

Araştırma Makalesi

Trafik Ortamında Cinsiyet Rollerinin Sürücü Davranışları ve Sürüş Becerileriyle İlişkisi

İbrahim Öztürk^{1,2*} , Gizem Fındık¹ , Türker Özkan¹ 

¹ Güvenlik Araştırma Birimi, Psikoloji Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, Türkiye

² Psikoloji Bölümü, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Çanakkale, Türkiye

Öz

Trafik kazaları hem Türkiye’de hem de dünya genelinde önemli halk sağlığı problemlerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Alanyazında yer alan çalışmalar sürücülükte insan faktörlerinin iki temel boyutu olan sürücü davranışları ve sürüş becerilerinin trafikteki olumsuz çıktılarla yakından ilişkili olduğunu göstermektedir. Çalışma kapsamında cinsiyet ve cinsiyet rollerinin sürücü davranışları ve sürüş becerileriyle olan ilişkisi araştırılmaktadır. Bu amaçla, çalışmaya toplam 146’sı erkek ve 82’si kadın olmak üzere 18 – 63 yaşları arasında ($Ort. = 23.03$, $SS = 4.56$) 228 sürücü katılmıştır. Katılımcılardan demografik bilgi formu, BEM Cinsiyet Rollerini Ölçeği, Sürücü Davranışları Ölçeği ve Sürücü Becerileri Ölçeği’nden oluşan bir çevrimiçi anket bataryası tamamlamaları istenmiştir. Çalışma sonuçlarına göre kadın sürücüler erkek sürücülere göre daha fazla ihmal gösterirken; erkek sürücüler daha yüksek algısal-motor becerilere sahiptir. Yapılan aşamalı regresyon analizleri, ihlallerin erkeksilik ile pozitif, kadınsılık ile ise negatif ilişkili olduğunu göstermiştir. Ayrıca, hem kadınsılık hem de erkeksilik olumlu sürücü davranışları ve algısal-motor beceriler ile pozitif yönde ilişkili bulunmuştur. Bulgular, cinsiyet rollerinin, özellikle de kadınsılık özelliklerinin sürücü davranışları ve sürücü becerileri için olumlu bir etkisi olduğunu göstermektedir. Trafik güvenliğine yönelik yapılan eğitim ve kamu spotu gibi karşı önlem çalışmalarında kadınsılık özelliklerine daha fazla yer verilmesi ve belirtilen bu özellikleri ön plana çıkaran uygulamaların artırılmasının trafik güvenliği için olumlu etkilerde bulunması beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler: sürücü davranışları, sürüş becerileri, kadınsılık, erkeksilik, trafik güvenliği

The Relationships of Gender Roles in Driving Context with Driver Behaviors and Driving Skills

Abstract

Road traffic accidents are one of the important public health problems in Turkey and all over the world. Previous studies show that two dimensions of human factors, driver behaviors and driving skills, were related to the unsafe driving outcomes. In the present study, the relationship between gender, gender roles, driver behaviors and driving skills were investigated. For this aim, 146 males and 82 females, a total number of 228 drivers, between the ages of 18 – 63 ($M = 23.03$, $SD = 4.56$) participated in the study. Participants filled out an online questionnaire package including a demographic information form, BEM Sex-Role Inventory, Driver Behavior Questionnaire (DBQ) and Driver Skills Inventory (DSI). According to the results, female drivers showed more lapses whereas male drivers showed more perceptual-motor skills. Regression analysis showed that violations were positively related to masculinity and negatively related to femininity. Moreover, both femininity and masculinity were positively related to positive driver behaviors and perceptual-motor skills. The results showed that gender roles, especially femininity, have important effects on driver behaviors and driving skills. Giving greater emphasis on femininity in countermeasure programs such as education programs and public service advertisements related to road safety and increasing interventions are expected to have a positive effect on road safety.

Keywords: driver behaviors, driving skills, femininity, masculinity, road safety

* İletişim / Contact: İbrahim Öztürk, Güvenlik Araştırma Birimi, Psikoloji Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara Türkiye. E-Posta / E-mail: ibrahmoztrk@gmail.com.

Gönderildiği tarihi / Date submitted: 23.02.2019, Kabul edildiği tarihi / Date accepted: 24.05.2019

Alıntı / Citation: Öztürk, İ., Fındık, G. ve Özkan T. (2019). Trafik ortamında cinsiyet rollerinin sürücü davranışları ve sürüş becerileriyle ilişkisi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 2(2), 78–92.



Trafik Ortamında Cinsiyet Rollerinin Sürücü Davranışları ve Sürüş Becerileriyle İlişkisi

Dünya Sağlık Örgütü'nün verilerine göre, her yıl dünyada 1,35 milyon (DSÖ, 2018), Türkiye'de ise 7000'den (Türkiye İstatistik Kurumu, 2018) fazla insan trafik kazaları neticesinde yaşamını yitirmektedir. Türkiye'de trafik kazaları dolayısıyla yaşamını yitiren bireylerin %24'ünü kadınlar, %76'sını ise erkekler oluşturmaktadır. İstatistikler incelendiğinde, trafikteki ölümlerin cinsiyete göre dağılımında gözlenen farkın, yaya (%33 kadın, %67 erkek) ve yolculara (%45 kadın, %55 erkek) kıyasla sürücüler (%2 kadın, %98 erkek) arasında çok daha büyük olduğu görülmektedir (Türkiye İstatistik Kurumu, 2018). Bu durum, sürücüler arasında trafik kazalarına sebebiyet veren faktörlerin daha detaylı araştırılmasını ve kadınlar ve erkekler arasında ne şekilde farklılaştığı sorularını gündeme getirmektedir.

1.1. Sürücülükte İnsan Faktörleri

Elander, West ve French'e (1993) göre sürücülerin trafik kazalarına karışmasında belirleyici rol oynayan iki temel unsur vardır. Bu unsurlardan biri olan sürücü davranışları (*sürüş stili*) bireylerin nasıl araç kullanacakları konusundaki tercihleri, yani araç kullanırken neler yaptıklarına odaklanırken; sürüş becerileri (*sürüş performansı*) araç kullanmaya ilişkin görevlerde ulaşılabilecek maksimum kapasiteye yani araç kullanırken sürücülerin neler yapabildiklerine odaklanmaktadır (Özkan ve Lajunen, 2011). Reason, Manstead, Stradling, Baxter ve Campbell'ın (1990) sınıflamasına göre sürücü davranışları üç boyutta incelenebilir. Bu boyutlar ihmaller, hatalar ve sıradan ihlallerdir. İhmaller, sürücü için utanç ve sıkıntı yaratabilecek, trafik güvenliği bakımından minimal seviyede tehlike arz eden davranışlardan oluşmaktadır. Öte yandan hatalar, ihmellere kıyasla trafik güvenliği bakımından daha tehlikeli davranışlardır. İhmaller ve hataların ortak özelliği ise planlanan; fakat niyet edilen sonuca ulaşamayan davranışlardan oluşmalarıdır. Sıradan ihlaller, ihmaller ve hatalardan farklı olarak planlanan ve niyet edilen sonuca ulaşan davranışlardır; fakat bu davranışlar trafik sisteminin güvenli şekilde işlemesi için gereken eylemlerden kasıtlı olarak sapma sonucu meydana gelir. Reason ve diğerlerinin (1990) sınıflamasına, Lawton, Parker, Manstead ve Stradling (1997) ile daha sonra Mesken, Lajunen ve Summala (2002) diğer yol kullanıcılarına yönelik öfke ve düşmanlık içeren davranışlardan oluşan saldırgan ihlaller isimli yeni bir boyut eklemiştir. Benzer şekilde Özkan ve Lajunen (2005a) de sürücü davranışları sınıflandırmasına, güvenlikle ilgili sorunlardan bağımsız olarak trafik ortamını ve diğer yol kullanıcılarını gözetmeye, yardımcı olmaya ve nazik olmaya yönelik davranışlardan oluşan olumlu sürücü davranışları boyutunu kazandırmışlardır.

