

**Yayın Geliş Tarihi:** 07.03.2019  
**Yayına Kabul Tarihi:** 24.02.2021  
**Online Yayın Tarihi:** 31.03.2021  
<http://dx.doi.org/10.16953/deusosbil.536737>

Dokuz Eylül Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi  
Cilt: 23, Sayı: 1, Yıl: 2021, Sayfa: 299-320  
ISSN: 1302-3284 E-ISSN: 1308-0911

*Araştırma Makalesi*

## **KİŞİLİK ÖZELLİKLERİ VE RİSK ALGISININ MOTOSİKLET KULLANIM TARZI İLE İLİŞKİSİ<sup>1</sup>**

*Tansu ALAVCI\**  
*Gizem GÜMÜŞ\*\**  
*M. Ehil TEKİN\*\*\**  
*Burcu TEKEŞ\*\*\*\**  
*Yeşim ÜZÜMCÜOĞLU\*\*\*\*\**

### **Öz**

*Motosiklet sürücülerinin kişilik özellikleri ve risk algıları ile motosiklet kullanım tarzları arasındaki ilişkinin incelenmesi amaçlanan bu çalışma alanyazındaki ilk araştırma niteliğini taşımaktadır. Çalışmanın örneklemini 17-58 yaş aralığındaki motosiklet ehliyeti olan 201 erkek katılımcı oluşturmaktadır. Çalışmada Temel Kişilik Özellikleri Envanteri, Risk Algısı Ölçeği ve Motosiklet Kullanım Tarzı Ölçeği kullanılmıştır. Yapılan hiyerarşik regresyon analizi sonuçlarına göre, hız ihlali kişilik özelliklerinin alt boyutlarından olan duygusal tutarsızlık ve olumsuz değerlik ile pozitif yönde ilişkiliyken; risk algısı ile negatif*

<sup>1</sup> Bu makale için önerilen kaynak gösterimi (APA 6. Sürüm):

Alavcı, T., Gümü, G., Tekin, M. E., Teke, B. Üzümcüoğlu, Y. (2021). Kişilik özellikleri ve risk algısının motosiklet kullanım tarzı ile ilişkisi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 23 (1), 299-320.

İlk üç yazar çalışmaya eşit düzeyde katılım sağlamıştır.

<sup>1</sup> Çalışmanın bir kısmı 20. Ulusal Psikoloji Kongresinde sunulmuştur.

\*Psikolog, Ege Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Psikoloji Bölümü, ORCID: 0000-0000-0002-4905-5518, tansualavci@gmail.com.

\*\*Psikolog, Işık Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Psikoloji Bölümü, gizemgumus1@gmail.com.

\*\*\* Psikolog, İstanbul Kent Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Psikoloji Bölümü, ORCID: 0000-0003-1464-1864, ehiltekin@gmail.com.

\*\*\*\*Dr. Burcu TEKEŞ, Başkent Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Psikoloji Bölümü, burcutekes@gmail.com.

\*\*\*\*\*Dr. Yeşim ÜZÜMCÜOĞLU, TOBB ETÜ, Fen-Edebiyat Fakültesi, Psikoloji Bölümü, ORCID: 0000-0002-4905-5518, yesimuzumcuoglu@gmail.com.

*Alavcı, T., Gümüş, G., Tekin, M. E., Tekeş, B., Üzümcüoğlu, Y. DEÜ SBE Dergisi, Cilt: 23, Sayı: 1*

*yönde iliőekli bulunmuştur. Dışadönüklük ile motor kontrol hataları arasında pozitif yönde ilişki olduğu bulunmuştur. Uyumluluk ve duygusal tutarsızlık boyutlarının motor kontrol hataları ile negatif yönde iliőekli olduğu bulgulanmuőtur. Sorumluluk ve risk algısının akrobasi ile arasında negatif yönlü bir ilişki olduğu bulunmuştur. Olumsuz değerlik ile trafik hataları boyutu arasında pozitif yönde ilişki olduğu bulgulanmuőtur. Bu alıőma risk algısının, kişilik özellikleri ile birlikte incelendiğinde de motosiklet kullanım tarzı ile ilişki olduğunu göstermektedir. Bulgular doğrultusunda kişilik özellikleri arasındaki farklılıklar göz önünde bulundurulurak ehliyet kursu eğitimi için farklı yöntemler geliştirilmesi ve yol güvenliğine olumlu katkı sağlaması amaçlanmaktadır.*

***Anahtar kelimeler:** Motosiklet Sürücü Davranışları, Kişilik, Risk Algısı, Motosiklet Sürüş Tarzı*

## **THE RELATIONSHIP BETWEEN MOTORCYCLE RIDER BEHAVIOURS, PERSONALITY CHARACTERISTICS AND RISK PERCEPTION<sup>2</sup>**

### **Abstract**

*This study is the first research in literature which investigated the relationships between motorcycle rider behaviors, personality characteristics and risk perception. The participants were 201 male participants who have motorcycle license. The age range of the participants was between 17 and 58 years. In the current study, Basic Personality Traits Inventory, Risk Perception Scale and Motorcycle Rider Behavior Questionnaire were used. According to the results of the hierarchical regression analysis, speed violation was positively related with neuroticism and negative valance, and negatively related to risk perception. While there was a positive relationship between extraversion and motor control errors, results showed that agreeableness and neuroticism dimensions were negatively related with motor control errors. . It was found that there was a negative relationship between responsibility and risk perception and stunts. There was a positive correlation between negative valance and traffic errors. The results highlight that risk perception is related with motorcycle rider behaviors even when it is examined with personality traits. Considering possible differences between personality traits in line with the findings, it is aimed to develop different methods for driver's license trainings and make a positive contribution to road safety.*

***Anahtar kelimeler:** Motorcycle Rider Behaviors, Personality, Risk Perception, Motorcycle Riding Style.*

---

<sup>2</sup> The manuscript was partially presented at 20<sup>th</sup> National Congress of Psychology – Turkey.

## **GİRİŞ**

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK, 2016) raporuna göre, 2005-2015 yılları arasında ülkemizde trafiğe kayıtlı motorlu taşıt sayısı % 79.4 artış göstermiştir. 2015 yılında bu sayı 1 milyon 165 bin 751 artış göstererek 19 milyon 994 bin 472 adete ulaşmıştır. Motosiklet sayısı ise 2005 yılında 1 milyon 441 bin 066 iken, 2015 yılında bu sayı 2 milyon 938 bin 364'e yükselmiştir. Bu artış ile birlikte, motosiklet, otomobil ve kamyonetten sonra gelerek % 14.7'lik pay ile 3. sıraya yerleşmiştir. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK, 2017) yıl sonu raporlarına göre ise trafiğe kayıtlı toplam 22 milyon 218 bin 945 adet taşıtın % 14.2'sini motosikletlerin oluşturduğu belirtilmiştir ve motosiklet sayısı 3 milyon 102 bin 800'e ulaşmıştır. Bu sayının artmasındaki temel sebepler olarak, motosiklet yakıtının daha az maliyet gerektirmesi, kullanımının rahatlığı ve diğer taşıtlara kıyasla daha kolay sahip olunabilmesi gösterilmektedir (Arslan ve Sağlam, 2017). Bunlara ek olarak, motosikletin otomobile kıyasla trafikte daha hızlı seyrediyor olması, kişilerin yaşam tarzı ve artan sosyoekonomik düzey de bu artışın sebepleri arasında gösterilmektedir (Alıcıoğlu, Yalnız, Eşkin ve Yılmaz, 2008).

Rekor sayıda artışa ulaşan motosiklet kullanımıyla birlikte yeni trafik sorunları da gündeme gelmiştir. Motosiklet ve otomobil kaza anında sürücüyü koruma donanımları açısından karşılaştırıldığında, motosiklet daha düşük korumaya sahiptir. Bu nedenle basit motosiklet kazalarının bile hayati yaralanmalara yol açma ihtimali otomobil kazalarından daha yüksektir. Ayrıca kurallara uyulmaması, motosiklet kullanıcılarının ağır yaralanmalarına ve/veya ölümcül kaza yapmalarına neden olmaktadır (Arslan ve Sağlam, 2017). Emniyet Genel Müdürlüğü Kaza İstatistikleri Yıllığına göre (2017) ölümlü-yaralanmalı trafik kazalarına karışan tüm motorlu taşıtların % 14.11' ini motosikletler oluşturmaktadır. Diğer taraftan özellikle Türkiye'de diğer motorlu taşıt kullanıcılarının, motosiklet sürücülerine karşı olumsuz tutumları ve yapılan kural ihlalleri de trafik sorunlarının artmasına neden olmaktadır (Arslan ve Sağlam, 2017). Artan trafik kazaları ile birlikte bu konu ile ilgili hem dünyada hem de ülkemizde birçok çalışma yapılmaktadır. Ortaya çıkan trafik sorunları ve çalışmalar incelendiğinde, otomobil sürüş tarzı kazalarda önemli bir etken olarak ele alınırken, motor kullanım tarzının da aynı şekilde önemli faktörlerden biri olarak karşımıza çıktığı görülmektedir. Bu bağlamda, bu çalışmada sürücülerin kişilik özelliklerinin ve risk algılarının, motosiklet kullanım tarzları ile ilişkisinin incelenmesi amaçlanmaktadır.

