

Araştırma Makalesi

Özgeci Bir Perspektiften Otostopa Yönelik Tutumların İncelenmesi

İrem Ece Temel¹ , Burcu Tekeş^{2*} 

¹ Psikoloji Bölümü, FMV Işık Üniversitesi, İstanbul, Türkiye

² Psikoloji Bölümü, Başkent Üniversitesi, Ankara, Türkiye

Öz

Sürücüler, araçlarına otostopçu olarak bireyleri gitmek istedikleri yere ücretsiz olarak taşımakta olduğu için otostopçu alma davranışı, özgeci davranışın getirileri arasında sayılabilmektedir. Mevcut çalışmada, sürücülerin otostopçu kabul etme ve otostop çekme davranışlarının, otostopa dair tutumlar ve özgecilik ile arasındaki ilişkinin incelenmesi amaçlanmıştır. Yapılan ilk çalışmada sürücülerin otostopçu kabul etmeleri Şile-İstanbul yolunda gözlem aracılığı ile incelenmiştir. İlk çalışmanın örneklemini, gözlem boyunca belirlenen yoldan geçen 508 araç oluşturmaktadır. Elde edilen bulgular, bu araçlardan sadece 19 erkek sürücünün, sadece kadın araştırmacıları almak için durduğunu göstermektedir. Takip eden çalışmada, 132 erkek ve 94 kadın olmak üzere toplam 226 kişilik ayrı bir örneklemden Özgecilik Ölçeği, Kişisel Bilgi Formu ve otostopa yönelik açık uçlu soruları içeren bir anket formu aracılığıyla veri toplanmıştır. Bulgular, sürücülerin özgecilik düzeyi arttıkça daha fazla otostopçu aldıklarını göstermektedir. Katılımcılara sunulan açık uçlu sorular ile yapılan içerik analizi sonucunda, sürücülerin otostopçu kabul etmelerinin en büyük sebebinin otostopçunun kendi yardımlarına ihtiyacı olduğunu düşünmeleri olduğu, kabul etmemelerinin en büyük sebebinin ise zarar görmekten korkma olduğu görülmüştür. Ayrıca otostopçu kabul ettiklerinde yaşadıkları en baskın duyguların öncelikle tedirginlik ve güvensizlik, sonrasında ise mutluluk olduğu görülmektedir. Bulgular ilgili alan yazın çerçevesinde tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: otostop, otostopçu, özgecilik

Examining Attitudes Towards Hitchhiking from an Altruistic Perspective

Abstract

Since drivers let hitchhikers to get in their vehicles and carry them to wherever they want to go, hitchhiking can be counted among the benefits of altruistic behavior. In the present study, hitchhiking was aimed to investigate regarding its relationship with attitudes towards hitchhiking and altruism in both roles (hitchhiking and to pick a hitchhiker up). In the first study, an observational hitchhiking study was conducted on Şile-İstanbul highway. The sample of the first study consist of 508 vehicles which passing through on Şile-İstanbul highway. Results showed that only 19 male drivers of the sample were stopped to pick only the female hitchhikers up. In the following study, 132 males and 94 females, a total of 226 participants answered Altruism Scale, Demographic Information Form, and a semi-structured open-ended survey related to attitudes towards hitchhiking. Findings show that drivers get more hitchhikers as their altruism increases. As a result of the content analysis conducted with open-ended questions presented to the participants, it was observed that the biggest reason for the drivers to accept the hitchhiker is that they think that the hitchhiker needs their help, and that the biggest reason they do not accept is fear of being harmed. In addition, when they get a hitchhiker, the most dominant emotions drivers experience are the uneasiness and distrust, and happiness, respectively. Findings are discussed within the framework of the related literature.

Keywords: hitchhiking, hitchhiker, altruism

* İletişim / Contact: Burcu Tekeş, Psikoloji Bölümü, Başkent Üniversitesi, Ankara Türkiye.

E-Posta / E-mail: burcutekes@gmail.com.

Gönderildiği tarihi / Date submitted: 12.03.2020, Kabul edildiği tarih / Date accepted: 27.04.2020

Alıntı / Citation: Temel, İ. E. ve Tekeş, B. (2020). Özgeci Bir Perspektiften Otostopa Yönelik Tutumların İncelenmesi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 72–85. doi:10.38002/tuad.702696



Özgeci Bir Perspektiften Otostopa Yönelik Tutumların İncelenmesi

Türk Dil Kurumu'na göre otostop kavramı “Bir yayanın yoldan geçen bir otomobili durdurarak binmesi ve gideceği yere para vermeden gitmesi” olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2020). Karayolları trafik kanununda otostop terimi yerine hatır için taşıma veya hatır için aracın bir başka kişiye sürdürülmesi gibi kavramlar kullanılmaktadır. Otostopçu kabul etmek temel olarak, araç sahibinin aracına aldığı kişi veya kişilerden hiçbir ücret talep etmeden yalnızca karşısındaki kişilerin menfaati için yaptığı bir eylemdir. Türkiye’de şehir merkezinde yerleşimi bulunmayan ve şehirden uzak olan üniversitelerde özellikle kampüsten şehre ulaşım için öğrencilerin başvurduğu yollardan biri de otostoptur. Her ne kadar Türkiye’de bu konu ile ilgili yapılmış bir çalışma bulunmasa da Birleşik Krallık ve Çin’de yapılan kültürlerarası bir çalışmada kültürel ve demografik farklar bulunmakla beraber otostop ile yolculuk etmenin öğrenciler tarafından tercih edilen bir seyahat türü olduğu bulgulanmıştır (Xu, Morgan ve Song, 2009).

Otostopçu kabul etme ile ilgili oldukça ilişkili olan bir faktör, araç sürücüsünün kişilik özellikleridir. Türkiye’de hem karayolları güvenliği hem de toplum güvenliği ile ilgili bazı kurallar nedeniyle bazı illere ait otoyollarda otostop çekilmesine izin verilmeyebilmektedir (örn. Kocaeli) (5326 numaralı Kabahatler Kanunu 32.maddesi, 2005). Ancak otostop çekmek, otostop çeken birisini araca almak yasalar kapsamında değerlendirildiğinde suç teşkil etmemektedir. Aksine, yardımlaşma ve dayanışmayı arttırıcı bir niteliğe sahip olduğu düşünülebilir. Batson ve ark.’a göre (1981) kişilerin yardıma ihtiyacı olduğunu düşünmek empati duygusunun gelişmesine ve bu empatinin sonucu da özgeciliğe yol açabilmektedir. Özgecilik, kişinin başkasından kendisine fayda sağlayacak bir beklentisi olmaksızın bir diğerlerine yardımda bulunmasıdır (Batson ve ark., 1981; Rushton, Chrisjohn ve Fekken, 1981). Özgeci davranış, temel olarak biyolojik eğilimlerimize dayanmaktadır. Evrimsel psikolojiye göre, kişinin kendi çıkarlarını göz etmeksizin bir başkasına yardım ediyor oluşu karşılıklı özgecilik ile açıklanmaktadır (Trivers, 1971). Karşılıklı özgecilik (*reciprocal altruism*), kişinin bir diğer kişi için yaptığı özgeci bir davranışın ihtiyaç duyduğu başka bir zamanda kendisine de yöneltilebileceği beklentisi ile açıklanmaktadır. Bir gruba üye olmak evrimsel olarak avantajlıdır, ihtiyaç duyduğunuz anda size yardımcı olabilecek başkalarının varlığı insanın hayatta kalma şansını arttırmaktadır. Zaman içinde kişinin kendisine yapılan iyiliğe karşılık veriyor oluşu da bir gruba bağlı olmanın getirdiği gerekliliklerdendir (Trivers, 1971). Diğer bir deyişle, evrimsel perspektiften bakıldığında özgeci davranış temel insan biyolojisinin bir parçasıdır ve yaygın uyumlayıcı (*adaptive*) bir özelliktir. Bu bağlamda, otostopçu kabul etme, özgeci bir davranış olarak değerlendirilebilmektedir.