Kazaya karışmada belirleyici rol oynayan diğer temel unsur olan sürüş becerileri, algısal-motor beceriler ve güvenlik becerileri olmak üzere iki boyuttan oluşmaktadır. Algısal-motor beceriler araç kullanma için gerekli bilgi işleme ve motor becerileri içerirken, güvenlik becerileri ise kazalardan/güvensiz durumlardan kaçınma motivasyonu olarak düşünülebilir (Lajunen ve Summala, 1995). Alanyazında sürücü davranışları ve sürüş becerilerinin trafik kazalarına karışmayla ilişkisini inceleyen birtakım çalışmalar bulunmaktadır. Örneğin, de Winter ve Dodou'nun (2010) meta analiz çalışmasında, sürücü davranışları boyutlarından hatalar ve ihlaller arttıkça kazaya karışmanın da artış gösterdiği bulunmuştur. Sümer, Özkan ve Lajunen'in (2006) çalışmasında ise güvenlik becerilerinin kazayla negatif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur. Dahası, sözü edilen çalışmaya göre algısal-motor becerileri düşük olan sürücülerin güvenlik becerileriyle kazaya karışma durumları arasında ilişki bulunmazken; algısal-motor becerileri yüksek olan sürücülerin güvenlik becerileri azaldıkça dâhil oldukları kaza sayısının arttığı bulunmuştur. Güvenlik becerileri arttıkça kazalar azalırken, güvenlik becerilerinin kazalara karşı koruyucu etkisi ön plana çıkmıştır.

Yukarıda da belirtildiği üzere, trafikteki sürücü ölümlerinin cinsiyetler arasındaki dağılımında gözlenen eşitsizlikte, kazaya karışmayı belirleyen iki temel unsur olan sürücü davranışları ve sürüş becerilerindeki olası cinsiyet farklılıklarının rolü olduğu düşünülebilir. González-Iglesias, Gómez-Fraguela ve Luengo-Martín'in (2012) çalışmasına göre, erkekler kadınlara kıyasla daha sık ihlal yapmakta, trafikte polis olduğu durumlarda daha fazla öfkelenmekte ve öfkelerini fiziksel olarak daha fazla ifade etmektedirler. Bir diğer çalışmada da, riskli, saldırgan ve yüksek hızlı sürüş davranışlarını erkeklerin kadınlardan; disosiyatif, kaygılı ve sabırlı sürüş davranışlarını ise kadınların erkeklerden daha sık sergiledikleri bulunmuştur (Holland, Geraghty ve Shah, 2010). Özkan ve Lajunen'in (2005b) Türk örneklemiyle yaptıkları çalışmalarında, cinsiyetin saldırgan ihlaller ve hatalar ile ilişkisi bulunmazken; erkeklerin daha sık sıradan ihlal sergilediklerini raporladıkları ortaya koyulmuştur. Yine Özkan ve Lajunen'in (2006) Türk örneklemiyle yaptıkları bir diğer çalışmada ise, cinsiyetin güvenlik becerileriyle ilişkisi bulunmazken; erkeklerin algısal-motor becerilerini daha yüksek raporladıkları bulunmuştur. Benzer şekilde, Bener ve Crundall'ın (2008) çalışmasına göre, hızlı tepki verme, sollama ve dar bir alanda geri geri park etme gibi birtakım beceri maddelerinde erkekler kadınlara kıyasla kendilerini daha beceri sahibi görmektedirler. Özetle, yapılan çalışmalar kadınların ve erkeklerin sürücü davranışları ve sürüş becerileri konusunda kendilerini farklı seviyelerde gördüklerine işaret etmektedir.

1.2. Cinsiyet Roller ve Trafik Güvenliği

Archer ve Lloyd'a (2002, aktaran, Özkan ve Lajunen, 2005b) göre, cinsiyet rolleri ile ilgili kalıp yargıları, toplumdaki bireylerin, kadın ve erkeklerin tipik özelliklerine dair inançlarını yansıtan kalıp yargılardır. Bu bağlamda, kadınsılığa ve erkeksiliğe dair cinsiyet rolleri kalıp yargılarının, hangi özelliklere sahip olmaları gerektiğine dair beklentilerin norm olarak sunulması yoluyla, bireylerin çeşitli ortamlardaki davranışlarını etkilediği savunulabilir. Bem (1974) tarafından belirtildiği üzere bireyin cinsiyet rolleri erkek veya kadın olmasından bağımsız olarak erkeksilik veya kadınsılık özelliklerine yakınlığı ile belirtilir. Bu etkinin trafik ortamında da geçerli olabileceği kanısıyla yola çıkılarak, sürücü davranışları ve sürüş becerilerinin kadınlar ve erkekler arasında farklılaşmasında cinsiyet rollerinin anlamlı bir faktör olduğu düşünülmektedir.

Alanyazın, bu düşüncüyü destekleyici birtakım bulgular sunmaktadır. Örneğin, Krahe ve Fenske (2002) erkeksilik cinsiyet rollerinin aşırı benimsenmesine bağlı olarak gözlenen "maço" kişilik özelliklerinin saldırgan sürücü davranışları ile pozitif yönde ilişkili olduğunu bulmuştur. Benzer şekilde, Özkan ve Lajunen (2005b), yaptıkları çalışmada kadınsılığın hatalar, sıradan ihlaller ve saldırgan ihlaller ile negatif yönde ilişkili; erkeksiliğin ise sıradan ihlaller ve saldırgan ihlaller ile pozitif yönde ilişkili olduğunu göstermişlerdir. Buna ek olarak, sözü edilen çalışmada kadınsılık ve erkeksiliğin saldırgan ihlaller üzerinde etkileşim etkisi olduğu vurgulanmıştır: erkeksilik seviyesi düşük olduğunda saldırgan ihlal sıklığının kadınsılık seviyesinden bağımsız olarak az, erkeksilik seviyesi yüksek olduğunda ise saldırgan ihlal sıklığının kadınsılık arttıkça azaldığı bulunmuştur.

Özkan ve Lajunen'in (2006) bir diğer çalışmasında, kadınsılığın yüksek güvenlik becerileriyle, erkeksiliğin ise yüksek algısal-motor becerilerle ilişkili olduğu rapor edilmiştir. Bir diğer çalışmada ise, cinsiyete dayalı kalıp yargı tehdidinde maruz kalan kadınların simülörde araç kullanma performanslarının sözü edilen kalıp yargıya maruz kalmayan kadınlarınkine kıyasla daha düşük olduğu bulunmuştur (Moë, Cadinu ve Maass, 2015). Bu bulgular, Sibley ve Harré'nin (2009), örtük ve açık ölçümlerle, cinsiyetin erkeksilik aracılığıyla araç kullanma becerilerinde kendini yükseltme yanlılığına yol açtığını bulduğu çalışmasıyla açıklanabilir. Diğer bir deyişle, cinsiyete (erkeksiliğe) ilişkin beklentilerin, artan özgüvene ve dolayısıyla artan beceri yönelimine etki ettiği düşünülebilir.

1.3. Çalışmanın Amacı

Yukarıda sözü edilen bulgular doğrultusunda, mevcut çalışmanın amacı sürücülükte insan faktörlerinin iki temel boyutu olan sürücü davranışları ve sürüş becerileri ile cinsiyet ve cinsiyet rolleri arasındaki ilişkiyi inceleyip Türkçe alanyazına kazandırmaktır. Mevcut çalışma kapsamında özellikle, sözü edilen iki ana unsurdaki cinsiyet farklılığının ve cinsiyet rollerinin bu iki ana unsur ile ilişkisinin araştırılması amaçlanmaktadır.

