T.C.
BOLU ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
PSİKOLOJİ ANABİLİM DALI
PSİKOLOJİ BİLİM DALI

SÜRÜCÜLERDE ÖLÜM BELİRGİNLİĞİNİN ALGILANAN RİSK ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: DUYGULARIN ARACI ROLÜ

DOKTORA TEZİ

TUNCAY ÇORAK

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. Hamit COŞKUN

BOLU, TEMMUZ - 2023

KABUL VE ONAY SAYFASI

Tuncay ÇORAK tarafından hazırlanan **"SÜRÜCÜLERDE ÖLÜM BELİRGİNLİĞİNİN ALGILANAN RİSK ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: DUYGULARIN ARACI ROLÜ"** adlı tez çalışması jürimiz tarafında Psikoloji Anabilim Dalı'nda Doktora Tezi olarak oy birliği kabul edilmiştir. 12/07/2023

Jüri Üyeleri	**İmza**
Danışman Prof. Dr. Hamit COŞKUN Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi	.....
Üye Prof. Dr. Altay EREN Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi	.....
Üye Dr. Öğr. Üyesi Cantürk AKBEN Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi	.....
Üye Dr. Öğr. Üyesi Veysi TANRIVERDİ Bülent Ecevit Üniversitesi	.....
Üye Dr. Öğr. Üyesi Bedirhan GÜLTEPE Balıkesir Üniversitesi	.....

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Onayı

Prof. Dr. İbrahim KÜRTÜL
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir,

aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Teze ilişkin 10/08/2023 tarihinde Turnitin adlı intihal tespit programından enstitü müdürlüğünce belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan benzerlik raporuna göre, tezin benzerlik oranı % 30'u geçmemektedir.

Bu çalışma için Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimlerde İnsan Araştırmaları Etik Kurulundan 2021/554 sayısı ile etik izin alınmıştır.

……..

TUNCAY ÇORAK

ÖZET

SÜRÜCÜLERDE ÖLÜM BELİRGİNLİĞİNİN ALGILANAN RİSK ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: DUYGULARIN ARACI ROLÜ
DOKTORA TEZİ
TUNCAY ÇORAK
BOLU ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
PSİKOLOJİ ANABİLİM DALI
PSİKOLOJİ BİLİM DALI
(TEZ DANIŞMANI: PROF. DR. HAMİT COŞKUN)
BOLU, TEMMUZ - 2023
XIII + 159 SAYFA

Dehşet Yönetimi Kuramı (DYK), bireylerin psikolojik savunma mekanizmalarını kullanarak ölümün yaratmış olduğu dehşeti yönettiklerini varsaymaktadır. Buna göre bireye ölümlü oldukları hatırlatıldığında psikolojik savunma mekanizmaları, bu dehşetin yaratmış olduğu olumsuz duyguların ortadan kaldırılmasına sağlamaktadır. Dehşetin yönetilmesindeki yapıların tehdit edilmesinin ise bireyin sadece bilişsel ve davranışsal eğilimlerini etkilediği iddia edilmektedir. Ancak son dönemde yapılan çalışmalar ölüm belirginliğinin sadece bilişsel ve davranışsal eğilimleri değil duygusal eğilimleri etkilediğini de göstermiştir. Bu kapsamda çalışmanın ilk amacı ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlere olan etkilerini sınamaktır. Diğer taraftan kuramla ilgili trafik ve ulaşım psikolojisi içerisinde son dönemde yapılan çalışmaların sayısının giderek artığı ve ölüm belirginliğinin psikolojik yapı olarak da nitelendirilen algılanan riski etkilediği gösterilmiştir. Bu kapsamda çalışmanın ikinci amacı ölüm belirginliğinin algılanan riske olan etkilerini sınamaktır. Bununla birlikte duygusal deneyimlerin algılanan riski etkilediğini gösteren çalışmalarının sayısı da son dönemde artmaktadır. Çalışmanın üçüncü amacı ise ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerindeki etkisinde duygusal deneyimlerin aracılık etkisi rollerini sınamaktır. Böylece DYK temelinde duygulanım-algılanan risk bağlantısının dinamiklerinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu amaçlar doğrultusunda iki aşamada tamamlanan bu araştırmada, ilk aşamada (Deney 1) deney ve kontrol olmak üzere 2 farklı koşula ilişkin verilerin değerlendirilmesi için bağımsız örneklem t- test ve çoklu aracılık analizleri; ikinci aşamada (Deney 2) 3 farklı koşula (nötr, trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği ve trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulları) ilişkin verilerin değerlendirilmesi için tek yönlü MANOVA ve kukla kodlama prosedüründen yararlanarak çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizleri yapılmıştır. Ayrıca her iki aşamada da son test eşleştirilmiş kontrol gruplu seçkisiz desenden yararlanılmıştır. Elde edilen bulgular ölüm belirginliğinin algılanan riski, duygusal eğilimleri etkilediğini ve ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerindeki etkisinde duygusal deneyimlerin aracılık rolünün anlamlı olduğunu göstermektedir. Çalışmada son olarak bu bulguların olası nedenleri, mevcut çalışmanın sınırlılıkları ve gelecek çalışmalar için öneriler tartışılmıştır.

ANAHTAR KELİMELER: Algılanan Risk, Dehşet Yönetimi Kuramı, Duygusal Deneyim, Ölüm Belirginliği

ABSTRACT

THE EFFECT OF MORTALITY SALIENCE ON PERCEIVED RISK IN DRIVERS: THE MEDIATING ROLE OF EMOTIONS
PHD THESİS
TUNCAY ÇORAK
BOLU ABANT IZZET BAYSAL UNIVERSITY
INSTITUTE OF GRADUATE STUDIES
DEPARTMENT OF PYSCHOLOGY
PSYCHOLOGY
(SUPERVISOR: PROF. DR. HAMİT COŞKUN)
BOLU, JULY - 2023
XIII + 159 PAGES

The Terror Management Theory (TMT) assumes that individuals manage the horror of death by using psychological defense mechanisms. Accordingly, when individuals are reminded of their mortality, psychological defense mechanisms help to eliminate the negative emotions caused by this terror. It is claimed that threatening the structures in the management of terror affects only the cognitive and behavioral tendencies of the individual. However, recent studies have shown that mortality salience affects not only cognitive and behavioral tendencies but also emotional tendencies. In this context, the study's first aim is to test the effects of mortality salience on emotional experiences. On the other hand, it has been shown that the number of recent studies in traffic and transportation psychology related to the theory is increasing and that mortality salience affects perceived risk, which is also described as psychological structure. In this context, the study's second aim is to test the effects of mortality salience on perceived risk. In addition, studies showing that emotional experiences affect perceived risk have also increased recently. The third aim of the study is to test the mediating role of emotional experiences in the effect of mortality salience on perceived risk. Thus, it was aimed to determine the dynamics of the affect-perceived risk link based on TMT. In this study, which was completed in two stages in line with these objectives, in the first stage (Experiment 1), independent sample t-test and multiple mediation analyses were conducted to evaluate the data related to 2 different conditions (experimental and control conditions); in the second stage (Experiment 2), one-way MANOVA and mediation analyses with multi-category independent variables using dummy coding procedure were conducted to evaluate the data related to 3 different conditions (neutral, non-traffic-related mortality salience and traffic-related mortality salience conditions). In addition, a randomized design with a post-test paired control group was used in both phases. The findings show that mortality salience affects perceived risk and emotional dispositions, and the mediating role of emotional experiences in the effect of mortality salience on perceived risk is significant. Finally, possible reasons for these findings, limitations of the current study, and suggestions for future studies are discussed.

KEY WORDS: Emotional Experience, Mortality Salience, Perceived Risk, Terror Management Theory

İÇİNDEKİLER

Sayfa

KABUL VE ONAY SAYFASI ..... **iii**

ETİK BEYAN ..... **iv**

ÖZET ..... **v**

ABSTRACT ..... **vi**

İÇİNDEKİLER ..... **vii**

ŞEKİLLER LİSTESİ ..... **x**

TABLO LİSTESİ ..... **xi**

KISALTMA VE SEMBOLLER LİSTESİ ..... **xii**

TEŞEKKÜR ..... **xiii**

GİRİŞ **1**

BİRİNCİ BÖLÜM **4**

1. KURAMSAL TEMELLER VE İLGİLİ LİTERATÜR **4**

1.1 Dehşet Yönetimi Kuramı **4**

1.1.1 Dehşet (Terör) Yönetimi Kuramı'nın Temel Hipotezleri 5

1.1.1.1 Ölüm Belirginliği Hipotezi 6

1.1.1.2 Kaygıyı Tamponlama Hipotezi 8

1.1.1.3 Ölüm Düşüncesi Erişilebilirliği Hipotezi 10

1.1.2 Dehşet Yönetiminde Bilişsel Süreçler 12

1.1.2.1 Yakın veya Doğrudan Savunmalar 13

1.1.2.2 Uzak veya Sembolik Savunmalar 14

1.1.3 Dehşet Yönetiminde Duygusal Süreçler 15

1.2 Algılanan Risk ve Sürücü Davranışları **24**

1.2.1 Kişilik, Algılanan Risk ve Sürücü Davranışları 29

1.2.1.1 Beş Faktör Kişilik Modeli, Algılanan Risk ve Sürücü Davranışları 29

1.2.2 Duygusal Süreçler, Algılanan Risk ve Sürücü Davranışları 32

1.2.2.1 Duygusal Deneyimler, Duygu Düzenleme, Algılanan Risk ve Sürücü Davranışları 37

1.3 Dehşet Yönetimi Kuramı, Algılanan Risk ve Sürücü Davranışları **43**

İKİNCİ BÖLÜM **48**

2. DENEY 1 48

2.1 Yöntem 54
2.1.1 Örneklem 54
2.1.2 Veri Toplama Araçları 55
2.1.2.1 Sürücü Beceri Ölçeği 55
2.1.2.2 Beş Faktör Kişilik Envanteri-Kısa Form 56
2.1.2.3 Duygu Düzenleme Ölçeği 56
2.1.2.4 Nötralizasyon Görevi 57
2.1.2.5 Ölüm Belirginliği Manipülasyonu 57
2.1.2.6 Duygusal Deneyimlerin Değerlendirilmesi 57
2.1.2.7 Algılanan Risk Ölçeği 58
2.1.2.8 Kişisel Bilgi ve Onam Formu 58
2.2 İşlem 59
2.3 Analiz 59
2.4 Bulgular 60
2.4.1 Algılanan Risk Ölçeğinin Faktör Yapısı 60
2.4.2 Betimsel İstatistikler ve Genel Bulgular 62
2.4.3 Koşullara Göre Kontrol Bulguları 63
2.4.4 Koşullara Göre Duygusal Deneyimlerin Karşılaştırılması 64
2.4.5 Koşullara Göre Algılanan Riskin Karşılaştırılması 65
2.4.6 Ölüm Belirginliğinin Algılanan Risk Üzerindeki Etkisinde Duyguların Aracılık Rolü 66
2.4.6.1 Ölüm Belirginliğinin Algılanan Duygusal Risk Üzerindeki Etkisinde Duyguların Aracılık Rolü 67
2.4.6.2 Ölüm Belirginliğinin Algılanan Bilişsel Risk Üzerindeki Etkisinde Duyguların Aracılık Rolü 68
2.5 Tartışma 72
2.5.1 Kontrol Bulguları 72
2.5.2 Duygusal Deneyimlere ve Algılanan Risklere İlişkin Bulgular 74
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM 81

3. DENEY II 81

3.1 Yöntem 85
3.1.1 Örneklem 85
3.1.2 Veri Toplama Araçları 86
3.1.2.1 Sürücü Beceri Ölçeği 86
3.1.2.2 Beş Faktör Kişilik Envanteri-Kısa Formu 87
3.1.2.3 Duygu Düzenleme Ölçeği 87
3.1.2.4 Nötralizasyon Görevi 87

3.1.2.5 Ölüm Belirginliği Manipülasyonu 87
3.1.2.6 Duygusal Deneyimlerin Değerlendirilmesi..... 87
3.1.2.7 Algılanan Risk Ölçeği 88
3.1.2.8 Kişisel Bilgi ve Onam Formu 88
3.2 İşlem 88
3.3 Analiz 89
3.4 Bulgular 89
3.4.1 Betimsel İstatistikler ve Genel Bulgular 89
3.4.2 Koşullara Göre Kontrol Bulguları..... 90
3.4.3 Koşullara Göre Duygusal Deneyimlerin Karşılaştırılması 92
3.4.4 Koşullara Göre Algılanan Riskin Karşılaştırılması..... 94
3.4.5 Kategorik Bağımsız Değişkenlerle Aracılık Analizi..... 95
3.4.5.1 Model 1 için Kategorik Bağımsız Değişkenlerle Aracılık Analizi 98
3.4.5.2 Model 2 için Kategorik Bağımsız Değişkenlerle Aracılık Analizi ... 107
3.4 Tartışma..... 115
3.4.1 Kontrol Bulguları 115
3.4.2 Duygusal Deneyimlere ve Algılanan Risklere İlişkin Bulgular..... 116
3.4.3 Kategorik Bağımsız Değişkenlerle Oluşturulan Modellere İlişkin Bulgular 117
SONUÇ..... 124
KAYNAKLAR 137
EKLER..... 148

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1. Bağlamsal Aracılık Modeli (Sümer, 2003)..... 25

Şekil 2.1. Aracılık Analizleri Model Örneği..... 66
Şekil 2.2. Ölüm Belirginliğinin Algılanan Duygusal Risk Üzerindeki Etkisinde Duyguların Aracılık Rolü..... 68
Şekil 2.3. Ölüm Belirginliğinin Algılanan Bilişsel Risk Üzerindeki Etkisinde Duyguların Aracılık Rolü..... 70

Şekil 3.1. Beş Aracı Değişkenli Başlangıç Modeli..... 97

TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 2.1. Katılımcıların demografik bilgileri 55
Tablo 2.2. Algılanan risk ölçeğinin alt boyutları tarafından açıklanan varyans oranları 60
Tablo 2.3. Algılanan risk ölçeğinin alt boyutlarının maddelerine ilişkin faktör yükleri 61
Tablo 2.4. Model uyum değerleri ve standart uyum ölçütleri 62
Tablo 2.5. Algılanan risk ölçeğine ilişkin genel bulgular 62
Tablo 2.6. Kullanılan ölçek ve alt ölçeklere ait betimleyici istatistikler 63
Tablo 2.7. Koşullara göre kontrol bulguları 64
Tablo 2.8. Duygusal deneyimlere göre koşullar arasındaki farklılıklar 65
Tablo 2.9. Algılanan risk puanlarına göre koşullar arasındaki farklılıklar 65
Tablo 2.10. Hipotezlerin desteklenme durumları 71

Tablo 3.1. Katılımcıların koşullara göre demografik bilgileri 86
Tablo 3.2. Kullanılan ölçek ve alt ölçeklere ait betimleyici istatistikler 90
Tablo 3.3. Algısal motor ve güvenlik becerilerine göre tek yönlü ANOVA analizleri 91
Tablo 3.4. Duygu düzenleme stratejilerine göre tek yönlü ANOVA analizleri ... 91
Tablo 3.5. Kişilik özelliklerine göre tek yönlü ANOVA analizleri 92
Tablo 3.6. Koşullara göre duygusal deneyimlerin tek yönlü ANOVA analizleri 94
Tablo 3.7. Koşullara göre algılanan bilişsel riskin ve algılanan duygusal riskin tek yönlü MANOVA analizleri 95
Tablo 3.8. Kukla değişken kodlama tekniği ile oluşturulmuş modeller 98
Tablo 3.9. Koşullara göre duygusal deneyimlerin, ADR ve ABR'nin tanımlayıcı istatistikleri 98
Tablo 3.10. Model 1 için model uyum indeksleri 100
Tablo 3.11. Model 1 için oluşturulmuş kategorik bağımsız değişkenlerle aracılık analizi 102
Tablo 3.12. Model 1'de ADR (Y1) için oluşturulmuş kategorik bağımsız değişkenlerle aracılık analizinin göreceli doğrudan ve dolaylı etki analizleri 104
Tablo 3.13. Model 1'de ABR (Y2) için oluşturulmuş kategorik bağımsız değişkenlerle aracılık analizinin göreceli doğrudan ve dolaylı etki analizleri 106
Tablo 3.14. Model 2 için model uyum indeksleri 108
Tablo 3.15. Model 2 için oluşturulmuş kategorik bağımsız değişkenlerle aracılık analizi 110
Tablo 3.16. Model 2'de ADR (Y1) için oluşturulmuş kategorik bağımsız değişkenlerle aracılık analizinin göreceli doğrudan ve dolaylı etki analizleri 112
Tablo 3.17. Model 2'de ABR (Y2) için oluşturulmuş kategorik bağımsız değişkenlerle aracılık analizinin göreceli doğrudan ve dolaylı etki analizleri 114

KISALTMA VE SEMBOLLER LİSTESİ

ABR: Algılanan Bilişsel Risk

ADR: Algılanan Duygusal Risk

ANOVA: Analysis of Variance

APA: Amerikan Psikoloji Derneği

β: Standardize Beta Katsayısı

bkz.: Bakınız

CI: Güven Aralığı

Cronbach's α: Cronbach's alfa iç tutarlılık katsayı

DYK: Dehşet Yönetimi Kuramı

F: F değeri

MANOVA: Multivariate Analysis of Variance

n: Örneklem Büyüklüğü

η^2: Eta Square/Eta Kare/Etki Büyüklüğü

Ort.: Ortalama

ÖB: Ölüm Belirginliği

p: Anlamlılık düzeyi

PANAS: Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeği

SH: Standart Hata

SS: Standart Sapma

t: T Değeri

vb.: ve benzeri

vd.: ve diğerleri

TEŞEKKÜR

Trafiğin riskli veya güvenli olması birçok farklı durumun etkileşimine bağlı olan ve çoğunlukla bireyin sürüş sırasındaki eğilimleri tarafından şekillendirilen bir süreci tanımlamaktadır. Bundan dolayı trafik güvenliği için bireylerin, sürüş sırasındaki eğilimlerini etkileyecek değişkenlerin ortaya konulması trafik ve ulaşım psikolojisi acısından önem taşımaktadır. Yapılan çalışmalarda duygusal deneyimlerin sürücülerin algıladıkları riske olan etkileri gösterilmiştir. Bu kapsamda Dehşet Yönetimi Kuramı'nın temel hipotezi olan ölüm belirginliğinden hareketle duygulanım-algılanan risk bağlantısının dinamiklerini ve duygusal deneyimlerin sürücülerin algıladıkları risklere olan etkilerini incelediğim bu çalışmanın diğer araştırmacılara ulaşması ve yeni çalışmaların üretilmesine katkı sağlaması en büyük temennimdir.

Bu tez vasıtasıyla hayatımda var olan pek çok kişiye teşekkür etme fırsatı da bulmuş oldum. Öncelikle doktora eğitimim boyunca kattığı değerli bilgilerin ve yol göstericiliğinin yanı sıra üretkenliği ile örnek aldığım değerli hocam ve danışmanım Prof. Dr. Hamit COŞKUN'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Tez İzleme Komitesinde, önerileri ve değerli katkılarıyla çalışmamın ilerlemesini sağlayan ve tezimin bu aşamaya gelmesinde belirleyici olan çok değerli Pof. Dr. Altay EREN'e ve Dr. Öğr. Üyesi Cantürk AKBEN'e emeklerinden dolayı minnettar olduğumu ifade etmek isterim. Ayrıca öncesinde tez izleme komitesinde yer alan ancak belli süre sonra ayrılmak zorunda kalan Doç. Dr. Meral GEZİCİ YALÇIN'a ve Prof. Dr. Nihal MAMATOĞLU'na doktora eğitimim boyunca bana kattıkları değerli bilgilerden dolayı çok teşekkür ederim.

Tez jürimde yer alan Dr. Öğr. Üyesi Veysi TANRIVERDİ'ye ve Dr. Öğr. Üyesi Bedirhan GÜLTEPE'ye katkılarından dolayı çok teşekkür ederim.

Bugünlere gelmemde en büyük pay sahibi olan aileme en içten sevgilerimi sunuyorum.

Son olarak, 100. Yılını kutlayacağımız Cumhuriyetimizin kurucusu olan ve bugün burada olmamızı sağlayan Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK ve silah arkadaşlarını saygı minnet ve rahmetle anıyorum.