Sürücülerin otostopçu kabul etme davranışları üzerinde etkisi olan birçok faktör bulunmaktadır. Bunlardan öne çıkan bazıları otostopçunun yaşı, cinsiyeti ya da giyim tarzı gibi demografik faktörlerdir. Örneğin, Guéguen (2007) tarafından 1200 araç sürücüsü ile yapılan bir saha çalışmasında, kadın bir araştırmacının fiziksel çekiciliği manipüle edilerek otostop çektiği bir deney tasarlanmıştır. Bulgular, erkek sürücülerin kadın sürücülere oranla daha fazla durduğunu ve artan fiziksel çekiciliğin erkeklerin otostopçu kabul etme davranışlarını etkilerken, kadın otostopçunun artan çekiciliğinin kadın sürücülerde değişiklik yaratmadığını göstermiştir. Otostopçunun dış görünüşünün manipüle edildiği bir diğer çalışmada, kadın bir araştırmacının farklı saç renklerinde peruklarla otostop çektiği bir deney tasarlanmış ve küçük ancak anlamlı bir farkla, sarı peruk kullanılan koşulda daha fazla erkek sürücünün durduğu görülmüş ve önceki çalışma ile benzer şekilde kadın sürücülerin kadın otostopçu kabul etme davranışlarında herhangi bir farklılık bulunmamıştır (Guéguen ve Lamy, 2009).

Başka bir bulgu, çiçeklerin insanlarda pozitif duygular uyandırdığını kanıtlamış çalışmalardan hareketle, kadın ve erkek araştırmacıların ellerinde çiçek buketleri tutarken otostop çektikleri

bir deney tasarlanmıştır. Elde edilen bulgulara göre, elinde çiçek olan erkek otostopçu, çiçek olmayan koşula göre daha fazla oranda kadın sürücüyü durdurabilmiş, ancak kadın otostopçular için böyle bir farklılık bulunmamıştır (Guéguen, Meineri ve Stefan, 2012).

Dört binden fazla araç ile yapılan bir gözlem çalışmasında, erkek, 22 ile 30 yaşları arasında, içinde yolcu (özellikle 10 yaş altında çocuk) bulunmayan bir araç kullanan, sedan tipi ve 3-4 yaşından büyük olmayan araç kullanan kişilerin en çok otostopçu kabul eden sürücülerin özellikleri olduğu bulgulanmıştır. Çalışmada ayrıca erkek sürücülerin daha çok kadın otostopçuları kabul ettiği bulgusuna da ulaşılmıştır. Bir diğer ilginç bulgu olarak, otostopçunun kurduğu göz kontağı ve otostop çekme şekli de incelenmiş ve göz kontağı kurulması koşulunda daha fazla aracın durduğu ve geleneksel başparmak havada işaretinin en başarılı otostop şekli olduğu görülmüştür. Fiziksel çekicilik ile ilgili ipuçları hem kadın hem de erkek sürücülerin otostopçu kabul etme davranışları ile olumlu yönde ilişkili görülmektedir (Morgan, Lockard, Fahrenbruch ve Smith, 1975). Benzer bir bulgu ise, otostopçunun gülümseyen olmasının araca kabul edilmesini anlamlı olarak etkilediği yönündedir. Önceki çalışmalarla tutarlı olarak en yüksek kabul oranı gülümseyen kadınlarda iken, en az kabul gülümsemeyen erkeklerde dir (Morgan ve ark., 1975).

Yapılan bir diğer çalışmada (Campbell, 1974), kişilerin kendilerine benzeyen insanlara daha fazla yardım etme eğiliminde oldukları bilgisinden hareketle, erkek araştırmacıların saç uzunlukları yoğun trafik akışının olduğu ve olmadığı iki farklı koşulda, uzun saç (omuz hizası) ve kısa saç olarak manipüle edilmiştir. Çalışmada trafik akışının az ya da çok olması, otostopçunun ihtiyaç duyduğu yardıma erişme şansını değiştirdiğinden sürücünün algıladığı sorumluluk hissinin değişmesi beklenmiştir. Ayrıca, saha araştırmasını gerçekleştirmekte olan araştırmacıların saç uzunluğu da kısa ve uzun saç olarak iki farklı koşulda incelenerek sürücüler ile olan benzerlik manipüle edilmiştir. Elde edilen bulgular, sorumluluğun paylaşılması ile ilgili hipotezleri doğrulamıştır. Yani, etrafta daha fazla insan olması (yoğun trafik akışı) yardım etme davranışını (otostopçu kabul etme) düşürmüştür. Ayrıca, benzerlik (saç uzunluğu) ile ilgili yapılan analizler kişilerin gerçekten de kendilerine benzeyen kişilere daha fazla yardım etme eğiliminde olduğunu göstermektedir.

Bunların dışında hava koşulları ya da nerede otostop çekildiği gibi çevresel faktörler de otostopçu kabul etme üzerinde etkili olabilmektedir. Yapılan bir araştırmada güneş ışığının sürücülerin otostopçu kabul etme isteği üzerindeki etkisi araştırılmıştır. Bulgulara göre sürücüler, güneşli günlerde bulutlu günlere göre daha fazla otostopçu kabul etme eğiliminde olmuşlardır. Bu bulgu araştırmacılar tarafından güneş ışığının neden olduğu olumlu ruh halinin sürücülerin yardım etme davranışlarını teşvik ettiği şeklinde tartışılmıştır (Gueguen ve Stefan, 2013).

