

PAPER DETAILS

TITLE: Yol Siddeti Öyküleri: Bir Nitel Çalışma

AUTHORS: Alev AKTAS,Serap AKGUR

PAGES: 1-21

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2180310>

Araştırma Makalesi | Research Article

Yol Şiddeti Öyküleri: Bir Nitel Çalışma

Alev Aktaş^{1,2*} , Serap Annette Akgür² 

¹ İzmir Aile ve Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü, İzmir, Türkiye

² Madde Bağımlılığı, Toksikoloji ve İlaç Bilimleri Enstitüsü, Ege Üniversitesi, İzmir, Türkiye

Öz

Trafik ortamında farklı şekil ve düzeylerde, içerisinde öfke ve saldırganlık barındıran pek çok olay yaşanmaktadır. Yol kullanıcıları arasında yaşanan bu olaylar, trafik güvenliğini tehdit etmekte ve olumsuz sonuçlara yol açmaktadır. Bu araştırma ile yol kullanıcılarının başlarından geçen “yol şiddeti (road rage)” kavramıyla adlandırabileceğimiz olayların ve bu olayların içerisinde sergilenen ve/veya maruz kalınan davranışların nitel analiz yöntemleri ile incelenmesi amaçlanmıştır. Açık uçlu bir sorunun yer aldığı araştırma linki 81 katılımcı tarafından doldurulmuştur. Katılımcıların yazılı olarak aktardığı öyküler nitel analiz tekniklerinden tematik analiz ve içerik analizi ile kapsamlı bir şekilde incelenmiştir. Tematik analiz sonuçları; olayın nedeni, en yoğun hissedilen duygular ve verilen tepkiler olmak üzere 3 ana tema olduğunu göstermiştir. Her bir ana temanın altında birbirleriyle ilişkili olduğu düşünülen 20 alt tema bulunmuştur. İçerik analizi sonuçları, yol kullanıcılarının en fazla sıklıkta ısrarlı takip deneyimlediklerini göstermiştir. Bulgular, ayrıntılı bir şekilde literatürdeki bilgiler çerçevesinde tartışılmıştır. Son olarak da yol şiddeti olaylarının azaltılması için yapılabilecekler üzerinde durulmuştur.

Anahtar Kelimeler: yol şiddeti, öykü, yol kullanıcısı, nitel araştırma

Road Rage Stories: A Qualitative Study

Abstract

Many incidents involving anger and aggression in different forms and levels are in the traffic environment. These incidents among road users threaten traffic safety and lead to negative consequences. This research aimed to examine the incidents that we can call the concept of “road rage” that road users experience and the behaviours exhibited or exposed in the incidents with qualitative analysis methods. The research question link including an open-ended question was filled by 81 participants. The written stories of the participants were examined in detail with thematic analysis and content analysis, which are qualitative analysis techniques. Thematic analysis results showed that there are three themes: the reason for the incident, the most intense feelings and reactions to the incident. Under each theme, twenty subthemes thought to be related to each other were found. Content analysis results showed that road users most frequently experience stalking. The findings were discussed in detail within the framework of the information in the literature. Finally, it is focused on what can be done to reduce road rage incidents.

Keywords: road rage, story, road user, qualitative study

* İletişim / Contact: Alev Aktaş, Psikolog, İzmir Aile ve Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü, İzmir, Türkiye. E-Posta / E-mail: alevalevaktas2@gmail.com.

Gönderildiği tarihi / Date submitted: 07.01.2022, Kabul edildiği tarih / Date accepted: 17.02.2022

Alıntı / Citation: Aktaş, A. ve Akgür, S. (2022). Yol şiddeti öyküleri: Bir nitel çalışma. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 1–21. doi:10.38002/tuad.1054784



Yol Şiddeti Öyküleri: Bir Nitel Çalışma

Trafikte yaşanan öfkeli ve saldırgan sürüş olayları, dünyanın pek çok yerinde yaygın olarak görülmektedir (Sharkin, 2004). Bu durum fiziksel yaralanmalara ve hatta ölümle sonuçlanan olaylara neden olabilmektedir. Trafikteki saldırganlığın trafik kazaları üzerinde bir etkisinin olduğu, saldırgan sürücülerin saldırgan olmayanlara göre 35 kat daha yüksek olasılıkla aktif kaza yapma ihtimalinin olduğu bildirilmiştir (Sullman ve Stephens, 2021).

“Yol şiddeti (road rage)” kavramı Amerika Birleşik Devletleri’nden geldiğine inanılan bir kavramdır (Joint, 1997). En genel anlamda ilk başlarda, bir sürücü tarafından sergilenen herhangi bir saldırgan davranış olarak tanımlanmıştır. 1980’li yılların sonlarında Amerika’da trafik sıkışıklığının da artmasına bağlı olarak sürücülerin birbirleriyle kavga ettikleri ve birbirlerine ateş açtıkları ve bu yaşanan olayların popüler basında *yol şiddeti* başlığı altında geniş yer bulduğu bildirilmiştir. Bunların sonucunda da zaman içerisinde trafikte araba kullanmak pek çok insan için sınırı bozucu bir hal almaya başlamıştır (Joint, 1997). Sharkin (2004)’e göre yol şiddeti davranışları, bir diğer aracı çok yakından takip etmek gibi daha hafif düzeydeki davranışlardan, kişiye veya araca fiziksel saldırı gibi daha ciddi düzeydeki davranışlara kadar gerçekleşebilen bir olgudur. Bu olgu kapsamında sıklıkla iki araç sürücüsünden birisi bir diğerinin önüne geçmeye çalışarak aralarında yol kavgası başlamakta olup bu kişiler birbirlerine kötü sözler söylemekte veya müstehcen el kol hareketleri yapmaktadırlar. Bazen de bu yol kavgasında taraflardan birisi diğerine aracını kenara çekmesi yönünde işaret vermekte ve sonucunda fiziksel temasa varan ve insan hayatını riske sokan olaylar yaşanabilmektedir (Sharkin, 2004). Dolayısıyla hafif düzeydeki bir davranış daha ciddi formdaki bir davranışa dönüşebilmektedir (Novaco, 1991).

Literatürde bu kavrama ilişkin farklı kapsamlar çerçevesinde farklı tanımlamalar yapılmıştır. Whitlock (1971), yol şiddetini, trafik ortamında şiddete neden olabilecek şekilde sürücülerin araçlarını saldırganlıklarını ifade etmek niyetiyle kullanmaları durumu olarak tanımlamıştır. Başka bir tanımlamaya göre, araç kullanırken algılanan herhangi bir tehdit veya bir kışkırtılma durumunda, kasıtlı olarak başkalarını tehlikeye atan veya tehdit eden bir duygu, düşünce ve davranış sistemidir (Carpenter, 2020). Bir başka tanımlamada ise kapsam geniş tutularak, trafik ortamında bir sürücü veya yolcunun bir yayayı, başka bir sürücüyü veya başka bir yolcuyu öldürmekle, yaralamakla veya aracına zarar vermekle tehdit etmesi ve bu yönde davranışlar göstermesi durumu olarak tanımlanmıştır (Smart ve Mann, 2002a). Benzer olarak Hennessy ve Wiesenhal (2002) sürücülerini, yayaları ve yolcuları dahil ederek “*trafik ortamında bir başkasına fiziksel, psikolojik veya duygusal olarak zarar vermeyi amaçlayan herhangi bir davranış*” olarak bu kavramı tanımlamışlardır. Görüldüğü gibi her ne kadar tanımlamalarda farklılıklar ve bazı tanımlamalarda kapsamın genişletilmesi söz konusu olsa da, nihayetinde mevcut tanımlamalar trafik ortamında belirli bir süre vakit geçiren bisiklet sürücülerini, skuter sürücülerini veya kaykay kullanıcıları gibi diğer yol kullanıcılarını kapsamamaktadır. Halbuki 2012 yılında Toronto’da bir taksi sürücüsünün kaykay kullanıcısıyla karıştığı bir yol kavgası olayı sonucunda ikinci derece adam öldürmekle suçlandığı, yine 2009 yılında Ontario’da bir bisikletli kuryenin trafikte Ontario’nun eski Başsavcısı olduğu söylenen birisiyle girmiş olduğu yol kavgası sonucunda ağır derecede yaralandığı bildirilmiştir (Cavacuiti ve ark., 2013). Geçmişte yaşanan bu olaylar, trafikte yaşanan şiddet olaylarından sadece motorlu araç sürücülerinin değil diğer yol kullanıcılarının da etkilenebileceğini göstermektedir.

Trafik ortamında sergilenen öfkeli ve saldırgan davranışlar konusu geçmişten günümüze sıklıkla “*öfkeli sürüş, saldırgan sürüş, tehlikeli-riskli sürüş*” ve son dönemlerde popüler bir kavram olan “*yol öfkesi, şiddeti, hiddeti, kavgası*” başlıkları altında incelenmiştir. Ulusal literatürümüzde bu kavramın Türkçe karşılığı ilk olarak Sümer (2001)’in makalesinde “*yol öfkesi*” şeklinde kullanılmıştır. 2021 yılında gerçekleştirilen yayımlanmamış bir doktora

tezinde ise bu kavram orijinal halinin yanında parantez içerisinde belirtilerek ve Türkçeye “*yol şiddeti*” şeklinde çevrilerek kullanılmıştır (Aktaş, 2021). Konunun kapsamı karayollarında yaşanan öfke, hiddet, kavga ve şiddet olaylarıdır. Dolayısıyla bu çalışmada bu kavram, şiddetin sözel, psikolojik ve fiziksel boyutlarının olması da göz önüne alınarak daha kapsayıcı bir ifade olacağı düşüncesiyle “*yol şiddeti*” şeklinde Türkçe’ye çevrilerek kavramsallaştırılmıştır. Kavramın karşılığı olarak “öfke” ifadesinin tek başına yeterli olmayacağı ve bunun nedeninin de kavramın öfkenin tetiklediği saldırgan niyetle gerçekleştirilen davranışları da kapsamı olduğu düşünülmektedir. Bu görüşü destekleyen makaleler mevcuttur (Asbridge, Smart ve Mann, 2006; Bjureberg ve Gross, 2021).

