sorular sorulmuştur. Bu soruların amacı katılımcıların genel profilini tespit etmek ve ilgili hipotezleri test edebilmektedir.

**2.2.2. Sürücü Davranış Ölçeği (SDÖ):** Bu ölçek Reason ve diğerleri (1990)<sup>24</sup> tarafından geliştirilmiştir. Türkçe'ye Sümer, Lajunen ve Özkan (2002)<sup>25</sup> tarafından uyarlanmıştır. Ölçek 28 maddeden oluşmaktadır. Katılımcılar, ölçek maddelerinde altılı Likert tipinde sorulara cevap vermektedir (0=Hiçbir zaman; 5=Her zaman). Sürücü Davranış Ölçeğinin orijinali sıradan ihlaller, saldırgan ihlaller, hatalar ve kusurlar (lapses) olmak üzere dört alt boyuttan oluşmaktadır. Ölçeğin Türkçe uyarlaması için üç alt boyut önerilmiştir.<sup>26</sup> Bu çalışmada ise ihlaller ve hatalar alt boyutu birleştirilerek tek boyut olarak ele alınmıştır. Bu ölçeğin Cronbach's Alpha değeri ,707 olarak tespit edilmiştir.

**2.2.3. Olumlu Sürücü Davranış Ölçeği (OSDÖ):** Bu ölçek Özkan ve Lajunen (2005)<sup>27</sup> tarafından geliştirilmiştir. Ölçek 14 maddeden oluşmaktadır. Ölçek, sürücülerin trafikte olumlu (pozitif) davranışlarını ölçmeye yönelik düzenlenmiştir. Örnekleme giren katılımcılar ölçek maddelerinde altılı Likert tipinde sorulara yanıt vermektedir (0=Hiçbir zaman; 5=Her zaman). Ölçek tek boyutlu olarak ele alınmaktadır. Ölçekte yüksek puan alan sürücüler, daha olumlu sürücü davranışı sergilemektedir. Olumlu Sürücü Davranış Ölçeğinin bu çalışmadaki Cronbach's Alpha değeri ,874'tür.

**2.2.4. Empatik Eğilim Ölçeği:** Bu ölçek Dökmen (1988)<sup>28</sup> tarafından geliştirilmiştir. Ölçek beşli Likert tipinde (Tamamen Aykırı, Oldukça Aykırı, Kararsızım, Oldukça Uygun, Tamamen Uygun) oluşturulmuştur. Katılımcıların toplam aldığı puan, empatik eğilim puanını göstermektedir. Bu çalışmada ölçeğin Cronbach's Alpha değeri ,776 olarak saptanmıştır.

**2.2.5. Dindarlık Ölçeği:** 11 maddeden oluşan ölçek, Ayten (2012)<sup>29</sup> tarafından geliştirilmiştir. Ölçek, dinin etki (davranış) boyutu ve dini bilgi-ibadet boyutlarından oluşmaktadır. Ölçek, üçlü Likert tipine göre düzenlenmiştir. Dindarlık ölçeğinden, kadınların dindarlık puanını düşürdüğü için Cuma Namazı ve Bayram Namazına gitme maddeleri çıkartılmıştır. Bu çalışmada dindarlık ölçeğinin Cronbach's Alpha değeri ,908 olarak tespit edilmiştir.

## 3. Bulgu ve Yorumlar

<sup>24</sup> James Reason vd., "Errors and Violations on The Roads: A Real Distinction?", *Ergonomics* 33/10-11 (1990), 1315-1332.

<sup>25</sup> Nebi Sümer vd., "Sürücü Davranışlarının Kaza Riskindeki Rolü: İhlaller ve Hatalar", *Ankara: Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi*. (Ankara: Gazi Üniversitesi, 2002), 1-10.

<sup>26</sup> Sümer vd., "Sürücü Davranışlarının Kaza Riskindeki Rolü: İhlaller ve Hatalar".