Diğer taraftan bakıldığında, her ne kadar otostop çekme aslında temel bir ulaşım ihtiyacından kaynaklansa da arka planında ilişkili olabilecek birçok psikolojik faktör bulunduğu düşünülebilir. Bu konuda yapılan bir çalışmada (Franzoi, 1985), otostop çekerek seyahat eden 104 kişi incelenmiştir. Yapılan analizde içedönüklük ve dışadönüklük açısından otostop çeken ve çekmeyen kişiler arasında bir fark bulunamamakla birlikte, algı ve muhakeme becerileri ile ilgili ölçümler açısından gruplar arası farklılıklara rastlanmıştır. Araştırmada otostop çeken kişilerin dürtüsel özellik gösteren, bireyselliğine düşkün, değişikliklere karşı toleranslı ve kişiler arası iletişimi kuvvetli kişiler olduğu bulgusuna ulaşılmıştır. Yazar bu eğilimlerin Jung'cu bir bakış açısı ile yaşamı daha spontan ve esnek bir şekilde yaşayan, yaşamı kontrol etmektense anlayıp olduğu şekliyle kabul etmeyi amaçlayan bir kişilik yapısına işaret ettiğini vurgulamıştır (Franzoi, 1985). İlgili literatür incelendiğinde, otostop çekme ile ilgili oldukça az sayıda çalışma olduğu görülmektedir. Tüm bu bilgilerin ışığında, bu çalışmada amaçlanan hem otostop çekme hem de otostopçu kabul etme ile ilgili daha fazla bilgiye ulaşmaktır.

1.1. Çalışmanın Amacı

Bu araştırmanın amacı, öncelikle otostop ile ilgili keşfedici (exploratory) bilgiye ulaşmaktır. Yapılan alan yazın taramasında Türkiye’de otostop ile ilgili yapılmış hiçbir çalışmaya rastlanamamıştır. Bu sebeple, öncelikle Türkiye’de otostop kültürünün ne kadar yaygın olduğunun görülmesi amacıyla bir gözlem çalışmasının yapılması hedeflenmiştir. Sonrasında, sürücülerin otostopçu kabul etmeleri, otostopa dair tutumları, özgecilik düzeyleri ve etkisi olabilecek çeşitli demografik değişkenler arasındaki ilişkinin incelenmesi amaçlanmaktadır. Temelde bir başkası yararına yapılan davranış olarak tanımlanabilen özgeciliğin, otostopçu kabul etme ve otostopa yönelik olumlu tutumlar ile ilişkili olması beklenmektedir. Ayrıca, otostop çeken kişilerin de otostopa dair tutumları ve bu tutumlar üzerinde etkisi olabilecek çeşitli demografik değişkenler arasındaki ilişkiler açısından incelenmesi amaçlanmaktadır. Otostop çeken kişiler, yardım alan konumunda oldukları için, özgecilik ile arasında anlamlı ilişkiler bulunması beklenmemektedir. Son olarak, katılımcılara sorulan açık uçlu sorular ile otostopa yönelik tutumlarının daha iyi anlaşılması hedeflenmektedir.

2. Yöntem

2.1. Gözlem Çalışması

2.1.1. Yöntem.

2.1.1.1. Örneklem

Bu çalışmada FMV Işık Üniversitesi Şile kampüsünde kampüs çıkış yönünden İstanbul şehir merkezi yönünde hareket eden ve Şile ilçe merkezinden yine İstanbul şehir merkezi yönünde hareket eden toplam 508 araç gözlemlenmiştir.

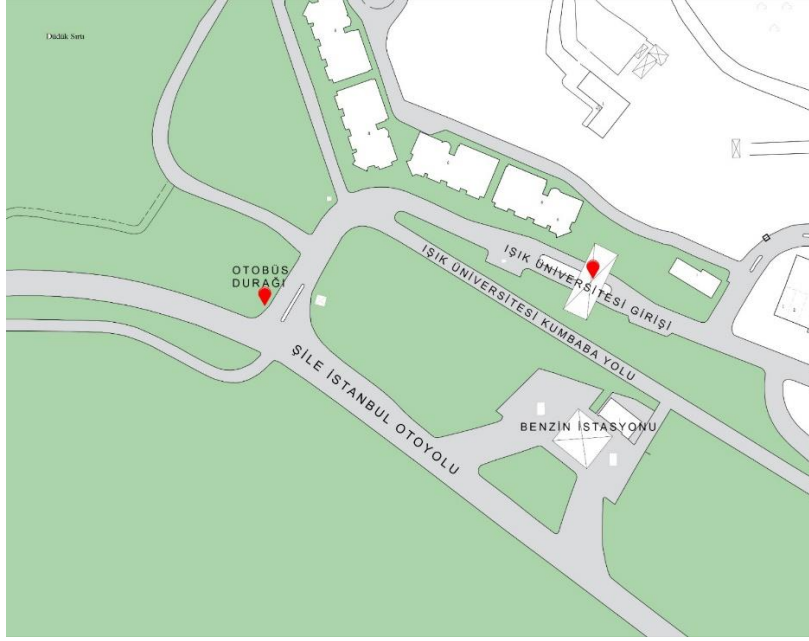
2.1.1.2. İşlem

Gözlem çalışması, İstanbul Şile’de, FMV Işık Üniversitesi Şile kampüsü çıkışında gerçekleştirilmiştir. Şile’nin şehre uzaklığı (yaklaşık 80 km), üniversiteden sadece belirli saatlerde şehre servis hizmetinin olması, Şile ilçe merkezinden kalkan belediye otobüslerinin seyrek olması ve yalnızca kampüsün dış kapısından yolcu kabul etmesi ve yüksek ulaşım ücretleri dikkate alındığından, Işık Üniversitesi çıkışı, gözlem çalışması için elverişli bir ortam sağlamaktadır. Eby (2000; 2011)’ye göre, seçkisiz bir araştırma yöntemi kullanılması, güvenilir bir gözlem çalışmasının en temel unsurlarından biridir. Bu sebeple gözlemciler, üniversitenin çıkışında bulunan ve sıklıkla öğrenciler tarafından otostop çekme noktası olarak tercih edilen otobüs durağını gözlem noktası olarak tercih etmişlerdir. Söz konusu gözlem noktası hem Işık üniversitesinden çıkan hem de Şile merkezden gelen araçların kesişme noktasında bulunduğundan daha fazla araç geçişinin sağlandığı bir noktadadır. Cinsiyetin otostopçu kabul etme davranışı üzerindeki etkisinin gözlemlenebilmesi adına gözlemciler, iki kadın ve iki erkek olmak üzere iki gruba ayrılmış ve aynı yerde, aynı zamanda ve farklı günlerde otostop çekmişlerdir. Her bir grubun gözlem süresi bir saattir. Gözlem boyunca belirlenen yoldan geçen araçlar arasından aracına otostopçu almak için duran sürücülere araştırmanın amacı açıklanarak teşekkür edilmiş ve katılım sonrası bilgi formu ile bilgi verilmiştir.