1.1. Yol Şiddetiyle İlgili Yapılan Nicel ve Nitel Çalışmalar

Yaşamın diğer alanlarından bağımsız olarak ayrı bir öfke duygusunun trafik ortamında yaşanabildiği ve bu durumun sürücü öfkesi kavramı ile açıklanabileceği bazı araştırmacılar tarafından öne sürülmüştür (Deffenbacher, Oetting ve Lynch, 1994). Deffenbacher ve arkadaşlarına göre (2002), sürücüler trafikteki öfke duygularını sözlerle, bedensel hareketlerle, kullandıkları araçla ve yapıcı-uyumlu ifadelerle göstermektedir. Ayrıca Stephens ve arkadaşları (2019) yeni bir çalışma yaparak geliştirdikleri ölçeğin “*başkalarına bağlı olan tehlike, başkalarına bağlı olan saldırganlık ve seyahat gecikmeleri*” adı altında üç faktörden oluştuğunu ve trafikte yaşanan öfkede bu faktörlerin de önemli olduğunu öne sürmüşlerdir.

Yapılan araştırmalarda yol şiddeti ile ilişkisi olduğu düşünülen pek çok faktörden bahsedilmektedir. Sharkin (2004) bu faktörleri üç grupta toplamış ve bunların etkileşim halinde de olabileceğini öne sürmüştür. Bunlar; durumsal ve/veya çevresel koşullar, kişisel faktörler ve demografik değişkenlerdir. Örneğin, Hennessy ve Wiesensthal (2001) trafikte araç kullanmayı genel anlamda stresli bir iş olarak görme eğilimi olan bir kişinin bu eğilimi daha az olanlara göre muhtemelen daha saldırgan bir tarzda sürüş davranışı sergileyeceğini bildirmiştir. Jovanović ve arkadaşları (2011) ise nevrotik kişilik özelliği ile saldırgan sürüş davranışı arasında anlamlı bir ilişkinin olduğunu ileri sürmüştür. Britt ve Garrity (2006) genel saldırganlık düzeyiyle trafikteki belirli koşullar altında sergilenen saldırgan ve düşmanca davranışlar arasında anlamlı bir ilişkinin olduğunu gerçekleştirdikleri bir araştırma sonucunda göstermişlerdir. Diğer yandan durumsal faktörlerden trafik sıkışıklığının, trafik ortamında öfkeli ve saldırgan davranışları arttırdığı sonucuna ulaşan araştırmalar vardır (Lupton, 2002; Shinar, 1998; Zhang, Chan ve Zhang, 2015).

Yapılan pek çok araştırmada da özellikle cinsiyet ve yaş faktörüne dikkat çekilerek trafik ortamındaki bu tür olumsuz davranışların sergilenmesinde belirleyici faktörler olduğu ileri sürülmüştür. Özellikle genç ve erkek olmanın risk faktörü olabileceği bildirilmiştir (Ellison-Potter, Bell ve Deffenbacher, 2001; Evans, 2004; Krahé ve Fenske, 2002; Miller, Azrael, Hemenway ve Solop, 2002; Parker, Lajunen ve Summala, 2002; Wickens, Mann, Stoduto, Ialomiteanu ve Smart, 2011).

Yol şiddetiyle ilgili yapılan araştırmaların çoğu, bu davranışları sergileyenler yani yol şiddetinin failleri üzerinde yoğunlaşarak çeşitli risk faktörleri üzerinden konuyu ele almıştır. Halbuki konunun mağduriyet yönü de araştırılması ve irdelenmesi gereken bir kısımdır (Asbridge, Smart ve Mann, 2003). Trafikteki bu tür davranışları mağdurların perspektifinden de anlamaya çalışmak, konunun eksenini genişleterek konu hakkında yapılabilecekleri anlamayı kolaylaştıracaktır. Daha yaygın olmakla birlikte bu olgunun sadece sürücüler arasında yaşandığı yanılgısına kapılmadan diğer yol kullanıcılarının da bu tür davranışlardan etkilendiği göz önünde bulundurulmalıdır. Literatürde sürücüler dışındaki bu grup (diğer yol kullanıcıları) “*savunmasız yol kullanıcıları (vulnerable road users)*” olarak adlandırılmakta ve onların trafik

ortamında diğerlerine göre daha savunmasız oldukları varsayılmaktadır (Cavacuiti ve ark., 2013).

Yol şiddetinin mağduru ve faili olma ile ilgili literatürde yapılmış yaygınlık araştırmaları vardır (Smart, Mann, Zhao ve Stoduto, 2005; Smart, Stoduto, Adlaf, Mann ve Sharples, 2007; Wickens ve ark., 2012, 2011). Bu araştırmalarda standardize edilmiş bazı soru kalıpları kullanılarak yol şiddeti davranışları ve risk faktörleri nicel yolla ölçülmeye çalışılmıştır. Bunun dışında literatürde bazı araştırmalarda da sürücü öfkesi ve sürücü saldırganlığını ölçmeye yönelik ölçekler kullanılmaktadır. Örneğin Deffenbacher ve arkadaşları tarafından geliştirilen Sürücü Öfkesi Ölçeği (Driving Anger Scale-DAS) (1994) ve Sürücü Öfke İfadesi Envanteri (Driving Anger Expression Inventory-DAX) (2002) ve Türkçe geçerlik güvenirlik çalışması Lajunen ve Özkan (2004) tarafından yapılan, hem sergilenen hem de maruz kalınan saldırgan davranışları ölçmeye yönelik Sürücü Saldırganlık Göstergeleri Ölçeği (Driver Aggression Indicators Scale-DAIS) ölçekleri sıklıkla kullanılmıştır.

Literatürde nicel analiz yöntemlerinin kullanıldığı çalışmalarla karşılaşma olasılığı daha fazlayken nitel yöntemlerin kullanıldığı çalışmalar için bu olasılık daha azdır. Yol şiddeti konusuyla alakalı olarak Cavacuiti ve arkadaşlarının (2013) yapmış olduğu sürücüler ve diğer yol kullanıcılarının mağduriyetine ilişkin nitel bir çalışma sonucunda önemli bulgular literatüre kazandırılmıştır. Yine ülkemizde de bu konuda Ergin ve arkadaşları (2020) tarafından yapılan genç sürücü örnekleminde sürücü öfkesiyle ilgili ve Yılmaz ve arkadaşları (2019) tarafından profesyonel araç sürücülerinin davranışlarıyla ilgili nitel çalışmalar alana kazandırılmıştır. Ayrıca Trabzon’da kadın sürücülerle yapılan bir çalışmada nitel analiz yöntemleri kullanılarak, kadınların özellikle kadın olmalarından kaynaklı olarak trafikte karşı karşıya kaldıkları problemlere dikkat çekilmiştir (Koç Hacısalihoglu, 2017).

Tüm bu bilgiler ışığında, bu çalışma ile trafik ortamında sıklıkla karşı karşıya kaldığımız yol şiddeti olaylarını mağdurların ve failerin perspektifinden ortaya koyarak detaylı bir şekilde incelemek ve deneyimlenen bu olayları anlamak amaçlanmıştır. Ulusal literatürümüzde görece az sayıda çalışmalar barındıran bu konu ile ilgili olarak, herhangi bir müdahale içermeyen ve özünden kopmadan olaylar olduğu gibi aktarılmaya çalışılmıştır. Bu yönüyle nitel yöntemlerin kullanılmasıyla elde edilen bulgular sonucunda literatüre katkı sağlanacağı düşünülmektedir.

2. Yöntem

2.1. Katılımcılar

Anlatılan yol şiddeti öykülerinde 81 katılımcının 61’i otomobil sürücüsü, 3’ü minibüs sürücüsü, 3’ü motosiklet sürücüsü, 2’si bisiklet sürücüsü, 3’ü yaya ve 9’u yolcu rolündedir. Katılımcıların tamamı İzmir ilinde yaşamaktadır. Katılımcıların 42’si kadın ve 39’u erkek; 66’sı üniversite mezunu ve 15’i lise ve daha altıdır. Yaş ortalaması 37,99 (SS=12,37) ve yaş aralığı 19-67’dir. Motorlu araç sürücülerinin aktif araç kullanma süresi ortalama 14,94 (SS=10,99) yıl ve yılda ortalama 21231,75 km’dir. Katılımcıların sadece 3’ü profesyonel araç sürücüsüdür.

2.2. Materyal

Araştırmada araştırmacılar tarafından hazırlanan kısa bir anket formu kullanılmıştır. Katılımcılara demografik sorular, trafikle ilgili bazı bilgiler ve bunlara ek olarak açık uçlu tek bir soru yöneltilmiştir: “Geçmişte trafikte başınızdan geçen sizin, yanınızdakilerin veya karşı tarafın can güvenliğini riske sokan bir **“yol kavgası / yol şiddeti veya ısrarlı takip”** olayı yaşadınız mı? Eğer yaşandıysa olayı ayrıntılarıyla anlatınız. (olayı başlatan kim, nasıl biri, olay nasıl gerçekleşti, olay karşısında verilen tepkiler, hissedilen duygular, sonucunda ne oldu...gibi)”

2.3. İşlem

Araştırmaya başlamadan önce Ege Üniversitesi Tıp Fakültesi Dekanlığı Tıbbi Araştırmalar Etik Kurulu'ndan 21.10.2021 tarihli ve 21-10.1T/12 nolu karar ile onay alınmıştır. Araştırmaya katılmayı gönüllü olarak kabul eden kişilerle Bilgilendirilmiş Gönüllü Olur ve Anket Formunun yer aldığı online araştırma linki, çeşitli sosyal medya uygulamaları ve elektronik mail adresleri üzerinden kişilerle paylaşılmıştır. Kişilerden kimlik bilgileri hiçbir şekilde talep edilmemiş ve verdikleri yanıtların sadece bilimsel amaçlı kullanılarak gizlilik ilkesine uyulacağı garanti edilmiştir. Veri toplama süreci tamamlandıktan sonra analiz aşamasına geçilmiştir.