"Denebilir ki, hiçbir şeye muhtaç değiliz, yalnız bir tek şeye ihtiyacımız var; Çalışkan olmak!" (M. K. ATATÜRK)

GİRİŞ

Trafik ve ulaşım psikolojisi alanında trafik güvenliğinin birey, araç ve çevreye bağlı nedenlerle ilişkili olduğu bilinmektedir. Bu nedenler arasında bireysel özelliklerin diğerlerine göre çok daha öne çıktığı görülmektedir. Bu kapsamda sürücülerin, sürüş sırasındaki davranışlarını kişilik özellikleri gibi dolaylı; duygular ve riskli sürücülük gibi doğrudan etkileme potansiyeline sahip değişkenlerin değerlendirilmesi önemlidir. Özellikle sürücü davranışlarını ve sürücülerin algıladıkları riskleri doğrudan etkileme potansiyeli taşıyan duygusal deneyimlerin en az diğer değişkenler kadar önemli olduğu; sürüş sırasındaki bilişsel, davranışsal ve fizyolojik tepki eğilimlerini şekillendirdiği görülmektedir (Burke, Martens ve Faucher, 2010; Zhou vd., 2021).

Özellikle trafik güvenliği konusunda duygusal deneyimler ile ilgili literatür incelendiğinde çalışmaların bir kısmında pozitif ve negatif duyguların birlikte, bir kısmında negatif duyguların, diğer kısmında ise pozitif duyguların manipüle edildiği görülmektedir. Ayrıca yapılan çalışmaların genel olarak korku, kaygı, öfke gibi negatif duygusal deneyimlere odaklanıldığı gözlemlenmektedir. Farklı bulgular olmakla birlikte pozitif duygusal deneyimlerin algılanan riski azalttığı, negatif duygusal deneyimlerin ise algılanan riski artırdığı bulunmuştur (Hu vd., 2013; Mesken, Hagenzieker, Rothengatter ve de Waard; 2007). Bu kapsamda duygusal deneyimlerin sürücülerin algıladıkları risklere olan etkilerini değerlendirmek önemlidir. Bu bağlamda deneysel sosyal psikoloji içeresinde yer alan ve ölümlü oldukları hatırlatıldığında bireylerin yaşanılan dehşeti yönetmek için psikolojik savunma mekanizmaları kullandığını varsayan Dehşet Yönetimi Kuramı (DYK) farklı bir yaklaşım sunmaktadır (Greenberg vd., 1986). DYK'ya göre psikolojik savunma mekanizmaları, bu dehşetin yaratmış olduğu olumsuz duyguların ortadan kaldırılmasına sağlamaktadır (Burke vd., 2010; Mikulincer ve Florian, 2002).

Son yıllarda ölüm ve ölüm farkındalığı ile ilgili en etkili yaklaşımlardan biri olan DYK, ölümlülüğün belirgin hale getirilmesinin bireylerin motivasyonu ve psikolojisi üzerindeki etkilerini anlamaları için kuramsal bir temel sağlamaktadır (Arrowood ve Cox, 2020; Darrell ve Pyszczynski, 2016). Ayrıca bu kuramda, ölüm belirginliğinin sonucunda oluşan düşüncelerin neden olduğu korku ve kaygının hafifletilmesine yarayan çeşitli psikolojik savunma mekanizmalarının kullanıldığı

(Routledge ve Vess, 2019), kullanılan bu savunma mekanizmalarının bireylerinin tercihlerini etkileyen bilişsel ve davranışsal tepkiler oluşturduğu ancak duygusal tepkiler oluşturmadığı varsayılmaktadır (Burke vd., 2010). Buna ek olarak son dönemde yapılan çalışmalar ile ölüm belirginliğinin duygusal deneyimleri etkilemediği yönündeki bu varsayımları eleştirilmektedir (Lambert vd., 2014). Buna göre ölüm belirginliğinin özellikle korku ve kaygı duygusal deneyimlerinin farklılaşmasını sağlamakla birlikte diğer negatif duygusal (üzüntü, iğrenme) deneyimlerin ve az sayıdaki araştırma ile de pozitif duygusal deneyimlerin (neşe) farklılaşmasını sağladığı bulunmuştur. Sonuç olarak yapılan çalışmalar ile ölüm belirginliğinin duygusal deneyimleri etkilediği ve potansiyel bir duygusal uyaran olarak nitelendirilebileceğini göstermiştir (Kelley vd., 2015; Routledge ve Juhl, 2010a; Zhou vd., 2022).

Diğer taraftan DYK ile ilgili trafik ve ulaşım psikolojisi içerisinde son dönemde yapılan çalışmaların sayısının da giderek artığı ve ölüm belirginliğinin sürücü davranışları ve algılanan risk üzerinde etkilerinin kısıtlı sayıda çalışmada ele alındığı görülmektedir (Frietze ve Cohn, 2018). Bu çalışmanın konusu kapsamında yapılan araştırmalarda ise ölüm belirginliğinin psikolojik bir yapı olarak da nitelendirilen algılanan riski etkilediği gösterilmiştir (Miller ve Mulligan, 2002). Ayrıca trafik ve ulaşım psikolojisi içerisinde duygusal deneyimlerin algılanan riski etkilediğini gösteren çalışmalarının sayısı da son dönemde artmaktadır (Lu, Xie ve Zhang, 2013; Moen ve Rundmo, 2006). Bununla birlikte DYK temelinde duygulanım-algılanan risk bağlantısının dinamiklerinin belirlenmesine yönelik çalışmaların yapılması literatüre katkı sağlayacaktır.

Yukarıda bulguları paylaşılan araştırmalar değerlendirildiğinde bu çalışma, ölüm belirginliğinin duygusal deneyimler ve algılanan risk üzerindeki etkilerini ve ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerindeki etkisinde duyguların aracılık etkisi rollerini değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Böylece ölüm belirginliğini ele alan trafik ve ulaşım psikolojisi içerisindeki çalışmaların kapsamının genişletilmesi de amaçlamaktadır. Bu doğrultuda öncelikle DYK ile ilgili literatür taraması yapılmış, ilgili kavramlar temel ve güncel çalışmalara göre değerlendirilmiş ve bu çalışma özelinde önemli olan diğer değişkenler (kişilik eğilimleri) ve bu değişkenlerin algılanan risk ile ilişkileri açıklanmıştır.

Bu amaçlar doğrultusunda iki aşamada tamamlanan bu araştırmada, ilk aşamada (Deney 1) deney ve kontrol olmak üzere 2 farklı koşula ilişkin verilerin değerlendirilmesi için bağımsız örneklem t- test ve çoklu aracılık analizleri; ikinci aşamada (Deney 2) 3 farklı koşula (nötr, trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği ve trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulları) ilişkin verilerin değerlendirilmesi için tek yönlü MANOVA ve kukla kodlama prosedüründen yararlanarak çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizleri yapılmıştır. Ayrıca duygusal deneyimleri ve algılanan riski etkileme potansiyelinden dolayı önemli olan özelliklere göre her iki aşamadaki koşullar seçkisiz atama ile eşleştirilmiştir. Bu kapsamda her iki aşamada da son test eşleştirilmiş kontrol gruplu seçkisiz desenden yararlanılmıştır. Elde edilen bulgular ölüm belirginliğinin algılanan riski, duygusal eğilimleri etkilediğini ve ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerindeki etkisinde duygusal deneyimlerin aracılık rolünün anlamlı olduğunu göstermektedir. Araştırmanın son bölümünde ise her iki çalışmadaki elde edilen bu bulgular, çalışmanın sınırlılıkları ve geleceğe yönelik öneriler tartışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. KURAMSAL TEMELLER VE İLGİLİ LİTERATÜR

1.1 Dehşet Yönetimi Kuramı

Filozoflar ve din bilginleri ölümün yaşam için önemini tarihsel bir süreç içerisinde ele almışlar ve bu durumu kendi alanlarına göre açıklamaya çalışmışlardır. Filozofların ve din bilginlerinin ölüm konusu üzerine uzun yıllardır bir açıklama getirme çalışmalarına rağmen, psikoloji biliminin içerisinde ölüm kavramına pek yer verilmediği ifade edilebilir. Özellikle de sosyal psikoloji literatürü incelendiğinde 1980'lerin ortalarına kadar ölüm kavramının ihmal edildiği ve pek araştırılmadığı görülmektedir.

Ernest Becker'ın (1973) ölümün hayatta oynağı role ilişkin görüşleri değerlendirdiği kitabı ("*The Denial of Death*") ise sosyal psikoloji literatüründeki bu boşluğu doldurmaya çalışan kuramların oluşturulmasını sağlamıştır. Becker'a (2013) göre bireylerin artan bilişsel yetenekleri, varoluşlarının sonunu hayal etmelerine ve böylece, ölümün kaçınılmazlığının farkında olmalarına neden olmaktadır. Bu durumunun oluşturduğu farkındalık ise, varoluşun, anlam yaratma sistemi aracılığıyla kavramsallaştırılmasını ve bu sistemin sağladığı değer standartlarına uygun yaşamanın öneminin anlaşılmasını sağlamıştır. İfade edilen anlam yaratma sistemini ise kültür temsil etmektedir. Böylece kültür bireylerin anlam ve değer yaratmalarını ve yaratılan anlam ve değere uygun yaşamalarını sağlamaktadır. Ernst Becker'in (akt., Greenberg, Pyszczynski, Solomon, Rosenblatt, Veeder, Kirkland ve Lyon 1990) ölüm ile ilgili ifade ettikleri ise deneysel sosyal psikoloji içerisindeki çeşitli bulguların ve fikirlerin değerlendirilmesi için Dehşet (Terör) Yönetimi Kuramı ("Terror Management Theory") içerisinde kavramlaştırılmıştır (Greenberg, Pyszczynski ve Solomon., 1986).

Dehşet (Terör) Yönetimi Kuramı'na (DYK) göre ölüm, belirsizlik ve kaygı yaratan durumlardan biri olarak değerlendirilmekte ve fark edildiğinde ya da hatırlatıldığında, bireylerin ölümün karşısında kaygı ve korku hissetmelerine neden olmaktadır. Bu kapsamda, bireyin kendi ölümüne yönelik farkındalığı ve farkındalık içerisinde davranışlarını yöneten motivasyonları ise DYK kapsamında

incelenmektedir (Greenberg vd., 1986). Kurama göre, ölüm farkındalığı ve yarattığı dehşet, bireylerin bilinç ve bilinçdışı düzeylerinde kendilerini ölümle ilgili anksiyeteden koruma arayışı içerisine iten varoluşsal bir tehdide dönüşmektedir (Greenberg vd., 1986). Arrowood ve Cox'a (2020) göre ise kendi ölümlerinin farkında olarak yaşamaya devam eden bireylerin, varoluşsal kaygıları tetiklenmekte ve bu kaygı da ölümün karşısındaki savunmasızlıklarını inkâr etmelerine neden olmaktadır.

DYK'nın merkezinde ölüm farkındalığı yer almaktadır. Bununla birlikte, DYK kavramsallaştırılmaya başlanıldığı ilk dönemlerde benlik saygısı ihtiyacının neden var olduğunu ve nasıl ortaya çıktığına dair temel sorulara açıklamalar getirilmiştir (Greenberg vd., 1990). DYK, benlik saygısını şekillendirici olan etkinin toplumların ortak değerler, inançlar, adetler ve gelenekler gibi semboller sistemi aracılığı ile oluşturulduğunu, bireylerin, kendilerini bu sembolik sistemin standartlarına göre değerlendirdiklerini ve böylece, benlik saygılarını edindiklerini ifade etmektedir. Bu kapsamda standartlara uygun yaşamak bireylere, duygusal güvenlik sağlamakta iken standartlara uygun yaşamamak, duygusal olarak güvensizliğe neden olmakta ve bireyin, korku ve kaygı oluşturan durumlarda savunmasız kalmasına neden olmaktadır (Greenberg vd., 1986). Sonuç olarak DYK, ölüm farkındalığı temelinde bireylerin benlik saygısına duydukları ihtiyacı ve bu ihtiyacı karşılaşmak için kültürel standartlara uygun şekilde davranmaya neden çabaladıklarını açıklamaya çalışmaktadır (Greenberg vd., 1986; Greenberg vd., 1990; Mikulincer ve Florian, 2002).

Kurama yönelik desteğin önemli bir kısmı, kuramın ilk dönemlerinde yapılan deneysel çalışmalardan gelmiştir. Bu çalışmalara göre bireylerin, ölümlü olduklarını fark ettikleri durumlarda kültürel dünya görüşünü desteklemeyenlere veya bu görüşleri tehdit edenlere yönelik daha fazla önyargı, ayrımcılık ve saldırganlık gösterme eğiliminde oldukları bulunmuştur (Greenberg ve Kosloff, 2008). Özetle, ölüme yönelik farkındalığı tanıma ve yönetme süreci son 30 yıldır deneysel sosyal psikoloji alanında araştırılmakta ve tartışılmaktadır (Arrowood ve Cox, 2020; Greenberg vd., 1986).

1.1.1 Dehşet (Terör) Yönetimi Kuramı'nın Temel Hipotezleri

Bireyler, ölümlü olmanın kaçınılmazlığının sonucunda anlamlı bir gerçeklik yaratmak için çabalamaktadır (Greenberg vd., 1990). Bu çabalama süreci içerisinde bireylerin, ölüm kaygılarıyla başa çıkmak ve anlam yaratmak için kendi

kültürlerinin sembolik sisteminden (paylaşılan değerler, inançlar ve gelenekler) yararlanarak sembolik bir gerçeklik yarattıkları varsayılır (Arrowood ve Cox, 2020; Greenberg vd., 1986).

Becker'a (1973, akt. Greenberg vd., 1990) göre kültür, bireylerin bir anlam, değer ve kalıcılık duygusu elde etme sürecinde ölüm farkındalığıyla ilişkili korkularını azaltmaya yardımcı olan bir çerçeve sunmaktadır. Bu amaçla bireyler, ait oldukları kültür ile ne ölçüde özdeşleştiklerine bağlı olarak, anlam yaratma sistemini edinirler (Greenberg vd., 1997). Bu anlam yaratma sistemi ise bireylerin özdeşleştiği kültürün değer standartlarına uygun yaşamalarını sağlayarak benlik saygılarının şekillenmesini sağlamaktadır. Böylece bireyler gerçek (cennet, reenkarnasyon, ahiret) ya da sembolik (çocuk sahibi olmak, bir kitap yazmak) olarak anlam yaratırlar. Sonuç olarak bireylerin ölümleri hakkındaki farkındalıkları, kültürel dünya görüşlerinin doğrulanmasına ve benlik saygılarının artırılmasına duydukları gereksinimlerini ve dolasıyla tutumlarını, düşüncelerini ve davranışlarını düzenleme şekillerini etkilemektedir (Arrowood ve Cox, 2020; Greenberg vd., 1997; Greenberg ve Kosloff, 2008).

DYK'nın önermeleri başta iletişim, riskli davranışlar, tüketici davranışları, koşullar arası ilişkiler, kişilerarası ilişkiler, psikolojik iyi oluş, ayrımcılık gibi konular içerisinde uzunca bir süredir ele alınmaktadır (Burke vd., 2010; Greenberg ve Kosloff, 2008; Routledge ve Vess, 2019). Bu araştırmaların sayısının artmasıyla birlikte son dönemdeki bulguların ışığında ölümle ilgili düşüncelerin algısal süreçlere, tutum ve davranışlara olan etkilerini belirleyen bilişsel ve motivasyonel süreçlerin daha ayrıntılı bir analizine ihtiyaç duyulmaktadır (Zhou vd., 2022).

Bu bölümde DYK araştırmalarının üzerine şekillendiği üç temel hipotez üzerine odaklanılmaktadır. Bunlar ölüm belirginliği hipotezi, anksiyeteden korunma hipotezi ve ölüm düşüncesi erişilebilirliği hipotezi (Darrell ve Pyszczynski, 2016; Mikulincer, Florian ve Hirschberger, 2003; Pyszczynski, Solomon ve Greenberg, 2015; Schimel vd., 2007).

1.1.1.1 Ölüm Belirginliği Hipotezi

DYK'ya yönelik ilk ampirik destek, ölümü açıkça hatırlatmanın kültürel dünya görüşlerinin savunmasını arttırması gerektiğini belirten ölüm belirginliği hipotezinin test edilmesiyle elde edilmiştir (Pyszczynski vd., 2015). Bu hipoteze göre bireyler için ölümü belirgin hale *("mortality salience")* getirmek (yani, hatırlatmak), dehşet yönetim mekanizmalarını harekete geçirmekte ve bu, bireyin

kültürel dünya görüşünü doğrulamaya ve benlik saygısını arttırmaya duydukları ihtiyacı artırmaktadır (Arrowood ve Cox, 2020; Greenberg ve Kosloff, 2008). Böylece ölümlülüğü hatırlatılan bireyin, ölümün oluşturduğu dehşet duygusu ile baş edebilmek için kültürel dünya görüşüne bağlılığı artmakta ve kültürün uygun gördüğü standartlara göre yaşamaya çalışmaktadır (Greenberg vd., 1990; Pyszczynski vd., 2015).

Ölüm belirginliğinin suçlulara yönelik belirlenecek tazminat miktarına olan etkilerini belirlemek için yargıçlar ile yürütülen bir çalışmada ÖB koşulunda bulunan yargıçların kontrol koşulundaki yargıçlara göre tazminat miktarının daha fazla olduğu ve kendi dünya görüşlerinin dışında olanları cezalandırma eğiliminde oldukları bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar ÖB'nin yargıçlar için kendi kültürel dünya görüşlerini savunma ihtiyacını arttırdığını göstermektedir (Rosenblatt vd., 1989). Yapılan farklı bir çalışmada ise ölüm belirginliğinin katılımcıların, dünya görüşlerini destekleyenlerin ve desteklemeyenlerin değerlendirmelerine olan etkileri incelenmiştir. Bu çalışmada ölümün belirgin hale getirilmesinin bireyin, kültürel dünya görüşlerine duyduğu ihtiyacı artıracağı ve böylece, bireylerin kendi dünya görüşlerini savunanlara doğru bir eğilim göstereceği varsayılmıştır. Elde edilen sonuçlar ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcıların kendi dünya görüşlerini destekleyenleri daha olumlu, desteklemeyenleri ise daha olumsuz şekilde değerlendirdiklerini göstermektedir (Solomon, Greenberg ve Pyszczynski, 2000).

DYK ile ilgili klasik olarak nitelendirilen diğer bir çalışmada ise ölüm belirginliğinin göçmenlere yönelik davranış eğilimlerine olan etkisi incelenmiştir. Bu çalışmada Amerikalı katılımcılara ölümlülükleri hatırlatılmış ve ardından Amerika Birleşik Devletleri'ndeki göçmenler tarafından yazılmış biri olumlu (Amerikan yanlısı) diğeri olumsuz (Amerikan karşıtı) olan iki farklı makaleyi değerlendirmeleri istenmiştir. Araştırmanın sonuçlarına göre ölüm belirginliği koşulunda bulunan Amerikalı katılımcıların, Amerikan karşıtı makaleyi daha olumsuz, Amerikan yanlısı makaleye ise daha olumlu değerlendikleri bulunmuştur (Greenberg vd., 1990). Araştırmanın sonuçları ölüm belirginliğinin bireylerin, kendi kültürel dünya görüşünü destekleyenlere karşı daha olumlu, desteklemeyenlere karşı ise daha olumsuz tepki verme eğilimini artırdığını göstermiştir.

DYK'a (Greenberg vd., 1990, Pyszczynski vd., 2015) göre ölümün belirginleştirilmesi bireylerin, kendi kültürel dünya görüşlerini destekleme ve böylece benlik saygılarını koruma eğilimlerini artırmakta ve davranışlarının yeniden düzenlenmesini sağlamaktadır. Yukarıda sunulan araştırma bulguları da bireylerin davranışlarının ölüm belirginliği koşullarında kendi dünya görüşlerini doğrulayacak şekilde farklılaşma eğiliminde olduğunu göstermektedir (Greenberg vd., 1990; Pyszczynski vd., 2015; Rosenblatt vd., 1989; Solomon vd., 2000). Bu yüzden ölümün hatırlatılarak belirgin hale getirilmesi bireylerin, kendi kültürel dünya görüşlerine uygun tercihlere yönelmelerini ve böylece benlik saygılarını korumak için düşüncelerini veya davranışlarını yeniden düzenlenmesini sağlamaktadır (Greenberg vd., 1986; Greenberg ve Kosloff, 2008; Taubman Ben-Ari, Florian ve Mikulincer, 1999).