2.1.2. Bulgular.

Yapılan gözlem sonuçlarına göre, belirlenen saat aralıklarında yoldan geçen toplam 508 araç sayılmış ve bu 508 araç arasından sadece 19 sürücü (%3,74) otostopçu kabul etmek için durmuştur. Otostopçu almak için duran 19 sürücünün tamamı erkek sürücülerden oluşmaktadır. Cinsiyet açısından dağılıma bakıldığında, kadın gözlemcilerin yaptığı çalışma sırasında 258 araç, erkek gözlemcilerin çalışması sırasında ise 250 araç gözlemlenmiştir. Söz konusu 19

aracın tamamının 2 kadın gözlemciyi aracına almak için durduğu, gözlem süresi boyunca 2 erkek gözlemciyi aracına almak için duran araç olmadığı bulgulanmıştır.



Şekil 1. Gözlem noktası olan otobüs durağının harita üzerindeki konumu

2.2. Otostopçu kabul etme ve özgecilik ilişkisi

2.2.1. Yöntem.

2.2.1.1. Örneklem

Yapılan ikinci çalışmanın örneklemini, 132 erkek ($Ort_{yaş} = 23.27$, $SS_{yaş} = 5.55$) ve 94 kadın ($Ort_{yaş} = 22.36$, $SS_{yaş} = 9.47$) olmak üzere toplam 226 katılımcı oluşturmaktadır. Katılımcıların 148'inin sürücü belgesi varken, sadece 75'inin (56 erkek, % 74.7, 19 kadın, % 25.3) aktif olarak kullandıkları bir araçları bulunmaktadır. Katılımcıların ortalama araç kullanma süresi 5.89 yıldır ($SS = 6.17$).

2.2.1.2. Veri Toplama Araçları

2.2.1.2.1. Özgecilik Ölçeği. Rushton ve arkadaşları (1981) tarafından geliştirilen ve Tekeş ve Hasta (2015) tarafından Türkçe'ye uyarlanan bir öz bildirim ölçeği olan Özgecilik Ölçeği, kişilerin özgecilik düzeylerini 'bağışçılık' ve 'yardımseverlik' olmak üzere iki boyutta ölçen 20 maddeden oluşmaktadır. 'Yardım etme' boyutu daha anlık yardımlara işaret ederken, 'bağışçılık' boyutu organ bağıışı gibi daha uzun süreli ve büyük yatırımlar gerektiren yardımlara işaret etmektedir (Tekeş ve Hasta, 2015). Ölçek, "hiçbir zaman", "nadiren", "arada sırada", "sıklıkla" ve "her zaman" olmak üzere 5'li likert tipinde bir değerlendirme kriterine sahiptir. Ölçekten alınan yüksek puan yüksek özgecilik düzeyine işaret etmektedir. Yapılan çalışmalarda ölçeğin Cronbach alfa iç tutarlık katsayıları bağışçılık boyutu için .70 ve yardımseverlik boyutu için .81 olarak bulunmuştur (Tekeş ve Hasta, 2015). Bu çalışmada ise Cronbach alfa içtutarlık katsayıları yeniden hesaplanmış ve bağışçılık boyutu için .75 ve yardımseverlik boyutu için .77 olarak bulunmuştur.

2.2.1.2.2. Demografik Bilgi Formu. Demografik bilgi formunda, katılımcıların yaş, cinsiyet, eğitim düzeyi ve sürücü belgesi sahibi olma durumu gibi demografik özelliklerini belirlemeye yönelik sorular yer almaktadır. Demografik forma ek olarak, otostopa yönelik tutumların incelenmesi adına otostop ve otostopçuya yönelik kategorik sorular (tercih edilen otostopçu

cinsiyeti, otostopçu alma sıklığı, geçmişte otostop çekilip çekilmediği gibi) da sorulmuştur. Son olarak, yapılandırılmış bir form ile katılımcılara otostopa yönelik açık uçlu sorular sorularak, otostopa yönelik tutumların nitel olarak da incelenmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla katılımcılara “Aracınıza birini aldığınızda kendinizi nasıl hissedersiniz?” ve “Aracınıza birini alma ya da almama sebebiniz nedir?” olmak üzere iki adet açık uçlu soru yöneltilmiştir.

2.2.1.3. İşlem

Bu çalışma, söz konusu araştırmanın ikinci aşamasını oluşturmaktadır. Çalışma internet tabanlı çevrimiçi bir yazılım olan www.surveey.com üzerinden yürütülmüş ve katılımcılara çeşitli sosyal medya kanalları aracılığı ile ulaştırılmıştır. Katılımcılara nitel soruları da içeren bir demografik bilgi formu ve Özgeçmiş Ölçeğinden oluşan 39 sorulu bir anket uygulanmıştır. Bir uygulama yaklaşık 10 dakika sürmüştür. Araştırmanın sonunda katılımcılar katılım sonrası bilgi formu ile bilgilendirilmiştir.

2.2.2. Bulgular.

2.2.2.1. Otostop ile ilgili Tanımlayıcı İstatistikler

Çalışmada katılımcıların otostop çekme ve otostopçu kabul etme davranışları ile ilgili bazı sorular sorulmuş ve yanıtlar Tablo 1’de özetlenmiştir. Ayrıca, daha önce otostop çekmiş olan katılımcıların ($N = 126$) otostop çekerek yapılan en uzun yolculuk, ortalama olarak 76.36 dakika olarak belirlenmiştir ($SS = 123.25$). Katılımcıların araçlarına kabul ettikleri otostopçularla yaptıkları en uzun yolculuk ise ($N = 75$), 46.77 dakika olarak belirlenmiştir ($SS = 96.96$). Bu kişilere ayrıca araçlarına kabul edecekleri en düşük ve en yüksek yaş sorulmuş ve kabul edilen en genç yaş ortalaması 17.19 ($SS = 7.16$), en büyük yaş ortalaması ise 48.33 olarak bulunmuştur ($SS = 25.74$).

Tablo 1. Otostop ile ilgili tanımlayıcı istatistikler

Demografik Özellikler	Sayı	%
Otostop çekme deneyimi		
Evet	128	56.6
Hayır	98	43.4
Otostop çekme sıklığı		
Hiç	159	70.4
Haftada 1-2 kere	54	23.9
Haftada 3-4 kere	7	3.1
Hemen hemen her gün	6	2.7
Otostopçu kabul etme		
Evet	33	44
Hayır	16	21.3
Bazen	26	34.7
Cinsiyete göre otostopçu kabul etme		
Erkek	9	12
Kadın	23	30.7
Fark etmez	43	57.3
Birden fazla otostopçu kabul etme		
Evet	52	69.3
Hayır	23	30.7
Otostop çekmekten tedirginlik duyma		
Evet	144	63.7
Hayır	82	36.3

Not. ‘Otostopçu kabul etme’, ‘Cinsiyete göre otostopçu kabul etme’, ‘Birden fazla otostopçu kabul etme’ maddeleri sadece sürücü örneklemini seçilerek analiz edilmiştir ($N = 75$).

