

Bu makaleye atıfta bulunmak için/To cite this article:

KARADOĞAN, F. BIÇAKSIZ, P. (2020). Trafikte Cinsiyetçilik Ölçeğinin Geliştirilmesi: Geçerlik ve Güvenirlik Çalışması. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 24 (Aralık Özel Sayı), 151-165.

Trafikte Cinsiyetçilik Ölçeğinin Geliştirilmesi: Geçerlik ve Güvenirlik Çalışması

Funda KARADOĞAN (*)

Pınar BIÇAKSIZ (**)

Öz: Bu çalışmanın amacı, Trafik ortamına özgü bir cinsiyetçilik ölçeği geliştirmektir. İlk olarak, literatürdeki temel cinsiyetçilik boyutlarının tanımlarına dayanarak ölçek maddeleri geliştirilmiştir. Ardından, bu yeni geliştirilen ölçeğin psikometrik özelliklerini incelemek için toplamda 211 bireysel sürücüyü içeren nicel bir çalışma yürütülmüştür. Ölçeğin iki faktörlü yapıya sahip olduğu ve bu iki alt ölçeğin yeterli güvenirlilik düzeyine sahip oldukları bulunmuştur. Ölçeğin yapı geçerliğini ölçmek amacıyla, bu ölçeğin trafikte düşmanca cinsiyetçilik ve trafikte korumacı cinsiyetçilik alt ölçeklerinin literatürdeki genel cinsiyetçilik ölçeği olan Çelişik Duygulu Cinsiyetçilik Ölçeğinin (Glick & Fiske, 1996; Sakallı-Uğurlu, 2002) düşmanca cinsiyetçilik ve korumacı cinsiyetçilik alt ölçekleriyle korelasyon örüntüleri incelenmiştir. Korelasyon analizi bulguları yapı geçerliğini destekler niteliktedir. Son olarak yeni geliştirilen trafik ortamına özgü cinsiyetçilik ölçeğinin yordama geçerliğini ölçmek için, bu ölçeğin boyutlarının, trafikte kadın sürücülere yönelik öfke ifadesini ne derece yordadığı incelenmiştir. Bulgular, trafikte düşmanca cinsiyetçiliğin trafikte kadın sürücülere yönelik öfke ifadesinin tüm boyutlarını istatistiksel olarak anlamlı düzeyde yordadığını göstermiştir.

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

Developing the Sexism in Traffic Scale: Validity and Reliability Study


Abstract: The aim of the present study is to develop a driving context specific sexism scale. First, the scale items were developed based on the definitions of the general sexism dimensions in the literature. Then, a quantitative study with 211 individual drivers was conducted to examine the psychometric properties of the scale. The results yielded a two-factor structure and the reliabilities of these two factors were found to be acceptable. To examine the construct validity, the patterns of associations of the scale factors with those of the general sexism scale widely used in the literature (Ambivalent Sexism Inventory; Glick & Fiske, 1996; Sakallı-Uğurlu, 2002) were investigated and the findings supported the construct validity of the scale. Finally, to test the predictive validity of the newly developed scale, the degree to which the scale factors predict anger expression toward women drivers in traffic was examined. Hostile sexism in traffic significantly predicted all dimensions of anger expression toward women in traffic


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

Makale Geliş Tarihi: 15.05.2020

Makale Kabul Tarihi: 28.12.2020

(*) Psikolog, Ankara (e-posta: fundakaradogan@hotmail.com)  ORCID ID. orcid.org/0000-0001-5787-4102

(**) Dr. Öğr. Üyesi, Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Psikoloji Bölümü, Ankara (e-posta: pinarbicaksiz@hacettepe.edu.tr)  ORCID ID. orcid.org/0000-0002-8376-6145

Bu makale araştırma ve yayın etiğine uygun hazırlanmıştır  iThenticate for Authors & Researchers intihal incelemesinden geçirilmiştir.

I. Giriş

Bireylerin sahip olduğu biyolojik cinsiyetten kaynaklanan fırsat eşitsizliği ve cinsiyetçi tutumlar toplumun her alanında olduğu gibi trafik ortamında da görülmektedir. Ulusal ve uluslararası literatür incelendiğinde trafikteki cinsiyetçi tutumlara yönelik yeterli sayıda çalışma bulunmadığı gibi trafiğe özgü cinsiyetçiliği ölçen bir ölçüm aracının geliştirilmediği görülmüştür. Trafik ortamına özel bir “cinsiyetçilik” ölçeği geliştirmeyi amaçlayan bu çalışmada, öncelikle cinsiyet ve cinsiyetçilik kavramları açıklanacaktır.

Cinsiyet (“*sex*”), bireyleri biyolojik açıdan kadın ve erkek olarak ayıran bir kavramı ifade ederken; toplumsal cinsiyet (“*gender*”), bireylere toplum tarafından yüklenen kültürel beklenti ve inanç sistemlerini içermektedir (Franzoi, 2003; Lips, 2001). Biyolojik açıdan kadın veya erkek olarak ayrımı yapılan birey toplum tarafından oluşturulan bu beklentiler dâhilinde düşüncelerini, davranışlarını ve tutumlarını şekillendirmektedir (Balkır, 1989). Toplumsal açıdan biyolojik cinsiyet kavramının üzerinde bir anlama sahip olan toplumsal cinsiyet kavramı, cinsiyetler arasında ayrımı belirginleştirerek cinsiyetçilik kavramını beraberinde getirmiştir.

Cinsiyetçilik, bireyin cinsiyetine dayalı olarak sergilenen ayrımcılık olarak ifade edilmektedir (Zaikman & Marks, 2014). Önyargılı tutumlar ve eylemleri içeren cinsiyetçilik, her iki cinsiyete yönelik olmakla birlikte çoğunlukla kadınlara karşı olumsuz tutum ve davranışlar olarak ele alınmaktadır (Glick & Fiske, 1996). Kadınlara karşı bu tutum ve davranışlar cinsiyetçi çifte standart olarak nitelendirilmekte ve bir bakımdan ırkçılığa benzetilmektedir (Zaikman & Marks, 2014). Kadın ve erkek arasındaki biyolojik ve sosyal farkların belirginleştirilmesi ile birlikte, erkek egemen toplumlarda erkek bir güç sembolü haline gelirken kadın zayıflığı temsil etmektedir. Bu noktada zayıflığın temsili kadın toplumda erkekten düşük konumda görülmekte ve sosyal, kültürel, politik ve ekonomik alanlarda ayrımcılığa maruz kalmaktadır (Sakallı-Uğurlu, 2002).