2.4. Veri Analizi

Bu çalışmada katılımcılar tarafından yazılı olarak paylaşılan metinler (öyküler) üzerinden nitel analiz teknikleri kullanılarak bulgular elde edilmiş ve yorumlanmıştır. Her bir katılımcıya anketi tamamlama durumuna göre sistem üzerinden otomatik olarak sıra numarası verilmiş olup bu sıra numaraları ile katılımcılar araştırma içerisinde isimlendirilmiştir (örneğin, 1 nolu katılımcı). Anlatılan öykülerin kapsamı, her bir katılımcının ifade şekli, kullandığı kelime sayısı ve olayın ciddiliğine bağlı olarak değişmektedir. Katılımcılar, en az 11 en çok 181 kelime ile başlarından geçen olayı anlatmışlardır. Yöntem olarak tematik analiz ve içerik analizi tekniklerinden yararlanılmıştır. Tematik analiz, 1970'li yıllarda fizikçi ve bilim tarihçisi olan Gerald Halton tarafından geliştirilmiş bir yöntemdir (Merton, 1975). Bu yöntem nitel olan verilerin analizlerinde yaygın olarak kullanılmaktadır. Tematik analiz, verilerdeki temaları belirlemeyi, analiz etmeyi ve raporlamayı içermektedir. Verileri ayrıntılarla düzenleyerek açıklamada bulunmayı sağlamaktadır. Ayrıca bu yöntem yorumlama imkanı da sağlamaktadır. Bu çalışmada da Braun ve Clarke (2006) tarafından rehber olarak paylaşılan tematik analiz aşamaları kullanılmıştır. Bu aşamalar şu şekildedir (Braun ve Clarke, 2006):

Birinci aşama; *imersiyon* (immersion) diye adlandırılan verilerin tekrar tekrar okunması, verilerin aktif bir şekilde okunması ve anlamların örüntülerin aranması ve kaydedilmesi sürecini içermektedir. Kodlama yapılmadan önce veri setinin tamamının son bir kez daha okunması fikirlerin ve olası temaların şekillenmesine katkı sağlayacaktır. Araştırmamızda veriye ulaşım yöntemi olarak yazılı metinler kullanıldığı için herhangi bir dönüştürme işlemi yapılmamıştır.

İkinci aşama; başlangıç kodlarının oluşturulması aşamasıdır. Kod, verilerin araştırmacılar tarafından ilginç bulunan kısımlarını temsil eden kısa bir etikettir. Kodlar oluşturularak verilerin potansiyel olarak anlamlı kısımlarını belirlemek esastır. Araştırmacılar olarak bu çalışmada, metinlerin üzerinde notlar alınmış, olası kalıpları belirlemek için yapışkanlı not kağıtları kullanılmış ve böylece mümkün olduğunca atlamadan verilerin ilk kodlamaları yapılmış olup tüm kodlar bir araya getirilerek bir kod listesi oluşturulmuştur.

Üçüncü aşama; temaları bulmayı ve odak noktasını genişletmeyi amaçlamaktadır. Bu aşamada, farklı kodları potansiyel temalara ayırmak ve belirlenen temalar içinde ilgili tüm kodlanmış veri alıntılarını harmanlamak esastır. Bu aşama sonucunda aday temalar ve alt temalardan oluşan bir koleksiyon ve bunlarla ilişkili olarak kodlanmış veri özetleri elde edilmektedir. Araştırmamızda bu işlem daha önce belirlenmiş her kod adı ayrı bir kağıda yazılarak tema yığınları haline getirilmiştir. Bu işlem sırasında temaların üzerinde düzenlemeler yapılmıştır.

Dördüncü aşama; bir önceki aşamada elde edilen temaların gözden geçirilmesi aşamasıdır. Bu aşamada, belirlenen bazı aday temaların aslında bir tema olmadığı veya ilgili olup olmadığı, bazı temaların bölünmesi gerektiği gibi durumlar ortaya çıkmaktadır. Bir diğer önemli nokta da, temaların tüm veri setiyle ilgili çalışıp çalışmadığını kontrol etmektir. Araştırmamızda da

temaların tutarlı olup olmadığı irdelenmiş ve bazı temalar birleştirilmiş veya ayrılmıştır. Bu işlem yapılırken titizlikle okumalar gerçekleştirilmiştir.

Beşinci aşama; temaların tanımlanması ve adlandırılması aşamasıdır. Her bir temanın neyle ilgili olduğunu, özünü ve temanın verinin hangi yönünü kapsadığını belirlemek esastır. Araştırmamızda da, her bir temanın anlattığı öykü tanımlanmış, alt temalar belirlenmiş ve araştırmanın konusu ve sorusuyla ilişkisi irdelenmiş ve temalar arasındaki ilişki üzerinde de durulmuştur. Araştırmada kullanılmak üzere belirlenen temaların nihai hali adlandırılarak belirlenmiştir.

Altıncı aşama; analiz sonuçlarını raporlama aşamasıdır.

3. Bulgular

Her bir katılımcının anlattığı öyküde geçen kelimeler ilk araştırmacı tarafından deşifre edilmiştir. Deşifre işleminden sonra ifadelerin sıklıkları kaydedilmiştir. Maruz kalan ve sergilenen davranışlar içeriklerine göre kategorize edilerek belirli başlıklar altında toplanmıştır. Tüm bu yapılan işlemler diğer araştırmacı tarafından da değerlendirilmiştir. Yapılan iki değerlendirme karşılaştırılarak araştırmacılar tarafından ortak karar verilmiştir. Trafikte yaşanan yol şiddeti davranışlarıyla ilgili sıklıkla literatürde de öne çıkan üç başlık dikkate alınarak sınıflandırma gerçekleştirilmiştir. Buna göre, olayın mağduru, olayın faili ve olayın hem mağduru hem de faili olma şeklinde üç başlık altında analiz ve değerlendirmelere İçerik Analizi başlıklı kısımda yer verilmiştir. Veriler üzerinde yapılan tematik analiz sonuçları da Tablo 1, Tablo 2 ve Tablo 3'te gösterilmiştir.

3.1. Tematik Analize İlişkin Bulgular

3.1.1. Yol Şiddeti Olaylarının Nedeni.

Katılımcılardan deneyimledikleri olayla ilgili olayın oluş şekli, içeriği ve olaya ilişkin duygu ve düşüncelerini kendi cümleleriyle yazıya dökmeleri istenmiştir. Katılımcıların çoğunluğunun olayın nedenselliği ile ilgili ağırlıklı olarak dışsal atıfta bulunma ve bazı kadın sürücülerin içsel atıfta bulunma eğilimlerinin olduğu; olayı başlatan veya en az aynı seviyede karşılık veren tarafta olan katılımcıların sergiledikleri davranışları haklı görme eğiliminde oldukları ve herhangi bir pişmanlık duygusu hissetmedikleri yapılan inceleme ve değerlendirme sonucunda anlaşılmıştır. Tablo 1, katılımcıların deneyimlediği yol şiddeti olaylarının yaşanma nedenlerine ilişkin tema analizi sonuçlarını göstermektedir. Olayın nedenselliği ana temasına ilişkin “*yol vermeme, tehlikeli araç kullanma, sözlü sataşma ve el kol hareketlerinde bulunma, kadın sürücü olma, aşırı hızlı araç kullanma, aktif veya pasif bir kazaya karışma, bir yayanın aniden yola atlaması, acemi sürücü olma, ticari araç sürücüleri arasındaki “yolcu kapma” yarışı ve kısa mesafe yolculuk için ticari taksi kullanımı*” şeklinde 10 alt tema bulunmuştur. Bazı alt temalarla ilgili katılımcıların örnek ifadelerine aşağıda yer verilmiştir.

Alt temalardan *yol vermemeye* ilişkin örnek olarak katılımcılardan bazılarının ifadeleri şu şekildedir:

“Kendisine yol vermediğim için beni takip edip sinyal ve korna çalarak kenara çekmemi istedi...” (4 nolu katılımcı, sürücü, kadın, 34 yaş)

“Sol şeridi kapatıp yol vermeyen birini sağlamak zorunda kalınca sanırım zoruna gittiği için takip etti korna çalarak. hızlıca uzaklaştım.” (9 nolu katılımcı, sürücü, erkek, 36 yaş)

Tablo 1. Yol Şiddeti Yaşama Nedenlerine İlişkin Alt Temalar

Yaşama Nedenleri
Yol vermeme
Tehlikeli araç kullanma
Sözlü sataşma ve el kol hareketi yapma
Kadın sürücü olma
Aşırı hızla araç kullanma
Kazaya karışma
Yayanın aniden yola atlaması
Acemi sürücü olma
Yolcu alma yarışı
Kısa mesafe yolculuk (ticari taksi)

“Kusurlu yol almak isteyeneye yol vermedim, silah çekti, sonradan görme müteahhit tip, tabiki kaçtım.” (24 nolu katılımcı, sürücü, erkek, 39 yaş)

“Araç yol istedi, vermeyince önüme ilk geçtiğinde durdu ve inip arabama yürüdü, gaza basıp kaçtım, 50 km kadar takip etti, aksiyon filmi kıvamındaydı, sonunda Yalova'da feribot ayırımında düz giderek izimi kaybettirdim.” (60 nolu katılımcı, sürücü, erkek, 56 yaş)

Alt temalardan *tehlikeli araç kullanmaya* ilişkin örnek olarak katılımcılardan bazılarının ifadeleri şu şekildedir:

“Arkadaşımlın kullandığı araçtaydım. Arkamızdaki araç arabasını oldukça tehlikeli kullanıyordu. Tamamen eğlence amaçlı olduğunu düşünüyorum. Biz kaçtıkça o bizim arkamıza geliyordu. Onun yüzünden biz kaza yapabiliydik. Normal yolumuzdan saparak arkamızdaki araçtan kurtularak çözümü bulduk.” (6 nolu katılımcı, yolcu, kadın, 25 yaş)

“Selektör ve makas yaparak trafikte sıkıştırıldım, el kol hareketleriyle rahatsız edildim.” (20 nolu katılımcı, sürücü, kadın, 29 yaş)

“Oldukça lüks bir D segment otomobil süren fakat hayatı boyunca kazandığı tek şey para olan şişman ve orta yaş üstü bir trafik canavarı, arabada eşimle kızım da varken, biz ağır ilerleyen bir kamyonu sollamak üzere sol şeritte hızlanmaya başlamışken, sağ şeritten sol şeride doğru aracımıza çarpması kaçınılmaz bir hızda olduğu halde "makas atma" denemesi gerçekleştirdi; ben de uzun uzun kornaya basarak vazgeçmesini sağladım. Biz kamyonu geçtikten kısa süre sonra agresif bir şekilde aracı ile önümüze geçip sıkıştırmaya ve durdurmaya çalıştı...” (37 nolu katılımcı, sürücü, erkek, 37 yaş)

Alt temalardan *sözlü sataşma ve el kol hareketleri yapmaya* ilişkin örnek olarak katılımcılardan bazılarının ifadeleri şu şekildedir:

“Karşıdaki 2 eleman el kol yaptı arabasına değdirdik diye ben de sizi çok kötü döverim dedim içeri girdiler.” (12 nolu katılımcı, sürücü, erkek, 19 yaş)

“Arabaya yaklaşıp küfür etti arabanın aynasını kırıp hızlıca uzaklaştı trafiğin ortasında olduğumuz için bir şey yapamadık.” (17 nolu katılımcı, sürücü, kadın, 34 yaş)