### **Motosiklet Kullanım Tarzı**

2017 yılındaki verilere bakıldığında, ölüm ve yaralanma ile sonuçlanan yaklaşık olarak 290 bin trafik kazasının 41.495'ini motosiklet kazaları oluşturmaktadır (TÜİK, 2017). Bu kazaların oluşmasında motosiklet kullanım tarzı önemli rol oynamaktadır (Lajunen ve Özkan, 2010). Motor kullanma tarzı,

*Alavcı, T., Gümüş, G., Tekin, M. E., Tekeş, B., Üzümcüoğlu, Y. DEÜ SBE Dergisi, Cilt: 23, Sayı: 1*

sürücülerin motor kullanma alışkanlıklarıyla ilişkilidir ve deneyimle birlikte şekillenmektedir (Elander ve ark., 1993).

Motosiklet kullanım tarzının ölçülmesi için en sık kullanılan ölçeklerden biri Motor Kullanma Tarzı Ölçeği'dir (MKTÖ). Beş faktörlü bir yapı gösteren ölçek, motosiklet kullanım tarzını hız ihlali, kontrol hataları, akrobasi, güvenlik ekipmanı kullanımı ve trafik hataları boyutları açısından ele almaktadır (Elliot, Baughan ve Sexton, 2007). Bu faktörlerden ilki olan 'hız ihlali' ile ilgili Çavdar, Uçar ve Kılıçaslan (2008) yaptıkları bir çalışmada, hız ihlali yapan bireylerin trafik kazası yapma olasılıklarının daha yüksek olduğunu bulmuşlardır. Bir diğer alt faktör olan kontrol hatası, sürücünün aracı doğru şekilde yönlendirememesinden kaynaklanmaktadır. Sıklıkla hız ihlalleri ve kontrol hataları yapan sürücülerin, daha az sıklıkla ihlal ve kontrol hataları yapan sürücülere göre daha fazla kazaya karışma riski taşıdıkları bulgulanmıştır (Elliott ve ark, 2007). Fiziksel denge ve koordinasyon açısından motosiklet kullanımı, otomobil ile karşılaştırıldığında oldukça karmaşık olarak ifade edilebilmektedir. Sürücüler, sürüş becerilerinin yüksek olduğunu düşünerek, yaş ve risk algısı faktörlerinin de etkisiyle trafikte tehlikeli sayılabilecek hareketlerde bulunabilmektedirler. Bu tehlikeli hareketlere akrobasi denmektedir. Akrobasi hareketleri ile kazalar yakından ilişkilidir (Nja ve Nesvag, 2007). Yapılan birçok araştırmaya göre güvenlik ekipmanı kullanımı motosiklet kazalarında yaralanma ve ölümleri önleyen önemli faktörlerden birisidir (Sosin ve Sacks, 1992; Auman, Kufera, Ballesteros, Smialek ve Dischinger, 2002; Sauter, Zhu, Allen, Hargarten ve Layde, 2005; Lajunen ve Özkan, 2010). Motosiklet kullanımında önemli olan kask kullanımı gerçekleşen kazaların olumsuz sonuçlarını azaltan etkili bir faktördür. Bununla ilgili yapılan bir çalışmada, motosiklet kazalarında meydana gelen boyun kırılması, kafa travması gibi hayati önem taşıyan yaralanmaların %53'ünün ve bu yaralanmalara bağlı ölümlerin %71'inin kask kullanılmamasıyla ilişkili olduğu bulunmuştur (Keng, 2005). Son faktör olan trafik hataları, trafik ortamında gözlemlenen olumsuz sürücü davranışlarıdır (Sümer, 2002). Yapılan bir çalışmada trafik kazası yapan sürücülerin, yaptıkları kaza sayıları ele alındığında, ikiden fazla kaza yapanların, hiç kaza yapmayanlara oranla daha fazla trafik ihlali yaptıkları bulunmuştur (Sümer ve Özkan, 2002).

Riskli motosiklet kullanım tarzı üzerinde kişilik özellikleri, risk algısı ve yaşın önemli etkisi olduğu farklı çalışmalarla bulunmuştur (Chen, 2009; Falco ve ark., 2013). Özellikle yaş faktörü, sürüş esnasında bireysel hataların yapılmasında ve kazaların olmasında önemli rol oynamaktadır (Şenel ve Şenel, 2013). Genç erkek sürücüler hem otomobil hem de motosiklet kullanımında, kadınlara ve yaşlılara oranla daha riskli davranışlarda bulunmaktadırlar (Falco, Piccirelli, Girardi, Dal Corso ve De Carlo, 2013; Rhodes, ve Pivik, 2011). Riskli sürücü davranışları, kaza

yapma sıklığı, günlük sürüş süresi ve en son yapılan kazanın tarihi, sürücünün kazaya karışması ile ilişkilidir (Yüksel, 2004).

### **Kişilik Özellikleri**

Kişilik, sürekli tartışılan, araştırılan ve insanların neden aynı duruma farklı tepkiler verdiğini açıklayan, onu diğer kişilerden ayıran özelliklerin bütünü olan bir kavramdır (Doğan, 2013). Psikolojinin en geniş kavramlarından biri olmasının yanı sıra bireyin doğuştan getirdiği kişilik özelliklerinin çevre koşulları ile birlikte değişip geliştiği bilinmektedir (Kalı-Soyer, 1992). Bireylerin tutum ve davranışlarına yansıyan kişilik özellikleri trafik ortamında da etkilidir. Maskülen, sinirli olma, heyecan arayışı, engellenmeye ve eleştiriye açık olmama gibi kişilik özelliklerini barındıran riskli sürücülerin kaza yapma ya da diğer sürücünün kaza yapmasına sebep olma ihtimali yüksektir (Signori ve Bowman, 1974). Gençöz ve Öncül (2012)'ün Türk kültürüne uyarladığı Temel Kişilik Özellikleri Envanteri'ne göre kişilik, dışa dönüklük, sorumluluk, uyumluluk, duygusal tutarsızlık, gelişime açıklık ve olumsuz değerlik olmak üzere altı ayrı boyutta incelenmektedir.

Dışa dönük kişilerin özellikleri incelendiğinde içe dönük kişilere kıyasla riskli olabilecek durumlarda daha hareketli ve enerji dolu oldukları, aynı zamanda heyecan arayışlarının daha fazla olduğu saptanmıştır (Deniz ve Erciş, 2008). Yapılan bir çalışmaya göre dışa dönüklük ile ihlal ve kaza sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu, dışa dönük sürücülerin ihlal ve kazalara daha yatkın olduğu bulunmuştur (Eysenck ve Eysenck, 1975).

Bir diğer kişilik özelliği olan sorumluluk, kişinin planlı hareket etme, iyi organize olma, düzenli, kararlı ve başarılı olma gibi kişilik özelliklerini barındırmaktadır. Sorumluluk boyutunda yüksek olan kişiler, etik ilkelere ve değerlere yüksek oranda bağlılık gösteren, özenli, dikkatli, başarı odaklı, çalışkan ve bilinçli kişiler olarak da belirtilmektedir (Çavuş ve Pekkan, 2016; Doğan, 2013). İyi organize olma, planlı hareket etme ve bilinçli olma gibi özellikler zaman baskısını engelleyerek, kişilerin bu baskıdan dolayı yaşayabilecekleri stres ve gerginliği en aza indirmektedir (Wayne, Musisca ve Fleeson, 2004). Bu kişilerin, trafik ortamında kurallara uymaya daha fazla dikkat edecekleri ve riskli davranışlardan kaçınacakları düşünülmektedir (Kaçaroğlu, Amado ve Akün, 2004). Otomobil sürücüleriyle yapılan bir çalışmaya göre sorumluluk sahibi bireylerin trafik kazalarına daha az karıştıkları bulunmuştur (Arthur ve Graziano, 1996).