<sup>27</sup> Özkan - Lajunen, "A New Addition To DBQ: Positive Driver Behaviours Scale".

<sup>28</sup> Dökmen, "Empatinin Yeni Bir Modele Dayanarak Ölçülmesi ve Psikodrama İle Geliştirilmesi".

<sup>29</sup> Ali Ayten, "Kimlik ve Din: İngiltere'deki Türk Gençleri Üzerine Bir Araştırma", *Çukurova Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi (CÜİFD)* 12/2 (2012), 101-119.

### 638 | Sezai Korkmaz, Dindarlık, Empati ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkiler

Bu çalışmada dindarlık, empati ve sürücü davranışları arasındaki ilişkiler ele alınmıştır. Literatüre bağlı olarak hipotezler oluşturulmuş ve test edilmiştir. Bu bağlamda bazı kişisel bilgilere göre farklılaşma olup olmadığı ve dindarlık, empatik eğilim ve sürücü davranışları değişkenleri arasındaki korelasyon ilişkileri incelenmiştir. Ayrıca dindarlık değişkeninin empatik eğilim ve sürücü davranışlarını yordayıp yordamadığı ve empatik eğilimin, dindarlıkla sürücü davranışları arasındaki ilişkide aracı değişken görevi görüp görmediği analiz edilmiştir.

#### 3.1. Cinsiyet ve Kaza Oranlarına Göre Farklılaşma

Aşağıdaki tablo 1 ve tablo 2’de cinsiyet ve kaza oranlarına göre farklılaşma olup olmadığına dair bağımsız değişkenler t-test sonucu verilmiştir.

Tablo 1: Cinsiyete Göre Hata/İhlaller ve Olumlu Sürücü Davranışları (OSD)

	Cinsiyet	N	M	Std. S.	df	t	p
Hata ve İhlaller	Erkek	104	2,02	,50	199	4,731	,000
	Kadın	97	1,72	,39			
OSD	Erkek	104	3,78	,74	170,9	-3,190	,002
	Kadın	97	4,05	,44			

Tablo 1’e bakıldığında cinsiyete göre sürücü davranışlarının alt boyutu olan hata ve ihlaller ( $t_{(199)}=4,731$ ;  $p<0,05$ ) ve olumlu sürücü davranışları ( $t_{(170,9)}=-3,190$ ;  $p<0,05$ ) boyutlarında istatistiki olarak anlamlı farklılaşma olduğu görülmüştür. Cinsiyete göre hata ve ihlaller ortalaması esas alındığında, trafikte erkeklerin ( $m=2,02$ ), kadınlardan ( $m=1,72$ ) daha fazla kural hatası ve ihlali yaptığını söylemek mümkündür. Olumlu sürücü davranışları açısından ise trafikte kadınların ( $m=4,05$ ), erkeklerden ( $m=3,78$ ) daha fazla olumlu davranış sergilediğini ifade edebiliriz. Tüm bu verilere bağlı olarak ( $H_1$ ) cinsiyete göre olumlu sürücü davranışları ve sürücü davranışları ölçeğinin alt boyutu olan hata ve ihlallerde farklılaşma vardır hipotezi doğrulanmıştır.

Yapılan bir çalışmada da cinsiyete göre farklılaşma durumunda, bu araştırmanın verilerini destekleyen sonuçlar ortaya çıkmıştır. İran’da yapılan çalışmada, trafikte erkeklerin kadınlardan daha fazla riskli davranış yaptığı saptanmıştır.<sup>30</sup> Aynı çalışmanın diğer bir bulgusunda ise kaza yapan kişilerin kaza yapmayanlardan trafikte daha fazla tehlikeli ve riskli davranışlar sergilediği tespit edilmiştir.<sup>31</sup> Sürücü davranışları ölçeğine göre yapılan bir meta-analiz çalışmasında, erkeklerin kadınlardan daha az hata yaptıkları saptanmıştır. Buna rağmen trafikte erkeklerin kadınlardan daha fazla ihlal yaptıkları bulgulanmıştır.<sup>32</sup> Bu meta-analiz çalışmasında erkeklerin kadınlara göre hata oranı düşük olsa da kuralları daha fazla yok saydıkları söylenebilir. Bu çalışmanın t-test sonuçları, meta-analiz çalışmasının bulgularıyla cinsiyete göre ihlaller konusunda paralellik göstermiştir. Aşağıdaki Tablo 2’de ise kaza yapıp yapmamaya göre hata ve ihlaller ile olumlu sürücü davranışlarına dair t-test bulguları sunulmuştur.