Cinsiyetçilik tutum ve davranış bakımından “düşmanca cinsiyetçilik” ve “korumacı cinsiyetçilik” olarak ikiye ayrılmaktadır. Bireylerde bu iki tür bir arada bulunabileceği gibi sadece biri de bulunabilir. Bu bakımdan cinsiyetçiliğin bu iki ucu çelişik duygulu cinsiyetçilik adı altında birleştirilmektedir.

A. Çelişik Duygulu Cinsiyetçilik

Ataerkillik, cinsiyetler arası farklılaştırma, heteroseksüellik olarak üç temel dayanağı bulunan çelişik duygulu cinsiyetçiliğin her iki boyutu da ortak nokta olarak kadını, erkeğe göre zayıf ve güçsüz olarak nitelendirmektedir (Glick & Fiske, 1996).

Toplumda baskıcı ve korumacı olarak ortaya çıkan ataerkillik her açıdan erkek üstünlüğünü ve egemenliğini vurgulamaktadır. Baskıcı ataerkillikte erkeğin kadın üzerindeki egemenliği daha olumsuz yansıtılırken, korumacı ataerkillikte kadını korumaya ve ona yardım etmeye yönelik bir egemenlik anlayışı görülmektedir. Kadın ve erkeklere verilen sosyal roller cinsiyetler arası farklılaştırmayı belirginleştirmektedir.

Cinsiyet rolleri açısından her iki cinsiyeti birbirinin tamamlayıcısı olarak gören bu anlayış, kadını ev işleri ve çocuklara bakım verme sorumlukları gibi ev içi işlerle ilişkilendirilirken, erkeği çalışıp kazanma gibi ev dışında işlerle ilişkilendirilmiştir. Son olarak karşı cinsle romantik ilişki ve cinsel üretkenliğin heteroseksüellik ile ilişkilendirilmesi, erkeğin kadına cinsel açıdan bağımlı olması ve kadının cinsel çekiciliğini kullanarak erkeği manipüle ettiği yönünde algı kadına karşı korumacı ve düşmanca cinsiyetçiliğin temelini oluşturmaktadır (Sakallı-Uğurlu, 2002).

Kadınlara karşı net bir şekilde olumsuz ve küçümseyici tutumları içeren geleneksel cinsiyetçiliğin bu boyutu kadınları manipülatör, kötücül ve toplumda erkeklere kıyasla daha alt seviyede görmektedir. Düşmanca cinsiyetçilik türü hemen hemen her toplumda karşımıza çıkmakta ve anlaşılması daha kolay bir türdür. Genellikle kadınlara karşı saldırgan ve düşmanca tutumları içermektedir. Düşmanca cinsiyetçiler özellikle kariyer sahibi kadınlara negatif tutumlar ve davranışlar sergilemekte, liderlik gerektiren işlerde kadını egemenlik anlayışına karşıt olarak görerek daha az tercih etmektedirler (Glick & Fiske, 1996).

Düşmanca cinsiyetçiliğe göre daha olumlu ve iyimser gözükten korumacı cinsiyetçilik, kadınları toplumda ahlaklı, uyumlu olarak değerlendirirken öte yandan kadının zayıf olduğu algısı nedeniyle toplumdaki yetkinliklerini ve avantajlarını kısıtlamaktadır. Kadının kutsallaştırılması, sevgi ve aşkın temsili olarak görülmesi korumacı cinsiyetçiliğin temelini oluşturmaktadır ve düşmanca cinsiyetçiliğin tersine kadınlara karşı düşmanca tutumları içermemektedir (Glick & Fiske, 1996). Korumacı cinsiyetçilik ne kadar olumlu gözükse de temelde düşmanca cinsiyetçilikte olduğu gibi erkek egemenliği anlayışından beslenmekte ve kadını korunmaya muhtaç, narin ve hassas gibi özelliklerle eşleştirmektedir (Dinçer, 2016; Sakallı-Uğurlu 2002).

Cinsiyetçiliğe zemin hazırlayan kaynaklar neticesinde her iki cinsiyetçilik türü de kadınlara karşı tutum ve davranışlar açısından toplumun her alanına yansıdığı gibi trafik ortamına da yansımaktadır.

B. Trafikte Cinsiyetçilik ve Kadın Algısı

Kadınlara yönelik algı ve tutumlar değerlendirildiğinde toplumun her alanında olduğu gibi cinsiyetçi tutumların trafik ortamında da etkili olduğu görülmektedir. Fakat ulusal ve uluslararası literatür değerlendirildiğinde trafikteki cinsiyetçi tutumlara yönelik yeterli sayıda çalışma bulunmadığı gibi trafiğe özgü cinsiyetçiliği ölçen bir ölçüm aracının geliştirilmediği görülmüştür.

Cinsiyetçi tutumlar doğrultusunda trafik ortamı erkekle özdeşleştirilmekte ve kadın sürücülerin sürücülükle ilgili becerilerinin kısıtlı olduğuna dair bir algı oluşmaktadır. Bu algı dahilinde, kadın sürücüler trafikte bir problem olarak görülmekte ve erkeklere göre daha kötü araç kullanmaktadır. Ayrıca son yıllarda artan kadın sürücü sayısı erkek egemen anlayışa ters düşmekte ve kadının trafik ortamında bir rekabet ve tehdit unsuru olarak görülmesine sebep olmaktadır. Bu doğrultuda kadın sürücülere yönelik olumsuz tutum ve davranışlar gelişmektedir.

Yapılan çalışmalara göre kadın sürücüler erkeklere oranla daha endişeli, dengesiz, heyecanlı olarak değerlendirilmekte ve sürüş anında erkeklere göre daha dikkatsiz ve ihmalkâr görülmektedir (Albert, 1999). Kadın sürücüler hakkındaki tüm bu algılar kimliği belirsiz her hatalı aracın sürücüsü “kesin kadındır” algısına zemin hazırlamaktadır. Özellikle yoğun trafiğin olduğu yollarda meydana gelen kazalarda her iki cinsiyete yönelik sorumluluğun kimde olduğu araştırıldığında katılımcıların çoğu kadın sürücünün sorumlu olduğunu ifade etmekte ve düşmanca cinsiyetçiliğe yönelik tutumlar sergilemektedir. Diğer yandan tehlikeli yollarda meydana gelen kazalarda katılımcılar kadınların korunmaya ihtiyaç duyduğunu belirtmekte ve korumacı cinsiyetçiliğe yönelik tutumlar sergilemektedir (Skinner, Stevenson & Camillus ,2015).

Tüm bu inanışlar düşmanca ve korumacı cinsiyetçilik dahilinde sürüş anında, diğer sürücülerin kadın sürücülerini sıkıştırması, direksiyonu üzerine kırması ya da sürüş becerisi ile ilgili sözel tacizde bulunması gibi öfke ifadelerini tetiklemektedir.