“ben doğru taraftaydım, karşıdan biri ters yöne karşıma girdi ve geri gitmemi terbiyesizce istedi ve tehdit etti, çevre esnafın sakınleştirmeye çalıştı bizi, sonucunda eşek gibi kendisi geri gitti, çember sakallı bir adamdı ve aracı Suv du, muhtemelen kadın olduğum için öyle davrandı.” (39 nolu katılımcı, sürücü, kadın, 45 yaş)

“Otomobilimde yeşilde geçerken kırmızıda geçen bir kamyoneti elimle protesto ettim. Peşime takıldı, önümü kesti, aracımı yumrukladı. Genç ve iriydi, aracı kilitleyip bekledim.” (59 nolu katılımcı, sürücü, erkek, 56 yaş)

Alt temalardan *kadın sürücü olmaya* ilişkin örnek olarak katılımcılardan bazılarının ifadeleri şu şekildedir:

“...şehirler arası yolculuk yapan araç tarafından sıkıştırıldım. Bayan şoför olmak zor maalesef ki...” (13 nolu katılımcı, sürücü, kadın, 35 yaş)

“Kadın sürücü olduğumdan dolayı trafikte sıkıştırılmaya çalışılıyordum. Çözüm olarak ben de çekingen davranmak yerine üstüne gidiyorum. Bir de bu nedenden dolayı küçük araç kullanmıyorum.” (18 nolu katılımcı, sürücü, kadın, 43 yaş)

“Haklı olmama rağmen kadın olduğum için sanıyorum karşı taraf agresifti, bir süre takip ederek sıkıştırdı trafikte.” (67 nolu katılımcı, sürücü, kadın, 52 yaş)

3.1.2. Olayla İlgili En Yoğun Hissedilen Duygular.

Metinler üzerinden bazı katılımcılar direkt olarak olay sırasında ve sonrasında deneyimlediği duyguyu açık ve net bir şekilde tanımlarken bazı katılımcıların anlattığı öykü içerisinden dolayı olarak öne çıkan duygusu yazarlarca değerlendirilerek tespit edilmiştir. 20 katılımcının olay sırasında ve sonrasında net olarak hangi duygu altında olduğu tespit edilememiştir. 5 katılımcının haftalarca veya aylarca devam eden korku ve kaygı duygusunu yaşadığı tespit edilmiştir. Tablo 2, katılımcıların deneyimledikleri olayla ilgili en yoğun hissettikleri duygulara ilişkin tema analizi sonuçlarını göstermektedir. Katılımcıların en yoğun hissettikleri duygular öfke, korku ve kaygı duyguları olup bu duyguların sıklıkla birlikte görüldüğü durumlar da yaşanmıştır. Öne çıkan bazı alt temalarla ilgili katılımcıların örnek ifadelerine aşağıda yer verilmiştir.

Tablo 2. Olayla İlgili Kişilerin En Yoğun Hissettiği Duygulara İlişkin Alt Temalar

Duygular
Öfke
Korku
Kaygı

Alt temalardan *öfke duygusuna* ilişkin örnek olarak katılımcılardan bazılarının ifadeleri şu şekildedir:

“Yol kavgası, sol şeritte 120+km/sa hızla giderken orta şeritteki bir vatandaş hemen hemen aynı hızdayken önüme kırdı. Ağır fren yaparak ve soldaki bankete yanaşarak olası büyük bir kazadan kıl payı kurtuldum. Vatandaş ilderde yakalayıp camı açıp lanet yağdırdım, o da karşılık verdi. Olay böyle sonlandı.” (23 nolu katılımcı, sürücü, erkek, 38 yaş)

“Ben doğru taraftaydım, karşıdan biri ters yöne karşıma girdi ve geri gitmemi terbiyesizce istedi ve tehdit etti, çevre esnafı sakınleştirmeye çalıştı bizi, sonucunda eşek gibi kendisi geri gitti, çember sakallı bir adamdı ve aracı Suv’du, muhtemelen kadın olduğum için öyle davrandı.” (39 nolu katılımcı, sürücü, kadın, 45 yaş)

“Gitmesi gereken bir yolda duruyor trafiği kitlemişti. Bende korna çalmış adama el kol hareketi yapmışım adam beni arabayla yakalamaya çalıştı. Yakalasaydı sonucu ya hastane ya karakol olacak bir olay yaşanacaktı. Ama hızlı bir takip tehlikeli sürüşün olduğu bir kovalamaca yaşandı.” (62 nolu katılımcı, sürücü, erkek, 37 yaş)

Alt temalardan *korku duygusuna* ilişkin örnek olarak katılımcılardan bazılarının ifadeleri şu şekildedir:

“4 yıl önce ilk kez trafiğe çıktığımda sağdan gelen bir minibüs ile trafikte neredeyse çarpışacaktık. İlk kez trafiğe çıktığım için hatalıydım ve çok korkmuştum. Asıl korkutucu kısmı daha sonraymış meğer. Minibüs şoförü indi. Bana, kadın olduğum için bana ehliyet verene, tüm bu sisteme küfür etti. Çok korktum ve eve çok zor geldim. Tam 3 hafta korkudan arabaya binemedim.” (29 nolu katılımcı, acemi sürücü, kadın, 27 yaş)

“Geceleyin eşimle birlikte giderken yol bomboştu ve bize ait şeritten karşıdan bir araba gelirken eşim selektör yaptı. Arabanın sürücüsü inip koltuğun altından kalın bir sopa çıkararak üzerimize yürüdü, biz de kaçtık.” (43 nolu katılımcı, yolcu, kadın, 53 yaş)

“Bir gün Dikili yaylayurt yolunda babamın kullandığı motorla gidiyordum. Ankara plakalı bir araç sürücüsü aniden dibimizde yüksek ses siren çaldı çok korktum ve el kol işareti yaptı canımıza kastetti resmen çünkü az kalsın dağ yolunda uçuruma gidiyorduk babamla, az biraz daha yolun virajını alamasaydık hayatta değildik çok şanslıyım ki yaşıyorum.” (46 nolu katılımcı, yolcu, kadın, 32 yaş)

“Evet eşim çocuğum ve dayımla seyahat ederken birden sebepsiz şekilde bir arabanın bizi ısrarlı takip etmesi ve sıkıştırıp tehlikeli şekilde yaklaşp yaklaşp bizi geçip önümüzde fren yapması şeklinde amaçsız ama korkutucu bir olay yaşamıştık en yakın karakola sürdük arabalardan inildi ben arabada bebek var diye ağladım korktum ve adamlar gitti.” (64 nolu katılımcı, yolcu, kadın, 44 yaş)

Alt temalardan *kaygı duygusuna* ilişkin örnek olarak katılımcılardan bazılarının ifadeleri şu şekildedir:

“Kadın sürücü olduğumdan dolayı trafikte sıkıştırılmaya çalışılıyordum. Çözüm olarak ben de çekingen davranmak yerine üstüne gidiyorum. Bir de bu nedenden dolayı küçük araç kullanmıyorum.” (18 nolu katılımcı, sürücü, kadın, 43 yaş)

“4 yıl önce ilk kez trafiğe çıktığımda sağdan gelen bir minibüs ile trafikte neredeyse çarpışacaktık. İlk kez trafiğe çıktığım için hatalıydım ve çok korkmuştum. Asıl korkutucu kısmı daha sonraymış meğer. Minibüs şoförü indi. Bana, kadın olduğum için bana ehliyet verene, tüm bu sisteme küfür etti. Çok korktum ve eve çok zor geldim. Tam 3 hafta korkudan arabaya binemedim.” (29 nolu katılımcı, acemi sürücü, kadın, 27 yaş)

3.1.3. Olayla İlgili Verilen Tepkiler.

Katılımcılar trafik ortamında deneyimledikleri bu olaylar nedeniyle yoğun olarak hissettikleri duyguların da etkisiyle bazı davranış örnekleri ortaya koymuşlardır. Bu davranışlar, anlık yapılan değerlendirmelerden etkilendiği gibi geçmiş deneyimlerden de etkilenmektedir. Tablo 3, katılımcıların deneyimlediği yol şiddeti olayları içerisinde verdikleri tepkilere ilişkin tema analizi sonuçlarını göstermektedir. Bulunan alt temalar şu şekildedir: “*hiçbir şekilde karşılık vermeme, maruz kalınan davranış karşısında misilleme yapma, ortamı terk ederek kaçma, maruz kalınan davranışla ilgili diyalog yoluyla veya araç kullanma şekliyle alttan alma ve olayın büyümesini engellemeye çalışacak şekilde davranma, araca veya kişiye yönelik fiziksel saldırıya geçme, olay anında polise ihbarda bulunma veya en yakın polis karakoluna aracı sürme, karşı tarafı uyarma (kornayla, sözle veya el kol hareketiyle)*”.

Tablo 3. Olayda Kişilerin Verdiği Tepkilere İlişkin Alt Temalar

Tepkiler
Karşılık vermeme
Misilleme
Kaçma
Altan alma, olayın büyümesini engellemeye çalışma
Fiziksel saldırı
Polise bildirme
Uyarma

Alt temalardan *karşılık vermeme tepkisine* ilişkin örnek olarak bir katılımcı şu ifadede bulunmuştur: “Işıklarda sola dönüş esnasında araç yandan çarptı. Motorda koruma demirleri vardı, karşı tarafın aracı hafif çizildi. Araçta 4 kişilerdi, kavga etmeye hazır halde bağırmaya başladılar. Ön yolcu koltuğundaki kişi bir an araçtan çıkar gibi oldu ama sonra inmekten vazgeçti. Arkadaki araçlar kornaya basınca ikimiz de yola devam ettik. Tartışmanın gereksiz büyümemesi için ilk sağdan yoldan çıktım. Suçlu olan karşı taraftı ama bazen konuşarak halletmek mümkün olmayabiliyor. En mantıklısı uzatmadan yola devam etmek.” (42 nolu katılımcı, sürücü, erkek, 25 yaş).