Tablo 2: Kaza Oranlarına Göre Hata/İhlaller ve Olumlu Sürücü Davranışları (OSD)

	Cinsiyet	N	M	Std. S.	df	t	p
Hata ve İhlaller	K. Yapan	100	1,99	,48	199	3,382	,001
	K. Yapmayan	101	1,77	,44			
OSD	K. Yapan	100	3,94	,56	199	,694	,489
	K. Yapmayan	101	3,88	,69			

<sup>30</sup> Nabipour vd., “The Relationship Between Religion And The On-Road Behaviour Of Adolescents In Iran”, 116.

<sup>31</sup> Nabipour vd., “The Relationship Between Religion And The On-Road Behaviour Of Adolescents In Iran”, 118.

<sup>32</sup> Joost de Winter - Dimitra Dodou, “The Driver Behaviour Questionnaire As A Predictor Of Accidents: A Meta-Analysis”, *Journal of Safety Research* 41/6 (2010), 463-470.

Tablo 2’de görüldüğü üzere örneklem grubuna giren kişilerin yarısı daha önce kaza yapmış veya kazaya karışmıştır. Burada kaza yapıp yapmama veya kazaya karışıp karışmama göre kişilerin hata ve ihlaller konusunda ve olumlu sürücülük sergileme konusunda farklılaşıp farklılaşmadığı incelenmiştir. Tablo 2’deki verilere göre kaza oranlarına göre hata ve ihlallerde istatistiki olarak anlamlı farklılaşma ( $t_{(199)}=-3,382$ ;  $p<0,05$ ) olurken, olumlu sürücü davranışlarında istatistiki olarak anlamlı derecede farklılaşma gözlenmemiştir. Bu nedenle kaza yapanların ( $m=1,99$ ), kaza yapmayanlardan ( $m=1,77$ ) daha fazla hata ve ihlaller yaptığını ifade edebiliriz. Elde edilen veriler ışığında çalışmanın ( $H_3$ ) *Kaza yapma oranına göre sürücü davranışları ölçeğinin alt boyutu olan hata ve ihlallerde farklılaşma vardır* hipotezi doğrulanmıştır. Fakat diğer fark testi analizi yapılan ( $H_2$ ) *Kaza yapma oranına göre olumlu sürücü davranışları farklılaşmaktadır* hipotezi doğrulanmamıştır.

Bu çalışmanın kaza oranlarına göre sürücülerin hata ve ihlalleri, yapılan bir meta-analiz çalışmasının bulgularıyla örtüşmüştür. Meta-analiz çalışmasında, sürücülerin kaza yaptıklarını bildirmesiyle hata ve ihlaller konusunda istatistiki anlamda ilişki olduğu ifade edilmiştir. Buna göre bu çalışmada daha önce kaza yapmayla hata ve ihlaller arasında pozitif yönde ilişki olduğu bulgulanmıştır. Aynı şekilde bulgulara göre kayıtlı kaza oranıyla hata ve ihlaller arasında pozitif yönde anlamlı düzeyde ilişki olduğu tespit edilmiştir.<sup>33</sup> Yapılan başka bir çalışmada ise hata ve ihlallerin, kaza oranlarının ne kadarını açıkladığına dair regresyon ilişkisi incelenmiştir. Hata ve ihlallerin, kaza oranlarını yordama ilişkisinin var olduğu saptanmıştır. Trafikte ihlal içeren davranışlar sergileme eğiliminin, kazaya karışma veya kaza yapmanın anlamlı ve pozitif yordayıcısı olduğu görülmüştür.<sup>34</sup>