C.Sürücü Öfke İfadesi

Öfke doğuştan gelen ve yaşamın ilk yıllarında gelişen temel bir duygudur. Bireyin planlamadan, içsel olarak gerçekleştirdiği bu ifade evrensel bir duygudur (Deffenbacher & Stark,1994). Öfke ifade bakımından kişiden kişiye göre değişmekte, bazen kısa süreli veya orta dereceli deneyimlenirken, bazen şiddetli etkilere yol açmaktadır (Soysal, Can & Kılıç, 2009). Starner ve Peters’a göre (2004) öfkeyi ifade etme şekli açısından öfkenin dışa vurumu, içe vurumu ve öfke kontrolü olarak üçe ayrılmaktadır. Fiziksel ve sözel yolla ifade şekli öfkenin dışa vurumu olarak görülürken, bireyin öfkesini dışarıya yansıtmadan kendi içinde başa çıkma şekli öfkenin içe vurumu olarak değerlendirilmektedir. Buna ek olarak bireyin öfkesini kontrol etme şekli ve kendini ne derece sakinleştirebildiği öfke kontrolü ile ilişkilendirilmektedir. Son yıllarda özellikle büyük kentlerde artan trafik ilişkili sorunlar öfke ifadesini de beraberinde getirmiştir. Trafikte öfke ifadesi; sözel, bedenle, araçla ve uyum sağlayıcı/yapıcı olarak ayrılmaktadır (Eşiyok, Yasak & Korkusuz, 2007). Trafik ortamında sürücülerin bağırarak, hakaret ve küfretmek, kendi kendine söylenmek gibi sözel yolla ifade şekli, öfkenin sözel ifadesi anlamına gelmektedir (Eşiyok vd., 2007). Öfkeyi ifade etme amacıyla diğer sürücüyü el-kol hareketi yapma, pencereyi açma gibi fiziksel davranışlar öfkenin bedenle ifadesine örnek gösterilebilmektedir (Eşiyok vd., 2007). Hız yapmak, diğer sürücünün aracının önünde aniden fren yapmak gibi diğer sürücüyü engellemek amacıyla yapılan davranışlar ve rahatsız edici şekilde kornaya basmak gibi diğer sürücüyü gözdağı vermek amacıyla yapılan davranışlar öfkenin araçla ifadesini içermektedir (Eşiyok vd., 2007). Son olarak sürüş esnasında sürücülerin karşılaştıkları sorunları öfke ifadesi olarak dışarıya yansıtmadan tolere etmeleri, kendilerini sakinleştirmeye yönelik eylemleri öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesi olarak isimlendirilmektedir (Eşiyok vd., 2007). Güvenli sürücü olmak, pozitif çözümler bulmaya çalışmak, davranışın sonucunu düşünmek gibi maddeler sürücü öfke ifadesinin son boyutu olan uyum sağlayıcı/ yapıcı ifade altında incelenmektedir. Trafik ortamında kadın sürücülere yönelik cinsiyetçi tutumlar sürücülerin öfkeyi ifadelerini etkilemektedir. Bu açıdan yapılan bir çalışmaya göre cinsiyetçiliğin sürücü öfke ifadesi

ile pozitif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur. Cinsiyetçiliğin iki boyutundan biri olan düşmanca cinsiyetçilik trafikte karşılaşılan saygısızlık/kabalık davranışı ile pozitif yönde ilişkili olduğu ve kişilerin düşmanca cinsiyetçilik düzeyleri arttıkça öfke deneyimleri de arttığı bulunmuştur (Akşar, Alavcı, Tekin & Tekeş, 2018). Bu sebeple, düşmanca cinsiyetçiliği yüksek olan bireylerin trafikte daha az toleranslı olma eğiliminde olduğu ve sürücü öfke ifade boyutlarından uyum sağlayıcı/yapıcı ifade şekliyle ters yönde ilişkili olması beklenmektedir.

D. Amaç

Bu çalışmanın amacı, yeni geliştirilen Trafikte Cinsiyetçilik Ölçeğinin psikometrik özelliklerini araştırmaktır. İlgili literatür incelendiğinde trafik ortamına özgü geliştirilmiş bir cinsiyetçilik ölçeği bulunmadığı görülmüş ve bu nedenle bu çalışmanın alanyazına katkı sağlama potansiyelinin yüksek olduğu düşünülmektedir. Bu amaçla öncelikle bu yeni geliştirilen ölçeğin faktör yapısı incelenecektir. Daha sonra, bu ölçeğin boyutların iç tutarlık güvenirlilik katsayıları hesaplanacaktır. Ölçeğin yapı geçerliğini test etmek için ise, bu ölçekte bulunan *trafik bağlamına özel* düşmanca ve korumacı cinsiyetçilik boyutlarının *genel* cinsiyetçilik kavramını ölçmekte yaygın olarak kullanılan Çelişik Duygulu Cinsiyetçilik Ölçeğinin düşmanca ve korumacı cinsiyetçilik boyutlarıyla farklılaşan ilişkileri incelenecektir. Yapı geçerliğini kanıtlayabilmek için trafik bağlamına özel düşmanca cinsiyetçiliğin, genel ölçekteki düşmanca cinsiyetçilik boyutuyla ilişkisinin genel ölçekteki korumacı cinsiyetçilikle olan ilişkisinden daha güçlü olması gerekmektedir. Aynı şekilde, trafik bağlamına özel korumacı cinsiyetçiliğin, genel ölçekteki korumacı cinsiyetçilik boyutuyla ilişkisinin genel ölçekteki düşmanca cinsiyetçilikle olan ilişkisinden daha güçlü olması gerekmektedir.

Son olarak, yeni geliştirilen bu ölçeğin yordama geçerliğini test etmek için, ölçekte yer alan düşmanca ve korumacı cinsiyetçilik boyutlarının trafikte kadın sürücülere yönelik öfke ifadelerini ne derece yordadığı incelenecektir. Trafikte özellikle düşmanca cinsiyetçilik boyutu ile öfke ifadesinin saldırgan boyutlarıyla (öfkenin sözel, bedenle ve araçla ifadesi) pozitif yönlü ilişki göstermesi beklenirken, öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesiyle negatif yönlü ilişki göstermesi beklenmektedir. Trafikte korumacı cinsiyetçiliğin ise öfke ifadesinin saldırgan boyutlarıyla negatif yönlü ilişki göstermesi beklenirken, öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesiyle istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki göstermesi beklenmemektedir.