2.2.2.2. Nicel Analiz Bulguları

Otostopçu alan ve almayan kişilerin özgecilik düzeylerinin farklılaşıp farklılaşmadığının incelenmesi adına sadece aktif olarak araç kullanan ve kendine ait aracı olan 75 kişi ile bağımsız gruplar t testi yapılmıştır (Tablo 2). Buna göre, otostopçu alan kişilerin yardım etme alt boyutundan otostopçu almayan kişilere göre daha yüksek puan aldıkları görülmüştür. Özgecilik ölçeğinin Bağışçılık alt boyutu otostopçu kabul edip etmemeye göre değişmemiştir.

Tablo 2. Otostopçu alma davranışı açısından bağımsız gruplar t testi sonuçları

	Otostopçu Alan (N = 59)		Otostopçu Almayan (N = 16)		t-test
	Ort.	SS	Ort.	SS	
Yardım etme	3.53	.52	3.15	.54	2.59*
Bağışçılık	3.00	.89	2.95	.71	.21

* $p < .05$, Ort = Ortalama, SS = Standart Sapma.

Çalışmada ayrıca demografik değişkenler, özgecilik ve otostopa yönelik tutum arasındaki ilişkilerin incelenmesi için ikili korelasyon analizleri yapılmıştır (Tablo 3 ve 4). İlk olarak sürücü belgesi ve aktif kullandığı bir aracı olan kişilerde ($N= 75$) otostopçu kabul etme ile özgecilik arasındaki ilişkiler incelenmiştir (Tablo 3). Kategorik bir değişken olan cinsiyet, 1 Erkek, 0 Kadın olmak üzere kukla değişken (dummy) olarak kodlanarak analize alınmıştır. Benzer şekilde, otostop ile ilgili kategorik sorular da olumlu ifadeler 1, olumsuz ifadeler 0 olmak üzere kukla değişken haline getirilmiştir. Diğer bir deyişle, otostop çekme deneyimi olan kişiler 1, olmayanlar 0 olarak kodlanmıştır. Otostopçu kabul eden kişiler 1 olarak kodlanırken, etmeyenler 0; birden çok otostopçuyu aynı anda kabul edenler 1, etmeyenler 0 olarak kodlanmıştır. Yapılan analizde, özgeciliğin yardım etme boyutu ile otostopçu kabul etme arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişki bulunmuştur ($r = .29$, $p = .012$). Bağışçılık boyutu ise otostop çekme deneyimi ile ters yönde ilişkilidir ($r = -.23$, $p = .045$). Cinsiyetin otostop çekme deneyimi ($r = .31$, $p = .007$), aynı anda birden fazla otostopçu kabul etme ($r = .28$, $p = .016$) ve kabul edilen en yaşlı otostopçu ($r = .28$, $p = .008$) değişkenleri ile pozitif yönde ilişkiler içinde olduğu görülmektedir. Buna göre erkek olmak ve bahsi geçen otostop ile ilgili sorular ilişkili görülmektedir. Ayrıca, yaş ve sürücülük deneyimi arttıkça aynı anda birden fazla otostopçu kabul etme ($r = -.25$, $p = .031$) ve otostop çekme sıklığı ($r = -.31$, $p = .008$) azalmaktadır. Son olarak, özgecilik ölçeğinin yardım etme ($r = -.27$, $p = .019$) ve bağışçılık ($r = -.29$, $p = .011$) boyutları da cinsiyetle negatif yönde ilişki içindedir. Buna göre kadın olmak özgeci davranışlarla ilişkili görünmektedir.

Çalışmada ayrıca otostop çekme davranışının da bahsi geçen değişkenlerle ilişkisinin incelenmesi için daha önce otostop çekmiş kişiler analize alınarak ($N = 128$) ikili korelasyon analizi yapılmıştır. Buna göre, otostop çekmekten tedirgin olma ile özgecilik ölçeğinin yardım etme boyutu arasında ters yönlü bir ilişki bulunmaktadır ($r = -.22$, $p = .011$). Özgecilik ölçeğinin alt boyutları, araştırmada incelenen diğer değişkenler ile ilişkili bulunmamıştır. Otostop ile ilgili sorulara verilen yanıtlar incelendiğinde, otostop çekme sıklığı arttıkça duyulan tedirginliğin ($r = -.48$, $p = .000$) ve yaşın ($r = -.25$, $p = .004$) azaldığı, otostop çekerek yapılan en uzun yolculuk süresinin ise ($r = .20$, $p = .024$) arttığı görülmektedir. Ayrıca otostop çekmekten duyulan tedirginlik erkek olma ($r = -.25$, $p = .004$) ve yardım etme ($r = -.23$, $p = .008$) ile ters yönde ilişkilidir.

Tablo 3. Aktif sürücülerde değişkenler arası ilişkiler

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Otostop çekme deneyimi (1)	1										
Birden fazla otostopçu kabul etme (2)	.38**	1									
Otostop çekme sıklığı (3)	.50**	.39**	1								
Otostopçu kabul etme (4)	.41**	.64**	.34**	1							
Kabul edilen en genç otostopçu (5)	-.24	-.25	-.08	-.06	1						
Kabul edilen en yaşlı otostopçu (6)	-.09	.07	-.04	.10	.19	1					
Yaş (7)	-.03	-.25*	-.31**	-.06	.12	.09	1				
Sürücülük deneyimi (8)	-.03	-.23*	-.29*	-.02	.15	.15	.93**	1			
Cinsiyet (9)	.31**	.28*	.19	.22	.05	.35**	-.04	.05	1		
Yardım etme (10)	-.10	.16	.08	.29*	-.03	.12	-.05	-.10	-.27*	1	
Bağışçılık (11)	-.23*	-.03	-.14	.02	.04	-.05	.01	-.06	-.29*	.56**	1

** $p < .01$; * $p < .05$ **Tablo 4. Otostop çekme deneyimi olan kişilerde değişkenler arası ilişkiler**

	1	2	3	4	5	6	7
Otostop çekme sıklığı (1)	1						
Otostop çekmekten tedirginlik duyma (2)	-.48**	1					
Otostop çekerek yapılan en uzun yolculuk süresi (3)	.20*	-.26**	1				
Yaş (4)	-.25**	-.004	.05	1			
Cinsiyet (5)	.12	-.25**	.14	.17	1		
Yardım etme (6)	.14	-.23**	.15	-.01	-.03	1	
Bağışçılık (7)	.03	-.01	.03	-.03	-.15	.55**	1

** $p < .01$; * $p < .05$

2.2.2.3. Nitel Analiz Bulguları

Çalışmada otostopçu kabul etme ile ilgili tutumlarının daha iyi anlaşılabilmesi için katılımcılara açık uçlu bazı sorular yöneltilmiştir. Bu amaçla, aktif araç kullanan ve aracı olan 75 kişiden alınan veriler incelenmiştir. İlk olarak, otostopçu kabul eden ve etmeyen kişilere bu davranışlarının nedeni, ikinci olarak ise katılımcılara araçlarına birini aldıklarında kendilerini nasıl hissettikleri sorulmuştur. Elde edilen bulgular Tablo 5’de özetlenmiştir.