2. Yöntem

2.1. Katılımcılar

Çalışmada 146'sı erkek ve 82'si kadın olmak üzere toplam 228 katılımcıdan veri toplanmıştır. Katılımcıların yaşları 18 ile 63 arasında değişmekte olup ortalama yaş 23.04'tür ($SS = 4.56$). Katılımcılar, hayat boyu ortalama 34521.64 km ($SS = 141977.44$) araç kullanmışlardır.

2.2. Veri Toplama Araçları

2.2.1. Demografik bilgi formu.

Örneklemin tanımlayıcı özelliklerini belirlemek amacıyla katılımcılara yaş, cinsiyet, son bir yılda kat edilen kilometre ve hayat boyu kat edilen kilometreye ilişkin sorular yöneltilmiştir.

2.2.2. Bem Cinsiyet Rolü Envanteri.

Katılımcıların benimsediği cinsiyet rollerinin belirlenmesinde Bem Cinsiyet Rolü Envanteri'nin kısa versiyonu kullanılmıştır (Bem, 1974; 1981). Bu envanterde erkeksilik özelliklerini ölçen sıfatlardan oluşan 10 madde, kadınsılık özelliklerini ölçen sıfatlardan oluşan 10 madde ve erkeksi ya da kadınsı olmayan (nötr) sıfatlardan oluşan 10 madde yer almaktadır. Her madde, katılımcı tarafından ilgili sıfatın katılımcıyı ne derece tanımladığı göz önünde bulundurularak 7 kategorili Likert tipi ölçek üzerinden değerlendirilmektedir (1 = Tamamen yanlış; 7 = Tamamen doğru). Ben Cinsiyet Rolü Envanteri'nin kısa versiyonu Özkan ve Lajunen (2005c) tarafından Türkçe'ye uyarlanmış ve psikometrik özellikleri incelenmiş olup, mevcut çalışmada da söz konusu çalışmada önerilen haliyle kullanılmıştır. Yapılan analizlerde yalnızca erkeksilik ve kadınsılık alt ölçekleri kullanılmış olup alt ölçeklerin Cronbach's alpha iç tutarlılık katsayıları sırasıyla .79 ve .81 olarak bulunmuştur.

2.2.3. Sürücü Davranışları Ölçeği.

Katılımcıların trafikte sergiledikleri sapkın davranışların sıklığının ölçülmesinde Sürücü Davranışları Ölçeği kullanılmıştır (Reason ve ark., 1990). Sürücü Davranışları Anketi'nde ihmaller (8 madde), hatalar (8 madde), saldırgan ihlaller (3 madde) ve sıradan ihlaller (8 madde) olmak üzere 4 alt ölçek bulunmaktadır. Trafikte sergilenen olumlu sürücü davranışlarının sıklığını ölçmek için ise, Özkan ve Lajunen'in (2005a) 14 maddelik Olumlu Sürücü Davranışları Ölçeği kullanılmıştır. Hem sapkın sürücülüğe hem de olumlu davranışlara ilişkin her bir madde, ilgili davranışın ne sıklıkla yapıldığı göz önünde bulundurularak 6 kategorili Likert tipi bir ölçek üzerinden değerlendirilmektedir (0 = Hiçbir zaman; 5 = Her zaman). Sürücü Davranışları Anketi'nin Türkçe adaptasyonu Lajunen ve Özkan (2004) tarafından yapılmış, Olumlu Sürücü Davranışları Ölçeği ise Türkçe geliştirilmiştir (Özkan ve Lajunen, 2005a). Bu çalışma için Cronbach's alpha iç tutarlılık katsayıları ihmaller için .74, hatalar için .72, saldırgan ihlaller için .66, sıradan ihlaller için .78 ve pozitif sürücü davranışları için .76 olarak bulunmuştur.

2.2.4. Sürüş Becerileri Envanteri.

Katılımcıların araç kullanırken benimsedikleri beceri-güvenlik motivasyonu yönelimini belirlemek amacıyla Sürüş Becerileri Envanteri kullanılmıştır (Lajunen ve Summala, 1995). Envanterde kişilerin algısal-motor becerilerini ne denli güçlü algıladıklarını ölçen 10 madde ve güvenlik becerilerini ne denli güçlü algıladıklarını ölçen 10 madde yer almaktadır. Her madde, ilgili davranışta ne kadar güçlü ya da zayıf olduğu göz önünde bulundurularak 5 kategorili Likert tipi bir ölçek üzerinden değerlendirilmektedir (1 = Çok zayıf, 5 = Çok güçlü). Sürücü Beceri Envanteri'nin Türkçe adaptasyonu Lajunen ve Özkan (2004) tarafından yapılmıştır. Mevcut çalışmada, algısal-motor beceriler ve güvenlik becerileri alt ölçeklerinin Cronbach's alpha iç tutarlılık katsayıları sırasıyla .89 ve .75 olarak bulunmuştur.

2.3. İşlem

Mevcut çalışma kapsamında Orta Doğu Teknik Üniversitesi İnsan Araştırmaları Etik Kurulu'ndan onay alındıktan sonra, çalışmada kullanılacak ölçekler internet temelli bir veri toplama platformu olan Qualtrics'e (<https://www.qualtrics.com>) yüklenmiştir. Bu platform aracılığıyla oluşturulan bağlantı linki kullanılarak sözü geçen üniversitenin bilimsel araştırmalara katılım havuzundaki öğrencilerden (bonus ders puanı karşılığı) ve sosyal medya üzerinden veri toplama sürecine başlanmıştır.

2.4. Analizler

Bu çalışmada öncelikle, araştırılan değişkenlere ilişkin tanımlayıcı analizler yapılmış ve Pearson korelasyon katsayıları hesaplanmıştır. Bu sayede, örnekleme değişkenler arası ilişkiler hakkında bilgi edinmek amaçlanmıştır. Ayrıca, yapılan analizler değişkenler açısından çarpıklık (skewness) veya basıklık (kurtosis) değerlerinin analizlere uygun olduğunu göstermiştir. Daha sonra kovaryans analizleri yapılmış ve değişkenler bakımından kadın ve erkek katılımcıların farklılaşp farklılaşmadığı sorusuna yanıt aranmıştır. Son olarak da aşamalı regresyon analizleri aracılığıyla yaş, cinsiyet ve hayat boyu kat edilen kilometre kontrol edildikten sonra erkeksilik ve kadınsılık özelliklerinin sürücü davranışları ve becerileri ile ilişkisi incelenmiştir. Tüm analizler SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) v.24 programı kullanılarak yürütülmüştür.

3. Bulgular

3.1. Tanımlayıcı Analizler ve Korelasyon Bulguları

Çalışma kapsamında 228 (146 erkek ve 82 kadın) sürücülerden yaş, son bir yılda kat edilen kilometre, hayat boyu kat edilen kilometre, erkeksilik cinsiyet rolleri, kadınsılık cinsiyet rolleri, ihmaller, hatalar, saldırgan ihlaller, sıradan ihlaller, olumlu sürücü davranışları, algısal-motor beceriler ve güvenlik becerilerine ilişki verileri toplanmıştır. Bu değişkenlere ilişkin tanımlayıcı analizler ve korelasyon değerleri Tablo 1'de belirtilmiştir.

Korelasyon analizlerine göre, yaş, son bir yılda kat edilen kilometre ($r = .20, p < .01$), hayat boyu kat edilen kilometre ($r = .37, p < .01$), kadınsılık ($r = .18, p < .05$) ve güvenlik becerileri ($r = .14, p < .05$) ile pozitif ve ihmaller ($r = -.22, p < .01$), hatalar ($r = -.13, p < .05$) ve sıradan ihlaller ($r = -.14, p < .05$) ile negatif korelasyon göstermiştir. Son bir yılda kat edilen kilometre, hayat boyu kilometre ($r = .33, p < .01$), saldırgan ihlaller ($r = .20, p < .01$), sıradan ihlaller ($r = .14, p < .05$) ve algısal-motor beceriler ($r = .26, p < .01$) ile pozitif korelasyon göstermiştir. Hayat boyu kat edilen kilometre, kadınsılık ($r = .14, p < .05$) ve algısal-motor beceriler ($r = .23, p < .01$) ile pozitif korelasyon göstermiştir.