II. Yöntem

A.Örnekleme

Toplam 211 katılımcıdan oluşan örneklemin 80'i kadın (% 37.9), 131'i erkektir. (% 62.1). Katılımcıların yaşları 19 ile 55 arasında değişmekte olup ortalama yaşları 27.13'tür ($SS= 5.33$). Ortalama sürücü ehliyeti sahibi olma süresi 1 yıl ve 38 yıl arasında değişmektedir ve ortalama süre 7.72 yıldır ($SS = 5.04$). Son olarak, katılımcıların beyan ettiği o güne kadar araç kullanmış oldukları toplam kilometre sayısı 3000 ve 3000000 arasında değişkenlik göstermiştir ve ortalama değer 149726.54 olarak bulunmuştur ($SS = 315801.08$).

B. Veri Toplama Araçları

1. Trafikte cinsiyetçilik ölçeği

Bu çalışma kapsamında geliştirilmiş olan Trafikte Cinsiyetçilik Ölçeği, trafik ortamında sürücülerin, kadın sürücülere yönelik korumacı ve düşmanca cinsiyetçilik düzeylerini ölçmeyi amaçlamaktadır. Glick ve Fiske (1996) tarafından geliştirilen ve Sakallı-Uğurlu (2002) tarafından Türkçe'ye uyarlanan Çelişik Duygulu Cinsiyetçilik ölçeğinin (uyarlama çalışmasını yürüten araştırmacının izni dahilinde) faktör yapısı ve madde içerikleri göz önünde bulundurularak bu yeni ölçeğin maddeleri yazılmıştır. Bu yeni geliştirilen ölçek toplam 13 maddeden oluşmakta olup, ters madde olarak ("Toplumda kadın sürücülerin sürücülük becerileri ile ilgili yer alan söylemler bir temele dayanmamaktadır.") ifadesini içermektedir. Ölçek, *trafikte korumacı cinsiyetçilik* ("Kadın sürücülerin trafikte araç kullanmasını kolaylaştırmak için onlara yol önceliği tanınmalıdır") ve *trafikte düşmanca cinsiyetçilik* ("Kadınlar araç kullanmasa trafikte sorun kalmaz") olmak üzere iki boyutu içermektedir. Ölçek maddeleri 1 (kesinlikle katılmıyorum) ve 5 (kesinlikle katılıyorum) arasında değişen 5-noktalı Likert tipi ölçek üzerinde değerlendirilmiştir ve yüksek puanlar yüksek düzeyde trafikte cinsiyetçiliğe karşılık gelmektedir. Bu yeni geliştirilen ölçeğin psikometrik özelliklerini test etmek amacıyla yürütülen analizlerin sonuçları "Bulgular" bölümünde sunulmuştur.

2. Çelişik Duygulu Cinsiyetçilik Ölçeği

Ölçek Glick ve Fiske (1996) tarafından geliştirilmiş olup Sakallı-Uğurlu (2002) tarafından Türkçe'ye uyarlanmıştır. Ölçekte toplam 22 madde bulunmaktadır ve bu maddeler 1(kesinlikle katılmıyorum) ile 6 (kesinlikle katılıyorum) arasında değişen 6-noktalı Likert tipi ölçek üzerinde değerlendirilmektedir. Yüksek puanlar yüksek derecede cinsiyetçiliğe karşılık gelmektedir. Bu çalışmada elde edilen iç tutarlık güvenilirlik katsayıları (*Cronbach Alfa*) düşmanca cinsiyetçilik için .93 ve korumacı cinsiyetçilik için .87'dir.

3. Sürücü Öfke İfadesi Envanteri

Defferbacher, Lynch, Oetting, ve Swaim tarafından 2002 yılında 49 madde olarak geliştirilmiş olan ölçeğin Türkçe uyarlama, geçerlik ve güvenilirlik çalışması 2007 yılında Eşiyok, Yasak, ve Korkusuz tarafından yürütülmüştür. Ölçek dört faktörlü bir yapıya sahiptir. Birinci boyut olan *öfkenin sözel ifadesi* sekiz maddeden oluşmaktadır ("Yüksek sesle diğer sürücüye söylenirim.", "Arabadan çıkmaya çalışır ve diğer sürücüye de çıkmasını söylerim.") ve bu çalışmada elde edilen iç tutarlık katsayısı .85'tir. İkinci boyut olan *öfkenin bedenle ifadesi* 10 maddeden oluşmaktadır ("Diğer sürücüye parmak hareketi yaparım.", "Diğer sürücüye düşmanca bakarım.") ve iç tutarlık katsayısı .72'dir. Üçüncü boyut *öfkenin araçla ifadesi* ("Diğer sürücüyü engellemek için hızlanırım", "Diğer sürücünün dikiz aynasına doğru farlarımı yansıtırım.") dir ve bu boyutu oluşturan 12 maddenin iç tutarlık katsayısı .83 olarak bulunmuştur. Son boyut olan *uyum sağlayıcı/yapıcı ifade* ("Karşılık vermeden önce sonuçlarını düşünürüm.", "Sakinleşmek için derin nefes almak gibi şeyler yaparım.") ise 15 maddeden oluşmaktadır ve iç tutarlık katsayısı .90 olarak bulunmuştur. Ölçek maddeleri 4-noktalı Likert ölçeği üzerinde

değerlendirilmektedir (1= neredeyse hiçbir zaman; 4= neredeyse her zaman) ve yüksek değerler maddede belirtilen davranışın yüksek sıklıkta gösterilmesine işaret etmektedir.

4. Demografik ve Sürücü Bilgi Formu

Bu formda katılımcılara; yaş, cinsiyet, eğitim düzeyi, araç kullanma tecrübesi, toplam kat edilmiş olan kilometre sayısı gibi demografik ve sürücülük deneyimi ile ilgili sorular sorulmuştur.

C. İşlem

Mevcut çalışma kapsamında Çankaya Üniversitesi Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği 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 veri toplama süreci başlatılmıştır. Katılımcılara bilgilendirilmiş onam formu sunulmuş, çalışmanın gönüllülük esasına dayandığı belirtilmiştir. Çalışmaya sadece aktif olarak araç kullanan katılımcılar dahil edilmiştir. Veriler yaklaşık olarak iki haftada toplanmıştır. Uygulama ortalama 20 dakika sürmüştür. Bulgular, IBM SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) v.24 programı kullanılarak korelasyon ve regresyon analizleri yapılarak elde edilmiştir.