Misilleme tepkisine örnek olarak bir katılımcı şunları söylemiştir: “Hatalı şerit değiştirmeden kaynaklı can güvenliğimizi tehlikeye atan sürücüyü durdurmak amaçlı takip etmiştim. Ama el hareketiyle özür dilemesi sonucu olay büyümeden son bulmuştu.” (52 nolu katılımcı, sürücü, erkek, 35 yaş)

Kaçma tepkisine ilişkin bir katılımcının ifadeleri şu şekildedir: “Araç yol istedi, vermeyince önüme ilk geçtiğinde durdu ve inip arabama yürüdü, gaza basıp kaçtım, 50 km kadar takip etti, aksiyon filmi kıvamındaydı, sonunda Yalova’da feribot ayrımında düz giderek izimi kaybettirdim.” (60 nolu katılımcı, sürücü, erkek, 56 yaş)

Altan alma ve olayın büyümesini engellemeye çalışmaya ilişkin örnek olarak bir katılımcı şu ifadede bulunmuştur: “...Sivil polis olduğunu söyleyen birisi yolda beni korna çalarak takip etti, ilerde durdum, yanıma geldi ve açık camdan yumruk attı, ben geri çekilince canı yandı ve -Artist misin ulan sen, diyerek beni emniyete götürmek istedi.. Yalvardım yakardım, sülaleme küfürleri yedim, yırttım...” (68 nolu katılımcı, sürücü, erkek, 62 yaş)

Fiziksel saldırı tepkisine örnek olarak bir katılımcı şunları söylemiştir: “Yaya olarak trafikteyken bana küfür eden bir erkek şahsı dövdüm.” (77 nolu katılımcı, yaya, erkek, 19 yaş)

Polise bildirmeye ilişkin örnek olarak bir katılımcı şu ifadede bulunmuştur: “Bana arkadan çarpan alkollü sürücü, benim polis çağırmam üzerine bıçakla üzerime yürüdü. Şans eseri çevreden geçmekte olan bir Yunus Polis ekibinin müdahalesi üzerine kurtarıldım.” (47 nolu katılımcı, sürücü, erkek, 27 yaş)

Uyarmaya ilişkin örnek olarak bir katılımcı şu ifadede bulunmuştur: “Halk minibüsü sıkıştırdı, şoför hızlı bir şekilde sağ taraftan önüme geçti fren yapmasaydım çarpacaktım. Selektör yapıp uyardım, fakat daha sonra beni takip etti, tekrar önümü kesmeye çalıştı bende yavaşlayıp geçmesini sağladım. Şoför agresifti, camdan kolunu çıkartarak tehditte bulundu. Bende arkasına geçip yol ayrımından ayrıldım.” (34 nolu katılımcı, sürücü, erkek, 35 yaş)

Tablo 4. Metinlerin İçerik Analizi

<u>Mağdur (62)</u>	<u>Fail (4)</u>	<u>Fail+Mağdur (15)</u>
<u>Trafikteki rol</u>	<u>Trafikteki rol</u>	<u>Trafikteki rol</u>
Otomobil sürücüsü (46)	Otomobil sürücüsü (3)	Otomobil sürücüsü (12)
Minibüs sürücüsü (3)	Minibüs sürücüsü (0)	Minibüs sürücüsü (0)
Motosiklet sürücüsü (2)	Motosiklet sürücüsü (1)	Motosiklet sürücüsü (0)
Bisiklet sürücüsü (1)	Bisiklet sürücüsü (0)	Bisiklet sürücüsü (1)
Yaya (2)	Yaya (0)	Yaya (1)
Yolcu (8)	Yolcu (0)	Yolcu (1)
<u>Cinsiyet</u>	<u>Cinsiyet</u>	<u>Cinsiyet</u>
Kadın (40)	Kadın (0)	Kadın (2)
Erkek (22)	Erkek (4)	Erkek (13)
<u>Davranışlar</u>	<u>Davranışlar</u>	<u>Davranışlar</u>
Israrlı takip (21)	Kişiyeye zarar vermekle tehdit ve saldırı (2)	Küfür, hakaret (7)
Küfür, hakaret (18)	Israrlı takip (1)	Israrlı takip (5)
Araçla sıkıştırma (14)	Silahla (sopa, bıçak, ateşli silah) tehdit ve saldırı (1)	El kol hareketleri (4)
Kişiyeye zarar vermekle tehdit ve saldırı (12)		Sözlü sataşma-münakaşa (3)
Yol kesme (11)		Korna çalma (3)
Araca zarar vermekle tehdit ve saldırı (9)		Kişiyeye zarar vermekle tehdit ve saldırı (3)
Araçtan inip üzerine yürüme (6)		Araca zarar vermekle tehdit ve saldırı (1)
Aracı üzerine sürme (6)		Yol kesme (1)
Kaza yapmaya zorlama (5)		
Silahla (sopa,bıçak,ateşli silah) tehdit veya saldırı (5)		
El kol hareketleri (4)		
Korna çalma (3)		
Sözlü sataşma-münakaşa (2)		
Selektör yapma (2)		
Sözlü cinsel taciz (1)		

3.2. İçerik Analizi

Katılımcıların anlattığı yol şiddeti öykülerinde katılımcıların olayın neresinde durduğu yani olayın faili mi, mağduru mu yoksa hem faili hem mağduru mu olduğu yapılan inceleme ve değerlendirmeler sonucunda tek tek tespit edilmiştir. 3 başlık altında kategorizasyon yapılmıştır. Bu kategoriler altında katılımcıların trafikte sıklıkla bulunma şekilleri (sürücü, yaya, yolcu, bisiklet sürücüsü), cinsiyetleri ve maruz kaldıkları, sergiledikleri veya hem maruz kaldıkları hem de sergiledikleri davranış örnekleri parantez içinde sıklıkları da verilerek Tablo 4'te gösterilmiştir. Buna göre trafik ortamında yol şiddeti davranışlarını en sık motorlu araç sürücüleri deneyimlemektedir. Bu davranışların daha fazla sıklıkta mağduru kadınlar ve faili

erkekler olmaktadır. Mağdurların maruz kaldığı en sık davranış örnekleri; ısrarlı takip, küfür ve hakaret, araçla sıkıştırma, kişiye zarar vermekle tehdit ve saldırı, yol kesme, araca zarar vermekle tehdit ve saldırı, araçtan inip üzerine yürüme, aracı üzerine sürme, kaza yapmaya zorlama, ateşli veya diğer silahlarla tehdit veya saldırı, el kol hareketleri yapma, gereksiz yere korna çalma, sözlü sataşma-münakaşa, selektör yapma ve sözlü cinsel tacizde bulunma eylemleridir. Faillerin sergilediği davranışlar; kişiye zarar vermekle tehdit ve saldırı, ısrarlı takip ve ateşli veya diğer silahlarla tehdit veya saldırıdır. Hem fail hem mağdur olanların davranışları ise; küfür ve hakaret, ısrarlı takip, el kol hareketlerinde bulunma, sözlü sataşma-münakaşa, korna çalma, kişiye zarar vermekle tehdit ve saldırı, araca zarar vermekle tehdit ve saldırı, yol kesme eylemleridir.

4. Tartışma

Bu çalışma ile motorlu araç sürücülerinin, bisiklet sürücülerinin, yayaların ve yolcuların başlarından geçen yol şiddeti olaylarını kendi ifadeleriyle öyküleştirdikleri yazılı metinleri nitel analiz yöntemleri kullanarak incelemek ve bu incelemeler sonucunda belirlenen ana tema ve alt temaları açıklamak, sergilenen ve maruz kalınan davranışsal örnekleri ortaya koymak amaçlanmıştır. Her bir katılımcıdan sadece tek bir olay anlatmaları ve anlatımlarda olayın bazı ayrıntılarına değinmeleri istenmiştir. Tematik analiz sonuçları ile yaşanan olayın nedeni, en yoğun hissedilen duygular ve verilen tepkiler olmak üzere 3 ana tema belirlenmiştir. Her bir ana temanın altında onu temsil ettiği düşünülen alt temalar bulunmuştur. Bu alt temaların da birbirleriyle ilişkisi olduğu düşünülmektedir. Ana tema olarak olayın yaşanma nedeni, temelde yatan sebebe odaklanılarak katılımcıların anlattıkları öykülerdeki mevcut yaklaşımlarından edinilmiştir. Bu nedenlerden biri olarak taraflardan birinin yol vermemesi sonucunda olayın yaşanması değerlendirilmiştir. Sıklıkla seyir halindeyken birinin diğerinin önüne geçmek istemesi ve diğer tarafın buna izin vermemesi şeklinde başlayan sürüşme, sataşma veya fiziki eylemlerden oluşan olayların yaşanması söz konusu olabilmektedir. Başka bir neden olarak trafik güvenliğini riske atabilecek şekilde araç kullanma stili değerlendirilmiştir. Burada özellikle daha genç sürücülerin sıklıkla makul bir gerekçe olmaksızın şerit değiştirmesi, yakın mesafe takip etme, makas atma, drift atma gibi tehlikeli davranışlar sergilemeleri sonucunda ortamdaki diğer yol kullanıcılarının sıklıkla karşılık vermesi durumuyla karşılaşılabilmektedir. Sözlü sataşma ve el kol hareketlerinde bulunma da bir diğer nedenlerdendir. Bu tür davranışlarla karşı karşıya kalındığında bazen ciddiye alınmadan karşılık verilmemekte olup bazen de haklı bir misilleme olarak düşünülerek benzer veya daha üst düzeyde bir davranışla karşılık verilebilmektedir. Geçmiş araştırmalarda da bu konuya dikkat çekilmiş ve bu tür davranışların kişilerdeki birtakım motivasyonlardan (haklı misilleme gibi) kaynaklı olabileceği öne sürülmüştür (Lennon, Watson, Arlidge ve Fraine, 2011).