### 3.2. Korelasyon, Regresyon ve Aracı Değişken İlişkileri

Bu çalışmada Tablo 3’te değişkenler arası korelasyon ilişkisine yer verilmiştir. Tablo 4’te ise dindarlığın empatik eğilim ve sürücü davranışlarını yordama ilişkisi analiz edilmiştir. Tablo 4’e bağlı olarak aracı değişken analizine dair veriler de yorumlanmıştır.

Tablo 3: Korelasyon Matrisi

	1	2	3	4	5	6
1. Dindarlık	1					
2. OSD	,110	1				
3. Hata/İhlaller	-,120	,025	1			
4. Empatik Egi.	,265**	,378**	-,200**	1		
5. Kaza Oran.	-,102	-,049	-,233**	,026	1	
6. Cinsiyet	-,060	,217**	-,318**	,342**	,184**	1

\*\*Korelasyon 0,01 (2-tailed) değerinde anlamlıdır.

Tablo 3’e bakıldığında dindarlıkla empatik eğilim arasında ( $r_{(201)}=,265$ ;  $p<0,01$ ) istatistiki olarak anlamlı düzeyde korelasyon ilişkisi olduğu bulgulanmıştır. Bu nedenle dindarlık ile empatik eğilim birbirini pozitif yönde etkilemiştir. Fakat dindarlık ile diğer değişkenler arasında anlamlı düzeyde ilişki yoktur. Empatik eğilim değişkeni ile olumlu sürücü davranışı arasında anlamlı ve pozitif yönde ( $r_{(201)}=,378$ ;  $p<0,01$ ) ilişki olduğu saptanırken, hata ve ihlaller alt boyutu ile anlamlı ve negatif yönde ( $r_{(201)}=-,200$ ;  $p<0,01$ ) ilişki olduğu tespit edilmiştir. Bu verilere bağlı olarak empatik eğilim puanları yüksek olan bireylerin, olumlu sürücü davranışı puanlarının da yüksek olduğunu, hata ve ihlaller puanlarının daha düşük olduğunu

<sup>33</sup> De Winter - Dodou, “The Driver Behaviour Questionnaire As A Predictor Of Accidents: A Meta-Analysis”, 465.

<sup>34</sup> Dianne Parker vd., “Driving Errors, Driving Violations And Accident Involvement”, *Ergonomics* 38/5 (1995), 1036-1048.

#### 640 | Sezai Korkmaz. Dindarlık, Empati ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkiler

ifade etmek mümkündür. Tablo 3'deki analiz sonuçlarına göre çalışmanın ( $H_4$ ) *Dindarlık ile empatik eğilim arasında pozitif yönde korelasyon ilişkisi bulunmaktadır* ve ( $H_6$ ) *Empatik eğilimle olumlu sürücü davranışları arasında pozitif yönde ilişkisi vardır* hipotezleri doğrulanmıştır. Fakat çalışmanın ( $H_7$ ) *Dindarlık ile sürücü davranışları ölçeğinin alt boyutu olan hata ve ihlaller arasında negatif yönde ilişkisi vardır* ve ( $H_5$ ) *Dindarlık ile olumlu sürücü davranışları arasında pozitif yönde ilişkisi vardır* hipotezleri desteklenmemiştir.