Sonuç olarak DYK'nın ölüm belirginliği hipotezi kapsamındaki çalışmalar, ölüm hakkında düşünmenin, bireyin kendi dünya görüşünü ve benlik saygısını korumaya yönelik davranış eğilimlerini etkilediğini ve koşullara göre davranışlarının farklılaştığını göstermektedir (Arrowood ve Cox, 2020; Burke vd., 2010; Greenberg vd., 1990; Greenberg ve Kosloff, 2008; Taubman Ben-Ari vd., 1999).

1.1.1.2 Kaygıyı Tamponlama Hipotezi

DYK'ya yönelik ikinci ampirik destek sembolik bir yapı olarak bireyin anlam yaratmasını sağlayan kültürel dünya görüşünün, ölüm düşüncesinin yaratmış olduğu kaygının tamponlanmasını sağlayan bu hipotezden gelmektedir (Burke vd., 2010; Greenberg vd., 1986; Pyszczynski vd., 2015). Bu hipoteze göre, ölüm düşüncesine karşı koruyucu işlevi bulunan yapının varlığı kaygının engellenmesi sağlamaktadır (Darrell ve Pyszczynski, 2016; Solomon vd., 2000). Benimsenen kültürel dünya görüşünün ise kaygı verici durumlarda tamponlama yapabilmesi için sosyal olarak doğrulanması gerekmektedir. Böylece, koruma sağlayan psikolojik yapının gücü kaygı verici durumda ortaya çıkarak kaygının yönetilmesini ve azalmasını sağlamaktadır (Greenberg vd., 1990; Pyszczynski vd., 2015).

Kaygıyı tamponlama hipotezi, ölüm kaygısına karşı koruma sağlayan psikolojik yapıların desteklenmesini ve varoluşsal kaygının engellenmesini sağlamaktadır (Arrowood ve Cox, 2020; Darrell ve Pyszczynski, 2016). Buna göre,

koruma sağlayan yapıların tehdit edilmesine veya onaylanmasına bağlı olarak bireylerin tepkilerinin farklılaştığı varsayılmaktadır (Greenberg ve Kosloff, 2008; Pyszczynski vd., 2015; Rosenblatt vd., 1989). Sonuç olarak ölümlülüğün yaratmış olduğu kaygıdan ve dehşetten bireyi korumak için kültürel dünya görüşlerinin onaylanması ya da benlik saygısının artırılması gerekmektedir (Darrell ve Pyszczynski, 2016). Benlik saygısının yüksek veya kültürel dünya görüşlerine inancın güçlü olması bireylerin, somut veya sembolik tehditlerle yüzleşmede kaygı verici durumlardaki tepkileri için belirleyici olmaktadır (Arrowood ve Cox, 2020; Mikulincer vd., 2003).

Kültürel dünya görüşünü doğrulama ve benlik saygısını artırma çabalarının bireylerin psikolojik süreçlerini nasıl etkilediği çeşitli araştırmalarda gösterilmiştir (Burke vd., 2010). Bu kapsamda kaygı tamponlama hipotezi ile ilgili yapılan bir çalışmada bireylerin, ölüm belirginliği durumunda benlik saygılarına (düşük-yüksek) göre verdikleri tepkilerin farklılıkları incelenmiştir. Araştırmanın sonuçları, benlik saygısı yüksek olan bireylerin, benlik saygısı düşük olan bireylere göre fizyolojik tepkilerinin ve kaygı düzeylerinin daha az olduğunu (Greenberg vd., 1992) ve benzer bir çalışmada ise benlik saygısı yüksek olan bireylerin, benlik saygısı düşük olan bireylere göre kendi kültürel görüşlerini savunma eğilimlerinin daha az olduğunu göstermiştir (Harmon-Jones vd., 1997).

Hohman ve Hogg (2015) tarafından yapılan benzer bir çalışmada benlik saygısı manipülasyonundan yararlanılarak ölüm belirginliği koşullarına göre bireylerin kültürel dünya görüşlerini destekleme eğilimleri değerlendirmişlerdir. Elde edilen sonuçlar benlik saygısının ölüm belirginliği koşullarına göre kültürel dünya görüşlerini destekleme eğilimlerini etkilediğini ve yüksek benlik saygısı olan bireylerin kültürel görüşlerini savunma eğilimlerinin ölüm belirginliği koşullarında azaldığını göstermiştir. Elde edilen bu bulgular kaygıya karşı koruyan yüksek benlik saygısı gibi psikolojik yapıların güçlendirilmesinin kaygı verici durumlarda kaygının yönetilmesini ve azaltılmasını sağladığını göstermektedir (Darrell ve Pyszczynski, 2016; Greenberg vd., 1992; Greenberg vd., 1990; Hohman ve Hogg, 2015; Pyszczynski vd., 2015).

1.1.1.3 Ölüm Düşüncesi Erişilebilirliği Hipotezi

Sembolik bir anlam yaratma sistemi olan kültürel dünya görüşü ile özdeşleşme ve benlik saygısının yüksek olması bireyi, ölüm belirginliği koşullarında ölüm kaygısından korumak için etkili şekilde çalışmaktadır (Arrowood ve Cox, 2020; Burke vd., 2010, 2010; Mikulincer vd., 2003). Ancak, bu psikolojik yapılar tehdit edildiğinde etkinliklerini kaybettikleri ve böylece ölümle ilgili düşüncelerin daha ulaşılabilir olacağı varsayılmaktadır (Greenberg vd., 1994). Bu kapsamda son dönemde Schimel, Hayes, Williams ve Jahrig (2007) tarafından DYK ile ilgili üçüncü bir hipotez olan ölüm düşüncesi erişilebilirliği (*"Death-Though Accessibility")* hipotezi önerilmiştir. Bu hipoteze göre ölüm farkındalığına karşı koruyan psikolojik bir yapının zayıflatılması veya tehdit edilmesi ölümle ilgili düşüncelerin (bilişlerin) daha erişilebilir olmasına neden olmaktadır (Hayes, Schimel, Arndt ve Faucher, 2008; Schimel vd., 2007).

Bu hipotezle ilgili yapılan çalışmalar katılımcılardan ortak harfleri olan ölümle ilgili olan ve olmayan kelime tamamlama görevi (örneğin, kelime kökü: gra**, ölümle ilgili olmayan: grate (ızgara), ölümle ilgili olan: grave (mezar)) ile yürütülmüştür (Greenberg vd., 1994). Buna göre ölüm referanslı kelimeleri daha fazla üretmek, ölüm düşüncesine daha fazla erişildiğini göstermek için değerlendirilmiştir. Bu varsayımdan hareketle Schimel ve diğerleri (2007) tarafından Kanadalı katılımcılar ile yürütülen deneysel bir çalışmada bireylerin kültürel dünya görüşünü tehdit etmenin kelime tamamlama görevine olan etkileri değerlendirilmiştir. Elde edilen sonuçlar kültürel dünya görüşü tehdit edilen katılımcıların (kendi kültürel görüşlerine maruz kalmayan katılımcılar), kültürel dünya görüşü tehdit edilmeyen katılımcılara göre kelime tamamlama görevinde ölümle ilgili kelimelere daha hızlı yöneldiklerini göstermiştir. Bu durum kültürel dünya görüşünün tehdit edilmesinin ölüm düşüncelerinin erişilebilirliğini etkilediğini göstermektedir. Devamında yapılan benzer bir çalışmada ise kültürel dünya görüşleri tehdit edilen katılımcılara kendi kültürel dünya görüşlerini doğrulayan ek bilgiler ve tehdit durumlarını reddetme olanağı verildiğinde ölümle ilgili kelimelere daha yavaş ve daha az yöneldikleri bulunmuştur (Schimel vd., 2007).

Kültürel dünya görüşünün tehdit edilmesinin ölümle ilgili düşüncelerin erişilebilirliğini artırdığı gösterilmiştir (Greenberg vd., 1994; Schimel vd., 2007).

Bu kapsamda benlik saygısının verilen olumsuz geri bildirimler aracılığıyla manipüle edildiği bir dizi çalışmada benlik saygısı tehdidinin ölüm düşüncesi erişilebilirliği üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir. İlk araştırmanın sonuçları benlik saygısına yönelik bu tehditlerin ölüm düşüncesi erişilebilirliğini artırdığını ve olumsuz geri bildirimler verilen katılımcıların ölümle ilgili kelimelere, nötr veya olumsuz kelimelerden daha hızlı yanıt verdiklerini göstermiştir. İkinci araştırmada ise katılımcıların, benlik saygısın güçlendirilmesinin tehdit edici bir durumda ölüm düşüncesi erişilebilirliğini azalttığı bulunmuştur (Hayes vd., 2008). Sonuç olarak benlik saygısının tehdit edilmesinin bireylerin ölüm düşüncesine erişilebilirliğini (ulaşılabilirliği) artırırken, benlik saygısının tehditlere karşı güçlendirmesi bu erişimi azaltmaktadır.

Yukarıda ölüm belirginliğinin kültürel dünya görüşünün (Greenberg vd., 1994; Schimel vd., 2007) veya benlik saygısının (Hayes vd., 2008) tehdit edilmesiyle manipüle edildiği çalışmalar özetlenmiştir. Ancak DYK kapsamında yapılan çalışmaların birçoğunda ölüm belirginliğini manipülasyonu farklı şekilde yapıldığı görülmektedir. Bu kapsamda Burke ve diğerleri (2010) tarafından yapılan meta-analitik bir çalışmada ölüm belirginliği manipülasyonunda en sık başvurulan yöntemin katılımcılara ölümleri hakkında yanıtlamaları istenilen açık uçlu sorular aracılığıyla uygulandığı ifade edilmiştir. Bu manipülasyonda katılımcılara "*Lütfen, kendi ölümünüzü düşünmenin sizde uyandırdığı duyguları kısaca açıklayınız*." ve "*Lütfen, fiziksel olarak ölmekte olduğunuzda ve fiziksel olarak artık ölü olduğunuzda size ne olacağı konusundaki düşündüklerinizi olabildiğince açık bir biçimde yazınız*." şeklinde iki tane açık uçlu soru sorulmaktadır. Kontrol grubunda olanlara ise bu sorulara benzeyen ancak farklı nitelikle olan paralel sorular (diş ağrısı, televizyon izleme vb.) yöneltilmektedir (*"Lütfen, dişinizin ağrıdığını düşünmenin sizde uyandırdığı duyguları kısaca açıklayınız.", "Lütfen, dişinizi ağrıyorken size ne olacağı konusundaki düşündüklerinizi olabildiğince açık bir biçimde yazınız.*").

Başvurulan diğer manipülasyon yöntemleri arasında ölümle ilgili içeriği sahip ölçeklerin ve görsellerin kullanılması (ölümle ilgili film görüntüleri, cenaze evi veya mezarlık önünden geçilmesi vb.) (Chittaro vd., 2017), travmatik film gösterimi (Rosenbloom, 2003) gibi uygulamalar da görünmektedir. Ayrıca yapılan çalışmalarda kendi ölümleri hakkında bireysel bir yok oluş ya da sahip olunan

sosyal bağların yok olması gibi çeşitli içeriklerde metinler yazmaları, ölümle ilgili kelimeler veya resimler gösterilmesi, ölümü çağrıştıran sağlık kontrollerinden geçirilmesi, ölümlü kaza fotoğraflarının gösterilmesi, sigara kutularına ölümle ilgili uyarıcıların konulması gibi birbirinden çok farklı uygulamalar ile ölüm belirginliğinin manipüle edilmeye çalışıldığı aktarılmıştır (Arrowood ve Cox, 2020; Routledge ve Vess, 2019). Ancak uygulanan birçok manipülasyon yöntemine rağmen (örtük veya açık), uygulamalar arasında etki büyüklüğüne göre istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık olmadığı da ifade edilmektedir (Burke vd., 2010).

Sonuç olarak DYK, insanların ölümlülük bilincine ve kendilerini bu ölümlülük bilincinden koruma güdüsüne aynı anda sahip olduklarını (Hayes vd., 2008; Burke vd., 2010; Greenberg vd., 1986), kendi hayatlarını olağan yaşamasına engel olabilecek ölümlülüklerinin hatırlatılması durumunda tepkilerinin farklılaşabileceğini (Greenberg vd., 1990; Pyszczynski vd., 2015; Rosenblatt vd., 1989; Solomon vd., 2000) ve çeşitli savunma mekanizmalarını kullanarak ölümlülüğün yaşatmış olduğu bu kaygıyı yönetmeye çabaladıklarını varsaymaktadır. DYK'na göre bireyler ölümlülük bilincinin yarattığı dehşeti yönetebilmek için benlik saygılarını arttırmak veya kültürel dünya görüşlerini geliştirme/destekleme gibi mekanizmalar kullanmaktadır (Routledge ve Vess, 2019; Solomon vd., 1997). Bu mekanizmaların kullanılması ise ölümün belirgin hale geldiği durumlarda bireyin kendisini korumasını ve bu şekilde ölümlülüğün yaratmış olduğu dehşetin yönetilmesini ve azaltılmasını sağlamaktadır (Hayes vd., 2008; Pyszczynski vd., 1999; Routledge ve Vess, 2019; Schimel vd., 2007).

1.1.2 Dehşet Yönetiminde Bilişsel Süreçler

Araştırmalar ölüm belirginliğinin ardından kültürel dünya görüşlerini savunma (Greenberg vd., 1990; Schimel vd., 2007), benlik saygısı (Hayes vd., 2008) ve yakın ilişkiler gereksinimine yönelik faaliyetleri farklı şekillerde etkilediğini ortaya koymuştur (Cox vd., 2008). Örneğin ölüm belirginliğinin (ÖB'nin) dünya görüşü savunması üzerindeki etkilerinin, ÖB'nin ardından gecikme ya da dikkat dağıtıcı bir görev (örnek: bulmaca) ile ayrıldıktan sonra daha tutarlı bir şekilde ortaya çıktığı bulunmuştur. Bu bulguların ışığında, Pyszczynski ve diğerleri (1999) bireylerin ölüm düşünceleriyle başa çıkmak için bilinçli olduklarında ve dikkatlerini odakladıklarında ya da bilinçlerinin sınırlarında olduklarında farklı savunma mekanizmaları kullandıklarını ifade etmişlerdir.

DYK'e göre ölüm düşüncesinin oluşturduğu dehşetin yönetilmesi farklı iki psikolojik mekanizma aracılığıyla yapılmaktadır. Bunlardan ilki bilinçdışı düzeyde kullanılan uzak savunma mekanizması, ikincisi ise bilinç düzeyinde kullanılan yakın savunma mekanizmasıdır (Greenberg vd., 2000; Routledge ve Vess, 2019). Bu kapsamda DYK araştırmacıları, bilinç ve bilinçdışı düzeyde olmak üzere ölümlülüğün getirmiş olduğu dehşetin yönetebilmesi için İkili Süreç Modeli'ni *("Dual-Process Model")* önermiştir (Arndt vd., 2004; Greenberg vd., 2000; Hayes vd., 2008). Bu modele göre, yakın savunmalar *("proximal defenses")* ölümle ilgili düşünceleri bilinçten uzaklaştırmak amacıyla yapılan çabaları ve bu süreçte hemen ortaya çıkan mekanizmayı; uzak savunmalar *("distal defenses")* ise bireylerin özellikle anlam yaratma süreçlerinde kullanılan mekanizmayı temsil etmektedir (Arrowood ve Cox, 2020; Hayes vd., 2008; Routledge ve Vess, 2019). Bu kapsamda kullanılan savunma mekanizmaları aşağıda ayrıntılandırılmaktadır.

1.1.2.1 Yakın veya Doğrudan Savunmalar

Yakın (doğrudan) savunmalar, bireyin ölüm sorunuyla doğrudan ve rasyonel bir şekilde ilgilenmesini ve bireyin kendi ölümünün kaçınılmazlığı ile karşı karşıya kaldığında bu düşünceyi doğrudan farkındalıktan uzaklaştırmasını sağlamaktadır. Böylece, bireyler ölüm belirginliğinin neden olduğu düşünceleri bilinçli bir çaba ile odak noktalarından uzaklaştırırlar (Hayes vd., 2008; Routledge ve Vess, 2019). Bu amaçla kullanılan yakın savunmalar, verilen ilk tepki olarak ölüm belirginliğinin hemen ardından ortaya çıkmakta ve daha sonra kullanımları sona ermektedir (Darrell ve Pyszczynski, 2016; Juhl ve Routledge, 2016).

Ölümün kaçınılmazlığının sonucunda ilk tercih edilen yakın (proksimal) savunmalar bireylerin, kültürel dünya görüşlerine bağlı kalmalarını ve bu görüşleri doğrulama çabalarını temsil etmektedir (Routledge ve Vess, 2019). Bu savunma mekanizması ile bireyler, gerçekliği belirli bir koşul üzerinden tanımlayarak dünyayı anlamlandırmaya çalışırlar (Burke vd., 2010; Greenberg vd., 2000; Routledge ve Vess, 2019). DYK, yakın savunmaları bireyin kendi ölümlülüğünün farkındalığını ele almanın yüzeysel bir yolu olarak değerlendirmektedir. Bu amaçla kullanılan yakın savunmalar, farklı bir şeye odaklanma, anlama odaklanma (zamanı gelince herkes ölecek), riskli davranışları reddetme (sigara içmezsem uzun yaşarım, kalabalıklardan kaçınmak) ve uygun yaşam pratiklerine odaklanma (günlük olarak spor yapacağım, koruyucu cihazlar satın alma) gibi davranışlar üzerinden

örneklendirmektedir (Greenberg vd., 2000; Pyszczynski vd., 2003). Bu davranışlar aracılığıyla bireyler, kendi ölümlerinin farkındalığını bilinçli bir çaba ile uygun seçeneklere yönelerek yönetmektedir. Böylece, kullanılan yakın savunmalar bir değer hissi oluşturur ve bireyin kendisini içinde yer aldığı kültürde değerli hissetmesini sağlar (Arndt vd., 2004; Darrell ve Pyszczynski, 2016; Hayes vd., 2008).

1.1.2.2 Uzak veya Sembolik Savunmalar

Uzak (sembolik) savunmalar, var olan gerçekliğe dair bireylerin anlamlı ve önemli katkılar aracılığıyla kendilerini değerli görmelerini ve böylece kendileri için anlam yaratmalarını sağlayan savunma mekanizmasıdır (Burke vd., 2010; Routledge ve Vess, 2019). Uzak savunmalar, bireylerin ölümlülüklerini doğrudan fark edemediği durumlarda tetiklenmektedir (Arndt vd., 2004; Greenberg vd., 2000; Pyszczynski vd., 2015). Bu savunma, ÖB'nin ardından ölüm düşünceleri bilinçli bir şekilde deneyimlenmediğinde ve araya bir gecikme girdiğinde (örnek: bulmaca) tutum ve davranışta veya uzak savunma şekillerinde değişiklikler üretme potansiyeline sahip bir mekanizmadır (Darrell ve Pyszczynski, 2016; Greenberg vd., 2000).

Uzak (sembolik) savunmalar, bireylerin özellikle anlamlı bir öz-değer elde etmek amacıyla dünyaya katkıda bulunmalarını ve böylece ölüm düşüncelerini bilinçten uzaklaştırılmasını sağlayan sembolik inanç kümelerini temsil etmektedir (Pyszczynski vd., 2003). Bu özelliği ile ölüm farkındalığını bilincin dışında tutarak ölüm belirginliğinin oluşturmuş olduğu kaygıya karşı koruma sağlar (Darrell ve Pyszczynski, 2016; Pyszczynski vd., 2015; Rosenblatt vd., 1989). Ayrıca Greenberg ve diğerlerine (2000) göre ölüm belirginliğinin ardından yakın ve uzak savunmaların etkileri zamana göre farklılık göstermektedir. Buna göre ölüm belirginliğinin hemen ardından yakın savunmalar, eğer araya belirli bir dikkat dağıtıcı görev ya da zaman girer ise uzak savunmalar faaliyete geçmekte ve davranışları yönlendirmektedirler. Yakın ve uzak savunma farklılığına yönelik kanıtlar ise Greenberg ve diğerlerinin (1994) yaptıkları ölüm belirginliğinin ardından dikkat dağıtıcı bir görevin olduğu ve olmadığı koşullarda kültürel dünya görüşü savunma eğilimini değerlendirdikleri çalışmadan elde edilmiştir. Elde edilen sonuçlar dikkat dağıtıcının olduğu ölüm belirginliği koşullarında kültürel

dünya görüşü savunma eğiliminin dikkat dağıtıcının olmadığı koşula göre artığını göstermektedir.