III. Bulgular

A. Trafikte Cinsiyetçilik Ölçeği: Faktör Analizi Sonuçları

Yeni geliştirilen Trafikte Cinsiyetçilik Ölçeğinin 13 maddesi üzerinde açımlayıcı faktör analizi (exploratory factor analysis) yürütülmüştür. Bu analizde bir diğ döndürme (orthogonal rotation) yöntemi olan Varimax döndürme kullanılmıştır. Kaiser-Meyer-Olkin değeri (.85) ve Bartlett testi sonuçları ($Ki-kare(78) = 1007.71, p < .001$) verinin faktör analizine uygun olduğunu göstermiştir. Reise, Waller ve Comrey (2000) tarafından önerilen % 40 açıklanan varyans ölçütü göz önünde bulundurularak ve "Scree Plot" grafiği de incelendiğinde iki faktörlü çözümün uygun olduğu görülmüştür; ilk iki faktörün açıkladığı varyans oranı % 43.58 olarak bulunmuştur. Ardından bir sonraki analiz iki faktörlü çözümle yürütülmüştür. Bu analiz sonucunda faktör yükleri incelendiğinde, iki maddenin amaçlanan faktöre yüklenmediği görülmüştür. "Kadın sürücüler erkek sürücülere göre trafikte araç kullanırken daha tedirgindir" ve "Kadınlar trafik ortamında panik oldukları için seri araç kullanamamaktadır" maddeleri hedeflenen korumacı cinsiyetçilik faktörü yerine düşmanca cinsiyetçilik faktörüne yüklenmişlerdir ve bu nedenle ölçekten çıkarılmalarına karar verilmiştir. Bu iki madde çıkarıldıktan sonra yürütülen son analizde 11 maddeden oluşan Trafikte Cinsiyetçilik Ölçeğinin toplam açıkladığı varyans % 50.90 olarak bulunmuştur. Bu son analizde düşmanca cinsiyetçilik yedi maddeden oluşmakta olup faktörünün özdeğeri 3.95, açıkladığı varyans % 31.58'dir ve madde yükleri .36 ve .82 arasında değişkenlik göstermiştir. Korumacı cinsiyetçilik faktörü ise .34 ile .90 arasında değişen madde yüklerine sahip dört maddeden oluşmakta olup özdeğeri 1.65 ve açıkladığı varyans % 19.32 olarak bulunmuştur. Madde içerikleri, madde yükleri ve faktörlerin öz değerleri Tablo 1'de gösterilmektedir.

Tablo 1: Trafikte Cinsiyetçilik Ölçeği Maddeleri, Madde Yükleri, Faktörlerin Öz Değer ve Açıklanan Varyans Değerleri

	Faktör	
	1	2
1. Trafikte kadın sürücülerin kazaya sebebiyet verme ihtimali erkek sürücülerden daha yüksektir.	0.82	
2. Trafikte kadın sürücüler bir tehlike unsurudur.	0.80	
3. Kadın sürücülerin sürücülükle ilgili becerileri kısıtlıdır (örn. park etme, geri manevra, sollama).	0.75	
4. Kadınlar araç kullanmasa trafikte sorun kalmaz.	0.72	
5. Birçok kadın sürücü, trafikte erkek sürücülerin masumca davranışlarını kendilerine yönelik ayrımcılık davranışları olarak algılamaktadır.	0.54	
6. Toplumda kadın sürücülerin sürücülük becerileri ile ilgili yer alan söylemler bir temele dayanmamaktadır. (ters madde)	0.44	
7. Birçok kadın, kadın sürücülerle ilgili yapılan masum şakalara alınmaktadır.	0.36	
8. Kadın sürücülerin trafikte araç kullanmasını kolaylaştırmak için onlara yol önceliği tanınmalıdır.		0.90
9. Trafikte kadın sürücülere biraz tolerans tanımak gerekir.		0.88
10. Bir kadın sürücü iyi araç kullanabiliyorsa erkek sürücüler tarafından takdiri hak eder.		0.57
11. Kadınlar trafikte araç kullanmak için fazla kırılığandır.	0.64	0.34
	Öz Değer	3.95 1.65
	(Döndürme Sonrası) Açıklanan Varyans	31.58 19.32

B.Korelasyon Analizleri

Bu çalışmadaki tüm değişkenler arasındaki ikili ilişkilerin korelasyon katsayıları Tablo 2'de gösterilmektedir. İlk olarak demografik değişkenlerle trafikte cinsiyetçilik boyutları arasındaki ilişkiler incelendiğinde cinsiyetin hem korumacı cinsiyetçilik ($r = .23, p < .001$) hem de düşmanca cinsiyetçilikle ($r = .36, p < .001$) olumlu yönlü ilişki gösterdiği görülmüştür. Cinsiyet kodlaması 1= kadın, 2 = erkek olarak yapıldığından bu bulgular erkek olmanın daha yüksek derecede trafikte cinsiyetçilik ile ilişkili olduğuna işaret etmektedir. Buna ek olarak görülmektedir ki erkek olmak ve trafikte düşmanca cinsiyetçilik arasındaki ilişki, erkek olmak ve trafikte korumacı cinsiyetçilik arasındaki ilişkiden çok daha güçlüdür. Cinsiyet dışındaki hiçbir demografik değişken trafikte cinsiyetçilik boyutlarıyla istatistiksel olarak anlamlı ilişki göstermemiştir.

Ardından, yeni geliştirilen trafikte cinsiyetçilik ölçeğinin yapı geçerliğini test etmek üzere trafikte cinsiyetçilik boyutlarının genel cinsiyetçilik boyutlarıyla ilişki örüntüleri incelenmiştir. Bu doğrultuda trafikte korumacı cinsiyetçilik boyutunun genel korumacı cinsiyetçilik ile ilişkisinin genel düşmanca cinsiyet boyutuyla olan ilişkisine göre daha güçlü olması beklentisinin analiz sonuçlarında karşılandığı gözlenmiştir. Trafikte korumacı cinsiyetçilik ile genel korumacı cinsiyet arasındaki korelasyon $r = .36$ ($p < .001$) olarak bulunmuşken, trafikte korumacı cinsiyetçilik ile genel düşmanca cinsiyetçilik arasındaki korelasyon $r = .34$ ($p < .001$) olarak bulunmuştur. Aynı şekilde yapı geçerliğini destekler yönde bir örüntü trafikte düşmanca cinsiyetçilik için de gözlenmiştir. Yani trafikte düşmanca cinsiyetçilik ile genel düşmanca cinsiyet arasındaki korelasyon $r = .46$ ($p < .001$) olarak bulunmuşken, trafikte düşmanca cinsiyetçilik ile genel korumacı cinsiyetçilik arasındaki korelasyon $r = .20$ ($p = .02$) olarak bulunmuştur.