Erkeksilik cinsiyet rolleri, kadınsılık ($r = .30, p < .01$), saldırgan ihlaller ($r = .18, p < .01$), olumlu sürücü davranışları ($r = .23, p < .01$) ve algısal-motor beceriler ($r = .35, p < .01$) ile pozitif korelasyon göstermiştir. Kadınsılık cinsiyet rolleri, olumlu sürücü davranışları ($r = .32, p < .01$), algısal-motor beceriler ($r = .26, p < .01$) ve güvenlik becerileri ($r = .28, p < .01$) ile pozitif korelasyon gösterirken; ihmaller ($r = -.18, p < .01$), hatalar ($r = -.16, p < .05$) ve sıradan ihlaller ($r = -.13, p < .05$) ile negatif korelasyon göstermiştir. İhmaller, hatalar, saldırgan ihlaller ve sıradan ihlaller birbirleriyle pozitif korelasyon gösterirken olumlu sürücü davranışlarıyla negatif korelasyon göstermiştir. Algısal-motor beceriler, saldırgan ihlaller ($r = .22, p < .01$) ve olumlu sürücü davranışlarıyla ($r = .33, p < .01$) pozitif korelasyon gösterirken; ihmaller ($r = -.33, p < .01$) ve hatalar ($r = -.26, p < .01$) ile negatif korelasyon göstermiştir. Son olarak, güvenlik becerileri, olumlu sürücü davranışları ($r = .39, p < .01$) ve algısal-motor beceriler ($r = .25, p < .01$) ile pozitif korelasyon gösterirken; ihmaller ($r = -.30, p < .01$), hatalar ($r = -.30, p < .01$), saldırgan ihlaller ($r = -.42, p < .01$) ve sıradan ihlaller ($r = -.48, p < .01$) ile negatif korelasyon göstermiştir.

3.2. Bağımlı Değişkenlerde Cinsiyet Farklılığı

İhmaller, hatalar, saldırgan ihlaller, sıradan ihlaller, olumlu sürücü davranışları, algısal-motor beceriler ve güvenlik becerileri değişkenleri için cinsiyet farklılığını test etmek amacıyla yaş ve hayat boyu kat edilen kilometre değişkenlerinin istatistiksel etkisi kontrol edilerek kovaryans analizi (ANCOVA) yapılmıştır. Değişkenlerin cinsiyetlere göre tanımlayıcı analizleri Tablo 2’de verilmiştir. Sonuçlara göre, ihmallerin ($F(1, 222) = 4.80, p = .03, \eta^2p = .02$) ve algısal-motor becerilerin ($F(1, 222) = 18.52, p < .001, \eta^2p = .08$) etkisi anlamlı bulunmuştur. Kadın sürücüler erkek sürücülere kıyasla daha yüksek ihmal ve daha düşük algısal-motor beceriler göstermektedir. Cinsiyet farklılığı, yaş ve hayat boyu kat edilen kilometrenin istatistiksel etkisi kontrol edildikten sonra hatalar ($F(1, 222) = .01, p = .916$), saldırgan ihlaller ($F(1, 222) = .12, p = .728$), sıradan ihlaller ($F(1, 222) = 1.77, p = .185$), olumlu sürücü davranışları ($F(1, 222) = .15, p = .697$) ve güvenlik becerileri ($F(1, 222) = .23, p = .635$) için anlamlı bulunmamıştır.

Tablo 2. Değişkenlerin erkek ve kadın sürücülere göre tanımlayıcı analizleri

		Ort.	SS
İhmaller*	Erkek	.86	.62
	Kadın	1.07	.65
Hatalar	Erkek	.81	.61
	Kadın	.81	.62
Saldırgan İhlaller	Erkek	1.39	1.02
	Kadın	1.33	.88
Sıradan İhlaller	Erkek	1.20	.78
	Kadın	1.06	.56
Olumlu Sürücü Davranışları	Erkek	3.29	.62
	Kadın	3.24	.64
Algısal-Motor Beceriler*	Erkek	3.90	.64
	Kadın	3.52	.54
Güvenlik Becerileri	Erkek	3.76	.52
	Kadın	3.73	.46

Not: * Anlamlı cinsiyet farklılığı bulunan değişkenler.

Tablo 1. Değişkenler arası korelasyon analizleri

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
1.Yaş	1											
2.Son bir yıl km	.20**	1										
3.Hayat boyu km	.37**	.33**	1									
4.Erkeksilik	-.00	.02	.00	1								
5.Kadınsılık	.18**	.01	.14*	.30**	1							
6.İhmaller	-.22**	-.03	-.12	-.04	-.18**	1						
7.Hatalar	-.13*	.01	-.00	-.07	-.16*	.72**	1					
8.Saldırgan İhlaller	-.03	.20**	.12	.18**	-.08	.27**	.30**	1				
9.Sıradan İhlaller	-.14*	.14*	.12	.10	-.13*	.40**	.45**	.55**	1			
10.Olumlu S. Dav.	.08	-.09	.09	.23**	.32**	-.22**	-.34**	-.17**	-.19**	1		
11.Algısal-Motor B.	.10	.26**	.23**	.35**	.26**	-.33**	-.26**	.22**	.09	.34**	1	
12.Güvenlik B.	.14*	-.00	.02	.03	.28**	-.30**	-.29**	-.42**	-.48**	.39**	.25**	1
<i>Ort.</i>	23.04	6567.83	34521.64	4.92	5.51	.94	.81	1.37	1.15	3.27	3.77	3.75
<i>SS</i>	4.56	9553.21	141977.44	.78	.79	.64	.61	.97	.63	.63	.64	.50
<i>Min.</i>	18.00	100.00	100.00	2.60	3.30	.00	.00	.00	.00	1.43	2.30	2.10
<i>Max.</i>	63.00	70000.00	2000000.00	7.00	7.00	3.75	3.50	5.00	4.38	4.57	5.00	5.00

Not:* $p < .05$, ** $p < .01$

3.3. Aşamalı Regresyon Analizleri

Erkeksilik ve kadınsılık cinsiyet rollerinin etkilerinin sürücü davranışları ve becerilerine etkisi araştırmak amacıyla yedi ayrı aşamalı regresyon analizleri uygulanmıştır. Tüm analizlerde yaş, cinsiyet ve hayat boyu kat edilen kilometre ilk aşamada analizlere dâhil edilerek istatistiksel etkisi kontrol edilmiştir. İkinci aşamada erkeksilik ve kadınsılık cinsiyet rolleri modele dâhil edilmiştir.

İhmallere için yapılan aşamalı regresyon analizinde model anlamlı çıkmıştır ($F(5, 220) = 4.26$, $p = .001$) ve toplam varyansın %9'unu ($R^2 = .09$) açıklamıştır. Sadece cinsiyet (95% CI [.02, .36]) pozitif ilişki gösterirken; yaş (95% CI [-.05, -.01]) ve kadınsılık (95% CI [-.23, -.02]) negatif ilişki göstermiştir. Hayat boyu kat edilen kilometre ve erkeksilik değişkenlerinin etkisi anlamlı bulunamamıştır. Erkeklerde ve yaş ve kadınsılık cinsiyet rolleri yüksek sürücülerde ihmallerin azaldığı bulgulanmıştır. Hatalar için yapılan aşamalı regresyon analizinde model anlamlı bulunamamıştır ($F(5, 220) = 1.87$, $p = .100$) ve toplam varyansın %4'ünü ($R^2 = .04$) açıklamıştır.