Tablo 5. Nitel analiz bulguları

Aracınıza birini alma ya da almama sebebinizi belirtiniz.		Aracınıza birini aldığınızda kendinizi nasıl hissedersiniz?	
Tematik Üniteler	Frekans	Tematik Üniteler	Frekans
Otostopçu kabul etme sebepleri			
Yardıma ihtiyacı olduğunu düşünmek	22	Tedirgin ve güvensiz	27
İyilik yapmak	6	Mutlu ve huzurlu	17
Sürücüde otostop deneyimi olması/empati	8	Nötr	13
Duygu durumu	3	Rahat	8
Yol arkadaşlığı	3		
Otostopçu kabul etmeme sebepleri		Yardımsever	8
Zarar görmekten korkmak/güvenmeme	23	Tetikte	4
Dış görünüşün güven vermemesi	6	Heyecanlı	2
Tanınamama	4	Otostopçu almam	1
Toplam	75	Toplam	80

Elde edilen bulgular göre, karşıdaki kişinin öğrenci olması, maddi zorluk yaşıyor olabilecek olması ya da acil işinin olabilecek olması gibi otostopçunun ihtiyaç duyduğu yardımları sürücünün sağlayabilecek olması, iyilik yapıyor olmaktan alınan tatmin, sürücünün daha önceden otostop çekme deneyiminin olması, duygu durumunun otostopçu kabul etmeye uygun olması (keyifli hissetmek) ya da yol arkadaşı istiyor olmak gibi faktörler katılımcıların otostopçu kabul etme sebepleri olarak belirlenmiştir. Bunun dışında otostop çeken kişiye güvenememe, gasp ya da saldırı ihtimali gibi faktörler de otostopçu kabul etmemenin en büyük sebebi olarak öne çıkmaktadır. Bazı katılımcılar, otostopçunun dış görünüşünün ya da otostopçuyu tanımıyor olmanın da etkili olduğunu belirtmişlerdir. Otostopçu kabul edilmesi durumunda kişinin kendisini nasıl hissettiği sorulduğunda, yine tedirginlik, korku ve endişe duyma gibi duyguların öne çıktığı görülmektedir. Bunun dışında, mutlu, huzurlu, heyecanlı ve yardımsever hissetmek gibi olumlu duyguların görülme sıklığının da yüksek olduğu dikkati çekmektedir.

4. Tartışma

Otostop, Türkiye’de şehir merkezinin dışında kalan ulaşımı kısıtlı olan bölgelerde, özellikle öğrenciler arasında kampüse ulaşım ve kampüsten şehre ulaşım için sıklıkla karşılaşılan bir davranıştır. En yaygın örneklerinden biri olan Orta Doğu Teknik Üniversitesinde, otostop için belirlenmiş ve öğrenciler tarafından düzenli olarak kullanılan beş ana otostop noktası bulunmaktadır (Kablan, 2019). Otostop çekme, farklı açılardan ele alındığında birçok avantaj taşıyan bir davranıştır. Öncelikle ulaşımın olmadığı durumlarda kişinin ulaşım ihtiyacını

giderir, ekonomik yükü bulunmamaktadır, araç paylaşımı sağladığından trafik yoğunluğunu azaltabilir; böylece hem trafik yoğunluğundan kaynaklanan kaza olasılığını düşürürken hem de ekolojik olarak avantaj sağlayabilir (*araç paylaşımının faydaları için, bkz. Sioui, 2013*). Dezavantajları ele alındığında ise beraberinde bazı potansiyel riskler getirdiği öngörülebilmektedir. Bunlardan en önemlisi güvenlik ile ilgili endişelerdir. Hem otostopçu alan hem de kabul eden kişiler, aracın içinde tanımadıkları bir kişi ile beraber yolculuk yaptıklarından hem can ve mal güvenliklerinden endişe edebilmekte, hem de taciz gibi istenmeyen çeşitli durumlara karşı zarar görmeye daha açık hale gelebilmektedirler.

Bu çalışmada otostop çekme ve otostopçu kabul etme davranışlarının doğalarının anlaşılması amacıyla öncelikle bir gözlem çalışması yapılmıştır. Elde edilen bulgular, otostop noktası kampüs çıkışında olmasına karşın, otostopçu kabul etme sıklığının oldukça az olduğuna işaret etmektedir. Çalışmada ayrıca otostopçu kabul etmek için duran kişilerin cinsiyeti ve otostopçunun cinsiyeti de dikkate alınmış ve sadece erkek sürücülerin sadece kadın gözlemcileri araçlarına almak için durdukları bulgulanmıştır. Bu bulgu, kadınların erkeklere göre daha çok otostopçu olarak kabul edildikleri yönündeki alan yazın bulgusu ile tutarlılık göstermektedir (Snyder, Grather ve Keller, 1974; Guéguen, 2007).

Otostopçu kabul edip etmemenin hangi psikolojik arka plan ile ilgili olabileceği düşünüldüğünde, bir diğerinin yararına yapılan bir davranış olduğu göz önüne alınarak özgecilik ile arasında anlamlı ilişkiler olabileceği beklenmiştir. Bu sebeple, sürücü belgesi ve aracı olup aktif sürücü olan katılımcıların verdiği yanıtlar seçilerek, otostop ile ilgili soruların yanı sıra özgecilik ölçeğine verdikleri yanıtlar analiz edilmiştir. Analiz sonuçlarına göre, otostopçu kabul eden kişilerin özgecilik ölçeğinin yardım etme boyutundan aldıkları puanlar otostopçu kabul etmeyen kişilere göre anlamlı olarak daha yüksektir. Ölçeğin bağışçılık boyutu açısından anlamlı bir farklılaşma bulunamamıştır. Ölçeğin özelliklerine bakıldığında yardım etme boyutunun daha anlık yardımlara işaret ederken, bağışçılık boyutunun organ bağışığı gibi daha uzun süreli ve büyük yatırımlar gerektiren yardımlara işaret ettiği görülmektedir (Tekeş ve Hasta, 2015). Bu sebeple, otostopçu kabul etmenin yardım etme alt boyutu ile ilişkisi olurken, bağışçılık ile ilişkili olmaması beklentiler ile uyumludur. Yapılan korelasyon analizine göre, otostopçu kabul etme, gruplar arası karşılaştırma sonuçları ile benzer şekilde, özgecilik ölçeğinin yardım etme boyutu ile pozitif yönde ilişkili iken, bağışçılık boyutu ile ilişkili bulunmamıştır. Sürücünün otostop çekme deneyiminin olması ise, otostop çekme sıklığı, otostopçu kabul etmesi, aynı anda birden çok otostopçu kabul etmesi ve erkek olması ile pozitif yönde ilişkili olarak bulunmuştur. Bu bulgu, otostop çekme deneyimi olan sürücülerin otostopçu ile daha fazla empati yapabiliyor olmaları ve bu sebeple daha az önyargı ve tedirginlik duyuyor olmaları ile açıklanabilir. Grup süreçleri ile ilgili çalışmalar, kişilerin önyargılı oldukları gruplarla etkileşime girmelerinin (ya da tanışıyor olmanın) mevcut önyargılarını kırmada yardımcı olabileceğini söylemektedir. Örneğin, engelli bir tanıdığı olan bir kişi, engellilere yönelik daha az önyargı duymaktadır (Tekeş, 2013). Buradan hareketle, daha önce otostop çekmiş sürücülerde otostopçulara yönelik bir iç grup algısı oluşarak, sürücülerin yaklaşımını daha olumlu hale getiriyor olabileceği düşünülebilir.