Tablo 2: Çalışmada Kullanılan Değişkenler Arasındaki Korelasyon Katsayıları

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1 Yaş	1										
2 Cinsiyet	.00	1									
3 Eğitim durumu	-.049	-.101	1								
4 Trafikte korumacı cinsiyetçilik	.003	.283**	-.042	1							
5 Trafikte dışmanca cinsiyetçilik	-.002	.364**	.049	.429*	1						
6 Ofkennin sözel ifadesi	-.115	-.173*	.181*	-.011	.148*	1					
7 Ofkennin bedenle ifadesi	-.067	-.173*	.022	.006	.134	.638**	1				
8 Ofkennin araçla ifadesi	-.165*	-.137	-.028	.013	.179*	.561**	.638**	1			
9 Ofkennin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesi	.049	-.068	.030	.020	-.141*	-.179*	-.165*	-.311**	1		
10 Dışmanca cinsiyetçilik	.142	.332**	.084	.338**	.461**	.240**	.183*	.249**	.056	1	
11 Korumacı cinsiyetçilik	.241**	.122	.065	.360**	.195*	.096	.103	.071	.129	.445**	1

Not: Cinsiyet değişkeni 1: Kadın, 2: Erkek olarak kodlanmıştır.
*Korelasyon $p < .05$ düzeyinde anlamlı, **Korelasyon $p < .01$ düzeyinde anlamlı

C.Yordama Geçerliği: Regresyon Analizleri

Yeni geliştirilen trafikte cinsiyetçilik ölçeğinin yordama geçerliğini test etmek için hiyerarşik çoklu regresyon analizleri yürütülmüştür. Kadınlara yönelik sürücü öfke ifadesi boyutlarının her birinin bağımlı değişken olarak kullanıldığı dört ayrı regresyon analizi yürütülmüştür. Bu analizlerin ilk basamağında yaş, cinsiyet ve toplam kat edilmiş olan kilometre sayısı kontrol edilerek ikinci basamakta trafikte korumacı cinsiyetçilik ve trafikte düşmanca cinsiyetçilik yordayıcı değişkenler olarak analize dahil edilmiştir. Bu dört farklı hiyerarşik regresyon analizinin bulguları Tablo 3'te gösterilmektedir.

Kadınlara yönelik sürücü öfke ifadesi boyutlarından öfkenin sözel ifadesi boyutunun bağımlı değişken olarak kullanıldığı analizde trafikte düşmanca cinsiyetçiliğin kadın sürücülere yönelik öfkenin sözel ifadesi boyutunun istatistiksel olarak anlamlı düzeyde yordadığı bulunmuştur ($\beta = .26, p = .002$). Bu sonuca göre sürücülerin trafikte düşmanca cinsiyetçilik düzeyleri arttıkça kadın sürücülere karşı öfkelerini sözel olarak ifade etme sıklıkları da artmaktadır. Ancak trafikte korumacı cinsiyetçiliğin, kadın Sürücülere karşı öfkenin sözel ifadesi boyutunu istatistiksel olarak anlamlı düzeyde yordamadığı gözlenmiştir.

Yürütülen ikinci regresyon analizde kadınlara yönelik öfkenin bedenle ifadesi boyutu bağımlı değişken olarak kullanılmıştır. Bu analizde de sadece düşmanca cinsiyetçiliğin trafikte kadınlara yönelik öfkenin bedenle ifadesini istatistiksel olarak anlamlı düzeyde yordadığı ($\beta = .23, p = .006$) ve trafikte korumacı cinsiyetçiliğin yordamadığı gözlenmiştir. Buna göre sürücülerin trafikte düşmanca cinsiyetçilik düzeyleri arttıkça kadın sürücülere karşı öfkelerini bedenle ifade etme sıklıkları da artmaktadır.

Trafikte kadınlara yönelik öfkenin araçla ifadesi boyutunun bağımlı değişken olarak kullanıldığı analizde de sadece trafikte düşmanca cinsiyetçiliğin kadın sürücülere yönelik öfkenin araçla ifadesi boyutunun istatistiksel olarak anlamlı düzeyde yordadığı ($\beta = .27, p = .001$) ve trafikte korumacı cinsiyetçiliğin yordamadığı bulunmuştur. Bu sonuca göre sürücülerin trafikte düşmanca cinsiyetçilik düzeyleri arttıkça kadın sürücülere karşı öfkelerini araçla ifade etme sıklıkları da artmaktadır.

Son olarak, trafikte kadınlara yönelik öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesi boyutunun bağımlı değişken olarak kullanıldığı analizde yine sadece trafikte düşmanca cinsiyetçiliğin öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesini olumsuz yönlü olarak yordadığı bulunmuştur ($\beta = -.17, p = .035$). Başka bir deyişle sürücülerin trafikte düşmanca cinsiyetçilik düzeyleri arttıkça, trafikte kadın sürücülere yönelik öfkelerini uyum sağlayıcı/yapıcı ifade etme sıklıkları azalmaktadır. Beklenildiği üzere, trafikte korumacı cinsiyetçiliğin ise trafikte kadınlara yönelik öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesini istatistiksel olarak anlamlı düzeyde yordamadığı gözlenmiştir.

Tablo 3: Hiyerarşik Regresyon Analizleri Bulguları

Bağımlı Değişken:	Öfkenin Sözel İfadesi			
	R^2	ΔR^2	β	p
1. Basamak	0.05	0.05		0.027
Yaş			-0.132	0.076
Cinsiyet			-0.19	0.011
Toplam km			0.081	0.287
2. Basamak	0.1	0.05		0.007
Trafikte düşmanca cinsiyetçilik			0.258	0.002
Trafikte korumacı cinsiyetçilik			-0.053	0.502
Bağımlı Değişken:	Öfkenin Bedenle İfadesi			
	R^2	ΔR^2	β	p
1. Basamak	0.04	0.04		0.063
Yaş			-0.082	0.272
Cinsiyet			-0.188	0.012
Toplam km			0.075	0.331
2. Basamak	0.08	0.04		0.018
Trafikte düşmanca cinsiyetçilik			0.23	0.006
Trafikte korumacı cinsiyetçilik			-0.025	0.757
Bağımlı Değişken:	Öfkenin Araçla İfadesi			
	R^2	ΔR^2	β	p
1. Basamak	0.07	0.07		0.005
Yaş			-0.2	0.008
Cinsiyet			-0.17	0.023
Toplam km			0.16	0.04
2. Basamak	0.12	0.05		0.005
Trafikte düşmanca cinsiyetçilik			0.27	0.001
Trafikte korumacı cinsiyetçilik			-0.045	0.565
Bağımlı Değişken:	Uyum Sağlayıcı/Yapıcı İfade			
	R^2	ΔR^2	β	p
1. Basamak	0.01	0.01		0.695
Yaş			0.052	0.473
Cinsiyet			-0.066	0.363
Toplam km			-0.011	0.877
2. Basamak	0.03	0.02		0.09
Trafikte düşmanca cinsiyetçilik			-0.173	0.035
Trafikte korumacı cinsiyetçilik			0.103	0.19

Not: Cinsiyet değişkeni 1: Kadın, 2: Erkek olarak kodlanmıştır

IV. Tartışma

Kadına yönelik cinsiyetçi tutumlar ve davranışlar toplumun her alanına yansıdığı gibi trafik ortamına da yansımakta ve tarihsel anlamda bakıldığında kadınlar kötü-yetersiz

şoför olarak nitelendirilmektedir (Berger, 1986). Toplumun her alanına yansıyan bu tutum ve davranışlara yönelik çeşitli araştırmalar yapılsa da trafik ortamı özelinde yeterli çalışma bulunmamaktadır. Bu çalışmanın amacı, sürücülük bağlamına özgü bir cinsiyetçilik ölçeği geliştirmek ve bu yeni geliştirilen ölçeğin psikometrik özelliklerini test etmektir.