Saldırgan ihlaller için yapılan aşamalı regresyon analizinde model anlamlı çıkmıştır ($F(5, 220) = 3.97$, $p = .002$) ve toplam varyansın %8'ünü ($R^2 = .08$) açıklamıştır. Hayat boyu kat edilen kilometre (95% CI [.00, .00]) ve erkeksilik (95% CI [.13, .46]) pozitif ilişki gösterirken; sadece kadınsılık (95% CI [-.37, -.03]) negatif ilişki göstermiştir. Yaş ve cinsiyet etkisi anlamlı bulunamamıştır. Hayat boyu kilometre, erkeksilik cinsiyet rolleri arttıkça ve kadınsılık cinsiyet rolleri azaldıkça saldırgan ihlallerin de arttığı görülmüştür.

Sıradan ihlaller için yapılan aşamalı regresyon analizinde model anlamlı çıkmıştır ($F(5, 220) = 4.46$, $p = .001$) ve toplam varyansın %9'unu ($R^2 = .09$) açıklamıştır. Hayat boyu kat edilen kilometre (95% CI [.00, .00]) ve erkeksilik (95% CI [.02, .26]) pozitif ilişki gösterirken; yaş (95% CI [-.06, -.01]) ve kadınsılık (95% CI [-.27, -.03]) negatif ilişki göstermiştir. Sadece cinsiyet etkisi anlamlı bulunamamıştır. Hayat boyu kat edilen kilometre, erkeksilik cinsiyet rolleri arttıkça ve kadınsılık cinsiyet rolleri azaldıkça sıradan ihlallerin de arttığı görülmüştür.

Olumlu sürücü davranışları için yapılan aşamalı regresyon analizinde model anlamlı çıkmıştır ($F(5, 220) = 6.57$, $p < .001$) ve toplam varyansın %13'ünü ($R^2 = .13$) açıklamıştır. Erkeksilik (95% CI [.02, .23]) ve kadınsılık (95% CI [.11, .32]) cinsiyet rolleri pozitif ilişki göstermiştir. Yaş, hayat boyu kat edilen kilometre ve cinsiyet etkisi anlamlı bulunamamıştır. Erkeksilik ve kadınsılık cinsiyet rolleri arttıkça olumlu sürücü davranışlarının da arttığı görülmüştür.

Algısal-motor beceriler için yapılan aşamalı regresyon analizinde model anlamlı çıkmıştır ($F(5, 220) = 18.47$, $p < .001$) ve toplam varyansın %30'ünü ($R^2 = .30$) açıklamıştır. Hayat boyu kat edilen kilometre (95% CI [.00, .00]), erkeksilik (95% CI [.18, .37]) ve kadınsılık (95% CI [.03, .22]) pozitif ilişki gösterirken; cinsiyet (95% CI [-.52, -.20]) negatif ilişki göstermiştir. Sadece yaşın etkisi anlamlı bulunamamıştır. Erkek sürücülerde ve hayat boyu kat edilen kilometre, erkeksilik ve kadınsılık cinsiyet rolleri arttıkça algısal-motor becerilerinin arttığı görülmüştür.

Güvenlik becerileri için yapılan aşamalı regresyon analizinde model anlamlı çıkmıştır ($F(5, 220) = 4.36$, $p = .001$) ve toplam varyansın %9'unu ($R^2 = .09$) açıklamıştır. Sadece kadınsılık (95% CI [.10, .27]) pozitif ilişki göstermiştir. Yaş, hayat boyu kat edilen kilometre, cinsiyet ve erkeksilik etkisi anlamlı bulunamamıştır. Kadınsılık cinsiyet rolleri arttıkça güvenlik becerilerinin arttığı görülmüştür.

Tablo 3. Sürücü davranışları için aşamalı regresyon analizleri

Değişkenler	İhmallere				Hatalara				Saldırgan İhlallere				Sıradan İhlallere				Olumlu Sürücü Davranışları			
	R ²	FΔ	β	p	R ²	FΔ	β	p	R ²	FΔ	β	p	R ²	FΔ	β	p	R ²	FΔ	β	p
1. Demografik Değişkenler	.06	5.07		.002	.02	1.42		.237	.02	1.86		.137	.06	4.44		.005	.01	.77		.512
Yaş			-.180	.011			-.148	.040			-.113	.117			-.202	.004			.043	.551
Hayat Boyu Kilometre			-.042	.554			.053	.462			.155	.032			.188	.008			.071	.325
Cinsiyet (1: Erkek, 2: Kadın)			.143	.030			-.007	.916			-.023	.728			-.087	.185			-.026	.697
2. Cinsiyet Rollerini	.09	2.91		.056	.04	2.52		.083	.08	6.97		.001	.09	4.29		.015	.13	15.13		.000
Erkeksilik			-.008	.908			-.033	.637			.237	.001			.156	.022			.154	.021
Kadınsılık			-.156	.025			-.138	.053			-.163	.019			-.168	.016			.272	.000

Not: Df, F-test: 1. Basamak = 3, 222; 2. Basamak = 2, 220.

Tablo 4. Sürüş becerileri için aşamalı regresyon analizleri

Değişkenler	Algısal-Motor Becerileri				Güvenlik Becerileri			
	R ²	FΔ	β	p	R ²	FΔ	β	p
1. Demografik Değişkenler	.13	10.71		.000	.02	1.15		.330
Yaş			-.038	.578			.126	.081
Hayat Boyu Kilometre			.220	.001			-.029	.688
Cinsiyet (1: Erkek, 2: Kadın)			-.271	.000			-.032	.635
2. Cinsiyet Rollerini	.30	26.43		.000	.09	9.05		.000
Erkeksilik			.340	.000			-.055	.416
Kadınsılık			.153	.012			.292	.000

Not: Df, F-test: 1. Basamak = 3, 222; 2. Basamak = 2, 220.

4. Tartışma ve Sonuç

Alanyazında yer alan çalışmalarda cinsiyet rollerinin sürüş becerileri (Özkan ve Lajunen, 2006), saldırgan sürücülük (Özkan ve Lajunen, 2005b) ve sürücü öfke ifadesi (Sullman, Paxion ve Stephens, 2017a) gibi trafik güvenliği ile bağlantılı birçok değişkenle ilişkili olduğu bulunmuştur. Yine sürücü davranışlarının (de Winter ve Dodou, 2010; Özkan ve Lajunen, 2005a) ve sürüş becerilerinin (Sümer ve ark., 2006) trafikte alınan cezalar ve trafik kazaları gibi olumsuz çıktılarla olan ilişkisi düşünüldüğünde sürücülükte insan faktörlerinin iki temel boyutu olan sürücü davranışları ve sürüş becerilerinin araştırılması trafik güvenliği için olumlu etkilerde bulunacaktır. Bu bağlamda da, çalışma kapsamında öz-bildirim yöntemi kullanılarak cinsiyet rolleri ile sürücü davranışları ve sürüş becerileri arasındaki ilişki araştırılmıştır. Çalışma kapsamında alanyazında ilk defa cinsiyet rollerinin sürücülükte insan faktörlerinin iki boyutu olan sürücü davranışları ve sürüş becerileri ile ilişkisi birlikte incelenmiştir. Bu şekilde ilişkilerin ayrı ayrı incelenmesi sırasındaki olası örneklem farklılığından doğacak farklılığın en aza indirilmesi ve cinsiyet rollerinin sürücülükte insan faktörleri ile ilişkisinin daha kapsamlı bir şekilde araştırılması amaçlanmıştır. Ayrıca, yine alanyazında ilk defa cinsiyet rolleri ile olumlu sürücü davranışları arasındaki ilişki incelenmiştir.