Kadın sürücü olma teması da araştırmamızda ön plana çıkan temalardandır. Bu temayla ilgili olarak, trafikte kadın sürücülere yönelik ve kadınların kendilerine yönelik algısı belirleyici olabilmektedir. Özellikle kadın sürücülere yönelik olumsuz bakış açısına sahip olunmasının temelinde bazı sosyolojik durumların etkili olduğu düşünülmektedir. Buna örnek olarak bir toplumda ataerkilliğin benimsenmesi ve bu doğrultuda bir kadının vaktinin çoğunu evde geçirmesi ve kendisini sadece eve adanması gerektiği düşüncesi gösterilebilir (Giddens, 2017). Bu görüşün yanında kadınların trafikte karşı karşıya kaldıkları olumsuzluklar, “*stereotip tehdidi*” kavramıyla açıklanmaya çalışılmıştır (Ergin ve ark., 2020; Moè, Cadinu ve Maass, 2015). Yani kadınlar, sadece kadın olmalarından kaynaklı olduğuna inandıkları olumsuz herhangi bir tavırla karşılaşma endişesi yaşamaktadırlar. Bazı gelişmiş ülkelerde, kadın sürücülerin en az erkekler kadar trafik ortamında aktif olmalarının yanında sürücülük beceri ve sürücü davranışları açısından herhangi bir ayrıma tabi tutulmamakta oldukları bilinmektedir. Üstelik çok sayıda profesyonel kadın araç sürücüsü olan ülkeler de vardır. Ülkemizde de İstanbul İlinde “Taksinin Sultanları” projesiyle taksi plaka sahipleri içerisinde kadınlara yer

verildiği, bazı kadınların da taksi sürücülüğü yapmaya teşvik edildiği (“‘Taksinin Sultanları’ işbaşında”, 2020), İzmir İlinde de belediye otobüs sürücüsü olarak kadınların istihdam edilmeye başlandığı ve sayının gün geçtikçe arttığı bildirilmiştir (“Büyükşehir kadın şoför sayısını arttırıyor”, 2020). Fakat ülkemiz açısından tüm bu yapılanların yeterli olduğunu söylemek çok mümkün değildir. Her ne kadar kadın sürücüleri trafik ortamında görebilsek de kadınların trafikte uğradığı ayrımcılıkların dikkate değer düzeyde devam ettiği düşünülmektedir. Buna örnek olarak, ulusal literatürümüzde “*trafikte cinsiyetçilik ölçeği*” isimli bir ölçeğin geliştirilmesine ihtiyaç duyulması gösterilebilir (Karadoğan ve Bıçaksız, 2020). Dolayısıyla trafikteki kadın sürücülere ve diğer kadın yol kullanıcılarına yönelik ayrımcı bakış açısı, ortadan kaldırılması ve mücadele edilmesi gereken bir konu olarak durmaktadır. Özellikle kadın sürücülerin yanında trafik ortamında belirli bir süre vakit geçiren diğer kadın yol kullanıcılarının da (bisiklet sürücüleri, yayalar, yolcular gibi) bu tür cinsiyetçi ayrımdan kaynaklı spesifik bazı davranışlara maruz kalmaları nedeniyle herkes için daha güvenli bir trafik ortamının yaratılması önemlidir.

Pek çok yönden trafikte istenmeyen olaylara yol açan bir diğer tema da aşırı hızla araç kullanmadır. Bu durum trafik ortamındaki tartışma ve kavgaların nedeni olabilmektedir. Bazen aracını olması gerektiğinden daha yüksek hızla kullanan bir sürücüye karşılık olarak diğer bir sürücü onun peşine takılabilmekte ve onu geçmeye çalışmaktadır. Bazen de bu kişi sürücü dışında diğer yol kullanıcısı da olabilir, arkasından küfredebilmekte veya hakaret edip müstehcen el kol hareketlerinde bulunabilmektedir. Aktif veya pasif nitelikte bir kaza yapmak da bazen taraflar arasında ciddi tartışmalara ve fiziksel temaslara neden olabilmektedir. Kişiler haklı veya haksız olsunlar kaza anında gergin ve stresli olmakta ve öfkelerini dışarıya vurmaya daha eğilimli olabilmektedirler. Yine bir sürücünün aracıyla yoldan geçen bir yayaya çarpması da (hafif düzeydeki kazalarda) yayanın da sürücünün kendisine veya aracına zarar vermeye çalışması ile sonuçlanabilmektedir. Acemi sürücü olmak da trafikte bazen kişileri dezavantajlı duruma getirmekte ve diğer yol kullanıcılarının tahammülsüzlüğü ile sonuçlanabilmektedir. Örneğin kalkışlarda yeterince seri davranamamak veya istenmeden hatalı bir harekette bulunmak diğer yol kullanıcılarının sözlü veya fiziksel saldırıyla karşılık vermesi sonucunu doğurabilmektedir. Bir diğer önemli konu da ticari araç sürücüleri arasında ve ticari araç sürücüsüyle yolcu arasında yaşanan olaylardır. Özellikle minibüs sürücüleri arasında sıklıkla “yolcu kapma” yarışı yapılmakta ve bu tür yarışlar trafik güvenliğini tehdit eden boyutlara gelebilmektedir. Bir diğer yaşanan olaylar da ticari taksi sürücülerinin kısa mesafe gitmek için taksi kullanmak isteyen yolcularla yaşadığı olaylardır. Yolcunun kısa mesafe talebini bazen taksi sürücüleri sözlü ve fiziksel olarak tepkide bulunarak karşılamaktadır. Trafik ortamında diğer yol kullanıcılarına göre daha fazla vakit geçiren profesyonel araç sürücülerinin tutum ve davranışları trafik güvenliği ve kazaları açısından önemli olmakla birlikte bu grubun ciddi anlamda risk grubunu oluşturabileceği düşünülmektedir (Aktaş, Döğür ve Akgür, 2019; Baker, Wong ve Baron, 1976; Clarke, Ward, Bartle ve Truman, 2005; Wang, Li, Feng ve Peng, 2014; Yılmaz ve ark., 2019). Bizim araştırmamız içerisinde de sadece 3 katılımcı profesyonel araç sürücüsüdür.

Yukarıda anlatıldığı gibi trafikteki yol şiddeti olayları farklı nedenlerden dolayı yaşanabilmekte ve farklı tepkilerin sergilenmesiyle sonuçlanabilmektedir. Bu olaylar sırasında kuşkusuz tarafların hissettikleri duygular da hangi davranışların sergileneceği açısından önemli olmaktadır. Lazarus (1999)’a göre duygular ve davranışlar arasında güçlü bir ilişki vardır. Araştırmamıza katılan yol kullanıcıları da anlattıkları öykülerde sıklıkla olay anında öfke ve korku duygusunu yaşamışlardır. Ayrıca bazı durumlar karşısında kaygılı oldukları ve bazı durumlarda da trafiğe çıktıklarında uzun süreli kaygı ve korku duygusunu yaşamaya devam ettikleri bilgisi edinilmiştir. En yoğun hissedilen bu duyguların birlikte görülmesi durumu da söz konusudur. Benzer olarak yapılan bir araştırmada sürücülerin karşı karşıya kaldıkları

olaylarda sadece öfke duygusunu değil öfkeyle birlikte başkalarına karşı sorumluluk, korku, sinir bozukluğu duygusunu da yaşadıkları bildirilmiştir (Ergin ve ark., 2020).

Araştırmamızda yapılan içerik analizi sonucunda öncelikle katılımcılar; mağdurlar, failler ve hem mağdur hem fail olanlar olmak üzere 3 temel kategoriye ayrılmıştır. Bu ayrımın dayanağı bazı çalışmalarda da vurgulandığı gibi (Roberts ve Indermaur, 2008; Smart ve Mann, 2002b; Smart, Mann ve Stoduto, 2003) yol şiddeti olgusunun tek taraflı ele alınabilecek ve sadece taraflardan birine odaklanılacak bir olgu olmamasıdır. Bir yol şiddeti olayı karşısında kişi mağdur pozisyonunda olabilir ve herhangi bir karşılık vermeden en fazla adli makamlara başvurarak olayı karşılayabilir. Fakat bazen kişiler mağduru oldukları bir yol şiddeti olayı içerisinde mağdur olmakla kalmayıp aynı zamanda fail pozisyonuna da geçebilmektedir. Yani bir olayın hem mağduru hem faili olabilmekte ve hatta kendisine yönelik yapılan söz veya eylemlere misliyle karşılık verebilmektedir. Bazı kişiler de sürekli olayın faili olma eğilimindedir. Hatta fail olmayı kendilerine bir alışkanlık haline getirmiş olmakla birlikte bu tür davranışları sıklıkla başkalarına sergilemenin onların hakkı olduğunu savunmaktadırlar. İşte literatürdeki birçok çalışmada da özellikle bu gruba dikkat çekilmekte ve bazı kişilik problemleri, zararlı alışkanlıklar veya diğer psikolojik problemlerle bu durumun ilişkili olabileceği, bu nedenle hedef grup olarak faillere yönelik çalışmaların ve özel müdahale programlarının oluşturulmasının önemli olduğundan bahsedilmektedir (Asbridge ve ark., 2006; Benavidez, Flores, Fierro ve Álvarez, 2013; Fierro, Morales ve Álvarez, 2011; Fong, Frost ve Stansfeld, 2001; Galovski ve Blanchard, 2002; Mann, Smart, Stoduto, Adlaf ve Ialomiteanu, 2004). Bu bilgiler çerçevesinde bu çalışmada da konunun bu yönüne dikkat çekmek ve anlatılan öyküleri gözden kaçırmadan irdelleyebilmek amacıyla bu üç kategori altında katılımcılar toplanmıştır. Katılımcıların olay sırasında trafikte hangi rolde oldukları da önemli bir konudur. Araştırmamızda katılımcıların 67'sinin motorlu bir araç sürücüsü, 2'sinin bisiklet sürücüsü, 3'ünün yaya ve 9'unun yolcu olarak trafikte bulunduğu sırada olayın yaşandığı bilgisine ulaşılmıştır. Yol şiddeti mağdurlarının daha çok kadınlardan oluştuğu, faillerin ve hem fail hem mağdurların daha çok erkeklerden oluştuğu anlaşılmıştır (bkz. Tablo 4). Literatürde cinsiyet farkıyla ilgili bu bulguları destekleyen araştırma sonuçları vardır (Aktaş, 2021; Beck, Daughters ve Ali, 2013; Eşiyok, Yasak ve Korkusuz, 2007; Evans, 2004; Krahé ve Fenske, 2002; Pfeiffer, Pueschel ve Seifert, 2016).

Yol şiddetinin mağdurları en çok sıklıkta ısrarlı takip, küfür ve hakaret, araçla sıkıştırma, kişiye zarar vermekle tehdit veya saldırı ve yol kesme davranışlarıyla karşı karşıya kalmışlardır (bkz. Tablo 4). Ayrıca bazı katılımcıların ateşli bir silah veya bıçak, sopa gibi diğer silahlarla tehdit edildiği veya saldırıya uğradığı, bazılarının da seyir halindeyken fail tarafından kaza yapmaya zorlandığı, taciz amaçlı korna çalındığı veya selektör yapıldığı ve bir kadın sürücünün de trafikte ışıklarda durduğu sırada bir erkek sürücü tarafından sözlü cinsel tacize maruz kaldığı tespit edilmiştir. Yol şiddeti eylemini gerçekleştirenlerin yani faillerin ise kişiye yönelik fiziksel saldırı tehdidinde veya eyleminde bulunduğu, bir katılımcının silahla tehdit ve saldırıda bulunduğu ve ısrarlı takip davranışını sergiledikleri bilgisine ulaşılmıştır. Araştırmamızda hem fail hem de mağdur olarak değerlendirilen katılımcıların sıklıkla sözel şiddet, ısrarlı takip, el kol hareketleri, sözlü münakaşalar, taciz amaçlı korna çalma, yol kesme, kişiye veya araca yönelik zarar verme tehdidinde bulunma ya da saldırı davranışlarını hem sergiledikleri hem de bu davranışlara maruz kaldıkları tespit edilmiştir. Geçmişte yapılan bir çalışmada son on yıl içerisinde trafikte bağırma ve bir başkasını tehdit etme davranışlarında artış olduğu gösterilmiştir (Møller ve Haustein, 2018). Başka bir çalışmada da sürücülerin %51,3'ünün karşıdan gelen sürücünün gereksiz yere uzun farlarını yakmasından dolayı öfkelenildiği ve %34,1'inin karşılık vererek aynı davranışı sergilediği bildirilmiştir (Wu, Wang, Peng ve Chen, 2018). Silahlarla ilgili olarak da sürücülerin araçları içerisinde silah bulundurmaları ile saldırgan davranışlarda bulunmaları arasında anlamlı bir ilişkinin olduğunu öne süren

araştırmalar vardır (Bushman, Kerwin, Whitlock ve Weisenberger, 2017; Dukes, Clayton, Jenkins, Miller ve Rodgers, 2001; Hemenway, Vrinotis ve Miller, 2006).