Yapılan bir çalışmada dindarlık ile sürücü davranışları ve sürücü davranışlarının alt boyutları arasındaki korelasyon ilişkisi ele alınmıştır. Dindarlık ile ihlaller arasında istatistiki olarak anlamlı ve negatif yönde ilişki olduğu ( $r=-0,22$ ) tespit edilmiştir. Dindarlık ile saldırgan ihlaller arasında anlamlı düzeyde ilişki olmadığı ortaya koyulmuştur. Aynı şekilde dindarlık ile olumlu sürücü davranışları arasında da istatistiki olarak anlamlı düzeyde korelasyon ilişkisi olmadığı ortaya koyulmuştur.<sup>35</sup> Başka bir çalışmada ise dindarlık ile trafikte riskli davranışlar ve güvenli davranışlar arasındaki ilişkiye bakılmıştır. Çalışmada, dindarlık ile trafikte güvenli (planlanmış koruyucu davranış) davranışlar arasında ilişki olduğu saptanmıştır. Yine aynı çalışmada dindarlık ile trafikte riskli davranışlar arasında anlamlı ve negatif yönde ilişki olduğu bulgulanmıştır.<sup>36</sup>

Empati ile sürücü davranışını inceleyen çalışmalara bakıldığında empati ile sürücü davranışları arasında anlamlı düzeyde ilişkiler olduğu görülmüştür. Bir araştırmada, dindarlık ile hata ve ihlaller arasında istatistiki olarak negatif yönde olmak üzere anlamlı bir ilişki olduğu tespit edilmiştir.<sup>37</sup> Empati ile dindarlık arasındaki ilişkilere bakıldığında birçok çalışmada, bu araştırmada olduğu gibi dindarlık ile empati arasında anlamlı ve pozitif yönde ilişki tespit edilmiştir.<sup>38</sup> Genel itibariyle dindarlık ile empati arasında karşılıklı ilişkinin olduğunu söylemek mümkündür.<sup>39</sup> Görüldüğü üzere bu çalışmanın bulgularını destekleyen araştırmalar olduğu gibi doğrulamayan araştırmalar da bulunmaktadır. Aşağıdaki Tablo 4'te ise dindarlığın, çalışmanın diğer değişkenlerini yordama ilişkisi sunulmuştur.

Tablo 4: Regresyon Ağırlıkları

	Std. C. ( $\beta$ )	Std. Er.	t	p
<b>Dindarlık--&gt; olumlu sürücü davranışları</b>	,110	,089	1,564	,118
<b>Dindarlık ---&gt; hata ve ihlaller</b>	-,120	,067	-1,705	,088
<b>Dindarlık ---&gt; empatik eğilim</b>	,265	,061	3,888	***

\*\*\* p < 0.001 (2-tailed).

Tablo 4'teki regresyon analizi bulgularına bakıldığında dindarlık, empatik eğilimi ( $\beta=,265$ ;  $p<0,001$ ) yordamıştır. Dindarlık, empatik eğilimin ,265'ini açıklamaktadır. Dindarlığın sürücü davranışlarını yordama etkisi yoktur. Bu çalışmada dindarlığın olumlu sürücü

<sup>35</sup> Zümrüt Yıldırım, *Religiousness, Conservatism, And Their Relationship With Traffic Behaviour* (Ankara: Middle East Technical University, The Graduate School Of Social Sciences, Master Thesis, 2007), 31.

<sup>36</sup> Nabipour vd., "The Relationship Between Religion And The On-Road Behaviour Of Adolescents In Iran", 116.

<sup>37</sup> Trond Nordfjærn - Özlem Şimşekoğlu, "Empathy, Conformity, And Cultural Factors Related To Aberrant Driving Behaviour In A Sample Of Urban Turkish Drivers", *Safety Science* 68 (2014), 55-64.

<sup>38</sup> Ayten, *Empati Ve Din: Türkiye'de Yardımlaşma Ve Dindarlık Üzerine Psiko-Sosyal Bir Araştırma*; Adem Şahin, "Ergenlerde Dindarlık ve Empati", *Marife* 1/1 (2008), 157-158; Zeynep Özcan, "Empati ve Dindarlık Arasındaki İlişki", *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi* 5/8 (2016), 2772-2773.