İlk olarak yapılan korelasyon analizlerinde yaşın son bir yılda ve hayat boyu kat edilen kilometre, kadınsılık ve güvenlik becerileri ile pozitif; ihmaller, hatalar ve sıradan ihlaller ile negatif bir ilişki gösterdiği görülmüştür. de Winter ve Dodou'nun (2010) çalışmasına benzer bir şekilde yaş ilerledikçe sürücülerin ihmal, hata ve sıradan ihlal gibi sapkın sürücü davranışlarını daha az gösterdiği görülmüştür. Aynı zamanda, yaş ilerledikçe güvenlik becerilerinin de daha fazla olduğu görülmüştür. Son bir yılda ve hayat boyu kat edilen kilometre değerlerinin diğer değişkenler ile ilişkisine bakıldığında ise iki değişkenin de ortak olarak sadece algısal-motor beceriler ile ilişkili olduğu bulunmuştur. Trafikte daha fazla maruz kalan sürücülerin, başka bir deyişle daha fazla kilometre kat eden sürücülerin, daha yüksek algısal-motor beceriler raporladığı görülmektedir. Bulgular, alanyazını yaş ve hayat boyu kat edilen kilometrenin cinsiyet rolleri ve sürüş becerileriyle ilişkisini kısmi olarak desteklemektedir. Özkan ve Lajunen'in (2006) çalışmasına benzer bir şekilde yaş ile kadınsılık arasında ve hayat boyu kat edilen kilometre ile algısal-motor beceriler arasında pozitif ilişki bulunmuştur. Bulgulardan farklı olarak Özkan ve Lajunen (2006) yaş ile algısal-motor beceriler arasında da pozitif bir ilişki bulmuştur. Bu bulguya ek olarak, mevcut çalışmada ise yaş ile güvenlik becerileri arasında pozitif bir ilişki bulunmuştur. Cinsiyet rolleri ile sürücü davranışları ve sürüş becerileri arasında korelasyon analizlerinde ise; erkeksilik değerlerinin saldırgan ihlaller, olumlu sürücü davranışları ve algısal-motor beceriler ile pozitif ilişki gösterdiği bulunmuştur. Buna ek olarak, kadınsılık değerlerinin ise ihmaller, hatalar, sıradan ihlaller gibi sapkın sürücü davranışlarıyla negatif; olumlu sürücü davranışları, algısal-motor beceriler ve güvenlik becerileriyle pozitif ilişki göstermiştir. Benzer bir şekilde, Özkan ve Lajunen (2006) de kadınsılık cinsiyet rolleri ile güvenlik becerileri arasında pozitif bir ilişki bulmuştur. Yine Özkan ve Lajunen (2005b) tarafından başka bir çalışmadaysa kadınsılık hatalar ve sıradan ihlaller ile negatif ilişki gösterirken saldırgan ihlaller ile pozitif ilişki göstermiştir. Erkeksilik ise hem saldırgan hem de sıradan ihlaller ile pozitif ilişki göstermiştir.

Sürücü davranışlarının boyutları arasında ise genel bir örüntü görülmüştür. Bu örüntüye göre sapkın sürücü davranışı boyutları (ihmaller, hatalar, saldırgan ihlaller ve sıradan ihlaller) birbirleriyle pozitif bir ilişki gösterirken pozitif sürücü davranışlarıyla negatif bir ilişki göstermiştir (Özkan ve Lajunen, 2005a). Buna ek olarak, algısal-motor beceriler saldırgan ihlaller ve olumlu sürücü davranışlarıyla pozitif, ihmaller ve hatalar ile negatif ilişkilidir. Ayrıca, güvenlik becerileri olumlu sürücü davranışlarıyla pozitif ve sapkın sürücü davranışlarıyla negatif ilişkilidir. Hem algısal-motor becerileri hem de güvenlik becerileri olumlu sürücü davranışlarıyla pozitif ilişki göstermiştir. Xu ve ark. (2018) ve Öztürk ve Özkan

(2018) tarafından da tartışıldığı gibi sürüş becerileri ile olumlu sürücü davranışları arasındaki pozitif ilişki hem algısal-motor becerileri hem de güvenlik becerileri yüksek sürücülerin, becerikli ve güvenli sürücülerin, trafikte normal seyir halinde gösterilen davranışlara ek olarak ve trafik sistemi ve diğer yol kullanıcıları için pozitif etkilerde bulunan olumlu sürücü davranışlarını daha fazla yaptığını göstermiştir. Bu bulgular, trafik sistemindeki konumları da düşünüldüğünde olumlu sürücü davranışlarına yönelik daha fazla çalışmanın ihtiyacını ortaya koymaktadır.

Sürücülükte insan faktörleri açısından yaş ve hayat boyu kat edilen kilometre kontrol edildikten sonra cinsiyet farklılığının araştırılmasına yönelik yapılan analizlerde sadece ihmaller ve algısal-motor becerileri açısından anlamlı farklılık görülmüştür. Buna göre, kadın sürücüler daha fazla ihmal ve daha düşük algısal-motor beceriler raporlamıştır. Yaş ve hayat boyu kat edilen kilometre kontrol edildikten sonra erkek sürücüler kadın sürücülere kıyasla daha yüksek algısal-motor beceriler göstermişlerdir (Özkan ve Lajunen, 2006). Bu bulgular, alanyazında bulunan temel cinsiyet farklılığını destekler niteliktedir. Ancak, yine alanyazında hatalar ve ihlallerdeki (de Winter ve Dodou, 2010) veya güvenlik becerilerindeki (Sümer ve ark., 2006) gibi cinsiyet farklılıkları bu çalışmada hatalar, saldırgan ve sıradan ihlaller, olumlu sürücü davranışları ve güvenlik becerileri açısından bulunmamıştır. Bulgulara benzer şekilde, Xu ve ark. (2018) da hatalar, sıradan ihlaller, olumlu sürücü davranışları ve güvenlik becerileri açısından cinsiyet farklılığı bulamamıştır.

Cinsiyet rollerinin sürücü davranışları ve sürüş becerileri ile olan ilişkisini araştırmak üzere yaş, hayat boyu kat edilen kilometre ve cinsiyet kontrol edilerek yapılan analizlerde farklı ilişki örüntüleri görülmüştür. İlk olarak, demografik değişkenlerden yaş sadece sapkın sürücü davranışlarıyla ilişkili bulunmuştur. de Winter ve Dodou (2010) tarafından da belirtildiği gibi yaş arttıkça sürücülerin daha az sapkın sürücü davranışları gösterdiği görülmüştür. Hayat boyu kat edilen kilometre ise ihlaller ve algısal-motor beceriler ile pozitif ilişkili bulunmuştur. Trafığe daha fazla maruz kalan sürücülerin daha fazla ihlal yaptığı (de Winter ve Dodou, 2010) ve daha yüksek algısal-motor becerilere (Sümer ve ark., 2006) sahip olduğu görülmüştür.

Cinsiyet rollerinin sürücü davranışları ve sürüş becerileri ile olan ilişkilerine bakıldığında ise erkeksilik ve kadınsılık cinsiyet rollerinin farklı örüntüler izlediği görülmektedir. Erkeksilik cinsiyet rolleri yüksek sürücülerin hem daha fazla ihlal yaptığı hem de daha fazla olumlu sürücü davranışı gösterdiği görülmektedir. Kadınsılık değerleri daha yüksek olan sürücülerin daha az sapkın sürücü davranışları gösterirken daha fazla olumlu sürücü davranışları gösterdiği görülmüştür. Özkan ve Lajunen (2005b) tarafından yapılan çalışmada da erkeksilik ihlaller ile pozitif ilişki gösterirken kadınsılık hem ihlaller hem de hatalar ile negatif ilişki göstermiştir. Buna ek olarak, kadınsılık cinsiyet rollerinin sürücü davranışları açısından daha güçlü etki gösteren bir değişken olduğu ve erkeksilik cinsiyet rollerine göre daha belirgin bir ilişki gösterdiği görülmektedir. Sullman ve ark. (2017a) tarafından cinsiyet rolleri ve sürücü öfke ifadesi arasındaki ilişkiye yönelik olarak yapılan bir çalışmada erkeksiliğin öfkenin saldırgan ifadesi boyutlarıyla pozitif ilişki gösterirken; kadınsılığın öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesi boyutuyla pozitif ilişki gösterdiği bulunmuştur. Yine bu çalışmada da özellikle niyetli bir şekilde gerçekleştirilen saldırgan ve sıradan ihlallerde de benzer bir örüntü görülmektedir. Erkeksilik saldırgan ve sıradan ihlaller ile pozitif ilişki gösterirken kadınsılık negatif bir ilişki göstermiştir.