Alanyazında geçimlilik ya da uyumluluk olarak geçen bir diğer kişilik özelliği ise kişinin nazik, saygılı, güvenilir ve merhametli olması gibi pozitif özellikleri barındırmaktadır (Somer, Korkmaz ve Tatar, 2002). Uyumluluk özelliği yüksek bireylerin, karşısındaki insanı daha fazla önemsedikleri ve anlaşılması kolay bireyler oldukları belirtilmiştir (Çavuş ve Pekkan, 2016). Özensel (2003),

uyumlu davranışların, toplumun değerleri, tutumları ve normları olduğunu, bununla birlikte toplumdan topluma değişebileceklerini belirtmiştir. Aynı çalışmada bir toplumda uyumlu olarak kabul edilen bir davranışın, başka bir toplum için uyumsuz olarak kabul edilebileceği de söylenmektedir. Bu durumda, çevrenin değişmesi ile uyumluluk kavramı da değişebilmektedir. Uyumlu kişilik özelliğine sahip bireylerin trafik ortamında riskli, dikkatsiz olarak nitelendirilebilecek güvensiz davranışları daha az sergilemeleri beklenmektedir. Ancak hız ihlali gibi durumlar söz konusu olduğunda, bu durum ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir (Afukaar, 2003). Dolayısıyla kişiler, bulunduğu toplumun kurallarına göre uyumlu davranışlar sergileyeceklerdir. Yapılan bir başka çalışmaya göre, trafik kurallarına uymak, alkollü araç kullanmamak, emniyet kemeri kullanmak gibi güvenli trafik ortamı oluşmasını sağlayan davranışları barındıran kişilerin uyumluluk özelliklerine sahip oldukları bulunmuştur (elik ve Cengiz, 2014).

Bireyin sıklıkla duygusal iniş-çıkış yaşadığı, genellikle üzüntü verici düşüncelerin hakim olduğu kişilik özelliği olan duygusal tutarsızlık, bireyin daha gergin, sinirli ve kaygılı olması ile ilişkilidir (avuş ve Pekkan, 2016). Bu kişilerin olaylar karşısında daha fazla olumsuz tepkiler vermeleri özellikle trafik ortamında zorlayıcı bir faktördür (Deniz ve Erciş, 2008). Duygusal tutarsızlık düzeyleri yüksek olan bireylerin durumlara olduğundan daha fazla tepki verdiği ve kaygı düzeylerinin daha yüksek olduğu gözlenmiştir (Somer ve ark., 2002). Engelli park yeri ihlali ile ilgili yapılan bir çalışmaya göre nevrotik puanı yüksek bireylerin diğer sürücülere kıyasla daha fazla kısa süreli park ihlali yaptıkları bulunmuştur (Alper, Ersan ve Koçer, 2014). Bu kişilerin içinde buldukları trafik ortamında, daha gergin ve sinirli gibi kişilik özelliklerinden dolayı kuralları ihlal etmeye daha meyilli olacakları düşünülmektedir.

Gelişime ve deneyime açık olan bireyler yeni fikirler üreten, maceracı, yeniliğe ve değişime açık kişiler olarak tanımlanmaktadır (Somer ve ark., 2002). Daha önce yapılmış bir çalışmada deneyime açık olan bireylerin pozitif duyguları, negatif duygulardan daha fazla hissettiği bulunmuştur (Bacanlı, İlhan, Aslan, 2009). Uyumluluk, sorumluluk ve yeniliğe açık olmak gibi pozitif kişilik özelliklerine sahip kişilerin, daha az riskli sürücülük davranışı gösterdikleri bulunmuştur (Shen, Qu, Ge, Sun ve Zhang, 2018). Aynı çalışmada kişilik özellikleri ve pozitif sürücü davranışları arasında yüksek bir ilişkinin bulunmamıştır, ancak, çalışmanın değişkeni ve pozitif sürücü davranışının bir başka çeşidi olan dikkatli sürüş tarzı yüksek olan bireylerin yine uyumluluk, sorumluluk ve gelişime açıklık kişilik özellikleri değerlerinin de yüksek olduğu bulgulanmıştır. Bu alışmalar kapsamında pozitif kişilik özelliklerine sahip bireylerin trafik ortamında daha uyumlu, olumlu ve dikkatli tavırlar sergileyecekleri ve daha az riskli sürüş davranışları göstermeleri beklenmektedir.

Dilimize ‘olumsuz değerlik’ olarak giren kavram, benliğe yapılan negatif atıflar olarak açıklanabilmektedir (Öncül, 2008). Kişinin kendine olumsuz özellikleri atfetmesini değerlendiren bir alt boyuttur. Akyunus ve Gençöz (2016)’ün yaptıkları çalışmada olumsuz değerlik düzeyi yüksek bireylerin kişilerarası problem düzeyinin de yüksek olduğu bulgulanmıştır. Aynı çalışmada, bireylerin kişilerarası problem yaşamalarının, kendilerine atfettikleri olumsuz değerlik, dışa dönüklük ve duygusal tutarsızlık faktörleriyle güçlü bir şekilde bağlantılı olduğu bulunmuştur (Akyunus ve Gençöz, 2016). Dolayısıyla bireyin benliğine yüklediği negatif atıflar arttıkça toplumsal uyum becerilerinin ve insan ilişkilerinin azaldığı çıkarımı yapılabilmektedir. Olumsuz değerlik alt boyutu özelliklerini taşıyan maladaptif kişilik özelliğiyle ilgili yapılan çalışmalarda, alkollü araç kullanmak gibi riskli sürücü davranışını maladaptif kişilik özelliğine sahip kişilerin daha fazla yaptıkları bulunmuştur (Paaver, Eensoo, Pulver ve Harro, 2006; Eensoo, 2007). Bu doğrultuda, olumsuz değerliği yüksek olan bireylerin hız ihlalleri, trafik hataları, akrobasi ve kontrol hataları boyutlarında yüksek bir performans sergilemeleri beklenirken, güvenlik ekipmanı kullanımında düşük bir performans sergilemeleri beklenmektedir.

Kişilik özellikleri, bireysel farklılıkları ortaya çıkararak, kişilerin olayları birbirlerinden farklı değerlendirmesine neden olmaktadır (McCrae ve Costa, 2003). Olayları farklı değerlendiren bireyler, farklı risk algısına sahip olacaklardır ve bu durum trafik ortamındaki sürücü davranışları üzerinde de etkili olacaktır.

### **Risk Algısı**

Risk algısı, olumsuz bir olay yaşama olasılığının öznel olarak değerlendirilmesidir (Lund ve Rundmo, 2009). Risk algısı, kişinin göze aldığı riskin sonuçlarını nasıl algıladığına göre oluşmaktadır (Kern ve ark., 2014). Birey, yaşayacağı olay sonunda karşılaşacağı tehlikenin riskini düşünerek, davranışını riskin büyüklüğüne ve etkisine göre şekillendirebilir. Risk algısı ve davranış arasındaki ilişki trafik ortamında da bulunmaktadır. Bu ortama ait bir davranış olan riskli sürüş ile risk algısı arasında ilişki olması beklenmektedir (Fuller, 1984; Hodgdon, Bragg, ve Finn, 1981; Jonah, 1986). Trafikte risk algısı, cinsiyete, yaşa, kullanılan araç tipine, kişilik özelliklerine ve kaza geçmişi gibi çeşitli faktörlere göre değişmektedir (Ulleberg ve Rundmo, 2003; Jessor, 1987; Evans ve Wasielewski, 1983). Bunların yanı sıra, sürücünün risk algısı, deneyim ile şekillenmektedir (Deery, 1999). Trafik ortamındaki riskleri fark etmesi ve kazaya sebep olacak riskli durumları kontrol edebilmesi sürücünün deneyimine bağlı olarak gelişmektedir (Brown ve Groeger, 1988).