<sup>39</sup> Veysel Uysal, "Gençlerde Empati, Anne-Baba Tutumları ve Dindarlık", *Dokuz Eylül Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* Psikoloji Özel Sayısı (2016), 7-40.

davranışları ( $\beta=,110$ ;  $p>0,001$ ) ve sürücü davranışlarının alt boyutu olan hata ve ihlaller boyutuyla ( $\beta=-,120$ ;  $p>0,001$ ) regresyon ilişkisi olmadığı saptanmıştır. Bu verilere göre çalışmanın ( $H_8$ ) *Dindarlık, empatik eğilim ve olumlu sürücü davranışlarını yordamaktadır* hipotezi doğrulanmamıştır.

Çalışmanın bir diğer hipotezi ise ( $H_9$ ) *Dindarlık ile olumlu sürücü davranışları arasındaki ilişkide empati aracı değişken görevi görmektedir* varsayımdır. Tablo 4'te yapısal eşitlik modeline göre regresyon ağırlıklarına bakıldığında, aracı değişken analizine gerek kalmamıştır. Aracı değişken analizinde a, b ve c olmak üzere üç yol (path) olduğu varsayıldığında; a=dindarlık, b=empatik eğilim ve c=olumlu sürücü davranışlarıdır. A değişkeni; etki eden, b değişkeni; aracı değişken ve c değişkeni ise etkilenen değişkendir. Aracılık etkisi analizinde ilk şart a değişkeni ile c değişkeni arasında direkt regresyon ilişkisi olmasıdır. Tablo 4'e bakıldığında, dindarlık değişkeni ile olumlu sürücü davranışı arasında direkt veya dolaylı olarak regresyon ilişkisi bulunmamaktadır. Bu nedenle tablo 4'e göre ( $H_9$ ) *Dindarlık ile olumlu sürücü davranışları arasındaki ilişkide empati aracı değişken görevi görmektedir* hipotezi desteklenmemiştir.

Dindarlık, sürücü davranışları ve olumlu sürücü davranışları üzerine yapılan çalışmalarda dindarlığın hata ve ihlaller ile olumlu sürücü davranışlarını yordaması istatistiki olarak ya anlamlı çıkmamış ya da çok zayıf regresyon ilişkileri olduğu tespit edilmiştir. Yapılan bir çalışmada içsel dindarlık, sıradan ihlallerin negatif yönde zayıf bir yordayıcısı olarak bulunmuştur. Yine aynı çalışmanın bulgularına göre dışsal dindarlık, saldırgan ihlallerin negatif yönde zayıf bir yordayıcısıdır.<sup>40</sup> İçsel dindarlıkla saldırgan ihlaller ve olumlu sürücü davranışları arasında istatistiki olarak anlamlı düzeyde regresyon ilişkisi olmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca dışsal dindarlıkla sıradan ihlaller ve olumlu sürücü davranışları arasında herhangi anlamlı regresyon ilişkisi olmadığı ortaya koyulmuştur.<sup>41</sup> Yapılan bir başka çalışmada ise dindarlık, riskli trafik davranışlarının negatif yordayıcısı olarak saptanmıştır.<sup>42</sup> Dindarlık, empati ve sürücü davranışları arasındaki ilişkiyi ele alan çalışmalarda aracı değişken analizi yapılmadığı görülmüştür. Dindarlık ile sürücü davranışlarını ele alan çalışmaların aracı değişken analizi yapmamalarının nedeni, değişkenler arasında anlamlı regresyon ilişkisi olmamasından kaynaklanıyor olabilir.