Cinsiyet rolleri ve sürücü davranışları arasındaki ilişki daha önce Özkan ve Lajunen (2005b) tarafından incelenmiş olsa da mevcut çalışma kapsamında ilk defa cinsiyet rollerinin sapkın sürücü davranışlarının yanı sıra olumlu sürücü davranışlarıyla da olan ilişkisi araştırılmıştır. Erkeksilik ve kadınsılık cinsiyet rollerinin olumlu sürücü davranışları açısından benzer bir etki gösterdiği görülmüştür. İki cinsiyet rolleri boyutlarında da daha yüksek olan sürücülerin daha

fazla olumlu sürücü davranışı gösterdiği görülmektedir. “Duygusal” ve “kibar, nazik” gibi sıfatları içeren kadınsılık cinsiyet rolüne ait özellikler beklenildiği gibi trafik ortamında da diğer sürücülere gösterilen nazik ve olumlu sürücü davranışlarıyla pozitif ilişki göstermiştir. Aynı zamanda, “işe yarar, becerikli” gibi sıfatlarla baskın olmayı öne çıkaran erkeksilik özelliklerinin ise sürücülerin olumlu sürücü davranışlarını göstererek diğer sürücülere bir üstünlük kurma veya kendilerinin bu davranışları da yapabildiğini göstermesi olarak yorumlanabilir. Bu yüzden de cinsiyet rollerinin her iki boyutunun olumlu sürücü davranışları üzerinde anlamlı bir etkisi görülmüş olabilir.

Erkeksilik cinsiyet rollerinin olumlu sürücü davranışlarıyla pozitif ilişkisine ek olarak sıradan ve saldırgan ihlaller ile de pozitif ilişki gösterdiği bulunmuştur. Erkeksilik cinsiyet rollerinin aynı zamanda risk almayı seven ve saldırgan özellikleri de içermesi, bu cinsiyet rolü yüksek olan sürücülerin trafik ortamında çeşitli ihlaller yaparak kendilerini ifade etmesi ile sonuçlanabilir. Bu açıdan bakıldığında erkeksilik cinsiyet rollerinin hem olumlu sürücü davranışları hem de ihlaller ile olan pozitif ilişkisi trafik ortamındaki durumsal farklılıklardan dolayı kaynaklanıyor olabilir. Özkan ve Lajunen (2005b) tarafından da tartışıldı üzere erkeksilik cinsiyet rolü yüksek sürücülerin davranışları durumsal etkenlerden etkileniyor olabilir. Olumlu sürücü davranışlarının ve ihlallerin birbirleriyle negatif ilişki gösterdiği düşünüldüğünde, bu farklı davranışların farklı durumlarda gerçekleştiği ve erkeksilik cinsiyet rolleri yüksek sürücülerin duruma göre değerlendirme yaparak bu davranışları gösterdiği öne sürülebilir.

Cinsiyet rollerinin sürüş becerileri ile olan ilişkisine bakıldığında ise algısal-motor beceriler açısından hem erkeksilik hem de kadınsılık cinsiyet rollerinin pozitif bir etkisi görülmektedir. Olumlu sürücü davranışlarına benzer bir şekilde, hem erkeksilik hem kadınsılık cinsiyet rolleri arttıkça algısal-motor beceriler de artmıştır. Son olarak güvenlik becerilerinde ise sadece kadınsılık cinsiyet rollerinin pozitif bir etkisi görülmüştür. Kadınsılık cinsiyet rolleri yüksek sürücülerin daha fazla güvenlik becerilerine sahip olduğu görülmektedir. Alanyazında yapılan bir diğer çalışmada kadınsılık değerlerinin güvenlik becerileriyle ve erkeksilik değerlerinin algısal-motor beceriler ile pozitif ilişkili olduğu ve etkileşim etkilerinin ise anlamlı bir farklılık oluşturmadığı görülmüştür (Özkan ve Lajunen, 2006). Bahsedilen çalışmanın bulgularını destekleyip ek olarak mevcut çalışmada kadınsılık sürüş becerilerinin algısal-motor beceriler ile de pozitif bir ilişki gösterdiği görülmektedir. Özkan ve Lajunen (2006) tarafından iyi sürücünün erkeksilik cinsiyet rolleri ve algısal-motor becerileri yüksek sürücü olduğu ve güvenli sürücünün ise kadınsılık cinsiyet rolleriyle daha çok ilişkilendirildiği bulgulanmıştır.

Genel olarak bakıldığında ise, erkeksilik cinsiyet rollerinin aksine kadınsılık cinsiyet rolleri özelliklerinin sürücü davranışları ve sürüş becerileri açısından daha belirgin bir etki ve desen gösterdiğinden bahsedebiliriz. Erkeksilik cinsiyet rolleri hem ihlaller hem de olumlu sürücü davranışlarıyla pozitif ilişki gösterirken, sürücülerin kadınsılık cinsiyet rollerine dair özellikleri arttıkça daha yüksek algısal-motor ve güvenlik becerilerine sahip oldukları, daha fazla olumlu sürücü davranışları ve daha az sapkın sürücü davranışları gösterdiği bulunmuştur. Cinsiyet rolleri ihmaller ve ihlaller gibi sapkın sürücü davranışlarında asimetric bir ilişki gösterirken, olumlu sürücü davranışları ve algısal-motor beceriler ile simetric bir ilişki göstermiştir. Özkan ve Lajunen (2006) tarafından da tartışıldığı gibi kadınsılık ile ilişkili özellikler özellikle güvenlik odaklı sürüş tarzının geliştirilmesinde kullanılabilir. Sullman, Stephens ve Hill (2017b) tarafından da belirtildiği üzere, cinsiyetten bağımsız bir şekilde, kadınsılık cinsiyet rolü trafikte öfkenin saldırgan ifadesine karşı koruyucu bir faktör olarak görülmekte ve bu öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı bir şekilde ifadesi için olumlu etkide bulunmaktadır. Tüm bu sonuçlar, kadınsılık cinsiyet rollerinin trafik güvenliği için olumlu bir etkide bulunabilecek değerler olduğunu göstermektedir. Özellikle trafik güvenliği için geliştirilen karşı önlem uygulamalarında bu özelliklere olumlu olarak yer verilmesinin, okullarda ve sürücü kurslarında

verilen trafik güvenliği eğitimlerinde bu değerlerin etkin şekilde kullanılmasının trafik güvenliği için uzun vadede olumlu etkiler göstereceği düşünülmektedir. Örneğin, trafik güvenliği kapsamında gerçekleştirilen çalışmalarda kadınsılık cinsiyet rolü ile ilişkilendirilen “anlayışlı”, “duygularına hâkim olabilen, teskin edici” ve “kibar, nazik” gibi değerlere odaklanması hem trafikteki ihlallerin azalmasında hem de olumlu sürücü davranışlarının artmasında etkili olabilecektir. Aynı zamanda, olumlu sürücü davranışlarının trafikte işlevsellik ve becerikli olmak ile ilişkilendirilmesi erkeksilik cinsiyet roller açısından da olumlu etkinin görülmesi sağlayabilir.