### **Kişilik Özellikleri, Risk Algısı ve Motosiklet Kullanım Tarzı**

Bu çalışmada incelenen üç değişkenin (kişilik özellikleri, risk algısı ve motosiklet kullanım tarzı) birlikte ele alındığı ve motosiklet sürücülerine odaklanan başka bir çalışmaya literatür kapsamında ulaşılamamıştır. Ancak ayrı ayrı çalışılarak, kişilik özellikleri ve risk algısı ile riskli sürüş davranışları arasındaki ilişki alanyazında daha önce incelenmiştir. Örneğin, agresif, dürtüsel ve kaygılı kişilik özelliklerine sahip bireylerin, risk algılarının diğer sürücülere göre daha düşük ve bu nedenle trafik ortamındaki riskli sürüş davranışlarının, diğer sürücülere göre daha yüksek düzeyde olduğu bulgulanmıştır (Balkan-Bilgin, 2016). Farklı bir çalışmada, motosiklet sürücülerinin yol tehlikelerine yönelik risk algısının otomobil sürücülerinin risk algısından daha yüksek olduğu kanıtlanmıştır (Shahar, Poulter, Clarke ve Crundall, 2010). Bu algı farklılığının oluşmasında aracın manevra kabiliyeti ve denge düzeyinin yanı sıra, motosiklet sürücüsünün kişilik özellikleri ile de ilişkisinin etkili olduğu bulgulanmıştır (Mannering ve Grodsky, 1995). Manevra ve hız, motosikletin özellikleri göz önüne alınarak yapılması gereken davranışlardır. Ancak bazı sürücülerde bu davranışlar olumsuz yönde olabilmektedir (Örneğin; ani manevra yaparak sollamak) ve bu davranışlar üzerinde sürücülerin risk algısı ve kişilik özelliklerinin de etkili olduğu bulunmuştur (Huth, Füssl ve Risser, 2014). Motosiklet sürücüleriyile yapılan bir çalışmada kişilik özelliklerinin motosiklet kullanım tarzına ait bir davranış olan riskli sürüş tarzı üzerinde etkili olduğu bulunmuştur (Chen, 2009). Genç motosiklet sürücülerini üzerinde yapılan başka bir çalışmaya göre ise bireylerin yumuşak başlılık/uyumluluk ve sabırsızlık gibi kişilik özellikleri ile riskli sürücü davranışları arasında, heyecan arayışı kişilik özelliğine göre daha düşük düzeyde ilişkili olduğu bulgulanmıştır (Wong, Chung ve Huang, 2010). Motosiklet ehliyetini yeni almış olan genç sürücülerle yapılan farklı bir çalışmada ise sürücülerin riskli sürüş davranışları ile risk algıları arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur (Ivers ve ark., 2009). Tecrübesiz sürücülerin sürüş sırasında riskli davranışları azımsadıkları bulgulan farklı bir çalışmada, aynı zamanda kişilik faktörünün de risk algısı ve sürüş tarzı üzerinde önemli bir etkisi olduğu bulgulanmıştır (Machin ve Sankey, 2008).

### **Çalışmanın Önemi ve Amacı**

Motosiklet kullanım tarzı ile motosiklet kazalarının (Elander, West ve French, 1993) ve cezaların (Lajunen ve Özkan, 2010) ilişkili olduğu bilinmektedir. Motosiklet kullanım tarzı ile ilgili olan kişilik özellikleri ve risk algısı gibi öncül değişkenler daha önce farklı çalışmalarda ayrı ayrı incelenmiştir (Maestracci, Prochasson, Geffroy ve Peccoud, 2012; Falco ve ark., 2013). Bu alışma, kişilik özelliklerinin ve risk algısının motor kullanım tarzı ile ilişkisini birlikte inceleyen ilk çalışma özelliğini taşımaktadır. Çalışmanın hipotezleri başlıca şunlardır:



1. Dışa dönüklük arttıkça hız ihlali, kontrol hatası, akrobatik hareketler ve trafik hataları da artacaktır.
2. Sorumluluk arttıkça hız ihlali, kontrol hatası, akrobatik hareketler ve trafik hataları azalacaktır.
3. Uyumluluk arttıkça hız ihlali, kontrol hatası, akrobatik hareketler ve trafik hataları azalacaktır.
4. Olumsuz değerlik arttıkça trafik hataları, akrobasi ve kontrol hataları artacak, güvenlik ekipmanı kullanımının ise azalacaktır.
5. Risk algısı arttıkça hız ihlali, kontrol hatası, akrobatik hareketler ve trafik hataları artacak, güvenlik ekipmanı kullanımı ise azalacaktır.

## **YÖNTEM**

### **Örnekleme**

Bu çalışmanın örnekleme motosiklet sahibi olan 201 erkek katılımcıdan oluşmaktadır. Katılımcıların yaş aralığı 17-58 arasında değişmekte olup, yaş ortalaması 31,37'dir ( $SS = 9,951$ ). Katılımcıların son bir yıl içinde yaptıkları toplam kilometrenin ortalaması 86058.00'dır ( $SS = 214436.429$ ).

### **Veri Toplama Araçları**

Veriler Kişilik Özellikleri Ölçeği, Risk Algısı Ölçeği, Motosiklet Kullanım Tarzı Ölçeği ve kişisel bilgi formu aracılığıyla toplanmıştır.

### **Temel Kişilik Özellikleri Envanteri**

Ölçek, kişilik özelliklerinin değerlendirilmesi amacıyla Gençöz ve Öncül (2012) tarafından geliştirilmiştir. Genellikle bireylerin tanımlanmasında sıkça kullanılan 45 sıfattan oluşturulmuştur. Bu ölçek 5'li Likert tipi ( $1 = Hiç uygun değil, 5 = Çok uygun$ ) bir ölçektir. 45 sıfat maddesi 6 temel kişilik faktörü (dışa dönüklük, sorumluluk, uyumluluk, duygusal tutarsızlık, gelişime açıklık, olumsuz değerlik) ile değerlendirilmektedir. Bu çalışma için ölçeğin alt faktörlerinin Cronbach Alpha iç tutarlılık değerleri 'Dışadönüklük' .69, 'Sorumluluk' .70, 'Uyumluluk' .87, 'Duygusal tutarsızlık' .83, 'Deneyime açıklık' .76 ve 'Olumsuz değerlik' .52 olarak bulunmuştur. Ayrıca sorumluluk alt boyutunda bulunan "Üşengeç" maddesi, dışa dönüklük alt boyutunda bulunan "Konuşkan" maddesi ve olumsuz değerlik alt boyutunda bulunan "Geniş/Rahat" maddesi yapılan güvenilirlik analizi sonucunda testin güvenilirliği açısından yetersiz bulunduğundan işleminden çıkarılmıştır.

### **Motosiklet Kullanma Tarzı Ölçeği (MKTÖ)**

Elliott ve ark. (2007) bu ölçeği sürücülerin dikkatsiz ve güvenli nitelik taşıyan davranışlarını analiz etmek amacıyla oluşturulmuştur. Çalışmada sürücü davranışları toplam 5 alt boyutta temsil edilmişlerdir. Bu alt boyutlar trafik hataları, akrobasi, güvenlik ekipmanı kullanımı, kontrol hataları, hız ihlalleridir. Ölçeğin puanlanması “1” (*hiçbir zaman*) ile “6” (*neredeyse her zaman*) arasında derecelendirilmiştir. Türkçe adaptasyonu Lajunen ve Özkan (2010) tarafından yapılan ölçeğin alt boyutlarına ait Cronbach Alpha iç tutarlılık değerleri bu çalışmada ‘Hız İhlalleri’ .85, ‘Trafik Hataları’ .75, ‘Güvenlik Ekipmanı Kullanımı’ .77 ‘Akrobasi’ .74, ve ‘Kontrol Hataları’ .63 olarak bulunmuştur.

### **Risk Algısı Ölçeği**

Rosenbloom ve arkadaşları (2008) trafik ortamında sürücülerin aldıkları risk ile ilgili öz-değerlendirmelerinin incelenebilmesi amacıyla Risk Algısı Ölçeği’ni geliştirmişlerdir. Ölçekte kullanılan ‘araç’ kelimesi, ölçeğin tüm karayolu kullanıcıları için uygulanabilmesini sağlamaktadır. Ölçek, sürüş durumlarını temsil eden 34 maddeden oluşmaktadır (kuru bir yolda aracın hakimiyetini kaybetmek, araç kullanırken yemek yemek, ıslak yolda keskin virajda araç kullanmak, yanıp sönen yeşil ışığa yaklaşırken hızlanmak, uykusuz bir gecenin ardından araç kullanmak). Bu ölçek 5’li Likert tipi (*1 = Hiç riskli değil, 5 = Çok riskli*) şeklinde puanlanarak hesaplanmaktadır. Türkçe adaptasyonu Erkuş (2017) tarafından yapılan ölçeğin bu çalışma Cronbach's Alpha iç tutarlılık değerleri .88 olarak bulunmuştur.

### **Kişisel Bilgi Formu**

Kişisel bilgi formunda yaş, kaç yıldır aktif motosiklet kullandığı ve son yıl toplam yaptığı kilometreleri sorulmuştur.

### **İşlem**

İlk olarak çalışmaya başlamadan önce, Işık Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Psikoloji bölümünden gerekli etik onaylar alınmıştır. Katılımcılara bilgilendirilmiş onam formu sunulup, araştırmanın gönüllülük esasına dayandığı belirtilmiş ve motosiklet ehliyetlerinin var olup olmadığı sorulduktan sonra var olan kişiler araştırmaya dahil edilmişlerdir. Ölçekler katılımcılara internet üzerinden [www.surveey.com](http://www.surveey.com) aracılığıyla ulaştırılmıştır. Katılımcıların uygulama süresi ortalama 30 dakika sürmüştür. Elde edilen bulgular, IBM SPSS Statistics 24 programı kullanılarak, korelasyon ve hiyerarşik regresyon analizi yöntemleriyle oluşturulmuştur.