5. Sonuç

Yol şiddeti kavramının genel kabul görmüş standart bir tanımı yoktur. Özellikle yapılan araştırmalarda çalışılan gruba göre tanımlamalar değişebilmektedir. Dolayısıyla kavramın kapsamını belirlemek araştırmacının elindedir (Cavacuiti ve ark., 2013). Bu durum sıklıkla çalışılan ve bu konuda ön planda tutulan sürücü grubuna yalnızca odaklanması gerektiği anlamına gelmemektedir. Hem etkilenen hem de etkileyen rolünde motorlu araç sürücüleri dışındaki diğer yol kullanıcıları da yol şiddeti olaylarını deneyimlemektedir.

Bu çalışma ile sürücüler ve diğer yol kullanıcılarının deneyimlediği yol şiddeti olaylarının daha iyi anlaşılmasına katkı sunulmuştur. Motorlu araç sürücülerinin yanında yol şiddeti olaylarını yaşayan diğer yol kullanıcılarına (bisiklet sürücüsü, yaya, yolcu gibi) da dikkat çekilmiştir. Araştırmamızın bulguları yorumlanırken dikkatli olunmalıdır. Araştırmamız kolay ulaşılabilen katılımcılarla gerçekleştirilmiştir. Dolayısıyla tüm yol kullanıcılarını temsil ettiği söylenemez. Ayrıca bu araştırmaya katılan yol kullanıcılarının ülkemizdeki en büyük üç şehirden biri olan İzmir İlinin merkez ilçelerinde yaşaması ve trafik sıkışıklığı probleminin pek çok noktada sıklıkla yaşanması da göz önünde bulundurulduğunda bu durumun bazı katılımcıların yol şiddeti deneyimlerini etkilemiş olabileceği göz ardı edilmemelidir.

5.1. Öneriler

Bu konuda yapılabileceklerle ilgili olarak, araştırmanın bulguları politika yapıcılar açısından bazı çalışmaların yapılması gerektiğini göstermektedir. Yol şiddeti olaylarının yaşanma sıklığının azaltılması için yapılabileceklerin eğitime, uygulamalara ve altyapı tasarımlarına yönelik olması faydalı olabilir. Eğitim alanında özellikle erken yaşlarda bireylerde farkındalık oluşturularak davranışsal değişimlerin sağlanması önemlidir. Bu konuda sistemli bir eğitim programı oluşturularak yaş gruplarına uygun bir şekilde eğitim faaliyetlerinin yaygınlaştırılmasının uzun vadede katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Bireylerin trafik ortamında hangi rolde olursa olsun uyması gereken kurallar olduğunun bilincinde olması ve trafik ortamında saygı kültürünün oluşturulması fayda sağlayabilir. Özellikle trafik ortamında yol kullanıcılarının hakim davranış kalıpları çerçevesinde kültürleşmiş bir davranışsal yapı aracılığıyla hareket etmeleri göz önüne alınarak radikal kararlarla köklü değişimlere belli bir süreç içerisinde gidilmesi önemlidir.

Bireylerin davranışlarının trafik ortamından da etkilendiği ve trafik kültürü bağlamında birey ve çevre arasındaki etkileşimin önemli olduğu öne sürülmüştür (Özkan ve Lajunen, 2011). Dolayısıyla çevresel koşulların iyileştirilmesi yönünde çaba sarf edilmesi yol şiddeti olaylarının azalmasında etkili olabilir. Özellikle büyükşehirlerdeki trafik sıkışıklığı probleminin ortadan kaldırılması veya azaltılması yol şiddetini etkileyen bu tür bir durumsal faktörün kontrolüne katkı sağlayabilir.

Araştırmamızda da görüldüğü gibi bazı yol şiddeti faillerinin sergiledikleri davranışları sırasında ateşli silah veya diğer silahları kullanmaları da dikkat çekici bir konudur. Trafikte olası bir kışkırtılma durumunda eğer ortamda bir silah (özellikle ateşli silah) varsa yol şiddeti olaylarının en ciddi hali yaşanabilmektedir. Dolayısıyla kişilerin daha kontrollü bir şekilde davranmaları bu tür olayların yaşanmasının önüne geçebilir. Bu noktada özellikle sürücülerin ehliyet almadan önce ciddi düzeyde psikolojik bir değerlendirmeden (kişilik özellikleri, dürtüsellik düzeyleri, öfke kontrol düzeyleri gibi) geçmeleri ve olası risklerin tespit edilerek müdahale programlarının oluşturulması fayda sağlayacaktır. Yapılan bazı araştırmaların sonuçlarının da (Bushman ve ark., 2017; Conner, Smith ve McMillan, 2003; Miller ve ark.,

2002) işaret ettiği gibi özellikle genç erkeklerin bu konuda risk grubu olabileceği bilgisinden hareketle yapılabilecekler konusunda bu hedef grup üzerinden çalışmalara öncelik verilmesinin trafik güvenliğini arttırmaya yönelik katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Etik Kurul Onay Beyanı

Araştırmaya başlamadan önce Ege Üniversitesi Tıp Fakültesi Dekanlığı Tıbbi Araştırmalar Etik Kurulu'ndan 21.10.2021 tarihli ve 21-10.1T/12 nolu karar ile onay alınmıştır.

Kaynakça

- Aktaş, A. (2021). *Sürücülerde alkol kullanımı ve yol şiddeti (road rage) arasındaki ilişkinin incelenmesi* (yayımlanmamış doktora tezi). Ege Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Aktaş, A., Döğner, R. ve Akgür, S. A. (2019). Profesyonel araç sürücülerinde sürücü davranışları ve becerileri ile alkol, madde ve ilaç kullanımının değerlendirilmesi. *The Bulletin of Legal Medicine*, 24(2), 100–107. doi:10.17986/blm.2019250193
- Asbridge, M., Smart, R. G. ve Mann, R. E. (2003). The homogeneity of road rage: understanding the relationship between victimization and offending among aggressive and violent motorists. *Violence Vict.*, 18, 517–531.
- Asbridge, M., Smart, R. G. ve Mann, R. E. (2006). Can we prevent road rage? *Trauma, Violence, & Abuse*, 7(2), 109–121. doi:10.1177/1524838006286689
- Baker, S., Wong, J. ve Baron, R. (1976). Professional drivers: protection needed for a high-risk occupation. *American Journal of Public Health*, 66(7), 649–654. doi:10.2105/ajph.66.7.649
- Beck, K. H., Daughters, S. B. ve Ali, B. (2013). Hurried driving: Relationship to distress tolerance, driver anger, aggressive and risky driving in college students. *Accident Analysis & Prevention*, 51, 51–55. doi:10.1016/j.aap.2012.10.012
- Benavidez, D. C., Flores, A. M., Fierro, I. ve Álvarez, F. J. (2013). Road rage among drug dependent patients. *Accident Analysis and Prevention*, 50, 848–853. doi:10.1016/j.aap.2012.07.010
- Bjoreberg, J. ve Gross, J. J. (2021). Regulating road rage. *Social and Personality Psychology Compass*, 15(3). doi:10.1111/spc3.12586
- Braun, V. ve Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. doi:10.1191/1478088706qp063oa
- Britt, T. W. ve Garrity, M. J. (2006). Attributions and personality as predictors of the road rage response. *British Journal of Social Psychology*, 45(1), 127–147. doi:10.1348/014466605X41355
- Bushman, B. J., Kerwin, T., Whitlock, T. ve Weisenberger, J. M. (2017). The weapons effect on wheels: Motorists drive more aggressively when there is a gun in the vehicle. *Journal of Experimental Social Psychology*, 73, 82–85. doi:10.1016/j.jesp.2017.06.007
- Büyükşehir kadın şoför sayısını arttırıyor. (2020). <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/41363/156>
- Carpenter, J. (2020). Kill switch: The evolution of road rage in an increasingly AI car culture. Pak, R., De Wisser, E. J., Rovira, E. (Ed.) *Living with Robots* içinde (s. 75–90). Academic Press. doi:10.1016/B978-0-12-815367-3.00004-9

- Cavacuiti, C., Ala-Leppilampi, K. J., Mann, R. E., Govoni, R., Stoduto, G., Smart, R. ve Locke, J. A. (2013). Victims of road rage: A qualitative study of the experiences of motorists and vulnerable road users. *Violence and Victims*, 28(6), 1068–1084. doi:10.1891/0886-6708.VV-D-12-00068
- Clarke, D., Ward, P., Bartle, C. ve Truman, W. (2005). An in-depth study of work-related road traffic accidents. *Road Safety Research Report*, 58. <http://worldcat.org/isbn/1904763545>
- Conner, M., Smith, N. ve McMillan, B. (2003). Examining normative pressure in the theory of planned behaviour: Impact of gender and passengers on intentions to break the speed limit. *Current Psychology*, 22(3), 252–263. doi:10.1007/s12144-003-1020-8
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R. ve Swaim, R. C. (2002). The driving anger expression inventory: a measure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research and Therapy*, 40(6), 717–737. doi:10.1016/S0005-7967(01)00063-8
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R. ve Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74(1), 83–91. doi:10.2466/pr0.1994.74.1.83
- Dukes, R. L., Clayton, S. L., Jenkins, L. T., Miller, T. L. ve Rodgers, S. E. (2001). Effects of aggressive driving and driver characteristics on road rage. *The Social Science Journal*, 38(2), 323–331. doi:10.1016/S0362-3319(01)00117-3
- Ellison-Potter, P., Bell, P. ve Deffenbacher, J. (2001). The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 31(2), 431–443. doi:10.1111/j.1559-1816.2001.tb00204.x
- Ergin, U., Fındık, G. ve Öz, B. (2020). Genç sürücülerde öfke deneyimleri: Bir nitel analiz çalışması. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 1–27. doi:10.38002/tuad.631087
- Eşiyok, B., Yasak, Y. ve Korkusuz, İ. (2007). Trafikte öfke ifadesi: sürücü öfke ifadesi envanteri'nin geçerlik ve güvenilirliği. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 18(3), 231–243.
- Evans, L. (2004). *Traffic safety*. Bloomfield hills: science serving society. <http://worldcat.org/isbn/0975487108>
- Fierro, I., Morales, C. ve Álvarez, F. J. (2011). Alcohol use, illicit drug use, and road rage. *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*, 72, 185–193. doi:10.15288/jsad.2011.72.185
- Fong, G., Frost, D. ve Stansfeld, S. (2001). Road rage: A psychiatric phenomenon? *Social Psychiatry and Psychiatric Epidemiology*, 36, 277–286. doi:10.1007/s001270170045
- Galovski, T. E. ve Blanchard, E. B. (2002). The effectiveness of a brief psychological intervention on court-referred and self-referred aggressive drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 40(12), 1385–1402. doi:10.1016/S0005-7967(01)00100-0
- Giddens, A. (2017). *Sosyoloji: Başlangıç Okumaları*. G. Altaylar (Ed.) (7.Baskı.). İstanbul: Say Yayınları.