Özetle, yukarıda tanımlanan yakın ve uzak savunmalar ölüm belirginliğinin getirmiş olduğu ölüm düşüncesinden uzak durmak ve bu düşüncelerin getirmiş olduğu dehşetin yönetilmesi için birlikte çalışmakta ve bireyi, ölüm belirginliğinin yarattığı dehşete karşı korumakta ve yönetilmesini sağlamaktadır (Darrell ve Pyszczynski, 2016; Greenberg vd., 2000; Pyszczynski vd., 2015). Bu iki bileşenli mekanizma ile kültürün ve benlik saygısının psikolojik fonksiyonlarına odaklanan DYK araştırmacıları, kültürel dünya görüşünü ve benlik saygısını ölüm belirginliğine karşı savunma aracı olarak değerlendirmektedir (Greenberg vd.,1986; Pyszczynski vd., 2015; Rosenblatt vd., 1989).

1.1.3 Dehşet Yönetiminde Duygusal Süreçler

Ölüm belirginliğinin sıklıkla kültürel dünya görüşünün (Schimel vd., 2007) ve benlik saygısının (Hayes vd., 2008) tehdit edilmesi veya bireyin ölümü hakkında yanıtlaması istenilen açık uçlu sorular (Burke vd., 2010) aracılığıyla manipüle edildiği ve ölüm belirginliği koşullarında bireylerin, tepkilerinin farklılaştığı ve buna uygun savunma mekanizmalarını (proksimal veya distal) kullandıkları ifade edilmektedir (Arndt vd., 2004; Darrell ve Pyszczynski, 2016; Greenberg vd., 1990; Pyszczynski vd., 2015; Solomon vd., 2000).

Kullanılan savunma mekanizmaları ölümlülüğün yaratmış olduğu dehşetten bireyin kendisini korumasını ve bu dehşettin yönetilmesini sağlanmaktadır (Pyszczynski vd., 1999; Routledge ve Vess, 2019). Ayrıca manipülasyon yöntemleri farklı olmakla (örtük veya açık) birlikte ölüm belirginliği manipülasyonlarının etki büyüklüğü karşılaştırıldığında aralarında anlamlı bir farklılık olmadığı ifade edilmektedir (Arndt vd., 2004; Arrowood ve Cox, 2020; Burke vd., 2010).

Yukarıda özetlendiği haliyle deneysel sosyal psikolojide ve DYK araştırmalarında ölüm belirginliği manipülasyonun en yaygın kullanılan prosedürlerden biri olduğu ancak kullanılan bu manipülasyonların araştırmacılar tarafından duygusal deneyimlerde güvenilir farklılıklar oluşturmadığı ifade edilmektedir (Burke vd., 2010; Greenberg vd., 2003; Pyszczynski vd., 1999). Bu kapsamda dehşet yönetimi kuramcıları hem proksimal (yakın) hem de distal (uzak)

savunma mekanizmalarının duygusal tepkiler (duygusal değişiklikler) oluşturmadan sadece bilişsel tepkiler oluşturduğunu varsaymışlar ve bunu duygudan bağımsız hipotez ("*affect-free hypothesis"*) olarak ifade etmişlerdir (Pyszczynski vd., 1999; Pyszczynski vd., 2015). Buna göre duyguların, ölüm belirginliğinin kültürel dünya görüşü ve benlik saygısı üzerindeki etkilerini açıklayamadığı değerlendirilmiştir (Burke vd., 2010; Greenberg vd., 2003; Pyszczynski vd., 2015).

DYK araştırmacıları, ÖB manipülasyonlarının negatif ve pozitif duygusal deneyimlerde hiçbir değişlik oluşturmadığını ifade etmekle birlikte (bir meta-analiz için bkz. Burke vd., 2010), McGregor ve diğerleri (2001) bu etkinin oluşmamasında bilişsel çelişkinin ve kişisel belirsizliğin önemli bir bileşen olabileceğini ifade etmektedirler. Ayrıca duygu deneyimlerini belirlemek için kullanılan ölçüm araçlarının genelleştirilmiş yapıları da duygulara yönelik etkilerin saptanmasında kullanışlı olmadığı için eleştirilmiştir (Lambert vd., 2014). Bu kapsamda ölüm belirginliğinin önyargılara olan etkilerinin değerlendirildiği bir çalışmada katılımcılar Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeğini *("PANAS")* (Watson, Clark ve Tellegen, 1988) ve ek olarak hissedilen belirsizliği değerlendirme ölçeğini tamamlamışlardır. Elde edilen sonuçlar ölüm belirginliğinin hissedilen belirsizliği etkilediğini ve ölüm belirginliği koşulundaki katılımcıların hissedilen belirsizlik puanlarının diğer koşuldaki katılımcılara göre daha yüksek olduğunu göstermiştir. Ancak, duygusal deneyimlere göre koşullar arasında bir farklılık olmadığı da bulunmuştur.

DYK'nın ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlerde bir farklılık oluşturmadığı (Pyszczynski vd., 1999; Pyszczynski vd., 2015) ve oluşmamasında bilişsel çelişkinin ve kişisel belirsizliğin önemli olan bir bileşen olabileceği (McGregor vd., 2001) yönündeki varsayımlar son dönemde sorgulanmaya başlanmıştır (Lambert vd., 2014). Bu kapsamda Routledge ve Juhl (2010a) tarafından yapılan çalışmada ÖB koşulundaki katılımcıların, sadece hayatın anlamından yoksun katılımcılar arasında olmakla birlikte, kontrol koşulundaki katılımcılara göre kaygı düzeylerin daha yüksek olduğu bulunmuştur. Ölüm belirginliği ve benlik saygısının psikolojik iyi oluş, büyüme motivasyonu ve uyumsuz davranışlar üzerindeki etkilerini değerlendirmek amacıyla yapılan farklı bir çalışmada ise ölüm belirginliği koşulunda bulunan ve düşük benlik saygısı olan

katılımcılarda, ölüm düşünceleri farkındalığının dışında ama yine de erişilebilir olduğunda (Ölüm belirginliğinin ardından bir gecikme görevi sunulması ve sonrasında kaygının değerlendirilmesi koşulu) negatif duygusal deneyimlerinin farklılaştığı (kaygılarının artması) bulunmuştur. Ayrıca ölüm belirginliğinin psikolojik iyi oluş üzerindeki etkisinde negatif duyguların aracılık etkisinin de anlamlı olduğu bulunmuştur (Routledge vd., 2010b).

Yukarıdaki bulguların ışığında Lambert ve diğerleri (2014) ölüm belirginliğinin duygusal deneyimde bir farklılık oluşturmadığı ile ilgili varsayıldığından çok daha az kanıt olduğunu ifade etmiş ve duygusal deneyim farklılığıyla ilgili bir dizi çalışma yürütmüşlerdir. Ayrıca, önceki çalışmalarda kullanılan duygulanım ölçeklerinin ÖB'nin duygusal deneyimler üzerindeki etkilerini tespit etme duyarlılığından yoksun olduğunu belirterek yapılan çalışmalarda negatif duygusal deneyimlerin değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamışlardır. Bu amaçla bu bölümde DYK araştırmalarında ölüm belirginliğinin negatif ve pozitif duygusal deneyimlere olan etkileri güncel literatür içerisinde aktarılacaktır.

Lambert ve diğerleri (2014) yürüttükleri bir dizi çalışma ile ilk olarak ÖB'nin duygusal deneyimler üzerindeki etkisini; ikinci olarak ÖB'nin benlik saygısı gereksinimi ve kültürel dünya görüşünün doğrulanması üzerindeki etkisinde duygusal deneyimlerin aracılık etkisini belirlemeye çalışmışlardır. Bu amaçla çalışmalarında farklı bir yaklaşım ile korku ve kaygıyı ölçmek için sosyal psikoloji literatüründe sıklıkla kullanılan birbirinden bağımsız iki boyut üzerinden duygu deneyimlerinin yapısını tanımlayan Pozitif ve Negatif Duygu Durum Ölçeğinden *(PANAS)* korku ve kaygı ile ilgili birbiriyle ilişkili çeşitli ifadeler seçilmiş ve böylece birleşik korku ("*fearful, afraid, scared, and frightened"*) ve kaygı ("*anxious, nervous, and worried"*) alt ölçekleri oluşturulmuştur. Farklılık göstermesini bekledikleri diğer duygular (üzüntü, öfke ve mutluluk duygusal deneyimleri) ise tek bir ifade üzerinden değerlendirmişlerdir. Elde edilen ilk çalışmanın sonuçları ÖB'nin duygusal deneyimleri etkilediğini ve koşullara göre ifade edilen duygusal deneyimlerin (öfke hariç) anlamlı şekilde farklılaştığını göstermiştir. Ayrıca çalışmalarında ÖB'nin korku ve kaygı üzerindeki etkilerine diğer negatif duygusal deneyimlerden daha fazla odaklanmışlardır.

DYK alanında yapılan çalışmalara göre ölüm belirginliği bireylerin kültürel dünya görüşlerini doğrulamalarını ve benlik saygılarına duydukları gereksinimlerini etkilemektedir (Pyszczynski vd., 1999; Schimel vd., 2007). Buna göre ölüm belirginliği, benlik saygısına duyulan ihtiyacın artmasını ve bireylerin, benlik saygılarını artıran seçeneklere yönelmelerini sağlamaktadır (Arrowood ve Cox, 2020; Greenberg vd.,1997). Lambert ve diğerleri (2014) DYK'nın benlik saygısı gereksiniminin duygusal deneyimlerden nasıl etkilendiğini değerlendirmek amacıyla yaptıkları ikinci çalışmalarında ÖB'nin benlik saygısı üzerindeki etkisinde korkunun aracılık rolü etkisine odaklanmışlardır. Öyle ki araştırmalarında ölümün yarattığı tehdittin araştırmacılar tarafından korkuyla daha fazla ilişkilendirildiği ve ÖB'nin duygusal sonuçlarının çeşitlilik göstermediği ve bu etkinin korku üzerinden daha iyi anlaşılabileceğini ifade etmişlerdir. Bu aşamada elde edilen sonuçlar, ölüm belirginliğinin korku duygusunu pozitif, korku duygusunun da benlik saygısını negatif ve anlamlı bir şekilde yordadığını; ölüm belirginliğinin benlik saygısı üzerindeki etkisinde korku duygusunun aracılık rolü etkisinin anlamlı olduğunu göstermektedir.

DYK ile ilgili yapılan çalışmalarda ele alınan kavramlardan biri de bireylerin kültürel dünya görüşlerini doğrulamaya duydukları gereksinimlerinin ölüm belirginliği koşullarından nasıl etkilendiğidir (Greenberg vd., 2003; Schimel vd., 2007). Bu amaçla yapılan çalışmalarda ÖB koşulundaki katılımcıların, kendi kültürel dünya görüşünü destekleyenlere karşı daha olumlu, desteklemeyenlere karşı ise daha olumsuz davranma eğiliminde oldukları bulunmuştur (Arrowood ve Cox, 2020; Greenberg vd., 1986; Greenberg vd., 1990). Ölüm belirginliğinin kültürel dünya görüşü inançlarını doğrulama eğilimi üzerindeki etkisinde duygusal deneyimlerin aracılık etkisini değerlendirdikleri üçüncü çalışmada (Lambert vd., 2014), ÖB'nin duygusal deneyimleri ve kültürel dünya görüşü inançlarını doğrulama eğilimlerini (iç grup kayırmacılığı) etkilediği bulunmuştur. Ancak, ÖB'nin kültürel dünya görüşü inançlarını doğrulama eğilimi üzerindeki etkisinde korkunun aracılık rolü etkisinin anlamlı olmadığı bulunmuştur. Özetle, üçüncü çalışmada korku duygusal deneyiminden bağımsız ve önceki literatürle (Arrowood ve Cox, 2020; Greenberg vd., 1986; Greenberg vd., 1990) tutarlı olarak ÖB'nin ve kültürel dünya görüşü inançlarını doğrulama eğilimini etkilediği bulunmuştur. Juhl ve Routledge'e (2016) göre bu durum duygusal deneyimlerin (bu çalışmada korku)

yakın (doğrudan etki) bir savunma mekanizması olarak kullanılıyor iken kültürel dünya görüşü inançlarının doğrulanmasının uzak (sembolik etki) bir etki olarak değerlendirilmesinden kaynaklanmaktadır. Duygusal deneyimdeki bu farklılık, ölüm belirginliğinin uyardığı duygusal deneyimlerinin etkilerinin daha çok yakın (doğrudan etki) bir savunma mekanizması olarak kullanıldığın göstermektedir.

DYK, ölüm belirginliğinin oluşturduğu dehşetten kaçınmak ve iyilik halini sürdürmek için bireylerin, savunma mekanizmalarını kullanıldığını ifade eder (Arrowood ve Cox, 2020; Burke vd., 2010; Greenberg vd., 2003; Pyszczynski vd., 2015). Buna göre, proksimal (yakın) savunma mekanizmaları bireylerin ölüm düşüncesini bilinçlerinden, distal (uzak) savunma mekanizmaları ise ölüm düşüncelerinin bilinçaltından uzaklaştırılmasını sağlamaktadır (Pyszczynski vd., 1999; Greenberg vd., 2014). Bu iki savunma mekanizması böylece bireyi, ölüm düşüncesinin yaratmış olduğu dehşetten korumaktadır (Greenberg vd., 2003; Burke vd., 2010). Ayrıca bu savunma mekanizmaları, temel olarak ölüm belirginliğine eşlik eden korku veya kaygıyı yönetmeyi sağlamaktadır (Arrowood ve Cox, 2020). Buradan hareketle Juhl ve Routledge (2016) ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlere olan etkisini ve bu duyguların (kaygı) uygun savunma mekanizmalarını kullanamayanlarda psikolojik iyilik haline olan etkilerini değerlendirmişlerdir. Elde edilen sonuçlar, ölüm belirginliğinin kaygı duygusunu etkilediğini ve uygun savunma mekanizmalarını kullanmayanlarda psikolojik iyilik halinin azalmasına neden olduğunu göstermiştir.

Zhou ve diğerleri (2022) gerçek bir ölüm tehdidiyle yüzleşen kanser hastalarında ölüm belirginliğinin (kanser olan hastalar ölüm belirginliği koşuludur) duygusal deneyimler ve ölüm düşüncesi erişilebilirliği üzerindeki etkisini değerlendirmişlerdir. Elde edilen sonuçlar ölüm belirginliğinin negatif duygusal deneyimleri etkilediğini (PANAS ile değerlendirilmiştir) göstermektedir. Ayrıca duygusal deneyimlerdeki bu farklılık ölüm belirginliğinin proksimal savunma mekanizması etkisi olarak değerlendirilmektedir. Bu çalışmada elde edilen bulgular, gerçek bir ölüm tehdidinin negatif duygusal deneyimler oluşturduğunu ve ölüm belirginliğinden sonra uygun savunma mekanizmasının kullanımında ve davranışların belirlenmesinde duygusal deneyimlerin önemli bir faktör olabileceğini göstermektedir.

Ölüm belirginliğinin varoluşsal bir tehdit oluşturarak bireyin düşünce ve davranışları üzerinde etki gösterdiğine ve bu sürecin oluşmasında da duygusal deneyimlerin etkisinin olmadığına dair çok sayıda kanıt olduğu aktarılmaktadır (Burke vd., 2010; Greenberg vd., 2003; Pyszczynski vd., 2015). Bu kapsamda Zhou ve diğerleri (2021) yaptıkları çalışma ile bireylerin ölüm belirginliğine tepki olarak günlük sosyal davranışlarını nasıl yeniden şekillendirdiklerini araştırmışlardır. Elde edilen sonuçlar, ölüm belirginliğinin kişilerarası rekabetin azalmasını sağladığını göstermiştir. Ayrıca bu çalışmada ölüm belirginliği koşulundaki katılımcılarda ölüm korkusunun kontrol koşulundaki katılımcılara göre anlamlı derecede daha yüksek olduğu ve ölüm korkusunun, elektroensefalografi (EEG) sonuçlarına göre, beyindeki gama aktivasyonunun azalmasını ve böylece fizyolojik tepkileri etkilediği bulunmuştur. Ayrıca Burke ve diğerlerinin (2010) aktardıklarının dışında ölüm belirginliğinin fizyolojik tepkilerin yanı sıra duygusal deneyimlerin de farklılaşmasını sağladığını göstermiştir.

DYK'ın temel önermeleri olan kültürel dünya görüşlerinin doğrulanmasının ve benlik saygısı gereksinimlerinin koşullara göre duygusal deneyimler ile olan etkileşimlerini değerlendiren çalışmaların sınırlı olduğu aktarılmaktadır (Burke vd., 2010). Bu kapsamda Lambert ve diğerleri (2014) yapmış oldukları bir dizi çalışma ile DYK'nın temel varsayımlarını yeniden gözden geçirmeyi ve bu varsayımların kapsamını genişletmeyi amaçlamışlardır. Yapmış oldukları bu çalışmalarda elde ettikleri sonuçlara göre duygusal deneyimlerin ölüm belirginliği koşullarında farklılaştığı bulunmuştur. Ayrıca bu çalışmada duygusal deneyimlere ayrı ayrı odaklanılması gerekliliğine vurgu yapılmaktadır. Bu araştırmada (Lambert vd., 2014) ve Zhou ve diğerlerinin (2022) yaptığı çalışmada ÖB'nin korku duygusunu, yapılan farklı çalışmalarda ise kaygı duygusunu etkilediği görülmektedir (Routledge ve Juhl, 2010a; Routledge vd., 2010b). Ayrıca korku duygusunun benlik saygısına olan gereksinimi (Lambert vd., 2014), kaygı duygusunun da psikolojik iyilik halini dolaylı olarak etkilediği gösterilmiştir (Routledge ve Juhl, 2010a). Ek olarak, bu çalışmalarda (Lambert vd., 2014; Zhou vd., 2021) görülen duygusal deneyim farklılıkları proksimal savunma mekanizmasının etkisi olarak değerlendirildiği ancak duyguların sadece proksimal savunma aşamasında değil distal savunma aşamasında da önemli roller oynayabileceği belirtilmektedir (Huang, Du ve Qu, 2021).

DYK araştırmalarında korku (Lambert vd., 2014; Zhou vd., 2022) ve kaygının (Routledge ve Juhl, 2010a) dışında koşullar arasında diğer duygusal deneyimlerin de farklılaştığı bulunmuştur (Huang vd., 2021). Bu kapsamda Kelley ve diğerleri (2015) tarafından yapılan bir çalışmada ölüm belirginliğinin iğrenme duyarlılığı ve bazı değişkenler üzerindeki etkisi değerlendirilmiştir. Elde edilen sonuçlar ölüm belirginliğinin iğrenme duyarlılığını, kültürel dünya görüşünü doğrulama eğilimini ve geleceğe dair iyimserlik algısını etkilediğini göstermektedir.

Yapılan çalışmaların önemli bir kısmı görece yeni olmakla birlikte duygusal deneyim farklılıklarını ele alan daha eski araştırmaların olduğu da görülmektedir (Huang vd., 2021; Lambert vd., 2014; Zhou vd.,2021). Örneğin Harmon-Jones ve diğerleri (1997) tarafından yapılan bir dizi çalışmada benlik saygısının ölüm ile ilgili kaygılara karşı koruma sağlayacağı ve böylece bireylerin kültürel dünya görüşünü savunma eğilimlerini azaltacağı varsayılmıştır. Bu kapsamda yürütülen ilk çalışmada benlik saygısı (kişilik geri bildirimi verilerek) ve ÖB manipülasyonlarından yararlanılmış ve katılımcıların duygusal deneyim farklılıkları PANAS ile değerlendirilmiştir. Elde edilen sonuçlar ölüm belirginliğinin duygusal deneyimleri etkilediğini ve ÖB koşulunda bulunan katılımcıların korku duygusal deneyimlerinin diğer koşuldaki katılımcılara göre daha yüksek olduğunu göstermektedir. Bu sonuçlar ÖB'nin negatif duygusal deneyimler üzerinde (özellikle korku) temel bir etkisinin olduğunu göstermektedir.