Otostop çekme ile araştırmada incelenen diğer değişkenlerin ilişkisine bakıldığında ise, otostop çekme sıklığının otostop çekmekten tedirginlik duyma ve yaş ile ters yönde bir ilişki içinde olduğu ve otostop ile yapılan en uzun yolculuk süresi ile pozitif yönde ilişkili olduğu görülmektedir. Bu bulgu, genç yaştaki kişilerin daha sık otostop çektiği yönündeki bulgular ile tutarlıdır (Franzoi, 1985; Morgan ve ark., 1975). Bu durum gelirin düşük olması ve araç sahibi olmama gibi koşulların genç yaşta daha sık rastlanır olması ile açıklanabileceği gibi, gençliğin de getirdiği daha esnek ve spontan davranabilme (Franzoi, 1985), riski olduğundan daha az algılama gibi özellikler ile de açıklanabilmektedir (Johnson, McCaul ve Klein, 2002). Bir diğer bulgu ise otostop çekmekten duyulan tedirginlik arttıkça otostop ile yapılan en uzun yolculuk

süresinin ve özgecilik ölçeğinin yardım etme boyutundan alınan puanların azaldığı ve son olarak kadın olma ihtimalinin arttığı görülmektedir. Cinsiyet ile otostop çekme arasındaki ters yönlü bulgu, beklenen bir bulgudur. İlgili literatürde erkeklerin daha sık otostop çektiği bulgulanmıştır (Morgan ve ark., 1975). Bunun olası sebeplerinden biri ise erkeklerin kadınlara göre güvenlik ile ilgili daha az endişelerinin olması olarak düşünülebilir. Otostop çekmekten tedirginlik duyma arttıkça, yolculuğun süresinin azalması anlaşılabilir bir bulgudur. Son olarak, araştırmada keşfedilen ilginç bir bulgu otostop çekmekten duyulan tedirginlik arttıkça, yardım etme davranışının azalıyor olmasıdır. Bu bulgu, temel bir evrimsel-hayatta kalma bakış açısı ile bakıldığında, kişinin kendi güvenliği ile ilgili duyduğu endişelerin artması ile odağının kendine dönmesi ile açıklanabilir (Buss, 2015).

Son olarak, açık uçlu sorulara verilen yanıtlar, kişilerin otostopçu kabul etmelerinin karşındaki kişinin yardıma ihtiyacı olduğu düşüncesi, iyilik yapıyor olmaktan duyulan tatmin, otostopçu ile empati yapabiliyor olmak ya da sürücünün yanında bir yol arkadaşı istemesi gibi sebepleri olabileceğini göstermektedir. Öte yandan, sürücünün can ya da mal kaybına uğramaktan ya da darp edilmekten korkması büyük bir etkidir. Özellikle dış görünüş ile ilgili verilen yanıtlar, otostopçunun 'tehlikeli' olup olmadığına karar verilirken dış görünüşün bir ipucu olarak kullanıldığını göstermektedir. Son olarak, sürücünün olumsuz duyguları deneyimleyebilmesine (tedirginlik, tetikte olmak, güvensizlik gibi) rağmen aracına otostopçu alabildiği görülmektedir.

Araştırmada ele alınan bulgular bir bütün olarak ele alındığında bazı örüntüler dikkati çekmektedir. Bunlardan ilki cinsiyet farklılıklarıdır. Bulgulara göre erkekler kadınlara göre daha fazla otostop çekmektedir. Bunun sebebi kadınların tanımadıkları bir kişi ile beraber yolculuk yapmaktan daha fazla güvensizlik duyuyor olmaları olabilir. İkinci olarak, kadın otostopçular araçlara daha çok kabul edilme eğilimindedirler. Bu çalışmada sürücünün otostopçu kabul edip etmeme kararında cinsiyetin önemli olmadığını belirten çok fazla katılımcı olmakla beraber, yapılan deneysel çalışmalar burada kadınlar lehine büyük bir eğilim olduğunu göstermektedir (Guéguen, 2007; Guéguen ve Lamy, 2009). Bu bulgu iki farklı şekilde açıklanabilir. İlk olarak, sürücünün erkek olduğu durumlarda kadın otostopçu kabul etme, sürücüye karşı cinsten bir kişi ile iletişim olanağı açmaktadır. İnsan sosyal davranışının evrimi ile ilgili çalışmalar, özgeci davranışların birçok fonksiyonundan biri olarak eş seçimini de örnek gösterebilmektedirler. Yani kişi, eş seçimi ile ilgili çabalarına faydası olacağını düşündüğü için de özgeci davranış gösterebilmektedir (Oda, Okuda, Takeda ve Hiraishi, 2014). Bu sebeple, evrimsel psikolojik bilgilere de dayanarak, erkek sürücülerin kadın otostopçu kabul etmelerinin eş seçim süreçleri ile ilgili olabileceği düşünülebilir. Buna kanıt olarak, kadın otostopçuların fiziksel çekiciliklerinin manipüle edildiği çalışmalarda artan kabuller örnek gösterilebilir (Guéguen, 2007; Guéguen ve Lamy, 2009; Morgan ve ark., 1975; Pazhoohi ve Burriss, 2016).

Kadınların erkeklere göre daha çok otostopçu olarak alınmaları ile ilgili bir diğer açıklama ise korumacı cinsiyetçilik üzerinden yapılabilir. Korumacı cinsiyetçilik düşmanca cinsiyetçilikten farklı olarak, kadını hassas ve korunmaya muhtaç olarak algılamakta olup, yardım etme gibi olumlu sosyal davranışların önünü açmaktadır. Ancak korumacı cinsiyetçiliğin olumlu bir kavram olmadığı, temelde kadına yönelik aynı sınırlayıcı ve kalıp yargısal düşünme biçimine işaret ettiği düşünülmektedir (Glick ve Fiske, 1996). *Damsel in distress*, yani başı dertte olan genç kadın arketipinden hareketle, kadınların kendi yardımlarına muhtaç olduğu düşüncesi de erkeklerden çok kadınların otostopçu olarak kabul edilmelerine sebep oluyor olabilir.