Bu açıdan yeni geliştirilen ölçeğin faktör analizi sonuçları değerlendirildiğinde, Trafikte Cinsiyetçilik Ölçeği için iki faktörlü bir yapının uygun olduğu ortaya konulmuştur. Bu ölçeğin maddeleri geliştirilirken; Çelişik Duygulu Cinsiyetçilik ölçeğinin düşmanca ve korumacı cinsiyetçilik boyutları temel alınmıştır ve faktör analizi sonuçlarıyla da desteklenen iki faktörlü bir yapı oluşturulmuştur. Yapılan analiz sonucunda iki maddenin beklenen faktöre yüklenmediği görülmüştür. Bu doğrultuda “Kadınlar trafik ortamında panik oldukları için seri araç kullanamamaktadır” ve “Kadın sürücüler erkek sürücülere göre trafikte araç kullanırken daha tedirgindir” maddeleri beklenen korumacı cinsiyetçilik faktörü yerine düşmanca cinsiyetçilik faktörüne yüklenmeleri sebebiyle ölçekten çıkarılmıştır. Geriye kalan 11 madde yeterli düzeyde varyans açıklamaktadır (% 50.90) ve bu da yeni geliştirilen bu ölçeğin bundan sonraki çalışmalarda iki faktörlü olarak kullanılmasının uygun olacağını göstermektedir.

Buna ek olarak Trafikte Cinsiyetçilik Ölçeğinin yapı geçerliği, bu yeni geliştirilen ölçek boyutları ile genel cinsiyetçilik ölçeği (ÇDCÖ) boyutları arasındaki korelasyon örüntüsü incelenerek test edilmiştir. Tablo 2’de görüldüğü gibi yeni geliştirilen ölçeğin trafikte düşmanca cinsiyetçilik boyutunun, ÇDCÖ’nin iki boyutu içinde düşmanca cinsiyetçilik boyutu ile daha yüksek korelasyona sahip olduğu bulunmuştur. Ek olarak, trafikte korumacı cinsiyetçilik boyutu, ÇDCÖ’ nin faktörleri arasından korumacı cinsiyetçilik boyutu ile daha yüksek korelasyona sahiptir. Yeni geliştirilen ölçeğin düşmanca cinsiyetçilik boyutunun, genel cinsiyetçilik ölçeğindeki “korumacı cinsiyetçilik” boyutuyla olan ilişkisinin genel cinsiyetçilik ölçeğindeki “düşmanca cinsiyetçilik” boyutundan daha düşük ilişkiye sahip olması da ayırt edici geçerliğini desteklemektedir. Bu bulgular, ölçeğin yapı geçerliğini destekler niteliktedir. Glick ve Fiske’nin (1996) belirttiği gibi, kadının erkeğe göre daha düşük konumda algılanması düşmanca cinsiyetçilik ile ilişkilidir. Bu sebeple trafik ortamı erkek sürücülerle özdeşleştirilmekte ve kadın sürücüler erkek sürücülere göre sürüş becerileri açısından daha yetersiz görülmektedir. Bu bağlamda düşmanca cinsiyetçiliği yüksek olan bireylerin trafik ortamı özelinde kadın sürücülere yönelik daha düşmanca tutumlar sergilemesi ve onları trafikte bir problem unsuru olarak görmeleri beklentilerle tutarlı bir bulgudur. Bir diğer yandan kadının zayıflığını ve güçsüzlüğünü vurgulayan korumacı cinsiyetçilik, daha çok erkek egemenliğinde kadın için çalışıp kazanma gibi onları korumaya yönelik davranışlarla ilişkilendirilmiştir (Sakallı-Uğurlu,2002). Son yıllarda artan kadın sürücü sayısı erkek egemen anlayışa ters düşmektedir ve trafik ortamının erkek ile özdeşleştirilmesi, *kadın sürücülere tolerans sağlanmalıdır* algısına zemin hazırlamaktadır. Bu sebeple korumacı cinsiyetçiliği yüksek olan bireylerin trafik ortamı özelinde kadın sürücülere yönelik koruyucu tutumlar (yol önceliği tanıma, tolerans sağlama gibi) sergilemesi ve onları trafik ortamı için daha kırılğan olarak değerlendirmeleri beklentilerle tutarlı bir bulgudur. Trafikte cinsiyetçilik her iki cinsiyet

açısından değerlendirildiğinde erkek sürücüler ile trafik ortamına özgü cinsiyetçiliğin daha yüksek korelasyona sahip olduğu görülmüştür.