Önceki araştırmalar, katılımcılara ölümlü olduklarını hatırlatmanın, davranışları veya tutumları kültürel dünya görüşünden sapan diğer kişilere karşı olumsuz tepkileri artırdığını göstermiştir (Greenberg vd., 1990). Bu kapsamda Greenberg ve diğerleri (1995) tarafından yapılan bir dizi çalışmada olumsuz olarak nitelendirilen kişilere (sapkın kişiler) yönelik ceza beklentilerinin koşullara göre farklılıkları incelenmiştir. Yürütülen bu çalışmada katılımcılar ölüm belirginliği, sınav belirginliği ve kontrol (Televizyon) koşullarına atanmışlardır. Uygulanan manipülasyonların ardından 3 farklı koşulda duygusal deneyim farklılıkları PANAS ile değerlendirilmiştir. Elde edilen sonuçlar, sınav belirginliği koşulundaki katılımcıların tüm koşullara göre, ÖB koşulundaki katılımcıların ise kontrol koşulundaki katılımcılara göre negatif duygusal deneyim düzeylerinin anlamlı şekilde farklılaştığı bulunmuştur. Ayrıca bu çalışmada ölüm belirginliği

koşulundaki katılımcıların kültürel dünya görüşlerini tehdit edenlere karşı beklenilenden daha fazla ceza verdikleri de bulunmuştur.

Proulx ve Heine'a (2008) göre anlam koruma (sürdürme) modeli ("*Meaning-maintenance model"*) ile bireyler, ilişkilerini sürdürmek için şemalar oluşturmakta ve bu şemalara göre hareket etmektedirler. Oluşturulan bu şemalar bireylerin, çevrelerini tahmin ve kontrol etmelerini, benlik saygılarını sürdürmelerini, deneyimlerini anlamlandırmalarını vb. işlevleri sağlamaktadır. Ancak, bu şemalar tehdit edildiğinde anlam koruma modeli, bireylerin anlam duygusunu yeniden kazanmak için çabaladıklarını ve şemalarını onaylamaya yöneldiğini varsaymaktadır. Bu varsayım doğrultusunda yürütülen bir çalışmada ÖB manipülasyonundan yararlanılarak farklı manipülasyon koşullarına göre katılımcıların, ahlaki inançları onaylanma eğilimleri değerlendirilmiştir. Ayrıca koşullar arasında duygusal deneyimlerin farklılıkları da incelenmiştir. Elde edilen sonuçlar ölüm belirginliğinin negatif duygusal deneyimleri etkilediğini ve ÖB koşulundaki katılımcıların diğer koşullardaki katılımcılara göre daha fazla negatif duygu ifade ettikleri bulunmuştur.

Schimel ve diğerleri (1999) tarafından yürütülen bir dizi çalışmada manipülasyon koşullarında katılımcıların etnik temelleri çerçevesinde kalıp yargılama süreçleri ve duygusal deneyim farklılıkları değerlendirilmiştir. Araştırmanın sonuçları, diğer araştırmaların (Proulx ve Heine, 2008; Harmon-Jones vd., 1997; Huang vd., 2021) dışında, ÖB'nin korku ve kaygı gibi negatif duygusal deneyimlerin aksine pozitif duygusal deneyimleri etkilediğini göstermiştir. Buna göre ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcıların pozitif duygulanımlarının (mutluluk ve özgüven duyguları) diğer koşulda yer alan katılımcılara göre daha yüksek olduğu bulunmuştur. Farklı bir çalışmada ise ölüm belirginliğinin olumlu duygusal bilgilere uyum sağlamayı içeren otomatik bir başa çıkma tepkisi ürettiği ve böylece pozitif duygusal bilgilere (neşe) erişimi arttığı bulunmuştur (De Wall ve Baumeister, 2007). Ancak her iki çalışmada (De Wall ve Baumeister, 2007; Schimel vd., 1999) elde edilen bu sonuçlar Arndt ve diğerlerine (1998) göre kişinin ölümle ilgili kaygılarını reddetmeye yönelik savunmacı bir tepki olarak değerlendirilmektedir.

Huang ve diğerleri (2022) tarafından yapılan yeni bir araştırmada ise COVİD-19'da ölüm belirginliğinin negatif duygusal deneyimler ve intihar düşüncesi üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir. Elde edilen sonuçlar, COVİD-19'da ölüm belirginliğinin, özellikle bireysellik eğilimi olan katılımcılarda, negatif duygusal deneyimleri etkilediğini göstermektedir. Ayrıca ölüm belirginliğinin intihar riski üzerindeki etkisinde negatif duysal deneyimlerin aracılık etkisinin de anlamlı olduğu bulunmuştur.

Elde edilen bu sonuçlar bir arada değerlendirildiğinde bazı çalışmalarda ÖB'nin negatif duygusal deneyimleri (Greenberg vd., 1995; Proulx ve Heine, 2008), farklı çalışmalarda ÖB'nin korku duygusal deneyimini (Harmon-Jones vd., 1997; Zhou vd., 2022); Schimel ve diğerleri (1999) ve De Wall ve Baumeister (2007) tarafından yürütülen bir dizi çalışmada ise diğer çalışmalardan (Greenberg vd.,1995; Harmon-Jones vd.,1997; Proulx ve Heine, 2008) farklı olarak ÖB'nin pozitif duygusal deneyimleri (mutluluk, özgüven, olumlu duygulanım, neşe) ve son dönemde yapılan çalışmalarda ise ÖB'nin korku, kaygı, üzüntü ve mutluluk duygusal deneyimlerini (Lambert vd., 2014), iğrenme duyarlılığını (Kelley vd., 2015) ve kaygı duygusal deneyimini (Routledge ve Juhl, 2010a; Routledge vd., 2010b) etkilediği gösterilmiştir.

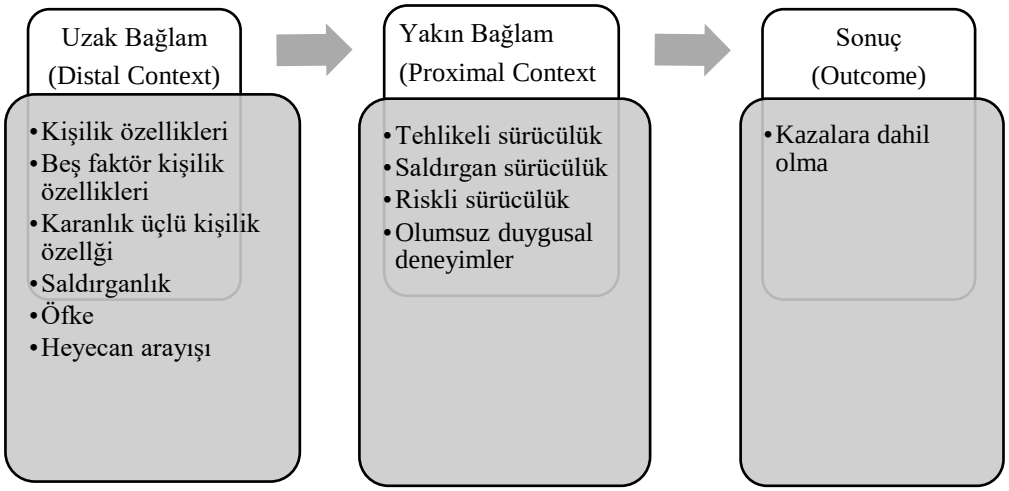
DYK araştırmacılarının korku ve kaygı duygularının arasında ayrım yapmamış olmaları bu iki duyguyla ilgili yaklaşımı da etkilemektedir (Lambert vd., 2014). Bu kapsamda korkunun tanımlanabilen ve yaşamı tehdit eden koşullar tarafından tetiklendiği, kaygının ise daha çok belirsizlik durumlarında ve bu belirsizliğin tanımlanmasının zor olduğu koşullarda tetiklendiği ve bu iki kavramın sıklıkla birbiriyle ilişkilendirildiği görülmekle birlikte korkunun daha çok içinde bulunulan zaman ait davranışları, kaygının ise daha çok gelecek zamana yönelik davranışları etkilediği ifade edilmektedir (Blanchard ve Blanchard, 2008). Ayrıca Lambert ve diğerlerinin (2014) yaptıkları çalışmada korku ve kaygı duygusal deneyimleriyle ilgili kesin bir ayrıma gitmedikleri görülmekle birlikte ÖB'nin korku duygusuna yönelik daha güçlü etkiler oluşturacağını iddia etmişlerdir. Ayrıca elde edilen son araştırmalardaki tüm bu bulgular, duygusal deneyimlerin dehşet yönetimi araştırmalarına dahil edildiğini, ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlerin farklılaşmasını sağladığı ve duygusal deneyimlerin psikolojik iyilik haline (Juhl ve Routledge, 2016; Routledge vd., 2010b), günlük sosyal davranışlara

(Zhou vd., 2021), geleceğe yönelik iyimserlik algısına (Kelley vd., 2015), intihar eğilimine (Huang vd., 2022) olan dolaylı etkilerinin belirlenmeye çalışıldığı görülmektedir. Bu kapmamda, DYK'ya göre korku (Harmon-Jones vd., 1997; Zhou vd., 2022), kaygı (Routledge ve Juhl, 2010a; Routledge vd., 2010b; Zhou vd., 2021) ve diğer duygusal (ek olarak öfke, üzüntü, mutluluk) (Lambert vd., 2014) duygusal deneyimlere yönelik yürütülen araştırmaların ışığında duyguların birlikte değerlendirilmesinin daha doğru olduğu görülmektedir.

1.2 Algılanan Risk ve Sürücü Davranışları

Trafik güvenliği birey, araç ve çevreye bağlı olmak üzere üç temel kategori altında ele alınmakta (Evans, 1996) ve trafikte gerçekleşen kazaların, ölümlerin ve yaralanmaların en önemli nedenlerinden biri olduğu ifade edilmektedir (Emniyet Genel Müdürlüğü, 2022; World Health Organization, 2021). Erken dönem çalışmalarında trafik güvenliğini tehdit eden ve trafik kazalarının oluşmasına neden olan en önemli faktörün kişilik özellikleriyle ilişkilendirilen sürücü davranışlarından kaynaklandığı ifade edildiği görülmektedir (Elander, West ve French, 1993).

Güncel çalışmalarda kişilik eğilimlerinin trafik güvenliğiyle ilgili yordayıcılık değerlerine odaklanılmıştır (Ulleberg ve Rundmo, 2003). Bu çalışmalarda kişilik özelliklerinin trafik güvenliğini çok az yordayan dolaylı bir faktör olduğu ve genellikle durumsal veya sürüşle ilgili bileşenleri içeren daha doğrudan faktörlerle etkileşime girerek sürüş sırasındaki davranışları etkilediği değerlendirilmiştir (Sümer, 2003; Ulleberg ve Rundmo, 2003). Farklı çalışmalarda ise kişilik özelliklerinin hem doğrudan hem de dolaylı olarak sürüş sırasındaki davranışları etkilediği de ifade edilmektedir (Mallia, Lazuras, Violani ve Lucidi, 2015). Ayrıca kişilik özellikleri dolaylı bir faktör olarak trafik güvenliğini doğrudan etkileyen diğer faktörlerle de ilişkilendirilmektedir. Bu özelliğinden dolayı da Sümer (2003) tarafından kavramsallaştırılan Bağlamsal Aracılık Modeli'nde sürüş sırasındaki davranışları dolaylı şekilde etkileyen "Uzak Bağlam" içerisinde konumlandırılmıştır (Sümer, 2003). Bu model Şekil 1.1'de sunulmaktadır.



Şekil 1.1. Bağlamsal Aracılık Modeli (Sümer, 2003)

Monteiro ve diğerleri (2018) tarafından Bağlamsal Aracılık Modeli'nin (Sümer, 2003) ele alındığı bir çalışmada kişilik özelliklerinin tehlikeli araç kullanımı ve kazalar üzerindeki etkisindeki rolü değerlendirilmiştir. Araştırmanın sonuçları bazı kişilik özelliklerinin sürüş sırasındaki negatif biliş ve duygular ile ilişkili olduğu ve bunların da sürüş sırasındaki riskli ve saldırgan sürücülük davranışlarını, riskli ve saldırgan sürücülük davranışlarının ise kazalara karışmayı doğrudan etkilediği bulunmuştur. Ayrıca trafik güvenliği için tehlike oluşturan kişilik özelliklerinin ise narsisizm, psikopati, fiziksel saldırganlık ve öfkenin subklinik varyasyonları olduğu ifade edilmiştir. Elde edilen bu sonuçlar değerlendirildiğinde ise, Sümer'in (2003) modeli ile tutarlı, kişiliğin sürüş sırasındaki riskli davranışları dolaylı olarak etkilediği bulunmuştur.

Amerikan Psikoloji Derneği'ne *(American Psychological Association, [APA])* (2020) göre kişilik özellikleri belirli hedeflere gönderme yapmayan ve özellikle tutumlara kıyasla daha istikrarlı ve genel olduğu düşünülen eğilimlerdir. Bundan dolayı da durumsal faktörlerin etkili olduğu trafik kazalarıyla tutarlı ancak daha zayıf düzeyde ilişkiler göstermektedir (Ulleberg ve Rundmo, 2003). Ayrıca yapılan çalışmalarda kişisel özelliklerin ve sürüşe yönelik eğilimlerinin sürüş sırasında risk alma davranışlarını farklı şekillerde etkilediği de gösterilmiştir (Monteiro vd., 2018; Sümer, 2003). Bu yüzden kişilik özelliklerinin bireylerin algılamalarını ve değerlendirmelerini etkilediği ve trafikte kaza sıklığına kıyasla

farklı risk alma davranışlarını yordayıcılık rollerine odaklanmaktadır (Ulleberg ve Rundmo, 2003).

Kişisel özelliklerin ve sürüşe yönelik eğilimlerinin dışında sürüş sırasındaki risk alma davranışlarıyla ilişkili olduğu ifade edilen bir diğer değişken de sürücülerin geçmiş yaşantılarından, durumsal, sosyal ve kişisel faktörlerinden etkilenen ve potansiyel trafik tehlikelerinin öznel olarak deneyimlenmesini ifade eden algılanan risktir (Deery, 1999; Ram ve Chand, 2015; Ulleberg ve Rundmo, 2003). Bununla birlikte trafik güvenliğine yönelik tehditlerin ve sonuçların potansiyel ciddiyetine ilişkin bilişsel (Deery, 1999; Rundmo ve Iversen, 2004) ve duygusal değerlendirmeleri (Ma, Yan, Huang ve Abdel-Aty, 2010; Rundmo ve Iversen, 2004) de kapsamaktadır.

Algılanan risk, sürüş sırasındaki davranışların öncülü olarak değerlendirilmekte, karara dayalı davranışları etkilemekte ve genel olarak riskli davranışlarla negatif ilişkili olduğu belirtilmektedir (Cohn vd., 1995; Harbeck, Glendon ve Hine, 2018). Yani, belirli bir davranış için daha yüksek düzeyde algılanan risk, bireyin bu davranışta yer alma ihtimalinin daha düşük olmasıyla ilişkilendirilmektedir (Machin ve Sankey, 2008). Ayrıca algılanan risk, trafik güvenliğine yönelik tutumlar ile kazaları etkileyen faktörler arasında sayılmaktadır (Ram ve Chand, 2016). Diğer taraftan Rundmo ve Iversen (2004) algılanan riski değerlendirirken, bilişsel ve duygu temelli olmak üzere ayrım yapılması gerektiğini vurgulamaktadırlar. Bu kapsamda yapılan çalışmalarda elde edilen bulgulara göre araştırmacılar, sürücülerin algıladıkları risklerin bilişsel ve duygusal olmak üzere iki boyut üzerinden değerlendirmenin daha doğru olduğunu ifade etmişlerdir (Ma vd., 2010; Machin ve Sankey, 2008).

Algılanan risk üzerine yapılan ilk dönem çalışmalarda algılanan risk ile riskli davranış arasında orta düzeyde bir korelasyon olduğu ancak tutumlar kontrol edildiğinde risk algısı ile riskli sürüş davranışı arasındaki bu ilişkinin görülmediği bulunmuştur (Ulleberg ve Rundmo, 2003). Sürücülerin, algıladıkları risklerin ve sürüşe yönelik tutumlarının trafik güvenliğine yönelik davranışlara olan etkilerinin değerlendirildiği güncel bir çalışmada ise yüksek düzeyde algılanan riskin sürücülerin trafik kurallarına uyulmasını, sürüş sorumluluğunu ve sürüş dışı faaliyetleri (örneğin sürüş sırasında bir şeyler yemek, telefon kullanımı vb.)

engelleyerek güvenli sürüşü etkilediği de gösterilmiştir (Ram ve Chand, 2016). Ayrıca bu çalışmada, Ulleberg ve Rundmo (2003) tarafından yapılan çalışmanın aksine, algılanan riskin trafik güvenliğine yönelik tutumları doğrudan etkilediği de bulunmuştur (Ram ve Chand, 2016). Yine Ram ve Chand (2015) tarafından yapılan farklı bir çalışmada algılanan riskin sürücülerin sürüş sorumluluğu (örneğin şeridi uygun şekilde ilerlemek vb.) ve trafik kurallarına ilişkin tutumlar üzerinde anlamlı bir etkisinin olduğu gösterilmiştir. Gana'da yürütülen diğer bir çalışmada algılanan riskin, riskli sürüşe yönelik tutumlarla ve riskli sürüş davranışıyla negatif ilişkili olduğunu gösterilmiştir. Ek olarak, algılanan risk ile sürüş davranışı arasındaki ilişkide riskli sürüşe yönelik tutumların aracılık rolünün de anlamlı olduğu bulunmuştur (Teye-Kwadjo, 2019). Elde edilen bu sonuçlar algılanan riskin sürüş sırasındaki trafik güvenliğini artırmaya yönelik daha dikkatli davranışlara yönelinmesini etkileyeceğini göstermektedir (Ram ve Chand, 2015; Ram ve Chand, 2016; Teye-Kwadjo, 2019).

Merkezinde sürücülerin yer aldığı düşünüldüğünde (Elander vd., 1993; Sabey ve Taylor, 1980) trafik güvenliğini etkileme potansiyelinden dolayı bireysel farklılık değişkenlerini ele almak, sürüş sırasındaki davranışlara ve davranışların öncülleri olarak değerlendirilen algılanan risklere yönelik etkilerini belirlemek önemlidir (Hennessy, 2011; Ram ve Chand, 2015). Bu amaçla yapılan çalışmalarda kişilik özellikleri ile sürücü davranışları arasındaki ilişkide algılanan riskin dolaylı etkilerinin anlamlı olduğu (Rundmo ve Iversen, 2004); yapılan farklı bir çalışmada ise kişilik özelliklerinin (heyecan arama eğilimi, normsuzluk vb.) ve daha düşük düzeyde algılanan riskin (risk almaktan kaçınma) hız yapma eğilimi ile ilişkili olduğu ve ifade edilen kişilik özelliklerinin algılanan riski yordadığı bulunmuştur (Machin ve Sankey, 2008).

Bireysel farklılık değişkenlerinin algılanan riskin çeşitli yönlerini yordadığı (Machin ve Sankey, 2008) ve algılanan riskin de trafik kurallarına uyulmasını (Ram ve Chand, 2016), sürüş sorumluluğunu (Ram ve Chand, 2015) ve hız yapma eğilimlerini (Machin ve Sankey, 2008) etkilediği birçok araştırmada gösterilmiştir. Ayrıca ifade edilen bireysel farklılık değişkenlerinin risk alma davranışı üzerinde dolaylı etkilere sahip olduğu ve davranışların öncüllerinden biri olan algıları da etkilediği görülmektedir (Ram ve Chand, 2015; Teye-Kwadjo, 2019; Ulleberg ve Rundmo, 2003). Literatür gözden geçirildiğinde, saldırganlık (Deffenbacher,

Oetting ve Lynch, 1999) ve öfke, düşmanlık, özgecilik, normsuzluk, dürtüsellik (Ryb, Dischinger, Kufera ve Read, 2006) gibi çeşitli kişilik özellikleriyle (Monteiro vd., 2018; Richer ve Bergeron, 2012; Ulleberg ve Rundmo, 2003) sürücü davranışlarıyla ve bazı kişilik özeliklerinin ise algılanan riskle (heyecan arama eğilimi, normsuzluk vb.) ilişkili olduğu bulunmuştur (Machin ve Sankey, 2008).

Kişisel özelliklerin yanı sıra yol, iklim ve hava koşullarının, araç özelliklerinin sürüş deneyiminin, sürücü dikkat dağınıklığının, trafik kültürünün algılanan riski ve trafik güvenliğine yönelik davranışları etkileyen faktörler olduğu ifade edilmektedir (Salthouse, 2005; United States General Accounting Office, 2003). Bu kapsamda trafik güvenliğini etkileyen kişisel özellikler araştırılırken duyguların da önemli olduğu ifade edilmektedir (Bonanno ve Burton, 2013; Harris, 2001). Öyle ki duyguların, oluştuktan sonra, bireyin algılamalarını, düşüncelerini, davranışlarını ve fizyolojik tepkilerini şekillendirme potansiyeline sahip oldukları da bilinmektedir (Gross, 1998a; Mesken vd., 2007; Strongman, 2003).