### Sonuç

Bu çalışmada dindarlık, empati ve sürücü davranışları arasındaki ilişkiler ele alınmıştır. Sürücü davranışlarının alt boyutu olarak değerlendirilen hata ve ihlaller ve olumlu sürücü davranışlarına göre analizler yapılmıştır. Bazı kişisel bilgilere göre t-test analizi de yapılmıştır. Çalışmanın hipotez testlerine göre erkekler kadınlardan daha fazla hata ve ihlal yapmaktadır. Olumlu sürücü davranışları açısından kadınlar erkeklerden daha fazla olumlu davranış sergilemektedir. Diğer bir t-test bulgusuna göre kaza yapanlar, kaza yapmayanlardan daha fazla hata ve ihlal yapmaktadır. Kaza yapma veya yapmamaya göre olumlu sürücü davranışlarında herhangi anlamlı bir farklılaşma olmadığı tespit edilmiştir. Korelasyon ilişkilerine bakıldığında, dindarlık ile hata ve ihlaller ve olumlu sürücü davranışı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı saptanmıştır. Empatik eğilimle dindarlık ve olumlu sürücü davranışları arasında pozitif ve anlamlı düzeyde, hata ve ihlaller arasında ise anlamlı düzeyde ve negatif yönde ilişkiler olduğu görülmüştür. Regresyon ilişkilerine göre ise dindarlık empatik eğilimin pozitif ve anlamlı yordayıcısıyken, hata ve ihlaller ile olumlu sürücü davranışlarının anlamlı bir yordayıcısı değildir. Son olarak, aracı değişkenlik analizi yapmak için gerekli ön koşulların sağlanmadığı ortaya çıkmıştır.

<sup>40</sup> Yıldırım, *Religiousness, Conservatism, And Their Relationship With Traffic Behaviour*, 33-34.

<sup>41</sup> Yıldırım, *Religiousness, Conservatism, And Their Relationship With Traffic Behaviour*, 34.

<sup>42</sup> Nabipour vd., "The Relationship Between Religion And The On-Road Behaviour Of Adolescents In Iran", 116.

#### Kaynakça

- Allport, Gordon W. & Ross, J. Michael. "Personal Religious Orientation and Prejudice". *Journal of Personality and Social Psychology* 5/4 (1967), 432-443.
- Arslan, Hasan. "Trafikte Dini Tutum ve Davranışın Rolü". *Din ve Trafik (Trafikte Sosyal ve Psikolojik Davranışlar, Hoşgörü, Eğitim, Ahlak, Kültür, Denetim ve İstatistikler)*. ed. Fikret Karaman. 39-57. Malatya: İnönü Üniversitesi İlahiyat Fakültesi, 2016.
- Ayten, Ali. *Empati ve Din: Türkiye'de Yardımlaşma ve Dindarlık Üzerine Psiko-Sosyal Bir Araştırma*. İstanbul: İz Yayıncılık, 2013.
- Ayten, Ali. "Kimlik ve Din: İngiltere'deki Türk Gençleri Üzerine Bir Araştırma". *Çukurova Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi (ÇÜİFD)* 12/2 (2012), 101-119.
- Baxter, James S. vd. "Social Facilitation and Driver Behaviour". *British Journal of Psychology* 81/3 (1990), 351-360.
- Berkowitz, Leonard. "Frustration-Aggression Hypothesis: Examination and Reformulation". *Psychological Bulletin* 106/1 (1989), 59-73.
- Cüceloğlu, Doğan. *İnsan ve Davranışı*. İstanbul: Remzi Yayınevi, 37. Baskı, 2018.
- Dökmen, Üstün. "Empatinin Yeni Bir Modele Dayanılarak Ölçülmesi ve Psikodrama ile Geliştirilmesi". *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi* 21/1 (1988), 001-034.
- Hökekleli, Hayati. *Din Psikolojisine Giriş*. İstanbul: Dem Yayınları, 2010.
- Kohut, Heinz. *The Analysis of The Self: A Systematic Approach To The Psychoanalytic Treatment of Narcissistic Personality Disorders*. Chicago: The University of Chicago Press, 1971.
- Köse, Saffet. "Sosyal Bir Sorun Olarak Trafik (Kur'an-Sünnet Bağlamında Bir Yaklaşım)". *İslam Hukuku Araştırmaları Dergisi* 15/1 (2010), 13-38.
- McDonald, James E. vd. "Effects of Religiosity, Forgiveness, and Spousal Empathy on Marital Adjustment". *Marriage & Family Review* 54/4 (2018), 393-416.
- Mizuno, Yukimi vd. "Religiosity And Psychological Resilience in Patients With Schizophrenia and Bipolar Disorder: An International Cross-Sectional Study". *Acta Psychiatrica Scandinavica* 137/4 (2018), 316-327.
- Nabipour, Amir Reza vd. "The Relationship Between Religion and The On-Road Behaviour of Adolescents In Iran". *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 29 (2015), 113-120.
- Nordfjærn, Trond & Şimşekoğlu, Özlem. "Empathy, Conformity, and Cultural Factors Related to Aberrant Driving Behaviour in A Sample Of Urban Turkish Drivers". *Safety Science* 68 (2014), 55-64.
- Owsley, Cynthia vd. "Impact of Impulsiveness, Venturesomeness, and Empathy on Driving By Older Adults". *Journal of Safety Research* 34/4 (2003), 353-359.
- Özcan, Zeynep. "Empati ve Dindarlık Arasındaki İlişki". *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi* 5/8 (2016), 2758-2781.
- Özkan, Türker & Lajunen, Timo. "A New Addition To DBQ: Positive Driver Behaviours Scale". *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 8/4-5 (2005), 355-368.
- Parker, Dianne vd. "Driving Errors, Driving Violations and Accident Involvement". *Ergonomics* 38/5 (1995), 1036-1048.
- Reason, James vd. "Errors And Violations on The Roads: A Real Distinction?" *Ergonomics* 33/10-11 (1990), 1315-1332.
- Reis, Luana Araújo dos & Menezes, Tânia Maria de Oliva. "Religiosity and Spirituality As Resilience Strategies Among Long-Living Older Adults in Their Daily Lives". *Revista Brasileira de Enfermagem* 70/4 (2017), 761-766.
- Şahin, Adem. "Ergenlerde Dindarlık ve Empati". *Marife* 1/1 (2008), 149-166.