**BULGULAR****Korelasyon Bulguları**

Çalışmanın değişkenleri arasındaki ilişkiler öncelikle korelasyon analizi ile incelenmiştir (bkz. Tablo 1). Motor hız ihlali ile kişilik özellikleri arasındaki ilişkiye bakıldığında, motor hız ihlalinin ‘uyumluluk’ ( $r = -.17, p = .015$ ) ile negatif yönde ve ‘duygusal tutarsızlık’ ( $r = .33, p = .000$ ) ile pozitif yönde anlamlı bir ilişkisi vardır. Motor hız ihlali ile risk algısına bakıldığında ( $r = -.50, p = .000$ ) negatif yönde anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Motor trafik hataları ile kişilik özellikleri arasındaki ilişkiye bakıldığında, motor trafik hataları ‘dışa dönüklük’ ( $r = .21, p = .002$ ) ve ‘olumsuz değerlik’ ( $r = .23, p = .001$ ) ile pozitif yönde anlamlı bir ilişkiye sahiptir. Motor güvenlik ekipman kullanımı ile kişilik özellikleri arasındaki ilişkiye bakıldığında, motor güvenlik ekipman kullanımının ‘dışa dönüklük’ ( $r = -.15, p = .032$ ) ve ‘duygusal tutarsızlık’ ( $r = -.14, p = .048$ ) ile negatif yönde, ‘sorumluluk’ ( $r = .18, p = .011$ ), ‘uyumluluk’ ( $r = .18, p = .010$ ), ve ‘gelişime açıklık’ ( $r = .14, p = .049$ ) ile pozitif yönde anlamlı ilişkiler içinde olduğu görülmektedir. Motor akrobasi ile kişilik özellikleri arasındaki ilişkiye bakıldığında, motor akrobasinin ‘duygusal tutarsızlık’ ( $r = .15, p = .036$ ), ‘gelişime açıklık’ ( $r = .21, p = .003$ ) ve ‘olumsuz değerlik’ ( $r = .23, p = .001$ ) ile pozitif yönde anlamlı bir ilişkisi vardır. Motor akrobasi ile risk algısına bakıldığında ( $r = -.33, p = .000$ ) negatif yönde anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Motor kontrol hataları ile kişilik özellikleri arasındaki ilişkiye bakıldığında, motor kontrol hatalarının ‘dışa dönüklük’ ( $r = .30, p = .000$ ) ve ‘olumsuz değerlik’ ( $r = .16, p = .023$ ) ile pozitif yönde anlamlı bir ilişki vardır.

**Tablo 1:** Değişkenler Arasındaki İlişkiler

	Ort. (SS)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Dışadönüklük	2.62 (.56)	1										
2. Sorumluluk	3.48 (.48)	.06	1									
3. Uyumluluk	4.26 (.55)	-.08	.48**	1								
4. Duygusal tutarsızlık	2.41 (.75)	.51**	.04	-.19**	1							
5. Deneyime açıklık	4.01 (.64)	-.15*	.54**	.53**	-.05	1						
6. Olumsuz değerlik	2.06 (.52)	.46**	.03	-.20**	.47**	-.01	1					
7. Hız ihlali	2.44 (.85)	.12	-.10	-.17*	-.30**	.01	.33**	1				
8. Trafik hataları	1.65 (.42)	.21**	-.02	-.10	.14	-.11	.23**	.17*	1			
9. Güvenlik ekipmanı	4.53 (1.05)	-.15*	.18*	.18**	-.14*	.14*	-.12	-.09	-.08	1		
10. Akrobasi	1.56 (.65)	.09	.02	.02	.15*	.21**	.23**	.45**	.12	.06	1	
11. Kontrol hataları	2.32 (.79)	.30**	-.06	-.04	.11	-.02	.16*	.18*	.23**	-.11	.22**	1
12. Risk algısı	3.79 (.46)	.05	.14*	.12	-.07	.02	-.20**	-.50**	-.02	.09	-.33**	-.09

Not: \* $p < .05$ ; \*\* $p < .01$

### Hiyerarşik Regresyon Analizleri

Kişilik değişkenleri ve risk algısının motosiklet kullanım tarzı ile ilişkisinin incelenmesi için hiyerarşik regresyon analizi kullanılmıştır. Motosiklet kullanım tarzının beş alt başlığı olduğu için, analizler her bir bağımlı değişken için ayrı ayrı uygulanmıştır. Bütün analizlerde, yaş ve toplam kilometre kontrol değişkeni olarak birinci adımda analize girilmiştir (bkz. Tablo 2).

**Tablo 2:** Motosiklet Kullanımı Tarzına İlişkin Hiyerarşik Regresyon Analiz Sonuçları

	1. Motor hız ihlali					2. Trafik Hataları					3. Güvenlik Ekipmanı					4. Akrobasi					5. Kontrol Hataları					
	R <sup>2</sup>	ΔR <sup>2</sup>	F	β	p	R <sup>2</sup>	ΔR <sup>2</sup>	F	β	p	R <sup>2</sup>	ΔR <sup>2</sup>	F	β	p	R <sup>2</sup>	ΔR <sup>2</sup>	F	β	p	R <sup>2</sup>	ΔR <sup>2</sup>	F	β	p	
1.	.07	.07	<b>7.94</b>	.000	.02	.02	2.28	.105	.00	.00	.36	.964	.11	.11	<b>12.40</b>	.000	.02	.02	2.40	.093						
Yaş				-.27	.000				-.15	.044				.00	.967				-.34	.000					-.15	.035
Toplam KM				-.02	.727				-.01	.838				.02	.803				.02	.808					-.00	.969
2.	.20	.13	<b>6.16</b>	.000	.09	.07	<b>2.35</b>	.020	.07	.07	1.84	.072	.17	.06	<b>5.07</b>	.000	.12	.09	<b>3.15</b>	.002						
Dışadönüklük				-.10	.205				.12	.175				-.11	.203				.00	.990					.33	.000
Sorumluluk				-.09	.261				.06	.497				.16	.078				-.09	.267					-.11	.187
Uyumluluk				-.10	.210				-.04	.643				.09	.335				-.03	.692					-.01	.872
Duygusal Tutarlılık				.22	.007				-.02	.787				-.06	.501				.06	.486					-.08	.346
Gelişime Açıklık				.08	.346				-.12	.210				-.01	.873				.24	.007					.08	.389
Olumsuz Değerlik				.21	.009				.14	.094				-.04	.663				.14	.085					.02	.829
3.	.36	.15	<b>11.79</b>	.000	.09	.00	<b>2.11</b>	.031	.07	.00	1.73	.084	.23	.06	<b>6.43</b>	.000	.12	.00	<b>2.93</b>	.003						
Risk Algısı				-.42	.000				.03	.636				.07	.352				-.26	.000					-.08	.286

İlk regresyon analizinde, motor hız ihlali bağımlı değişken olarak alınmıştır. Birinci adımda kontrol değişkeni olarak girilen yaş ve toplam kilometre değişkenleri ile motosiklet kullanım tarzının alt boyutu olan motor hız ihlali arasındaki ilişkinin anlamlı olduğu görölmektedir ( $R^2 = .07$ ,  $F_{2, 198} = 7.94$ ,  $p = .000$ ) ve yaş ile motor hız ihlali arasında negatif yönlü bir ilişki bulunmuştur ( $\beta = -.27$ ,  $p = .000$ ). İkinci adımda yer alan kişilik özellikleri ile motor hız ihlali arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur ( $\Delta R^2 = .13$ ,  $F_{8, 192} = 6.16$ ,  $p = .000$ ). Kişilik özelliklerinin alt boyutu olan duygusal tutarsızlık, ( $\beta = .22$ ,  $p = .007$ ) ve olumsuz değerlik motor hız ihlalini pozitif yönde yordamaktadır ( $\beta = .21$ ,  $p = .009$ ). Üçüncü adımda analiz edilen diğer değişken olan risk algısı ile motor hız ihlali arasında da anlamlı bir ilişki bulunmuştur ( $\Delta R^2 = .15$ ,

$F_{9, 191} = 11.79, p = .000$ ). Sonuçlara göre, risk algısı, motor hız ihlalini negatif yönde anlamlı bir şekilde yordamaktadır ( $\beta = -.42, p < .001$ ).

İkinci regresyon analizinde, trafik hataları ile yaş ve toplam kilometre arasındaki ilişkiye bakılmıştır ve anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Kişilik özellikleri ile trafik hataları arasındaki ilişki incelenmiştir ve model anlamlı olarak bulunmuştur ( $\Delta R^2 = .00, F_{9, 191} = 2.11, p = .031$ ) fakat risk algısı ve trafik hataları arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.