Yukarıda trafik güvenliğine yönelik davranışları ve davranışların öncülleri olarak değerlendirilen algılanan riskleri çeşitli şekillerde etkileyen kişilik özellikleri aktarılmıştır. Birçok çalışmada kişilik özelliklerinin incelenmesinin sürücü davranışlarıyla ilgili önemli bilgiler sağladığı ifade edilse de algılanan risk ve tutumlar gibi etkilenmeye ve değişime daha açık olduğu düşünülen diğer davranışsal belirleyicilerin araştırılmasının değerli olduğu da vurgulanmaktadır (Steinbakk vd., 2019). Risklere yönelik algılamaların ve tutumların bireylerin kararlarını ve davranışlarını etkileyeceği ifade edilmektedir. Bu yüzden algılanan riski incelemenin bir nedeni, bunun belirli davranışların öncülü olabileceği varsayımıdır. Ayrıca algılanan risk (yani kaza olasılığının öznel değerlendirmesi ve bunların olası sonuçlarının ciddiyeti) psikolojik yapı olarak da nitelendirilmektedir (Nordfjærn vd., 2014). Ancak ifade etmek gerekir ki tek bir çalışmanın tüm bu faktörleri (algılanan risk, sürüşe yönelik riskli tutumlar, sürücü davranışları, sürüş sorumluluğu vb.) içermesi de mümkün değildir. Bu kapsamda araştırmanın amacı doğrultusunda aşağıda bireysel farklılıkları algılanan risk ile ilişkilendirilen çalışmalara yer verilmiştir.

1.2.1 Kişilik, Algılanan Risk ve Sürücü Davranışları

Kişilik araştırmacıları, sürücüleri daha fazla veya daha az risk almaya motive edici değişkenleri belirlemek için birçok kişilik özelliğinin önemli olduğunu ifade etmektedirler (Lauriola ve Weller, 2018). Bu amaçla aşağıdaki bölümde algılanan riski ve sürücü davranışlarını kişilik özellikleriyle ilişkilendiren çalışmalara odaklanılmaktadır.

Kişilik özellikleri ile sürüş sırasında risk alma eğilimi (Monteiro vd.,2018; Sümer, 2003) ve algılanan risk üzerine yapılan araştırmalarda (Fyhri ve Backer-Grøndahl, 2012) kişiliğin önemli bir faktör olduğu gösterilmiştir. Birçok kişilik özelliği (heyecan arama eğilimi, normsuzluk vb.) sürücü davranışlarıyla ve algılanan risk ile ilişkili olmakla birlikte (Machin ve Sankey, 2008) sıklıkla ele alınan özelliklerin deneyime açıklık, sorumluluk, dışadönüklük, uyumluluk ve duygusal denge kişilik özelliklerini içeren Beş Faktör Kişilik Modeli (Fyhri ve Backer-Grøndahl, 2012; John, Naumann ve Soto, 2008) ile birlikte heyecan arayışı ve dürtüsellik (Zuckerman ve Kuhlman, 2000), saldırganlık (Hennessy ve Wiesenthal, 1999), karanlık üçlü (Fernie, Fung ve Nikčević, 2016) ve normsuzluk, özgecilik (Steinbakk vd., 2019) olduğu görülmektedir. Bu kapsamda aşağıda sıklıkla ele alınan ve birçok çalışmada yararlanılan Beş Faktör Kişilik Modeli ile ilgili çalışmalar aktarılacaktır.

1.2.1.1 Beş Faktör Kişilik Modeli, Algılanan Risk ve Sürücü Davranışları

Beş Faktör Kişilik Modeli kişilik eğilimleri ve yaşam çıktıları arasındaki ilişkilerin incelenmesi bir çerçeve sağlamaktadır (DeYoung, Quilty ve Peterson, 2007; Fyhri ve Backer-Grøndahl, 2012). Bundan dolayı modelin dâhil edildiği araştırmalarda kişiliğin çok yönlü bir yapı içerisinde ele alınması risk alma davranışlarına yönelik algılanan riski nasıl etkilediğini anlamak için önemli çıkarımlar sağlamaktadır. Bu model kişiliği deneyime açıklık, sorumluluk, dışadönüklük, uyumluluk ve duygusal denge olmak üzere beş boyutta ele almaktadır. Bu boyutların özellikleri ise aşağıdaki gibidir:

Deneyime Açıklık ("*Openness To Experience"*): Bu özellikteki bireyler, kendilerini geliştirmeye ve çevrelerini keşfetmeye çalışırlar ve böylece, yeni deneyimler aramaya yönelik genel bir eğilim gösterirler. Ayrıca meraklı, yenilikçi entelektüel, yaratıcı, açık fikirli, duygusal ve estetik duyarlılık gibi bireysel

özelikleri gösterirler (DeYoung vd., 20087; DeYoung, 2014; Lauriola ve Weller, 2018).

Dışa Dönüklük *("Extraversion"*): Bu özellikteki bireyler sosyal olarak girişken, eğlenmeyi seven, hızlı iletişim kurabilen, enerjik, cesur, neşeli olmaya yönelik genel bir eğilim gösterirler (Tackett, Hernández, ve Eisenberg 2019).

Sorumluluk ("*Conscientiousness")*: Bu özellikteki bireyler güvenilir, kararlı, dikkatli, amaç odaklı, isteklerini öteleyebilen, iyi organize olmaya yönelik genel bir eğilim gösterirler. Bu özellikteki bireyler çalışkan, dürtü kontrolü yapabilen, güvenilir, dakik ve sorumluluk alabilen bireyler olarak tanımlanmaktadır (Roberts vd., 2014).

Uyumluluk ("*Agreeableness"*): Bu özellikteki bireyler başkalarına şefkat ve duygusal olarak yakın duyan; işbirlikçi, yardımsever, hoşgörülü, arkadaş canlısı olmaya yönelik genel bir eğilim gösterirler. Bu özellikteki bireyler içinde bulundukları bağlama dikkat ederek problemlerle karşılaştıklarında çözüme yönelirler (Tackett vd., 2019).

Duygusal Denge ("*Nevrotiklik-Neuroticism"*): Bu özellikteki bireyler pozitif duyguları deneyimlemeye yönelik güçlük yaşayan, kendini yetersiz hisseden, kaygılı ve bundan dolayı duygusal olarak değişkenlik göstermeye yönelik genel bir eğilim gösterirler. Nevrotiklik özelliğine sahip bireylerde isteklerini kontrol edememe, negatif duyguların daha yoğun yaşanması ve stresli durumlara aşırı tepki verme eğilimi görülmektedir (Sharma vd., 2014).

Trafik güvenliği kapsamında değerlendirildiğinde uyumluluk, sorumluluk ve içe dönüklük gibi özellikler gösteren sürücülerin daha dikkatli araç kullanma; dışa dönüklük, nevrotiklik gibi özelliklere sahip sürücülerin ise daha riskli araç kullanma eğiliminde olduğu bulunmuştur (Harris vd., 2014). Yapılan farklı bir araştırmada ise nevrotikliğin sürüş sırasındaki öfkeyi doğrudan; agresif sürüşü ise dolaylı olarak etkilediği bulunmuştur (Jovanovic´, Lipovac, Stanojevic´ ve Stanojevic´, 2011). Elde edin bu bulgular değerlendirildiğinde kişilik eğilimlerinin sürücü davranışlarını ve dolaysıyla trafik güvenliğini etkilediği görülmektedir.

Kişilik özelliklerinin sürücü davranışına olan etkileri öz-bildirime dayalı değerlendirme araçları ile belirlenmeye çalışılmakla birlikte (Harris vd., 2014; Jovanovic´ vd., 2011) Linkov ve diğerleri (2019) tarafından profesyonel sürücüler ile simülatör aracılığı yapılan bir çalışmada da kişilik özellikleri, heyecan arayışı ve sürüş performansı (hız) arasındaki ilişkiler değerlendirilmiştir. Araştırmanın

sonuçlarına göre sorumluluk kişilik özelliğinin daha düşük ortalama hız ve dikkatli bir sürüş tarzı ile ilişkili olduğu, nevrotiklik ve uyumluluk kişilik özelliklerinin ise hız ile ilişkili olmadığı bulunmuştur. Martínez-Gabaldón ve Méndez Martínez, (2019) tarafından kişilik özellikleri ve trafik kazaları arasındaki ilişkiler boylamsal bir araştırmada ile değerlendirilmiştir. Elde edilen sonuçlar sorumluluk kişilik özelliğinin çeşitli özellikler kontrol edildikten sonra dahi, trafik kazası geçirme olasılığını yordadığını göstermektedir.

Dahlen ve White (2006) tarafından yapılan bir çalışmada beş faktör kişilik özelliklerinin yanı sıra heyecan arama eğilimi ile sürücü öfkesi arasındaki ilişkiler de araştırılarak trafik güvenliğine yönelik çalışmaların kapsamı genişletilmiştir. Elde edilen sonuçlar deneyime açıklığın, heyecan arayışının ve nevrotikliğin riskli sürüş ile pozitif; uyumluluğun ise araç kontrolündeki kayıplar ile negatif ilişkili olduğu, sorumluluk kişilik özelliğinin ise bu değişkenler ile ilişkisinin olmadığını göstermektedir. Bu kapsamda Arthur ve Doverspike (2009) tarafından yapılan kişilik özellikleri ile kazalar arasındaki ilişkinin araştırıldığı farklı bir çalışmada ise sorumluluk kişilik özelliğin kazalarla negatif ilişkili olduğu ve nevrotikliğin ise yapılan kazalarla ilişki göstermediği bulunmuştur.

Trafik güvenliği kapsamında kişilik özelliklerinin algılanan risk ile ilişkilerini değerlendiren çalışmalarda da bulunmaktadır. Bu kapsamda Fyhri ve Backer-Grøndahl (2012) tarafından yapılan kişilik özellikleri (Beş Faktör Kişilik Modeli) ile algılanan risk arasındaki ilişkileri inceledikleri çalışmalarında nevrotikliğin algılanan risk ile negatif ve uyumluluğun ise pozitif ilişkili olduğu bulunmuştur. Bu sonuçlar nevrotikliğin artıkça ve uyumluluğun azaldıkça algılanan riskin azaldığını göstermektedir. Ayrıca bu çalışmada hem kişilik özelliklerinin hem de algılanan riskin, trafik güvenliği kapsamında risk önleyici davranışları yordadığı bulunmuştur.

Kişilik özellikleri, algılanan risk ve sürüş sırasındaki telefon kullanımı (konuşmak ve mesajlaşmak) davranmışı arasında ilişkilerin incelendiği farklı bir çalışmada sorumluluk ve deneyime açıklık kişilik özelliklerinin algılanan risk ile pozitif ve sürüş sırasında telefon kullanımıyla ile negatif ilişkili olduğu bulunmuştur (Sween vd., 2017). Yukarıda örneklendirilen kişilik modelinin (Beş Faktör Kişilik Modeli) dışında (Fyhri ve Backer-Grøndahl, 2012) yer alan ve sürüşe yönelik süreçlerle ilişkilendirilen kişilik özelliklerini içeren çalışmalar da literatürde mevcuttur. Bu kapsamda bazı kişilik özelliklerinin, tutumların, algılanan

riskin ve sürüş tarzlarının sürücülerin hız tercihlerine olan etkilerinin değerlendirildiği bir çalışmada normsuzluk ve heyecan arayışının algılanan risk ile negatif ilişkili olduğu bulunmuştur. Ayrıca risk algısından daha yüksek puan alanların, daha az riskli sürüş tarzına ve daha düşük hız tercihine yöneldikleri gösterilmiştir (Steinbakk vd., 2019).

Yukarıda bulguları paylaşılan araştırmalar değerlendirildiğinde kişiliğin, trafik kazalarıyla, riskli sürüş ile ilişkili olduğu ve belirli kişilik özelliklerine sahip sürücülerin daha tehlikeli araç kullandıkları ve trafik güvenliğini etkilediği söylenebilir (Arthur ve Doverspike, 2009; Dahlen ve White, 2006). Ayrıca yüksek heyecan arama eğiliminin, uyumluluk, deneyime açıklık (Dahlen ve White, 2006) ve sorumluluk kişilik özelliklerinin (Arthur ve Doverspike, 2009) riskli sürüş ile ilişkili olduğu da görülmektedir. Bu bulgulara göre kişilik özelliklerinin riskli sürüşün çeşitli yönleriyle ilişkilendirildiği söylenebilir. Ayrıca af Wåhlberg ve diğerleri (2017) tarafından yapılan çalışmada dışadönüklük ve deneyime açıklık kişilik özelliklerinin riskli sürüş ile ilişkili olduğu ancak bu özelliklerin hız ile ilişkisinin olmadığı; Riendeau, Naumann ve Soto (2018) tarafından yapılan çalışmada ise deneyime açıklık kişilik özelliğinin hız ile pozitif, sorumluluk kişilik özelliğinin ise hız ile negatif ilişkili olduğu bulunmuştur. Fyhri ve Backer-Grøndahl (2012) tarafından yapılan çalışmada nevrotikliğin algılanan risk ile negatif ve uyumluluğun ise pozitif ilişkili; Ulleberg ve Rundmo (2003) tarafından yapılan çalışmada normsuzluk, saldırganlık ve heyecan arama eğiliminin algılanan risk ile negatif ilişkili; Steinbakk ve diğerleri (2019) tarafından yapılan çalışmada normsuzluk ve heyecan arayışının algılanan risk ile negatif ilişkili olduğu bulunmuştur. Bu bulgular değerlendirildiğinde de bazı kişilik özelliklerinin algılanan risk (Fyhri ve Backer-Grøndahl, 2012; Steinbakk vd., 2019; Ulleberg ve Rundmo, 2003) ile ilişkili olduğu görülmektedir.

1.2.2 Duygusal Süreçler, Algılanan Risk ve Sürücü Davranışları

Duygular, davranış üzerinde etkileri olan, deneyimleri şekillendiren ve birey için önemli olan durumlar söz konusu olduğunda ortaya çıkan, kişilik eğilimlerini ve psikolojik durumlarını etkileyen faktörlerden biridir (Bonanno ve Burton, 2013; Gross ve Thompson, 2007). Bu özelliği ile bireylerin duruma bağlı olarak verdiği tepkiyi etkileyen ve bireysel farklılıkları içeren davranışsal, deneyimsel ve fizyolojik tepki eğilimlerini şekillendirmektedir (Gross, 2002; Revelle ve Scherer, 2009). Ancak bu çok boyutlu özelliklerinden dolayı bu durum duygunun

tanımlanmasını zorlaştırmaktadır. Bundan dolayı araştırmacılar duyguları, özellikleri üzerinden tanımlamaya çalışmaktadırlar (Mauss, Levenson, McCarter, Wilhelm ve Gross, 2005).

Duyguların üç temel özelliği bulunmaktadır. İlki duyguların ortaya çıkışı ile ilgilidir. Buna göre birey belirli bir duygusal uyarana maruz kaldığında ve bu uyaranı değerlendirdiğinde duygular ortaya çıkmaktadır. Bu değerlendirmeyi ise beklentiler, kontrollü ve otomatik süreçler, basit ve karmaşık görevler gibi birçok durum etkilemektedir. Bu kapsamda yapılan değerlendirmeler bireysel algılamaları içermektedir (Revelle ve Scherer, 2009). İkinci özellik ise duyguların çok yönlü doğası gereği öznel deneyimleri, davranışsalları, fizyolojik değişikliklerle ilgili tüm vücut olaylarını içermesidir. Bu durum duyguların öznel yönünü kapsamaktadır (Mauss vd., 2005). Son özellik ise duyguların düzenlenmesini sağlayan duyguların yönetilebilmesidir (Gross ve Thompson, 2007).

Bireyler potansiyel olarak birçok duygusal uyarana maruz kalmakta ve uyaranların sonucundan tepkilerini şekillendirmektedirler. Bu durum, içinde yer alınan bağlama göre, bireyin işlevselliğini etkileyerek uygun tepkinin verilmesini ve böylece duyguların düzenlenmesini sağlamaktadır. Duyguların düzenlenmesi, hissedilen duyguların yoğunluğunun artmasını, azalmasını ya da benzer seviyede sürdürülmesini sağlamaktadır (Bonanno ve Burton, 2013). Bundan dolayı, duygusal işleyişin en uygun (optimal) şekilde sürdürülmesinde, duyguların zarar verici özelliklerinin kısıtlanmasında ve faydalı bileşenlerin artırılmasında duyguların düzenlenme süreçleri öne çıkmaktadır (Durbin ve Shafir, 2008; Koole, 2009). Bu süreç ise duygu düzenleme stratejileriyle ilişkilendirilmektedir (Gross ve John, 2003).

Duygu düzenleme, bireyin negatif ve pozitif duygusal deneyimlerini düzenlemesini ve değiştirilmesini sağlamak için uyguladığı fizyolojik, bilişsel ve davranışsal süreçler dizisi olarak tanımlanmaktadır (Gross ve John, 2003; Mauss vd., 2005). Duygu düzenleme bireylerin negatif veya pozitif duygularını ne zaman hissedeceklerini ve hissedilen bu duyguların yoğunluğunun azaltılmasını, artırılmasını ya da sürdürebilmesini (Erber, Wegner ve Therriault, 1996) ve sonucunda duygularını ne şekilde ifade ettiklerini belirleyen süreçlerdir (Gross, 1998a). Bunlara ek olarak duygu düzenleme, duyguların kontrol edilmesi ve

yönetilmesini sağlayarak amaca yönelik davranışların sürdürülmesini, uygun stratejinin kullanılmasını ve koşullara uyum sağlamak için duyguların koordine edilmesini sağlamaktadır (Durbin ve Shafir, 2008).

Birçok araştırmacı duyguları düzenlemek için kullanılan çok sayıda stratejinin olduğunu ve duyguların düzenlenmesinde farklı stratejilere odaklanılması gerektiğini ifade etmektedirler. Örneğin Gross'a (1998a) göre duygular, durumun değiştirilmesiyle, Hofmann, Heering, Sawyer ve Asnaani'ye (2009) göre durumun bilişsel olarak yeniden değerlendirilmesiyle ve Dalgleish, Schweizer ve Dunn'a (2009) göre duyguların bastırılmasıyla düzenlenmektedir. Ayrıca duygu düzenleme stratejilerini iyi kullanan bireyler hissedilen duyguların yoğunluğunu, süresini ve etkisini değiştirerek sosyal olarak kabul edilebilir tepkilere yönelmektedirler (Koole, 2009). Özetle duygu düzenleme, bireyin yaşadığı duyguları, bu duyguları ne zaman deneyimlediğini ve bunları nasıl ifade ettiğini şekillendiren dinamik bir süreçtir (Gross, 1999). Tüm bu süreçler de kişilik özelliklerinden (John ve Gross, 2004; Revelle ve Scherer, 2009), bireylerin etkileşimlerinden (Campos, Walle, Dahl ve Main, 2011), çevresel durumlardan (Frijda, 2017), kültürel geçmiş ve erken yaşam deneyimlerinden etkilenmektedir (Gross, 2007).

Duygu düzenleme, duyguların yoğunluğunu (Erber vd., 1996), bireylerin değerlendirmelerini (Gross, 1998a), duygusal deneyimlerinin ifade ediliş yönlerini (Porges, 2007) şekillendirmekte ve birey için yönlendirici olmaktadır (Gross ve John, 2003). Bu kapsamda ele alındığında duygu düzenleme duygusal deneyimle başa çıkma işlemlerinin tümünü kapsamaktadır (Campos vd., 2011; Koole, 2009). Ayrıca duygu düzenleme, sadece olumsuz duyguların düzenlenmesinde değil, olumlu duyguların düzenlenmesinde de kullanılan ve duyguları kontrol edilebilmeyi sağlayan bir süreç olarak belirtilmektedir (Bridges, Denham ve Ganiban, 2004).