- Shinar, David. "Aggressive Driving: The Contribution of The Drivers and The Situation". *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 1/2 (1998), 137-160.
- Sümer, Nebi vd. "Sürücü Davranışlarının Kaza Riskindeki Rolü: İhlaller ve Hatalar". *Ankara: Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi*. 1-10. Ankara: Gazi Üniversitesi, 2002.
- Sungur, İslim vd. "Türkiye'deki Trafik Kazalarının Analizi". *Ankara Medical Journal* 14/3 (2014), 114-124.
- Tarhan, Nevzat. *İnanç Psikolojisi: Ruh, Beyin ve Akıl Üçgeninde İnsanoğlu*. İstanbul: Timaş Yayınları, 2011.
- THB, Trafik Hizmetleri Başkanlığı. "İstatistikler". Erişim 22 Ocak 2020. [http://trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/04-Istatistik/Genel/Arac\\_Surucu.pdf](http://trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/04-Istatistik/Genel/Arac_Surucu.pdf).
- Uysal, Veysel. "Gençlerde Empati, Anne-Baba Tutumları ve Dindarlık". *Dokuz Eylül Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* Psikoloji Özel Sayısı (2016), 7-40.
- Uysal, Veysel. "Gençlerde Empati Eğilimi, Anne-Baba Tutumları ve Dindarlık". *DEUIFD* 1/1 (2016), 7-40.
- Winter, Joost de & Dodou, Dimitra. "The Driver Behaviour Questionnaire As A Predictor Of Accidents: A Meta-Analysis". *Journal of Safety Research* 41/6 (2010), 463-470.
- Yıldırım, Zümrüt. *Religiousness, Conservatism, and Their Relationship With Traffic Behaviour*. Ankara: Middle East Technical University, The Graduate School of Social Sciences, Master Thesis, 2007.