Motosiklet kullanım tarzının üçüncü alt boyutu olan akrobasi ile yaş ve toplam kilometre arasındaki ilişki incelenmiştir ve anlamlı bir sonuç elde edilmiştir ( $R^2 = .11, F_{2, 198} = 12.40, p = .000$ ). Değişkenler arasından sadece yaş değişkeni ile akrobasi arasında negatif yönde anlamlı bir ilişki bulunmuştur ( $\beta = -.34, p < .001$ ). Kişilik özellikleri ile akrobasi arasında anlamlı bir ilişki bulunurken ( $\Delta R^2 = .06, F_{8, 192} = 5.07, p < .001$ ), kişilik özelliklerinin alt boyutlarından deneyime açıklık ile akrobasi arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişki bulunmuştur ( $\beta = .24, p = .007$ ). Risk algısı ile akrobasi arasındaki ilişki incelendiğinde model anlamlı bulunmuştur ( $\Delta R^2 = .06, F_{9, 191} = 6.43, p = .000$ ) ve risk algısı, akrobasi hareketlerini negatif yönde anlamlı bir şekilde yordamaktadır ( $\beta = -.26, p = .000$ ).

Motosiklet kullanım tarzının dördüncü alt boyutu olan güvenlik ekipmanı kullanımı ile yaş ve toplam kilometre değişkenleri arasındaki ilişkisi incelenmiştir ancak anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Benzer şekilde kişilik özellikleri ve risk algısı ile güvenlik ekipmanı kullanımı arasında da istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.

Son analizde kontrol hataları bağımlı değişken olarak analize girilmiştir. Birinci adımda yaş ve toplam kilometre ile kontrol hataları arasındaki ilişki incelenmiştir, ancak anlamlı bir sonuç bulunamamıştır. Kişilik özellikleri ve kontrol hataları arasındaki ilişkiye bakıldığında anlamlı bir sonuç bulunmuştur ( $\Delta R^2 = .09, F_{8, 192} = 3.15, p = .002$ ). Dışadönüklük ile kontrol hataları arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişki elde edilmiştir ( $\beta = .33, p = .000$ ). Risk algısı üçüncü basamakta analize dahil edilmiştir ve model anlamlı bulunmuştur ( $\Delta R^2 = .00, F_{9, 191} = 2.93, p = .003$ ), fakat risk algısının etkisi istatistiksel olarak anlamlı bulunamamıştır.

## **TARTIŞMA**

Bu çalışmada motosiklet sürücülerinin kişilik özelliklerinin ve risk algılarının motosiklet kullanım tarzı ile arasındaki ilişkinin incelenmesi amaçlanmıştır. İlgili alanyazın incelendiğinde, kişilik özellikleri, risk algısı ve sürüş tarzı arasındaki ilişkiye odaklanan çalışmalar olduğu görülmektedir (Machin ve Sankey, 2008; Chen, 2009; Ivers ve ark., 2009; Wong ve ark., 2011; Özkan, Lajunen, Doğruyol, Yıldırım ve Çoymak, 2012; Balkan-Bilgin, 2016). Alanyazın tarandığında, motosiklet

kullanıcıları ile yapılan çalışmalarda, bu çalışmanın amacını oluşturan motosiklet kullanım tarzı, kişilik özellikleri ve risk algısının birlikte çalışıldığı ilk çalışma olduğu görülmüştür.

Motosiklet kullanım tarzının alt faktörü olan hız ihlali ile kişilik özellikleri ve risk algısı arasında anlamlı sonuçlar elde edilmiştir. Çalışmada hız ihlali, duygusal tutarsızlık ve olumsuz değerlik kişilik özellikleri ile pozitif yönde ilişkiliyken, risk algısı ile negatif yönde ilişkilidir. Alanyazın incelendiğinde duygusal tutarsızlık kişilik özelliğine sahip insanların diğer insanlara göre daha gergin, sinirli ve kaygılı olma eğiliminin yüksek olduğu bilinmektedir (avuş ve Pekkan, 2016). Fyhri ve Backer-Grondahl (2012) tarafından yapılan çalışmada duygusal tutarsızlığı yüksek kişilerin bahsedilen özelliklerine bağlı olarak trafikteki risk algılarının da daha düşük olduğu bulgulanmıştır. Söz konusu bulgular, duygusal tutarsızlık ve olumsuz değerliğe sahip bireylerin trafik ortamında daha fazla hız ihlali yapmaları ve risk algılarının da daha düşük olması beklentileri ile tutarlılık göstermektedir.

Trafik hataları ile kişilik özellikleri ve risk algısı arasında bir ilişki bulunmazken, yaş ile negatif yönde anlamlı bir ilişki olduğu grlmektedir. Zhang, Yau ve Chen (2013) yaptıkları çalışmada otomobil sürücüleri bağlamında genç sürücülerin, orta yaş ve yaşlı sürücü grubuna göre daha fazla trafik hatası yaptığını bulgulanmıştır. Benzer şekilde, motosiklet sürücüleri ile yapılan bir çalışmada da yaş ile trafik hataları arasında negatif bir ilişki olduğu bulgulanmıştır (Joewono ve Susilo, 2017). Literatürde, katılımcıların öz-değerlendirmelerinin incelendiği çalışmaların yanında, davranışların incelendiği deneysel çalışmalarda da yaşlı gruptaki katılımcılar simülatör sürüş görevlerini genç gruptaki katılımcılara göre daha az trafik hatası yaparak tamamlamışlardır (Konstantopoulos, Chapman ve Crundall, 2010). Yaşlı ve genç gruplar arasındaki yaş farkının minimumda tutulduğu çalışmalarda dahi benzer bulgular bulunmuştur. Yaşın artmasıyla yapılan hata oranlarındaki düşüşün sebebi olarak deneyimin yanı sıra, bireylerin karar verme, kompleks düşünme, planlama ve risk alma gibi bilişsel süreçlerin gerçekleştiği beyin bölgesi olan prefrontal korteks gelişiminin de etkili olduğu bulunmuştur (Foy, Runham ve Chapman, 2016). Bu nedenle yaş ile risk alma davranışı arasındaki ilişki sadece deneyime dayanmamakta, aynı zamanda katılımcıların beyin gelişimi de etkili olmaktadır. alışmalar doğrultusunda, Türkiye rnekleminde de motosiklet sürücülerinin yaşı arttıça tehlikeye yol açabilecek trafik hatalarını daha az yaptıkları ve niyetli bir şekilde gerçekleştirilmesiyle trafik hatalarından ayrılan trafik ihlallerini de daha az yaparak daha güvenli sürücü davranışı sergiledikleri belirtilebilir.

Bir diğer değerşenken olan akrobasinin, deneyime açıklık kişilik özelliği ile arasında anlamlı bir ilişki olduğu ve risk algısı ile negatif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur. Risk algısının sürüş tarzı üzerinde önemli bir etkisi olduğu

bilinmektedir (Machin ve Sankey, 2008). Risk algısı düşük bireyler tehlikeyi azımsadıklarından dolayı daha fazla hata ve ihlallerde bulunmaktadır (Özen, Genç ve Kaya, 2014). Bu bulgular sonucunda risk algısı düşük bireylerin daha fazla ön tekerleği havaya kaldırmak, diğer sürücülerle resmi olmayan yarışlara girmek, tekerlek döndürmek gibi akrobasi hareketlerinde bulunacağı ön görülmekteydi. Bu davranışların riskli sürücülükle de bağlantılı olmasının yanında sürücünün risk algısı düzeyinin düşük olması da etkili olabilir. Çalışmanın sonucunda alanyazın ile tutarlı ve çalışmanın beklentileri ile uygun sonuçlar elde edilmiştir. Buna ek olarak, gelişime açıklık ile akrobasi arasındaki pozitif ilişki, gelişime açık kişilerin aynı zamanda yeni deneyimlere açık olması ile açıklanabilir.

Çalışmada güvenlik ekipmanı kullanımı ile risk algısı arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Motosiklet ve otomobilin kaza anında sürücüyü koruma donanımları açısından karşılaştırıldığında, motosiklet daha düşük korumaya sahip bir araç ve basit kazalarda bile ölümcül veya ciddi yaralanmalara yol açabilecek bir taşıt olduğundan güvenlik ekipmanı kullanımı hayati önem taşımaktadır (Arslan ve Sağlam, 2017). Norris ve Myers (2013) tarafından yapılan bir çalışmada risk algısı daha düşük bireylerde de tehlikenin azımsandığı ve ekipman kullanımının daha düşük olduğu bulgulanmıştır; fakat bahsedilen örüntü bu çalışmada bulgulanamamıştır. Motosiklet sürücüleri ile yapılan bir başka çalışmada ise nevroitiklik, uyumluluk ve gelişime açıklık kişilik özellikleriyle güvenlik ekipmanı kullanımı arasında herhangi bir ilişki bulunmazken; agresiflik ve dışadönüklük kişilik özellikleriyle güvenlik ekipmanı kullanımı arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur (Antoniazzi ve Klein, 2019). Bu çalışmada ise güvenlik ekipmanı kullanımı ile kişilik özellikleri arasında da bir ilişki bulunamamıştır. Değişkenler arasında herhangi bir ilişkisellik bulunmamasının, yapılan alanyazın incelemesi de dikkate alındığı zaman Türkiye örneklemini gibi gelişmekte olan ülkelerde güvenlik ekipmanı kullanımının az olmasına bağlı olabileceği düşünülmektedir.