Yeni geliştirilen ölçeğin yapı geçerliği inceledikten sonra, yordama geçerliği test edilmiştir. Bu aşamada sürücü öfke ifadesi boyutlarının her birinin bağımlı değişken olarak kullanıldığı dört farklı hiyerarşik regresyon analizi yürütülmüştür. Analizlerin ilk basamağında olası karıştırıcı etkilerden kaçınmak için yaş, cinsiyet ve toplam kat edilmiş olan kilometre sayısı kontrol edilerek ikinci basamakta trafikte korumacı cinsiyetçilik ve trafikte düşmanca cinsiyetçilik yordayıcı değişkenler olarak analize dâhil edilmiştir. Kadınlara yönelik sürücü öfke ifadesi boyutları bağımlı değişken olarak analize dâhil edildiğinde trafikte düşmanca cinsiyetçi tutumların öfkenin sözel, bedenle ve araçla ifadesi üzerinde etkili olduğu görülmüştür. Bu bağlamda, trafikte düşmanca cinsiyetçilik kadınlara yönelik sürücü öfke ifadesinin olumsuz (öfkenin bedenle, sözel ve araçla ifadesi) tüm boyutları ile pozitif yönde ilişkiliyken, öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesi ile negatif yönde ilişkili olduğu görülmektedir. Genel anlamda düşmanca cinsiyetçiliğin hiyerarşiye vurgu yapan ve tüm fiziksel ve sözel şiddeti haklı gösteren yapısı sebebiyle trafik ortamında kendini kadınlara göre daha üst seviyede gören erkek sürücülerin kadın sürücülere yönelik ifadelerini olumsuz ve uyumsuz bir biçimde gerçekleştirmeleri beklentilerle tutarlıdır (Alptekin, 2014). Benzer şekilde sürücü öfke ifadesi boyutları cinsiyet açısından düşünüldüğünde, bu bulgu erkeklerin öfkelerini daha çok araçla ve bedenle ifade ettikleri bulgusu ile tutarlılık göstermektedir (Yasak, Batıgün & Eşiyok, 2016). Bir diğer yandan trafikte korumacı cinsiyetçiliğin ise sürücü öfke ifadesi boyutlarından hiçbiriyle anlamlı ilişki göstermediği görülmüştür. Bunun nedeni trafikte korumacı cinsiyetçiliğin kadınlara yönelik saldırganca davranışları belki de sadece düşmanca cinsiyetçiliğe sahip olanlara görece daha az göstermeleri, ama hiçbir türde cinsiyetçilik tutumuna sahip olmayan bireylere göre ise daha fazla gösteriyor olmaları olabilir. Başka bir deyişle, bu çalışmada hipotez edilmiş olan korumacı cinsiyetçilik arttıkça bu davranışların azalması gibi bir beklenti, korumacı cinsiyetçilik boyutunda özünde korumacı da olsa cinsiyetçilik barındırdığı için doğrulanmamış olabilir. Buna ek olarak, bu çalışmanın bulguları ön bulgular olarak değerlendirilmeli ve ileride yürütülecek daha geniş örneklem büyüklüğüne sahip çalışmalarla test edilmelidir. Genel olarak regresyon analizi sonuçları özellikle trafikte düşmanca saldırganlık boyutunun kadınlara yönelik sürücü öfke ifadesi boyutlarını yordamada bu alt ölçeğin yordama geçerliğini desteklemiştir. Sonuç olarak, tüm bu analizlerin sonuçları, trafik ortamına özgü cinsiyetçiliği tanımlamanın ve ölçmenin önemini göstermiştir. Trafik ortamına özgü düşmanca ve korumacı cinsiyetçi tutum ve davranışları anlamak ve açıklamak üzere yürütülecek çalışmalarda, mevcut çalışmada geliştirilen trafikte cinsiyetçilik ölçeğinin kullanılması alana anlamlı katkı yapma potansiyeline sahiptir. Çalışmanın küçük bir örneklem üzerinde yürütülmüş olması ve anket paketi aracılığıyla verilerin tek seferde toplanması araştırmanın kısıtlılıkları arasındadır. Gelecek çalışmalarda örneklem büyüklüğünün artırılmasının bulguların genellenebilir olmasına olanak sağlayacağı düşünülmektedir.

Kaynaklar

- Akşar, C., Alavcıl, T., Tekin, M.E. & Tekeş, B. (2018). Cinsiyetçiliğin Sürücü Öfkesine Sürücü Öfke İfadesi ile ilişkisi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 69-87.
- Albert, D. M. (1999). Psychotechnology and insanity at the wheel. *Journal of the History of the Behavior Sciences*, 35(3), 291-305.
- Alptekin, D. (2014). Çelişik duygularda toplumsal cinsiyet ayrımcılığı sorgusu: Üniversite gençliğinin cinsiyet algısına dair bir araştırma. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 32, 203-211.
- Balkır, A. (1989). *Kadınların Kendini Algılaması*. Ankara: A.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- Berger, M. L. (1986). Women drivers!: The emergence of folklore and stereotypic opinions concerning feminine automotive behavior. *In Women's Studies International Forum*, 9(3), 257-263.
- Diñçer, F. (2016). *Rehber öğretmenlerin kişilerarası ilişkilerinin yüklenme karmaşıklığı ve cinsiyetçilik bağlamında incelenmesi: İstanbul ili örneği* (Unpublished master's thesis). Marmara University, İstanbul.
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R. & Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74(1), 83-91.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R. & Swaim, R.C. (2002). The driving anger expression inventory: A measure of how. *Behaviour Research and Therapy*, 40(6), 717-737.
- Eşiyok, B., Yasak, Y. & Korkusuz, İ. (2007). Trafikte Öfke İfadesi: Sürücü Öfke İfadesi Envanteri'nin geçerlik ve güvenilirliği. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 18(3), 231-243.
- Franzoi, S. L. (2003). *Social Psychology*. New York: Mc Grow-Hill Education.
- Gargia- Vega, E., Rico, R. & Fernandez, P. (2017). Sex, gender roles and sexual attitudes in university students. *Psicothema*, 29(2), 178-183.
- Glick, P. & Fiske, S. T. (1996). The ambivalent sexism inventory: Differentiating hostile and benevolent sexism. *Journal of Personality and Social Psychology*, 70, 491-512.
- Glick, P. & Fiske, S. T. (2001). An ambivalent alliance: Hostile and benevolent sexism as complementary justifications for gender inequality. *American Psychologist*, 56(2), 109-118.
- Lips, H. M. (2001). *Sex and Gender: An Introduction*. (4. ed.). Mountain View, California Mayfield Publishing Company.
- Sakallı-Uğurlu, N. (2002). Çelişik duygulu cinsiyetçilik ölçeği: Geçerlik ve güvenilirlik çalışması. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17(49), 47-58.

- Skinner, A. L., Stevenson, M. C. & Camillus, J. C. (2015). Ambivalent sexism in context: Hostile and benevolent sexism moderate bias against female drivers. *Basic and Applied Social Psychology*, 37, 56-67.
- Soysal, A. Ş., Can, H. & Kılıç, K. M. (2009). Üniversite öğrencilerinde a tipi davranış örüntüsü ile öfke ifadesi arasındaki ilişkinin analizi ve cinsiyetler açısından karşılaştırılması. *Klinik Psikiyatri*, 12, 61-67.
- Starner, T. M. & Peter, R. M. (2004). Anger expression and blood pressure in adolescents. *The Journal of School Nursing*, 20(6), 335-342.
- Yasak, Y., Batgün, D. A. & Eşiyok, B. (2016). Trafik ve stres: stress ile trafikte öfke ifadesi arasındaki ilişkide sürücü öfke düşüncelerinin aracı rolü. *Türk Psikoloji Dergisi*, 31(78), 13-71.
- Yasak, Y. & Eşiyok, B. (2009). Anger amongst Turkish drivers: Driving Anger Scale and its adapted, long and its adapted, long and short version. *Safety Science*, 47(1), 138-144.
- Zaikman, Y. & Marks, M. J. (2014). Ambivalent sexism and the sexual double standard. *Sex Roles*, 71, 333-344.