Söz konusu çalışmanın bazı kısıtlılıkları bulunmaktadır. Öncelikle gözlem çalışmasının süresi arttırılarak daha fazla araç sayısına erişilmesi elverişli olabilir. Bunun dışında çalışmanın en büyük kısıtlılığı, Işık Üniversitesinden çıkan araç sayısının tam olarak bilinmemesidir. Gözlem süresinde, hızlı akan trafikte araçları Şile otobanından gelen ve Işık Üniversitesinden gelen araçlar olarak ayırmak mümkün olmamıştır. Her ne kadar otostop için duran bütün

araçların Şile yönünden geldiği bilirse de kampüsten çıkan araçların sayısını bilmek, oran açısından anlamlı sonuçlar çıkarılabilecek bir bulgudur. Bu sebeple, ileride yapılacak çalışmalarda bir kamera sistemi kurulması ya da farklı yönlerden gelen araçların doğru bir şekilde sayılabilmesi için fazladan bir araştırmacının görevlendirilmesi önerilebilecek bir düzenlemedir. Bu çalışmanın Türkiye’de otostopa yönelik tutumların anlaşılmasına bir ışık tutabilmesi beklenmektedir. İleride yapılacak çalışmalarda, bölgesel farklılıklar, durumsal/çevresel faktörler (hava durumu), fiziksel özellikler, araç tipi, yaş, kişi sayısı, otostop saati, hava durumu, güzergâh seçenekleri, ya da diğer kişilik özellikleri gibi birçok farklı değişken ile hem otostop çekme hem de otostopçu kabul etme arasındaki ilişkiler daha ayrıntılı olarak incelenebilir, belirtilen değişkenler manipüle edilerek daha kontrollü bir koşulda detaylı bilgiye ulaşılabilir.

Kaynakça

- Batson, C. D., Duncan, B. D., Ackerman, P., Buckley, T. ve Birch, K. (1981). Is empathic emotion a source of altruistic motivation?. *Journal of Personality and Social Psychology*, 40(2), 290-302. doi:10.1037/0022-3514.40.2.290.
- Buss, D. (2015). *Evolutionary psychology: The new science of the mind*. United Kingdom: Taylor & Francis.
- Campbell, M. D. (1974). A controlled investigation of altruistic behavior: Helping the hitchhiker. *Proceedings of the Division of Personality and Society Psychology*, 1(1), 174-176. doi:10.1177/014616727400100160.
- Eby, D. W. (2000). How often do people use safety belts in your community? A step-by-step guide for assessing community safety belt use. 18 Nisan 2020 tarihinde <https://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/1322/94063.0001.001.pdf?sequence=2> adresinden alınmıştır.
- Eby, D. W. (2011). Naturalistic observational field techniques for traffic psychology research. B.E. Porter (Ed.) *Handbook of Traffic Psychology* içinde (s. 61-72). USA: Academic Press.
- Franzoi, S. L. (1985). Personality characteristics of the cross-country hitchhiker. *Adolescence*, 20(79), 655-668.
- Glick, P. ve Fiske, S. T. (1996). The ambivalent sexism inventory: Differentiating hostile and benevolent sexism. *Journal of Personality and Social Psychology*, 70(3), 491–512. doi:10.1037/0022-3514.70.3.491.
- Guéguen, N. (2007). Bust size and hitchhiking: A field study. *Perceptual and Motor Skills*, 105(3), 1294-1298. doi:10.2466/pms.105.4.1294-1298.
- Guéguen, N. ve Lamy L. (2009). Hitchhiking Women's Hair Color. *Perceptual and Motor Skills*, 109, 941-948. doi:10.2466/pms.109.3.941-948.
- Guéguen, N., Meineri, S. ve Stefan, J. (2012). " Say it with Flowers"... to Female Drivers: Hitchhikers Holding Flowers and Driver Behavior. *North American Journal of Psychology*, 14(3), 623-628.
- Guéguen, N. ve Stefan, J. (2013). Hitchhiking and the 'Sunshine Driver': Further Effects of Weather Conditions on Helping Behavior. *Psychological Reports*, 113(3), 994-1000. doi:10.2466/17.07.PR0.113x30z8.
- Johnson, R. J., McCaul, K. D. ve Klein, W. M. (2002). Risk involvement and risk perception among adolescents and young adults. *Journal of Behavioral Medicine*, 25(1), 67-82.
- Kabahatler Kanunu (30 Mart 2005). 16 Nisan 2020 tarihinde <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5326.pdf> adresinden alınmıştır.
- Kablan, M. (2019). ODTU 101: Ulaşım. 16 Nisan 2020 tarihinde <http://www.yazhocam.com/kampus/odtu101-ulasim/> adresinden alınmıştır.
- Morgan, C. J., Lockard, J. S., Fahrenbruch, C. E. ve Smith, J. L. (1975). Hitchhiking: Social signals at a distance. *Bulletin of the Psychonomic Society*, 5(6), 459-461.

- Oda, R., Okuda, A., Takeda, M. ve Hiraishi, K. (2014). Provision or good genes? Menstrual cycle shifts in women's preferences for short-term and long-term mates' altruistic behavior. *Evolutionary Psychology*, 12(5), 888-900. doi:10.1177/147470491401200503.
- Otostop. (t.y.). *Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlük* içinde 10 Mart 2020 tarihinde <https://sozluk.gov.tr/?kelime=otostop%20> adresinden alınmıştır.
- Pazhoochi, F. ve Burriss, R. P. (2016). Hijab and “hitchhiking”: A field study. *Evolutionary Psychological Science*, 2(1), 32-37. doi:10.1007/s40806-015-0033-5.
- Rushton, J. P., Chrisjohn, R. D. ve Fekken, G. C. (1981). The altruistic personality and the self-report altruism scale. *Personality and Individual Differences*, 2(4), 293-302. doi:10.1016/0191-8869(81)90084-2.
- Snyder, M., Grather, J. ve Keller, K. (1974). Staring and compliance: A field experiment on hitchhiking. *Journal of Applied Social Psychology*, 4(2), 165-170, doi:10.1111/j.1559-1816.1974.tb00666.x.
- Sioui, L., Morency, C. ve Trépanier, M. (2013). How carsharing affects the travel behavior of households: A case study of Montréal, Canada. *International Journal of Sustainable Transportation*, 7(1), 52-69. doi:10.1080/15568318.2012.660109
- Tekeş, B. ve Hasta, D. (2015). Özgecilik ölçeği: Geçerlik ve güvenirlik çalışması. *Nesne Psikoloji Dergisi*, 3(6), 55-75.
- Tekeş, B. (2013). *Engellilere yönelik önyargıyı yordayan değişkenler: Kültürler arası bir araştırma* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Trivers, R. L. (1971). The evolution of reciprocal altruism. *The Quarterly Review of Biology*, 46(1), 35-57. doi:10.1086/406755.
- Xu, F., Morgan, M. ve Song, P. (2009). Students' travel behaviour: a cross-cultural comparison of UK and China. *International Journal of Tourism Research*, 11(3), 255-268. doi:10.1002/jtr.686.