Gross'a (1998b) göre duygu düzenleme bir Süreç Modeli olarak kavramsallaştırılmaktadır. Bu modele göre duygu düzenleme stratejileri öncül ve tepki odaklı olmak üzere farklı şekillerde ele alınmaktadır. Öncül odaklı stratejiler, duygusal tepki eğilimleri aktifleşmeden önce bilişsel, davranışsal, fizyolojik olarak yapılanları ifade etmektedir. Bu stratejinin amacı duygular üzerinde kontrol

sağlayarak duygusal deneyimin değiştirilmesidir. Tepki odaklı duygu düzenleme stratejisi ise bir duygusal deneyim başladıktan sonra yapılanları ifade etmektedir. Bu stratejinin amacı ise devam eden duyguların yönetimini sağlamaktır (Gross, Richards ve John, 2006; Gross, 2007).

Duyguların düzenlemesini sağlamak üzere kavramsallaştırılmış farklı özelliklerde duygu düzenleme stratejileri de bulunmaktadır. Garnefski ve Kraaij'e (2006) göre kendini suçlama, kabul, ruminasyon, felaketleştirme, diğerlerini suçlama gibi dokuz farklı duygu düzenleme stratejisi bulunurken, Koole (2009) göre duygu düzenleme stratejileri ihtiyaç yönelimli, amaç yönelimli ve kişi yönelimli olmak üzere temel olarak üçe ayrılmaktadır. Gross'a (1998a) göre ise duygu düzenlemenin Süreç Modeli içerisinde temel olarak bilişsel yeniden değerlendirme ve bastırma olmak üzere birbirinden farklı boyutlarda değerlendirilen duygu düzenleme stratejileri bulunmaktadır.

Duygu düzenlemenin Süreç Modeli'ne göre (Gross, 2002) duygu, bireyin çevresiyle girmiş olduğu etkileşim sonucunda oluşmaktadır. Etkileşimin sonucunda ortaya çıkan tepkiler de duygu düzenleme stratejilerinin kullanılış şekline göre değişmektedir. Bu model göre duygu, beş noktada düzenlenebilir. Bunlar, sırasıyla, durum seçimi, durumun değişmesi, dikkat yayılması, bilişlerin değişmesi ve tepkilerin ayarlanmasıdır (Gross, 1998a; Gross, 2007). Bunlardan ilk dördü öncül odaklı, beşincisi ise tepki odaklıdır. Bu model özelinde ise bilişsel yeniden değerlendirme ("*Reappraisal"*) ve bastırma ("*Suppression"*) olmak üzere iki tane birbirinden farklı duygu düzenleme stratejisinin olduğu ifade edilmektedir (Gross ve John, 2003; Gross, 2007).

Model içerisinde ele alınan stratejilerden ilki bilişsel yeniden değerlendirmedir. Bu strateji, duygu uyandıran bir durumun duygusal olmayan kavramlar ile yeniden değerlendirmesi olarak tanımlanmaktadır. İkincisi ise bu türden uyaranlara karşı yanıtların uyarlanmasını sağlayan ve duygu ifade edici davranışların engellenmesini sağlayan bastırmadır (Gross, 2007). Yeniden değerlendirme duygusal tepkilerin yönünü değiştirmekte ve sonucunda daha az deneyimsel, davranışsal ve fizyolojik tepkiler oluşmasını sağlamakta ve öncül odaklı strateji olarak tanımlanmaktadır. Bastırma ise tepki odaklı strateji olarak kullanılmaktadır (Gross, 1998b). Yeniden değerlendirme olumsuz duyguların ve

oluşan işlevsel olmayan davranışların azaltılmasında, bastırma ise bu duyguların ifade edilmesini engellemekte etkilidir (Gross, 2002). Yeniden değerlendirme ve bastırma stratejileri bireysel farklılıkları ortaya koymaları, öncül odaklı ve tepki odaklı duygu düzenleme stratejilerine yönelik davranışları yönlendirmeleri ve manipüle edilmeleri dolasıyla araştırmalarda da sıklıkla ele alınmaktadır (Gross ve John, 2003; Gross ve Thompson, 2007).

Yeniden değerlendirmenin ve bastırmanın etkilerinin farklılıklarına değinilmekle birlikte bu farklılıkların davranışsal, deneyimsel ve fizyolojik tepkilerin hangilerine yönelik olduğunu belirlemek için Gross (1998b) tarafından yapılan çalışmada, katılımcılar iğrenme duygusu uyandıran bir filme maruz bırakılmışlardır. Bu çalışmada ilk koşulda yer alan katılımcılardan hiçbir şey hissetmemelerini içerecek şekilde düşünmeleri (yeniden değerlendirme), ikinci koşulda yer alan katılımcılardan duygusal tepkilerini gizlemeleri (bastırma) istenmiştir. Üçüncü koşuldaki katılımcılar ise kontrol grubu olarak tanımlanmıştır. Araştırmanın sonuçlarına göre, bastırma duygu odaklı tepki davranışını azaltırken fizyolojik tepkilerin artmasına neden olmuştur. Yeniden değerlendirme de duygu odaklı tepki davranışını azalmasını sağlamına rağmen, fizyolojik tepkiler üzerinde etki oluşturmamıştır. Ayrıca yeniden değerlendirme iğrenme duygusal deneyimini azaltırken, bastırmanın hiçbir etkisi olmamıştır. Bir başka ifade ile bastırmanın duygu ifadesini azaltmasına rağmen duygu deneyimini azaltmadığı, yeniden değerlendirmenin ise hem duygu ifadesini hem de duygu deneyimini azalttığı bulunmuştur (Gross, 1998b). Elde edilen bu sonuçlar yeniden değerlendirme ve bastırmanın davranışsal, deneyimsel ve fizyolojik tepkiler için farklı sonuçları olduğunu ve duyguların ifade edilmesini ve deneyimlenmesini etkilediğini göstermektedir.

Gross ve Levenson (1997) tarafından yapılan farklı bir çalışmada farklı duyguların (üzülme ve eğlenme) etkisini incelemişlerdir. Bu araştırmanın sonuçlarına göre duyguları bastırmanın fizyolojik tepkilerin artmasına neden olduğu; bastırmanın negatif duygusal deneyim üzerinde fark edilebilir bir etkisi olmamasına rağmen pozitif duygusal deneyim üzerinde etkili olduğu bulunmuştur. Bu kapsamda değerlendirildiğinde bastırmanın duygu deneyimi üzerindeki etkilerinin negatif ve pozitif duygular için farklılaştığı görülmektedir. Harris (2001) tarafından yapılan benzer bir çalışmada ise utanç duygusu ile ilgili duygusal uyaranı

bastırmanın fizyolojik tepkiyi artırdığı (kan basıncı tepkisi) ancak duygusal deneyimi etkilemediği bulunmuştur. Elde edilen tüm bu sonuçlar (Bridges vd., 2004; Gross ve Levenson, 1997; Harris, 2001) yeniden değerlendirme ve bastırmanın davranışsal, deneyimsel ve fizyolojik tepkiler için farklı sonuçları olduğunu ve duyguların kontrol edilmesinde kullanılan duygu düzenleme stratejisinin belirleyici olduğunu göstermektedir (Gross ve Thompson, 2007).

1.2.2.1 Duygusal Deneyimler, Duygu Düzenleme, Algılanan Risk ve Sürücü Davranışları

Duygular, bilişsel ve davranışsal olarak insanların yaklaşma veya kaçınma eğilimlerini etkilemektedir (Strongman, 2003). Son yıllarda duygusal deneyimlerin sürücülerin öznel risk değerlendirmelerine olan etkilerini inceleyen çalışmaların sayısı artmaktadır. Bu çalışmalarda algılanan risk, bilişsel bir yapı olarak nitelendirilmesine (Boyer, 2006) rağmen kaygı gibi duygusal deneyimler (Rundmo ve Nordfjærn, 2013) ile de ilişkilendirilmektedir. Bu yüzden duygusal deneyimlerin de algılanan risk için önemli bir bileşen olduğu ifade edilmektedir (Ma vd., 2010; Rundmo ve Iversen, 2004). Bu bölümde trafik güvenliği bağlamında duygular ve duygu düzenleme stratejileri ile ilgili yapılan çalışmalar ve sürücülerin algıladıkları riske ve davranışlarına olan etkileri incelenecektir.

Trafik ve ulaşım psikolojisi içerisinde yapılan çalışmaların çoğunun negatif duygusal deneyimler ile ilgili olduğu ve hedef kitlede korku ve kaygı uyandırmayı amaçladığı görülmektedir (Mesken vd., 2007). Bu kapsamda yapılan deneysel bir çalışmada katılımcılara eğlenceli ve korku uyandıran ve alkollü araç kullanmama mesajları içeren videolar izletilmiş ve etkileri belirlenmeye çalışılmıştır. Araştırmanın sonuçlarına göre negatif duygular, maruz kaldıktan hemen sonra, bireyi daha fazla etkilerken zaman içinde olumlu olan duyguların etkilerinin daha kalıcı olduğu bulunmuştur (Lewis, Watson ve White, 2008). Hu, Xie ve Li'ye (2013) göre pozitif duygusal deneyimlerin, sürücülerin trafik güvenliği ile ilgili algılanan riski azalttığı, negatif duygusal deneyimlerin ise algılanan riski artırdığı ifade edilmektedir. Ayrıca mevcut literatürde pozitif duygusal deneyimlere yönelik çalışmaların çok az olduğu da görülmektedir. Huo ve diğerleri (2022) tarafından bu sınırlılığı aşmak için yapılan bir çalışmada farklı nitelikteki duygusal deneyimlerin (negatif, pozitif ve nötr) sürücülerin risk algılarına olan etkileri incelemiştir. Elde edilen bulgular negatif duygu koşulunda bulunan sürücülerin nötr ve pozitif duygu

koşulunda bulunan sürücülere göre daha fazla risk algıladıklarını göstermektedir. Diğer taraftan bu bulgular duygusal deneyimlerin sürücülerin algılanan risklere ilişkin öz değerlendirmelerini de önemli ölçüde etkilediğini göstermektedir.

Duygusal deneyimlerin algılanan risk ve sürücü davranışlarına olan etkilerini belirlemek için Mesken ve diğerleri (2007) tarafından yapılan çalışmada, sürücülüğün belirli duyguları (öfke, kaygı ve mutluluk) nasıl etkilediği ve sonucunda oluşan duyguların sürücü davranışlarına olan etkileri değerlendirilmiştir. Araştırmanın sonuçlarına göre, sürüş sırasında en sık deneyimlenen duyguların, sırasıyla, kaygı, öfke ve mutluluk olduğu bulunmuştur. Özellikle sürüş sırasında ilerlemenin engellenmesinin öfkeyle, güvenlik eksikliğinin kaygıyla ilişkilendirilirken mutluluğun ise bu iki durumun hiç birisiyle (ilerlemenin engellenmesi ve güvenlik) ilişkilendirilmediği bulunmuştur. Ayrıca, deneyimlenen kaygının, bireyin fizyolojik tepkilerini (nabız) etkilediği, ancak diğer duygusal deneyimlerin fizyolojik tepkileri etkilemediği bulunmuştur. Duyguların sürücü davranışlarına olan etkisi (ortalama hız, hız sınırının aşıldığı zaman yüzdesi, algılanan risk) analiz edildiğinde ise öfke yaşayan katılımcıların ortalama hızlarının ve hız sınırının aşıldığı zaman yüzdesinin öfke yaşamayan katılımcılara göre daha yüksek olduğu, diğer duyguların ise böyle bir etkisinin olmadığı bulunmuştur. Ayrıca kaygının, sürücülük ile ilgili daha yüksek algılanan risk ile ilişkili olduğu; öfke ve mutluluğun algılanan risk ile ilişkili olmadığı bulunmuştur. Sonuç olarak bu çalışma kaygının sürüş sırasında en sık deneyimlenen duygu olduğunu ve bu duygunun, algılanan risk ve artan nabız ile ilişkilendirildiğini, öfke ve mutluluğun ise algılanan risk ve nabız ile ilişkili olmadığını göstermektedir. Ayrıca öfke duygusunun hız ile ilişkili olduğu, kaygı ve mutluluk duygularının ise hız ile ilişkili olmadığı bulunmuştur. Benzer şekilde çeşitli duygusal deneyimlerin algılanan riske olan etkilerini değerlendirmek amacıyla temsili bir örneklem ile yürütülen farklı bir çalışmada da kaygının algılanan risk yordadığı bulunmuştur (Moen ve Rundmo, 2006).

Trafik güvenliği kapsamında yaralanmalar, kayıplar, maddi hasarlar gibi olumsuz sonuçlar sürücülerin, güvensizlik, korku ve kaygı yaşamalarına neden olmakta ve sürücülerin algıladıkları riski şekillendirmektedir (Mesken vd., 2007). Bu kapsamda kişilik özellikleri ile bilişsel temelli (kaza olasılığının değerlendirilmesi) ve duygu temelli (kazanın düşünüldüğündeki duygusal tepki)

değerlendirmelerin sürücülük risk algısına olan etkilerinin incelendiği bir çalışmada kişilik özelliklerinin (heyecan arama eğilimi, normsuzluk vb.) yanı sıra duygu temelli değerlendirmelerin de risk algısıyla anlamlı şekilde ilişkili olduğu ve trafikteki riskli davranışları yordadığı bulunmuştur (Rundmo ve Iversen, 2004).

Mesken ve diğerlerinin (2007) yaptıkları çalışmada öfke, korku ve kaygı duygularının sürüş sırasında sıklıkla deneyimlenen duygular olduğu ve bu duyguların sürücülerin algıladıkları riski etkilediği ifade edilmektedir. Ancak yapılan çalışmalarda ifade edilen bu duygular arasında farklılıkların ortaya konulmadığı ve algılanan riski benzer şekilde etkilediği da varsayılmaktadır (Hu vd., 2013). Bu sınırlılıkları ötesinde negatif duygusal deneyim farklılıklarının algılanan riski nasıl etkilediğine dair yapılan deneysel bir çalışmada öfke ve korku duygularının etkisi incelenmiştir. Elde edilen sonuçlar öfke duygusunun algılanan riski azalttığını ancak korku duygusunun ise artırdığını göstermiştir (Lu vd., 2013).

Hu ve diğerleri (2013) tarafından yapılan deneysel bir çalışmada duyguların ve duygu durumun sürücülük risk algısı ve risk tutumları aracılığıyla riskli sürüş üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir. Araştırmada katılımcılar, dört farklı koşulda çeşitli filmler ile (trafikle ilgili negatif, trafikle ilgisi olmayan negatif, pozitif ve nötr) farklı duygulara maruz bırakılmıştır. Elde edilen sonuçlar, negatif duyguların sürücülerin risk algısını önemli ölçüde artırdığı ve negatif duyguların (kaygı) algılanan risk ile etkileşime girerek sürücü davranışlarını etkilediği ve negatif duygulara sahip sürücülerin, pozitif veya nötr duygulara sahip sürücülere göre daha yüksek risk algısı gösterdikleri bulunmuştur.

Diğer taraftan sürüş simülatörü aracılığı ile yapılan deneysel bir çalışmada duyguların risk alma davranışı üzerindeki etkisi de belirlenmeye çalışılmıştır. Araştırmada katılımcılar, dört farklı koşulda çeşitli filmler ile (rahatlatıcı pozitif etki, pozitif etki, negatif etki ve nötr) pozitif ve negatif duygulara maruz bırakılmıştır. Araştırmanın sonuçlarına göre, pozitif ve negatif duygu uyaranlarına maruz kalmanın, aynı şekilde, risk alma eğiliminde (takip mesafesi, hız ve şerit değişiklikleri) bir artışa neden olduğu, rahatlatıcı pozitif uyaranlara maruz kalmanın ise risk alma eğilimini azalttığı bulunmuştur (Eherenfreund-Hager, Taubman–Ben-Ari, Toledo ve Farah, 2017). Ayrıca farklı duygusal deneyimlere odaklanan çalışmalar da bulunmaktadır. Buna göre yapılan deneysel bir çalışmanın ilk

aşamasında katılımcıların duyguları beş farklı koşulda (olumlu bir ruh hali öyküsü, mutlu anılar, heyecan verici bir film, rahatlatıcı bir film ve hayatın anlamı üzerine düşünceler) manipüle edilmiş ve sadece pozitif duygular uyarılmıştır. Araştırmanın sonuçlarına göre özellikle uyarılma biçimindeki pozitif duygulanımın, riskli sürüş yapmak için daha yüksek isteklilikle, rahatlatıcı bir film ve hayatın anlamı üzerine düşüncelerin ise, ilginç bir şekilde, daha düşük isteklilikle ilişkili olduğu bulunmuştur. Ayrıca araştırmanın ikinci aşamasında yapılan manipülasyonlarda ise heyecanla ilgili uyarılmanın rahatlamayı çağrıştıran bir uyarılmaya göre daha fazla riskli sürüş yapma isteğine neden olduğu bulunmuştur (Taubman Ben-Ari, 2012).

Duyguların etkilerinde belirleyici olan süreçlerden biri de kişisel bir özellik olarak ele alınabilecek duygu düzenleme stratejileridir (Gross, 1998a; Gross ve Thompson, 2007). Bu kapsamda araştırmalarda kullanılan birçok duygu düzenleme stratejisi (Garnefski ve Kraaij, 2006; Koole, 2009) bulunmakla birlikte en sık kullanılan stratejilerin Gross'un (1998a) Süreç Modeli içerisinde yer alan bilişsel yeniden değerlendirme ve bastırma duygu düzenleme stratejileridir. Bu stratejiler duyguların etkilerinin kontrol altında tutulmasında ve yönetilmesinde belirleyici olabilmektedir. Özellikle yeniden değerlendirmenin hem duygusal deneyimleri hem de davranışları etkilemektedir. Bu nedenle, duygu uyandıran bir olayla karşılaşıldığında, olayı yeniden değerlendiren bireylerin duygusal tepkisi, bunu yapmayanlara göre daha az yoğunluktadır. Daha az yoğunluktaki duygu deneyimi ise daha sonra daha az davranışsal tepkiye neden olmaktadır (Gross, 1998a). Bu kapsamda Gross'un (1998b) yapmış olduğu bir çalışmada yeniden değerlendirmenin iğrenme duygusal deneyimini ve ifadesini azalttığı bulunurken Gross ve Levenson (1997) ve Harris (2001) tarafından yapılan benzer çalışmalarda farklı duyguları bastırmanın duygu deneyimi üzerinde etkisi olmasa da fizyolojik tepkilerin artmasına neden olduğu bulunmuştur. Bu kapsamda ele alındığında duygu düzenleme stratejilerinin duyguların yönetilmesinde önemli olduğu düşünülmektedir.

Trafik sisteminin sürdürülebilirliği için trafik güvenliği ve sürücü davranışlarının önemi birçok araştırmada ve raporda vurgulanmaktadır (U.S. Government Accountability Office, 2003). Ayrıca trafik güvenliğine yönelik kişilik özelliklerinin hem ayrı ayrı hem de bir bütün olarak araştırılması önerilmektedir (Dahlen ve White, 2006; Sabey ve Taylor, 1980). Bu kapsamda kişisel bir özellik

olarak nitelendirilen (John ve Gross, 2004) duygu düzenleme stratejilerinin sürücülerin trafik kurallarını ihlal etme eğilimlerine olan etkisi Holman ve Holman (2020) tarafından yapılan çalışma ile incelenmiştir. Araştırmanın sonuçlarına göre yeniden değerlendirmenin trafik suçları, riskli ve öfkeli sürüş tarzı ile negatif ve anlamlı, dikkatli sürüş tarzı ile pozitif ve anlamlı bir ilişki gösterdiği ve bastırmanın ise ilgili değişkenlerle ilişki göstermediği bulunmuştur. Ayrıca yeniden değerlendirme ile trafik suçları arasındaki ilişkide kural ihlallerinin, öfkeli ve dikkatli sürüş tarzlarının aracılık etkisi incelenmiş ve sadece kural ihlallerinin aracılık rolü etkisinin anlamlı olduğu bulunmuştur. Tüm bu sonuçlar değerlendirildiğinde ise yeniden değerlendirmenin riskli sürüş eğilimini azalttığı ve böylece dikkatli sürüş eğilimini artırdığı bulunmuştur.

Popuşoi ve Holman (2016) tarafından yapılan yeniden değerlendirme ve bastırma duygu düzenleme stratejilerinin sürücü öfkesi ve saldırganlık eğilimi arasındaki ilişkide düzenleyici rolü incelenmiştir. Elde edilen sonuçlar yeniden değerlendirme ve saldırganlık eğilimleri arasında negatif ve anlamlı, bastırmanın ise sürücü öfkesi ve saldırganlık eğilimi arasında pozitif ve anlamlı ilişkili olduğunu göstermektedir. Ayrıca bastırmanın sürücü öfkesi ve saldırganlık eğilimi arasındaki ilişkide düzenleyici etkisinin de anlamlı olduğu bulunmuştur. Bu sonuçlar, duygusal deneyimlerini bastıran sürücülerin öfke uyandıran durumlara maruz kaldıklarında saldırgan bir şekilde tepki verme eğilimlerinin yüksek olduğunu göstermektedir.