Çalışmada, kontrol hataları ve dışa dönüklük arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunmuştur. Benzer bir bulgu olarak, alanyazında da dışa dönük sürücülerin ihlal ve kazalara daha yatkın oldukları bulunmuştur (Eysenck ve Eysenck, 1975). Bulgular alanyazın ile birlikte değerlendirildiğinde, dışa dönüklük boyutunda yüksek olan motosiklet kullanıcılarının kontrol hataları yapmaya daha fazla meyilli oldukları söylenebilir.

### **Sonuç ve Öneriler**

Tüm bu sonuçlar, otomobil sürücüleri ve profesyonel sürücüler gibi motosiklet sürücülerinin de dahil olduğu grubun, risk algısı ve kişilik özelliklerinin motosiklet kullanım tarzı üzerinde riskli sürücülüğe yol açan faktörler olduğunu göstermektedir. Ayrıca, motosiklet kullanım tarzının, özellikle de hız ihlali ve

Alavcı, T., Gümüş, G., Tekin, M. E., Tekeş, B., Üzümcüoğlu, Y. DEÜ SBE Dergisi, Cilt: 23, Sayı: 1

akrobasi boyutlarının kişilik özellikleri ve risk algısından etkilenebileceğine iőaret etmektedir. Bu bulguların trafik ortamında yol kullanıcılarının can ve mal güvenliğini tehdit eden araç kullanım tarzının anlaşılması ve özellikle trafik güvenliği için geliştirilen önlem programlarında bu özelliklere yer verilmesi trafik güvenliği için önlemlerin alınabilmesi adına uzun vadede fayda sağlayacaktır. Bununla birlikte, sürücü ehliyeti eğitimlerinde çeşitli güncellemeler ve/veya riskli görülen sürücüler için ek eğitimler gerçekleştirilebilir. Sosyo-ekonomik seviyenin de bir değişken olarak çalışmaya dahil edilmesi ve gruplar arasında karşılaştırma yapılması, özellikle güvenlik ekipmanı kullanımını başlığı altında ileriki çalışmalarda alanyazına büyük katkı sağlayacaktır. Tüm bunlarla, bu çalışma hem teorik hem de uygulama alanlarında etkili olabilecek sonuçlar sunmaktadır.

Bu çalışma, trafik güvenliği ile doğrudan veya dolaylı olarak bağlantılı olan kişilik özellikleri ve risk algısı kavramlarının bir arada kullanıp ilk defa motosiklet kullanıcılarını incelemesi bakımından değerlidir. Bununla birlikte literatüre anlamlı sonuçlar sunmuş olup ilerideki çalışmalara yol gösterici niteliğindedir. Bunlara ek olarak, bulgular değerlendirilirken, öz-bildirim yöntemi ile veri toplanmasına bağlı sosyal istenirlik kaynaklı olası yanlışlıklar göz önünde bulundurulmalıdır.

#### **KAYNAKÇA**

Afukaar, F. K. (2003). Speed control in developing countries: issues, challenges and opportunities in reducing road traffic injuries. *Injury Control and Safety Promotion*, 10(1-2), 77-81.

Akyunus, M. ve Gençöz, T. (2016). Kişilerarası Problemler Envanteri-Döngüsel Ölçekler Kısa Formu psikometrik özellikleri: Güvenirlik ve geçerlik çalışması. *Düşünen Adam: Psikiyatri ve Nörolojik Bilimler Dergisi*, 29(1), 36-48.

Alper, S., Ersan, Ö. ve Koçer, B. (2014, Mayıs). Engelli Park Yeri İhlalinin Nedenleri. 5. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi'nde sunulan bildiri, Ankara, 382-386.

Antoniazzi, D. ve Klein, R. (2019). Risky riders: A comparison of personality theories on motorcyclist riding behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 62, 33-44.

Auman, K. M., Kufera, J. A., Ballesteros, M. F., Smialek, J. E. ve Dischinger, P. C. (2002). Autopsy Study of motorcyclist fatalities: the effect of the 1992 Maryland motorcycle helmet use law. *American Journal of Public Health*, 92(8), 1352-1355.



Arslan, T. ve Sağlam, S. (2017). Antakya’da meydana gelen motosiklet kazalarının incelenmesi. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi*, 22(3), 263-276.

Arthur Jr, W. ve Graziano, W. G. (1996). The five-factor model, conscientiousness, and driving accident involvement. *Journal of Personality*, 64(3), 593-618.

Bacanlı, H., İlhan, T. ve Aslan, S. (2009). Beş faktör kuramına dayalı bir kişilik ölçeğinin geliştirilmesi: Sıfatlara Dayalı Kişilik Testi (SDKT). *Journal of Turkish Educational Sciences*, 7(2), 261-279.

Balkan Bilgin, H. (2016). *Sürücülerin risk algısı, kişilik ve trafik güvenliği unsurlarına karşı tutumlarının riskli sürüş davranışları-kaza riski üzerine etkisi* (Tıpta Uzmanlık Tezi). Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi’nden edinilmiştir. (Tez No. 440433).

Brown, I. D., ve Groeger, J. A. (1988). Risk perception and decision taking during the transition between novice and experienced driver status. *Ergonomics*, 31(4), 585-597. doi: 10.1080/00140138808966701

Chen, C. F. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behaviors-evidence from young Taiwanese motorcyclists. *Accident Analysis & Prevention*, 41(5), 963-968.

Çavdar, A., Uçar, M., ve Kılıçaslan, İ. (2008). Trafik kazalarına sebep olan yüksek hız kusurlarının denetimi ve aktif güvenlik sistemler ile kontrolü. *Gazi Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 23(1), 187-198.

Çavuş, M. F. ve Pekkan, N. Ü. (2016). A investigation on university students’ personality characteristics and coping styles. *Eurasian Academy of SciencesSocialSciencesJournal*, 7, 161-175.

Çelik, İ. H., & Cengiz, E. (2014). Sürücü davranışı ve sürücü kişiliği arasındaki ilişki analizi. *Gümüşhane University Electronic Journal of the Institute of Social Science/Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 5(11), 34-68.

Deniz, A. ve Erciş, A. (2008). Kişilik özellikleri ile algılanan risk arasındaki ilişkilerin incelenmesi üzerine bir araştırma. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 22(2), 301-330.

Deery, A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30(4), 225-236.

Alavcı, T., Gümüş, G., Tekin, M. E., Tekeş, B., Üzümcüoğlu, Y. DEÜ SBE Dergisi, Cilt: 23, Sayı: 1

Doğan, T. (2013). Beş faktör kişilik özellikleri ve öznel iyi oluş. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 14(1), 56-64.

Eensoo, D. (2007). *Risk-taking in traffic and Markers of Risk-Taking Behaviour in School children and Car Drivers* (Doktora Tezi). University of Tartu, Estonia.

Emniyet Genel Müdürlüğü (2017). *İstatistikler*, <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx> adresinden alındı.

Elander, J., West, R. ve French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113(2), 279-294.

Elliot, M. A., Baughan B. J., Sexton B. F. (2007). Errors and Violations in Relation Motorcyclists' Crash Risk, *Accident Analysis and Prevention*, 39, 491-9.

Erkuő, U. (2017). *Risk perception and driving performance comparisons between young male non-professional drivers and taxi drivers* (Yüksek Lisans Tezi). Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi'nden edinilmiştir. (Tez No. 463630)

Evans, L., ve Wasielewski, P. (1983). Risky driving related to driver and vehicle characteristics. *Accident Analysis & Prevention*, 15(2), 121-136.

Falco, A., Piccirelli, A., Girardi, D., Dal Corso, L., ve De Carlo, N, A. (2013). Risky riding behavior on two wheels: The role of cognitive, social, and personality variables among young adolescents. *Journal of Safety Research*, 46, 47-57.

Foy, H. J., Runham, P. ve Chapman, P. (2016). Prefrontal cortex activation and young driver behaviour: a fNIRS study. *PLoS one*, 11(5), e0156512.

Fuller, R. A. (1984). A conceptualization of driver behavior as threat avoidance. *Ergonomics*, 27(11), 1139-1155. doi:10.1080/00140138408963596

Gençöz, T., ve Öncül, Ö. (2012). Examination of personality characteristics in a Turkish sample: development of Basic Personality Traits Inventory. *The Journal of General Psychology*, 139(3), 194-216. doi:10.1080/00221309.2012.686932

Hodgdon, J. D., Bragg, B. W. E. ve Finn, P. (1981). Young driver risk-taking research: The state of the art. Washington: National Highway Traffic Safety Administration, 3. <https://trid.trb.org/view/171307> adresinden alınmıştır.