- Hemenway, D., Vrinotis, M. ve Miller, M. (2006). Is an armed society a polite society? Guns and road rage. *Accident Analysis & Prevention*, 38(4), 687–695. doi:10.1016/j.aap.2005.12.014
- Hennessy, D. ve Wiesenthal, D. L. (2001). Gender, Driver Aggression, and Driver Violence: An Applied Evaluation. *Sex Roles*, 44(11), 661–676. doi:http://dx.doi.org/10.1023/A:1012246213617
- Hennessy, D. ve Wiesenthal, D. L. (2002). The Relationship Between Driver Aggression, Violence, and Vengeance. *Violence and Victims*, 17(6), 707–718. doi:10.1891/vivi.17.6.707.33719
- Joint, M. (1997). Road Rage. Mizell, L., Joint, M., Connell, D. (Ed.). *Aggressive Driving: Three Studies* içinde (s. 18-27). Washington, D.C, AAA Foundation for Traffic Safety.
- Jovanović, D., Lipovac, K., Stanojević, P. ve Stanojević, D. (2011). The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among Serbian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(1), 43–53. doi:10.1016/j.trf.2010.09.005
- Karadoğan, F. ve Bıçaksız, P. (2020). Trafikte Cinsiyetçilik Ölçeğinin Geliştirilmesi: Geçerlik ve Güvenirlik Çalışması. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 24(Aralık özel sayı), 151–165.
- Koç Hacısalıhoğlu, S. (2017). Trabzon Trafiğinde Kadın Sürücü Olmak. *İmgelem*, 1, 61–88.
- Krahé, B. ve Fenske, I. (2002). Predicting aggressive driving behavior: The role of macho personality, age, and power of car. *Aggressive Behavior*, 28(1), 21–29. doi:10.1002/ab.90003
- Lajunen, T. ve Özkan, T. (2004). *Kültür, güvenlik kültürü, Türkiye ve Avrupa’da trafik güvenliği*. Ankara. https://www.researchgate.net/profile/Tuerker_Oezkan/publication/328803029_Kultur_Guvenlik_Kulturu_Turkiye_ve_Avrupa%27da_Trafik_Guvenligi_Culture_Safety_Culture_Traffic_Safety_in_Turkey_and_Europe/links/5be3f1ea299bf1124fc304aa/Kuelter-Guevenlik-Kuelter
- Lazarus, R. S. (1999). *Stress and emotion: A new synthesis*. New York: Springer New York.
- Lennon, A., Watson, B., Arlidge, C. ve Fraine, G. (2011). “You’re a bad driver but i just made a mistake”: Attribution differences between the “victims” and “perpetrators” of scenario-based aggressive driving incidents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(3), 209–221. doi:10.1016/j.trf.2011.01.001
- Lupton, D. (2002). Road rage: drivers’ understandings and experiences. *Journal of Sociology*, 38(3), 275–290. doi:10.1177/144078302128756660
- Mann, R. E., Smart, R. G., Stoduto, G., Adlaf, E. M. ve Ialomiteanu, A. (2004). Alcohol consumption and problems among road rage victims and perpetrators. *Journal of Studies on Alcohol*, 65(2), 161–168. doi:10.15288/jsa.2004.65.161
- Merton, R. (1975). *Contemporary Sociology*. C. Mongardini ve S. Tabboni (Ed.). London, New Brunswick, N.J.: Transaction Publishers. <https://doi.org/10.4324/9781351291361>

- Miller, M., Azrael, D., Hemenway, D. ve Solop, F. I. (2002). ‘Road rage’ in Arizona: armed and dangerous. *Accident Analysis & Prevention*, 34(6), 807–814. doi:10.1016/S0001-4575(01)00080-X
- Moè, A., Cadinu, M. ve Maass, A. (2015). Women drive better if not stereotyped. *Accident Analysis & Prevention*, 85, 199–206. doi:10.1016/j.aap.2015.09.021
- Møller, M. ve Haustein, S. (2018). Road anger expression—Changes over time and attributed reasons. *Accident Analysis and Prevention*, 119, 29–36. doi:10.1016/j.aap.2018.06.013
- Novaco, R. . (1991). *Aggression on roadways*. R. Baenninger (Ed.). *Advances in Psychology* içinde, (76. Baskı, s. 253-326). Oxford: North Holland Publishing Co. [https://doi.org/10.1016/S0166-4115\(08\)61060-2](https://doi.org/10.1016/S0166-4115(08)61060-2)
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2011). Person and environment: Traffic culture. B. E. Porter (Ed.), *Handbook of traffic psychology* içinde (ss. 179–192). San Diego: CA: Elsevier.
- Parker, D., Lajunen, T. ve Summala, H. (2002). Anger and aggression among drivers in three European countries. *Accident Analysis & Prevention*, 34(2), 229–235. doi:10.1016/S0001-4575(01)00018-5
- Pfeiffer, J.-L., Pueschel, K. ve Seifert, D. (2016). Interpersonal violence in road rage. Cases from the Medico-Legal Center for Victims of Violence in Hamburg. *Journal of Forensic and Legal Medicine*, 39, 42–45. doi:10.1016/j.jflm.2015.11.023
- Roberts, L. D. ve Indermaur, D. W. (2008). The “homogamy” of road rage revisited. *Violence and Victims*, 23(6), 758–772. doi:10.1891/0886-6708.23.6.758
- Sharkin, B. S. (2004). Road rage: Risk factors, assessment, and intervention strategies. *Journal of Counseling & Development*, 82(2), 191–198. doi:10.1002/j.1556-6678.2004.tb00301.x
- Shinar, D. (1998). Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1(2), 137–160. doi:10.1016/S1369-8478(99)00002-9
- Smart, R. G. ve Mann, R. E. (2002a). Is road rage a serious traffic problem? *Traffic Injury Prevention*. doi:10.1080/15389580213643
- Smart, R. G. ve Mann, R. E. (2002b). Deaths and injuries from road rage: Cases in Canadian newspapers. *Canadian Medical Association Journal*, 167(7), 761–762.
- Smart, R. G., Mann, R. E. ve Stoduto, G. (2003). The prevalence of road rage. *Canadian Journal of Public Health*, 94(4), 247–250. doi:10.1007/BF03403543
- Smart, R. G., Mann, R. E., Zhao, J. ve Stoduto, G. (2005). Is road rage increasing? Results of a repeated survey. *Journal of Safety Research*, 36(2), 195–201. doi:10.1016/j.jsr.2005.03.005
- Smart, R. G., Stoduto, G., Adlaf, E. M., Mann, R. E. ve Sharpley, J. M. (2007). Road rage victimization among adolescents. *Journal of Adolescent Health*, 41(3), 277–282. doi:10.1016/j.jadohealth.2007.04.013

- Stephens, A. N., Lennon, A., Bihler, C. ve Trawley, S. (2019). The measure for angry drivers (MAD). *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 64, 472–484. doi:10.1016/j.trf.2019.06.002
- Sullman, M. J. M. ve Stephens, A. N. (2021). Driver aggression and anger. *International Encyclopedia of Transportation* içinde (ss. 121–129). Elsevier. doi:10.1016/B978-0-08-102671-7.10670-0
- Sümer, N. (2001). Yollarda şiddet: Saldırgan sürücülük ve yol öfkesi. *DostCa*, 3(9), 30–32.
- “Taksinin Sultanları” işbaşında. (2020). <https://ulasimiletisim.com/taksin-sultanlari-isbasinda/906/>.
- Wang, Y., Li, L., Feng, L. ve Peng, H. (2014). Professional drivers’ views on risky driving behaviors and accident liability: A questionnaire survey in Xining, China. *Transportation Letters*. doi:10.1179/1942787514Y.0000000019
- Whitlock, F. A. (1971). *Death on the Road: A Study in Social Violence*. London: Tavistock Publications.
- Wickens, C. M., Mann, R. E., Stoduto, G., Butters, J. E., Ialomiteanu, A. ve Smart, R. G. (2012). Does gender moderate the relationship between driver aggression and its risk factors? *Accident Analysis & Prevention*, 45, 10–18. doi:10.1016/j.aap.2011.11.013
- Wickens, C. M., Mann, R. E., Stoduto, G., Ialomiteanu, A. ve Smart, R. G. (2011). Age group differences in self-reported aggressive driving perpetration and victimization. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(5), 400–412. doi:10.1016/j.trf.2011.04.007
- Wu, X., Wang, Y., Peng, Z. ve Chen, Q. (2018). A questionnaire survey on road rage and anger-provoking situations in China. *Accident Analysis & Prevention*, 111, 210–221. doi:10.1016/j.aap.2017.12.003
- Yılmaz, Ş., Öz, B. ve Özkan, T. (2019). Profesyonel sürücülükte sürücü davranışlarına yönelik nitel bir çalışma. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 2(1), 51–65. doi:10.38002/tuad.525441
- Zhang, T., Chan, A. H. S. ve Zhang, W. (2015). Dimensions of driving anger and their relationships with aberrant driving. *Accident Analysis & Prevention*, 81, 124–133. doi:10.1016/j.aap.2015.05.005