4.1. Sınırlılıklar ve Sonuç

Mevcut çalışmanın kapsamında vurgulanması gereken birkaç sınırlılık ve gelecekteki çalışmalar için de birkaç öneri bulunmaktadır. İlk olarak, çalışmanın bulguları görece az sayıda ve genç ve orta yaşların ağırlıklı olduğu bir örnekleme dayanmaktadır. Bu yüzden de, bulguların genellenebilir olması açısından yeni çalışmaların daha geniş örneklemlerle yapılması önemlidir. Ayrıca, çalışmanın bulguları tamamen öz-bildirim yöntemine dayanmaktadır. Bu açıdan da sürücülerin becerilerini tutarlı bir şekilde değerlendirememesi (Martinussen, Møller ve Prato, 2017) ve sosyal istenirlik etkisinde kalınarak verilen cevaplar sonuçlar açısından bir kısıtlılık oluşturmaktadır. Yine de, katılımcıların ölçekleri tamamen anonim olarak doldurması yanlı cevapların verilmemesi için önemli bir etkidir. İleride yapılan çalışmalarda özellikle kadınsılık cinsiyet rolleriyle ilişkilendirilebilecek sürücü davranışlarının belirlenmesi ve buna yönelik uygulama planlarının geliştirilmesi trafik güvenliği için önemli olduğu düşünülmektedir. Ayrıca, genel olarak cinsiyet rolleri ile sürücü davranışları ve sürüş becerilerinin anlamlı ilişki gösterdiği görülmektedir. Yine de, bulguları yorumlarken açıklanan toplam varyanslara dikkat edilmeli ve gelecekteki çalışmalarda olası diğer değişkenlerin önemi de göz önünde bulundurulmalıdır.

Sonuç olarak, mevcut çalışmada öz-bildirim yöntemini kullanılarak alanyazında ilk defa cinsiyet rolleri ile sürücülükte insan faktörleri boyutları olan sürücü davranışları ve sürüş becerileri arasındaki ilişki araştırılmıştır. Çalışmanın bulguları hem teorik anlamda hem de uygulamaya yönelik değerli sonuçlar sunmaktadır. Özellikle kadınsılık cinsiyet rollerinin sapkın sürücü davranışlarıyla negatif ve olumlu sürücü davranışları ve sürüş becerileriyle pozitif ilişkisi, bu özelliklerin trafik güvenliği için ne kadar önemli değerler olduğunu göstermektedir.

Yazar Notları:

Bu çalışmanın bulguları 15-17 Kasım 2018 tarihleri arasında Ankara’da gerçekleşen 20. Ulusal Psikoloji Kongresi’nde sunulmuştur.

Kaynakça

- Archer, J. ve Lloyd, B. B. (2002) *Sex and Gender*. 2nd Edition, Cambridge University Press, Cambridge.
- Bem, S. L. (1974). The measurement of psychological androgyny. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 42(2), 155–162. doi:10.1037/h0036215
- Bem, S. L. (1981). *Bem sex role inventory: Professional manual*. Palo Alto, CA: Consulting Psychologists Press.
- Bener, A. ve Crundall, D. (2008). Role of gender and driver behaviour in road traffic crashes. *International Journal of Crashworthiness*, 13(3), 331–336. doi:10.1080/13588260801942684
- de Winter, J. C. F. ve Dodou, D. (2010). The Driver Behaviour Questionnaire as a predictor of accidents: A meta-analysis. *Journal of Safety Research*, 41, 463–470. doi:10.1016/j.jsr.2010.10.007
- Dünya Sağlık Örgütü (2018). *Global status report on road safety 2018*. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf?ua=1>
- Elander, J., West, R. ve French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113(2), 279–294.
- González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J. A. ve Luengo-Martín, M. A. (2012). Driving anger and traffic violations: Gender differences. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15, 404–412. doi:10.1016/j.trf.2012.03.002
- Holland, C., Geraghty, J. ve Shah, K. (2010). Differential moderating effect of locus of control on effect of driving experience in young male and female drivers. *Personality and Individual Differences*, 48, 821–826. doi:10.1016/j.paid.2010.02.003
- Krahé, B. ve Fenske, I. (2002). Predicting aggressive behavior: The role of macho personality, age, and power of car. *Aggressive Behavior*, 28, 21–29. doi:10.1002/ab.90003
- Lajunen, T. ve Özkan, T. (2004). *Kültür, güvenlik kültürü, Türkiye ve Avrupa’da trafik güvenliği* (Rapor No: SBB-3023). Ankara: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu.
- Lajunen, T. ve Summala, H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers’ self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 19(3), 307–318. doi:10.1016/0191-8869(95)00068-H
- Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S. R. ve Stradling, S. G. (1997). The role of affect in predicting social behaviors: The case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27(14), 1258–1276. doi:10.1111/j.1559-1816.1997.tb01805.x
- Martinussen, L. M., Møller, M. ve Prato, C. G. (2017). Accuracy of young male drivers’ self-assessments of driving skill. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 46, 228–235. doi:10.1016/j.trf.2017.03.001
- Mesken, J., Lajunen, T. ve Summala, H. (2002). Interpersonal violations, speeding violations and their relation to accident involvement in Finland. *Ergonomics*, 45(7), 469–483. doi:10.1080/00140130210129682

- Moè, A., Cadinu, M. ve Maass, A. (2015). Women drive better if not stereotyped. *Accident Analysis and Prevention*, 85, 199–206. doi:10.1016/j.aap.2015.09.021
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2005a). A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviours Scale. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8, 355–368. doi:10.1016/j.trf.2005.04.018
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2005b). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young Turkish drivers. *Aggressive Behavior*, 31, 547–558. doi:10.1002/ab.20062
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2005c). Masculinity, femininity, and the Bem Sex Role Inventory in Turkey. *Sex Roles*, 52, 103–110. doi:10.1007/s11199-005-1197-4
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2006). What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9, 269–277. doi:10.1016/j.trf.2006.01.005
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2011). *Person and environment: Traffic culture*. İçinde B. E. Porter (Eds.), *Handbook of Traffic Psychology* (s.179-192). San Diego, CA: Elsevier.
- Öztürk, İ. ve Özkan, T. (2018). Genç sürücülerde sürücü becerileri ve sürücü davranışları arasındaki ilişki. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 1–15.
- Reason, J. T., Manstead, A. S. R., Stradling, S., Baxter, J. ve Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction?. *Ergonomics*, 33, 1315–1332. doi:10.1080/00140139008925335
- Sibley, C. G. ve Harré, N. (2009). A gender role socialization model of explicit and implicit biases in driving self-enhancement. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12, 452–461. doi:10.1016/j.trf.2009.08.006
- Sullman, M. J. M., Paxion, J. ve Stephens, A. N. (2017a). Gender roles, sex and the expression of driving anger. *Accident Analysis and Prevention*, 106, 23–30. doi:10.1016/j.aap.2017.05.016
- Sullman, M. J. M., Stephens, A. N. ve Hill, T. (2017b). Gender roles and the expression of driving anger among Ukrainian drivers. *Risk Analysis*, 37(1), 52–64. doi:10.1111/risa.12592
- Sümer, N., Özkan, T. ve Lajunen, T. (2006). Asymmetric relationship between driving and safety skills. *Accident Analysis and Prevention*, 38(4), 703–711. doi:10.1016/j.aap.2005.12.016
- Türkiye İstatistik Kurumu (2018). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2017*. <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=27668>
- Xu, J., Liu, J., Sun, X., Zhang, K., Qu, W. ve Ge, Y. (2018). The relationship between driving skill and driving behavior: Psychometric adaptation of the Driver Skill Inventory in China. *Accident Analysis and Prevention*, 120, 92–100. doi:10.1016/j.aap.2018.07.032