Huth, V., Füssl, E., ve Risser, R. (2014). Motorcycle riders' perceptions, attitudes and strategies: Findings from a focus group study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 25, 74-85.

Ivers, R., Senserrick, T., Boufous, S., Stevenson, M., Chen, H. Y., Woodward, M., ve Norton, R. (2009). Novice drivers' risky driving behavior, risk perception, and crash risk: findings from the drive study. *American Journal of Public Health*, 99(9), 1638-1644.

Jessor, R. (1987). Risky driving and adolescent problem behavior: an extension of problem-behavior theory. *Alcohol, Drugs & Driving*, 3(3-4), 1-11.

Joewono, T. B., ve Susilo, Y. O. (2017). Traffic violations by young motorcyclists on Indonesian urban roads. *Journal of Transportation Safety & Security*, 9(sup1), 236-261. doi: 10.1080/19439962.2016.1247123

Jonah, B. A. (1986). Accident risk and risk-taking behavior among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 18(4), 255-271.

Kaçaroğlu, G., Amado, S., ve Akün, E. (2004). Hız ihlali yapan sürücülerin ihlale ilişkin nedensel atıflarının ve kişilik özelliklerinin incelenmesi. *Türk Psikoloji Yazıları*, 7(13), 1-23.

Kalı Soyer, M. (1992). *Üniversite öğrencilerinin sosyal içe dönüklük ve dışa dönüklük kişilik özelliğinin uyum düzeylerine etkisi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Hacettepe Üniversitesi, Ankara.

Kern, L., Geneau, A., Laforest S., Dumas, A., Tremblay, B., Goulet, C., Lepage, S. ve Barnett, T.A., (2014). Risk perception and risk-taking among skateboarders. *Safety Science*, 62, 370-375.

Keng, S. H. (2005). Helmet use and motorcycle fatalities in Taiwan. *Accident Analysis & Prevention*, 37(2), 40-46.

Konstantopoulos, P., Chapman, P. ve Crundall, D. (2010). Driver's visual attention as a function of driving experience and visibility. Using a driving simulator to explore drivers' eye movements in day, night and rain driving. *Accident Analysis & Prevention*, 42(3), 827-834.

Lajunen, T. ve Summala, H. (1997). Effects of driving experience, personality, driver's skill and safety orientation on speed regulation and accidents. *Traffic and transport psychology. Theory and application*, 283-94. <https://trid.trb.org> adresinden edinilmiştir.

Lajunen, T. ve Özkan, T. (2010). Motosiklet kaskları ile kaza önleme seçenekleri. Ankara: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu

Alavcı, T., Gümüş, G., Tekin, M. E., Tekeş, B., Üzümcüoğlu, Y. DEÜ SBE Dergisi, Cilt: 23, Sayı: 1

Lund, I.O. ve Rundmo, T. (2009). Cross-cultural comparisons of traffic safety, risk perception, attitudes and behaviour. *Safety Science*, 45(4), 547-553.

Machin, M. A., ve Sankey, K. S. (2008). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), 541-547.

Maestracci, M., Prochasson, F., Geffroy, A., ve Peccoud, F. (2012). Powered two-wheelers road accidents and their risk perception in dense urban areas: case of Paris. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 114-123

Mannering, F. L., ve Grodsky, L. L. (1995). Statistical analysis of motorcyclists' perceived accident risk. *Accident Analysis & Prevention*, 27(1), 21-31.

McCrae, R. R. ve Costa, P. T. (2003). *Personality in adulthood: A five-factor theory perspective*. <http://books.google.com/books> adresinden edinilmiştir.

Ngueutsa, R., ve Kouabenan, D. R. (2017). Accident history, risk perception and traffic safe behaviour. *Ergonomics*, 60(9), 1273-1202. doi:10.1080/00140139.2016.1259508

Nja, O ve Nesvag, S.M. (2007). Traffic behaviour among adolescents using mopeds and light motorcycles. *Journal of Safety Research*, 38,481-92.

Norris, E., ve Myers, L. (2013). Determinants of Personal Protective Equipment (PPE) use in UK motorcyclists: Exploratory research applying an extended theory of planned behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 60, 219-230.

Öncül, Ö. (2008). *Roles of Basic Personality Traits, Schema Coping Responses and Toxic Childhood Experiences on Antisocial, Borderline and Psychopathic Personality Characteristics*. (Yayımlanmamış doktora tezi). Middle East Technical University, Ankara.

Özen, E., Genç, E., ve Kaya, Z. (2014). Trafik kazalarının nedenlerine ilişkin düşünceler ve trafikte farkındalık: Uşak İli örneği. *Optimum Journal of Economics & Management Sciences/Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, 1(1).

Özensel, E. (2003). Sosyolojik bir olgu olarak değer. *Değerler Eğitimi Dergisi*, 1(3), 217-239.

Paaver, M., Eensoo, D., Pulver, A. ve Harro, J. (2006). Adaptive and maladaptive impulsivity, platelet monoamine oxidase (MAO) activity and risk-admitting in different types of risky drivers. *Psychopharmacology*, 186(1), 32-40.

Rhodes, N. ve Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 923-931.

Sardi, G. M., Zaidel, D., de Crean, S. ve Goldenbeld, C. (2012). Speeding experience and attitudes. *SARTRE 4 Report*, 147-160.

Sauter, C., Zhu, S., Allen, S., Hargarten, S. ve Layde, P. M. (2005). Increased risk of death or disability in unhelmeted Wisconsin motorcyclists. *Wisconsin Medical Journal*, 104(2), 39-44.

Shahar, A., Poulter, D., Clarke, D. ve Crundall, D. (2010). Motorcyclists' and car drivers' responses to hazards. *Transportation Research Part F*, 13(4), 243-254.

Shen, B., Qu, W., Ge, Y., Sun, X. ve Zhang, K. (2018). The relationship between personalities and self-report positive driving behavior in a Chinese sample. *PLoSone*, 13(1).

Somer, O., Korkmaz, M. ve Tatar, A. (2002). Beş Faktör Kişilik Envanteri'nin geliştirilmesi-I: Ölçek ve alt ölçeklerin oluşturulması. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17(49), 21-36.

Sosin, D. M. ve Sacks, J. J. (1992). Motorcycle Helmet—Use Laws and Head Injury Prevention. *Jama*, 267(12), 1649-1651.

Sümer, N. (2002). Trafik kazalarında sosyal psikolojik etmenler: Sürücü davranışları, becerileri ve sosyal politik çevre. *Türk Psikoloji Yazıları*, 5(9-10), 1-36.

Sümer, N., ve Özkan, T. (2002). Sürücü davranışları, becerileri, bazı kişilik özellikleri ve psikolojik belirtilerin trafik kazalarındaki rolleri. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17(50), 1-22.

Şenel, B. ve Şenel, M., (2013). *Risk analizi: Türkiye'de gerçekleşen trafik kazaları üzerine hata ağacı analizi uygulaması. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 13(3), 65-83. <https://earsiv.anadolu.edu.tr/xmlui/handle/11421/88> adresinden edinilmiştir.

Türkiye İstatistik Kurumu (2016, Şubat 18). *Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri*, <http://www.tuik.gov.tr> adresinden alındı.

Türkiye İstatistik Kurumu (2017). *Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri*, <http://www.tuik.gov.tr> adresinden alındı.

Ulleberg, P., ve Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41(5), 427-443.

Alavcı, T., Gümüş, G., Tekin, M. E., Tekeş, B., Üzümcüoğlu, Y. DEÜ SBE Dergisi, Cilt: 23, Sayı: 1

Wayne, J. H.; Musisca, N. & Fleeson, W. (2004). Considering the role of personality in the work–family experience: Relationships of the big five to work–family conflict and facilitation. *Journal of Vocational Behavior*, 64(1), 108–130.

Wong, J.-T., Chung, Y.-S., Huang, S.-H. (2010). Determinants behind young motorcyclists' risky riding behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 42(1) 275–281.

World Health Organization. (2015). *Global Status Report on Road Safety*.

Yılmaz, V., ve Çelik, H. E. (2006). Risky driving attitudes and self-reported traffic violations among Turkish drivers: The case of Eskiőehir. *Dođuő Üniversitesi Dergisi*, 7(1), 127-138.

Yüksel, İ, (2004), Trafik kazasına karışan sürücülerini öngören deđiőkenlerin belirlenmesi, *Öneri Dergisi*, 6(S21), 227-233.

Zhang, G., Yau, K. K., ve Chen, G. (2013). Risk factors associated with traffic violations and accident severity in China. *Accident Analysis & Prevention*, 59, 18-25.