Araştırmalar en sık sergilenen riskli davranışların aynı zamanda daha az riskli algılanan davranışlar olduğunu göstermektedir (Rundmo ve Iverson, 2004; Ulleberg ve Rundmo, 2003). Bu yüzden algılanan riskin ilişkili olduğu ve trafik güvenliğini etkileme potansiyeline sahip değişkenlerin de araştırılması önemlidir. Bu kapsamda duygu düzenleme stratejileri ile algılanan risk ve sürücü davranışları arasındaki ilişkilerin incelendiğinde bir çalışmada yeniden değerlendirme stratejisinin tüm risk algılama değişkenleriyle (ihlaller, hatalar ve ihmaller) bastırmanın ise sadece risk algısının ihlaller alt boyutu ile ilişkili olduğu bulunmuştur (Parlangeli vd., 2018). Diğer taraftan deneysel olarak yürütülen farklı bir çalışmada ise yeniden değerlendirme ile algılanan risk arasındaki ilişkide farklı negatif duygusal deneyimlerin (öfke ve korku) aracılık etkisi incelenmiştir. Elde edilen sonuçlar korku duygusunun, yeniden değerlendirme ve algılanan risk

arasındaki ilişkiye aracılık ettiğini ancak öfke duygusunun ise aracılık etkisinin anlamlı olmadığını göstermektedir (Lu vd., 2013).

Özetle bireylerin belirli bir andaki duygusal ve motivasyonel durumları yukarıda tanımlanan trafik ve ulaşım psikoloji kapsamındaki süreçleri etkilemektedir (Holman ve Holman, 2020; Parlangeli vd., 2018; Popuşoi ve Holman, 2016). Farklı nitelikteki duygusal deneyimlerin (negatif, pozitif ve nötr) sürücülerin risk algılarına olan etkilerinin incelendiği bir çalışmada negatif duygusal deneyimlerinin diğer duygulara göre algılanan riskin artmasını sağladığı bulunmuştur (Huo vd., 2022). Diğer taraftan negatif duygusal deneyim farklılıklarını değerlendiren farklı bir çalışmada öfke duygusunun algılanan riski azalttığını ancak korku duygusunun ise artırdığı gösterilmiştir (Lu vd., 2013).

Trafik güvenliği kapsamında diğer taraftan duygu düzenleme stratejilerine yönelik çalışmaların da öne çıktığı görülmektedir. Bu kapsamda yapılan çalışmalarda genellikle yeniden değerlendirme duygu düzenleme stratejisinin risk alma eğilimi, olumsuz sürüş stilleri (Holman ve Holman, 2020), sürücü öfkesi ve saldırganlık eğilimi (Popuşoi ve Holman, 2016) ile negatif ve anlamlı şekilde ilişkili olduğu bulunmuştur. Ayrıca yeniden değerlendirme ve bastırma stratejilerinin çeşitli risk algılama değişkenleriyle (ihlaller, hatalar ve ihmaller) ilişkili olduğu bulunmuştur (Parlangeli vd., 2018). Yeniden değerlendirme stratejisi, duygusal deneyimler (öfke ve korku) ve algılanan riskin bir arda değerlendirildiği çalışmada ise negatif duygusal deneyimlerin (öfke ve korku) yeniden değerlendirme ile algılanan risk arasındaki ilişkide aracılık rolü etkisi değerlendirilmiştir. Elde edilen sonuçlar korku duygusunun, yeniden değerlendirme ve algılanan risk arasındaki ilişkide aracılık etkisinin anlamlı olduğunu ancak öfke duygusunun ise aracılık etkisinin anlamlı olmadığını göstermektedir (Lu vd., 2013).

Yukarıda da bahsedildiği üzere duygular ve kullanılan duygu düzenleme stratejileri riskli davranışlarla (Popuşoi ve Holman, 2016) ve algılanan risk (Lu vd., 2013; Parlangeli vd., 2018) ile ilişkilendirilmektedir. Özellikle duygusal deneyimlerin sürücü risk algısını ve davranışlarını şekillendirdiği (Eherenfreund-Hager vd., 2017; Hu vd., 2013) ve bireysel bir özellik olarak duygu düzenleme stratejilerinin (Hu vd., 2013; Masken vd., 2007) de trafik güvenliği kapsamında ele alınması gerekliliği görülmektedir. Bu bağlamda deneysel sosyal psikoloji

içeresinde yer alan, ölüm belirginliğini içeren, sürüşe yönelik bazı davranışları (Taubman Ben-Ari vd.,1999) ve algılanan riski etkilediği varsayılan (Chittaro vd., 2017; Frietze ve Cohn, 2018) ve duygusal deneyim farklılıkları oluşturabilecek (Lambert vd., 2014) Dehşet Yönetimi Kuramı (Greenberg vd.,1986; Pyszczynski vd., 1999; Pyszczynski vd., 2015) özellikle negatif duyguların manipülasyonunda ve bununla ilgili sürüşe yönelik algılanan riskin şekillendirilmesinde farklı bir bakış acısı sunabilir. Bu kapsamda bundan sonraki bölümde DYK çerçevesinde sürücü davranışlarıyla ve algılanan risk ile ilgili yapılan çalışmalar aktarılmaktadır.

1.3 Dehşet Yönetimi Kuramı, Algılanan Risk ve Sürücü Davranışları

DYK araştırmacıları, bireylerin kendilerini ölümün dehşetinden korudukları savunma mekanizmalarının çeşitli süreçlere olan etkisini birçok farklı çalışmada incelemişlerdir (Arrowood ve Cox, 2020; Cohn vd., 1995; Greenberg vd.,1986; Mikulincer ve Florian, 2002; Solomon vd., 1991). Bu çalışmalardan bazıları ise trafik ve ulaşım psikolojisi özelinde değerlendirilmektedir. Bu bölümde ölüm belirginliğinin sürücü davranışlarına ve davranışların öncülü olarak değerlendirilen algılanan riske olan etkileri güncel çalışmalar içerisinde ele alınmaktadır.

Taubman Ben-Ari ve diğerleri (1999) tarafından yürütülen bir dizi çalışmada sürücülük ile riskli sürücü davranışları (hız tercihleri) arasındaki ilişki öz yeterlilik manipüle edilerek incelenmiştir. Bu çalışmaların ilkinde ölüm belirginliği (var x yok) ve sürücülükle ilgili öz yeterlilik (düşük x yüksek) algısı manipüle edilmiş ve sonucunda sürücülüğü öz yeterliliklerin göstergesi olarak algılayan sürücülerin ÖB koşulunda daha yüksek hız tercihlerine yöneldikleri, sürücülüğü öz yeterliliklerinin bir göstergesi olarak algılamayan sürücülerin ise daha düşük hız tercihlerine yöneldikleri bulunmuştur. Devamında yapılan ikinci bir çalışmada ise farklı bir ÖB manipülasyon (bireysel olarak yok oluş x kişilerarası ilişkilerin yok oluşu x kontrol) kullanılmış ve sonucunda benzer şekilde sürücülüğü öz yeterlilikleriyle ilgili algılayan sürücülerin, ÖB koşullarında daha yüksek hız tercihlerine yöneldikleri bulunmuştur. Ancak sürücülüğü öz yeterlilikleriyle ilgili daha az algılayanlar arasında ilk çalışmadakine benzer bir sonuç bulunamamıştır. Son çalışmada ise bir sürüş simülatörü aracığı ile sürüş senaryosu sırasında sürücülerin hızları değerlendirilmiştir. Bu aşamada da ilk aşamada bulunan benzer sonuçlar elde edilmiştir (Taubman Ben-Ari vd., 1999). Elde edilen tüm bu bulgular değerlendirildiğinde ÖB koşulunun sürücülerin riskli seçimlere yönelme

eğilimlerini etkilediği ve özellikle sürücülüğü öz yeterlilikleriyle ilgili olarak algılayan sürücülerin benlik saygılarını artıracak seçeneklere yöneldiklerini ve sürüş sırasında risk alma eğilimlerinin artığını göstermektedir.

Rosenbloom (2003) tarafından yapılan ÖB'nin farklı bir şekilde manipüle edildiği (travmatik yol film x nötr film) başka bir çalışmada sürücülüğü öz yeterlilikleriyle ilgili algılayan sürücülerin, ÖB koşullunda riskli sürüş için daha az eğilim gösterdikleri bulunmuştur. Ardından aynı koşulları kullanan ikinci bir çalışmada bir sürüş simülatörü aracılığıyla davranış boyutu değerlendirilmiş ve bu aşamadaki çalışmada ise sürüşü öz yeterlilikleriyle ilgili algılayan ölüm belirginliği koşulundaki sürücülerin, sürüşü öz yeterlilikleriyle ilgili algılamayan nötr koşuldaki sürücülülere göre daha riskli (hızın yüksek olması) tercihlere yönelme eğiliminde oldukları bulunmuştur. Sürüşü öz yeterlilikleriyle ilgili daha az algılayan nötr koşuldaki sürücülülerin ise deney koşulundaki sürüşü öz yeterlilikleriyle ilgili daha az algılayan sürücülülere göre daha dikkatli (hızın düşük olması) sürüş eğiliminde oldukları bulunmuştur. Araştırmanın sonuçları, ÖB koşulunda yer alan ve sürücülüğü öz yeterlilikleriyle ilgili algılayan sürücülerin simülatörde daha yüksek hızlarda kullanma eğiliminde olduklarını ve benlik saygılarını artıran riskli seçeneklere yöneldiklerini göstermektedir.

Ivanov ve Vogel (2017) tarafından motosiklet sürücüleri ile yapılan bir çalışmada sürüşün yapıldığı bağlamın (yalnız x grup) ve ÖB'nin sürücü davranışlarına olan etkileri değerlendirilmiştir. Araştırmanın sonuçlarına göre yalnız sürücülük koşulunda sürücülüğü öz yeterliliklerinin bir parçası olarak algılama eğilimi düşük olan sürücülerin deney ve kontrol koşullarının her ikisinde de riskli sürüş eğiliminde olmadıkları, sürücülüğü öz yeterliliklerinin bir parçası olarak algılama eğilimi yüksek olan ÖB koşulundaki sürücülerin ise kontrol koşulundaki sürücülere göre daha riskli sürüş eğiliminde oldukları bulunmuştur. Grup koşulu (sürüşün yapıldığı diğer bağlam) bağlamında ele alındığında ise ÖB'nin bir etkisinin olmadığı ve sürücülerin benzer eğilimler gösterdikleri bulunmuştur. Bu sonuçlar bir grubun parçası olmanın (grup koşulu) ÖB'nin olumsuz etkilerine karşı potansiyel bir koruyucu olabileceğini ve sürücülerin daha az riskli tercihlere yönelebileceğini göstermektedir.

Sürücülükle ilgili risk alma eğilimlerinin öz yeterliliğin algılanma durumlarına göre farklılaşmasına ve bu eğilimlerin genellikle ÖB'nin yer aldığı koşullarda görülüyor olmasına rağmen (Rosenbloom, 2003; Taubman Ben-Ari vd., 1999), Miller ve Taubman Ben-Ari (2004) tarafından tüplü dalış yapan katılımcılar ile yapılan çalışmada ÖB'nin, yukarıdaki araştırmalardan farklı olarak (Rosenbloom, 2003; Taubman Ben-Ari vd.,1999), davranış eğilimlerini farklı bir şekilde etkilediği bulunmuştur. Araştırmanın sonuçlarına göre, ÖB koşulunda yer alan benlik saygısı ve dalışla ilgili öz-yeterlilik algısı düşük olan dalgıçların kontrol koşulunda yer alan dalgıçlara göre daha fazla risk alma eğilim gösterdiği bulunmuştur. Ayrıca, benlik saygısı düşük ve dalışla ilgili öz-yeterliliği yüksek dalgıçlar arasında ise ÖB koşulunda risk alma eğiliminin azaldığı görülmüştür. Araştırmacılar bu bulguları ise algılanan öz yeterlilik (Bandura, 1997) ile açıklamaya çalışmışlardır. Bu açıklamaya göre, yüksek öz yeterlilik riskli ve güvenli durumların daha iyi ayırt edilmesini ve böylece risk alma davranışının daha iyi kontrol edilmesini sağlayan bir faktör olarak nitelendirilmektedir (Routledge ve Vess, 2019).

Alper ve Özkan (2015) tarafından yapılan farklı bir çalışmada ÖB (var x yok) kişisel bir özellik olarak kontrol yöneliminin etkisi değerlendirilmiştir. Elde edilen sonuçlar, kontrol yönelimi düşük olan sürücülerde ÖB'nin hız sınırı olan şehir içi yollarda tercih edilen hızı artırdığı ve hız sınırına uyma niyetini ve hız sınırına uyma zaman yüzdesini azalttığını göstermiştir. Kontrol yönelimi yüksek olan sürücülerde ise ÖB'nin kırsal yollarda hız sınırına uyma niyetini ve şehir içi ve kırsal yollarda hız sınırına uyma yüzdesini artırdığı bulunmuştur.

Ölüm belirginliğine maruz kalmanın algılanan risk üzerindeki etkisini belirlemek için az sayıda olsa da bazı araştırmalar mevcuttur. Bu amaçla Miller ve Mulligan (2002) tarafından yapılan bir çalışmada bireylerin kişisel kontrollerini ve sorumluluklarını algılama derecelerini belirleyen kontrol odağı kişilik özelliğinin boyutları da araştırmaya dahil edilmiştir. Bu çalışmada kontrol odağı (içsel x dışsal) ve ÖB manipülasyonu (var x yok) koşullarından yararlanılmış ve koşullara göre sürücülerin kendileri ve diğerleri için algıladıkları riskleri değerlendirilmiştir. Araştırmanın sonuçları içsel ve dışsal kontrol odağına sahip sürücülerde ÖB'nin kendilerine yönelik algıladıkları riskleri arttığı bulunurken içsel kontrol odağına

sahip sürücülerde ÖB'nin başkalarına yönelik risk algısını arttığı ancak dışsal kontrol odağına sahip sürücülerde azalttığı bulunmuştur.

Ölüm belirginliğinin bireyin algıladıkları risklere (dikkatsiz araç kullanımı, alkol tüketimi vb.) olan etkilerinin değerlendirildiği farklı bir çalışmada deneysel koşullar sanal gerçeklik üzerinden oluşturulmuştur. Elde edilen sonuçlar ÖB'nin olduğu sanal gerçeklik koşulunda yer alan katılımcıların algıladıkların risklerin ÖB olmayan koşula göre daha fazla olduğu ve bazı kişilik özeliklerinin ise algılanan riskin koşullar arasında farklılaşmasını sağladığını göstermektedir. Buna göre kaygı ve korku ile ilgili kişilik özelliği olarak tanımlanan zarardan kaçınma eğilimi yüksek olan sürücülerin ÖB koşulunda diğer koşuldaki sürücülere göre algıladıkları risklerin daha yüksek olduğu bulunmuştur (Chittaro vd., 2017). Ayrıca bu sonuçlar ÖB'nin algılanan risk üzerindeki etkilerini uygun şekilde değerlendirmek için, ilgili çalışmanın bireysel farklılıkları kontrol etmesi gerektiğini de göstermektedir (Chittaro vd., 2017; Miller ve Mulligan, 2002).

Ölüm belirginliğinin sürüş sırasında telefon kullanma tutumlarına ve niyetlerine olan etkilerini değerlendirmek amacıyla yapılan bir çalışmada koşullara göre dikkatsiz sürüş, ölümlü kaza yapma gibi algılanan risklerin olasılıkları da değerlendirilmiştir. Elde edilen sonuçlar aile üyelerinin kaybının üzerinden yapılan ölüm belirginliği koşulundaki katılımcıların ifade edilen risklerin algılanan olasılıklarını daha yüksek değerlendirdiklerini göstermiştir. Ayrıca ÖB koşullarında sürüş sırasında telefon kullanımına yönelik olumsuz tutumların arttığı, niyetin ise azaldığı bulunmuştur (Frietze ve Cohn, 2018).

Algılanan risk üzerine yapılan çalışmalar değerlendirildiğinde ölüm belirginliğinin içsel ve dışsal kontrol odağına sahip sürücülerde kendilerine yönelik algıladıkları risklerin (Miller ve Mulligan, 2002), zarardan kaçınma eğilimi yüksek olan sürücülerde algılanılan riskin (Chittaro vd., 2017) ve diğer sürücülerde risklerin algılanan olasılıklarının artmasını (Frietze ve Cohn, 2018) sağladığı bulunmuştur. Tüm bu araştırmaların ışığında bu çalışmanın amacı sürücülerde ölüm belirginliğinin duygulanım-risk algısı bağlantısını nasıl etkilediğine dair hipotezleri test etmektir. Duygusal deneyimler ile algılanan risk arasındaki literatür (Hu vd., 2013; Lu vd., 2013) ve ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlere yönelik etkilerini gösteren bulguların ışığında (Lambert vd., 2014; Routledge ve Juhl, 2010a;

Routledge vd., 2010b) Dehşet Yönetimi Kuramı bu değişkenler arasındaki etkileşimin farklı şekilde değerlendirilmesini sağlayabilir. Bu kurama göre bireyin kendi ölümlülüğü hakkındaki düşüncelerinin bilişsel süreçleri (Arndt vd., 1997) ve duygulanımı (Lambert vd., 2014) doğrudan etkilemesi olasıdır. Ayrıca farklı kişilik değişkenleriyle çalışılmış olsa da ÖB'nin algılanan riskleri etkilediği de gösterilmiştir (Chittaro vd., 2017; Frietze ve Cohn, 2018; Miller ve Mulligan, 2002). Bu çalışma, ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlere ve algılana riske olan etkilerini ve ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerindeki etkisinde duyguların aracılık etkisi rollerini değerlendirmeyi ve bu kapsamda ölüm belirginliğini ele alan trafik ve ulaşım psikolojisi içerisindeki sürücülerin algıladıkları risklere yönelik çalışmaların kapsamını genişletmeyi amaçlamaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

2. DENEY 1

Bu çalışmada ölüm belirginliği araştırmalarında sıklıkla kullanılan ve klasik olarak nitelendirilebilecek ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlere ve algılanan riske olan etkilerini ve ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerindeki etkisinde duyguların aracılık etkisi rollerini değerlendirmeyi amaçlanmaktadır. Literatürde farklı manipülasyon teknikleri olmakla birlikte (Frietze ve Cohn, 2018; Huang vd., 2022; Routledge ve Vess, 2019; Zhou vd., 2022) bu manipülasyonun (ölüm belirginliği ve diş ağrısı) kullanılan en yaygın uygulamalardan biri olduğu ifade edilmektedir (Burke vd., 2010). Bunun yanı sıra literatürde ölüm belirginliğin duygusal deneyimlerde farklılık oluşturmadığı ile ilgili varsayımı (Burke vd., 2010; Pyszczynski vd., 1999; Pyszczynski vd., 2015) destekleyen kanıtların oldukça tutarsız ve az olduğu ve duygusal deneyimde farklılıklar oluşturduğu birçok çalışmada gösterilmiştir (Lambert vd., 2014; Routledge ve Juhl, 2010a; Routledge vd., 2010b).

DYK ile ilgili yapılan çalışmaların bir kısmında ölüm belirginliğinin duygusal deneyimler üzerindeki etkisi gösterilmiştir (Harmon-Jones vd., 1997; Greenberg vd., 1995; Routledge ve Juhl, 2010a; Schimel vd., 1999). Örneğin Greenberg ve diğerlerinin (1995) ve Proulx ve Heine'nin (2008) yaptığı çalışmalarda negatif duygusal deneyimlerin, Harmon-Jones ve diğerleri (1997) tarafından yapılan çalışmada ise sadece korku duygusal deneyiminin, Lambert ve diğerlerinin (2014) yaptığı çalışmalarda ise korku, kaygı, üzüntü ve mutluluk duygusal deneyimlerinin koşullara göre farklılık gösterdiği, Schimel ve diğerlerinin (1999) yaptığı çalışmada ise, diğer araştırmaların aksine, pozitif duygusal deneyimlerin koşullar arasında farklılık gösterdiği bulunmuştur.

Yukarıda bulguları paylaşılan bu çalışmalarda (Harmon-Jones vd., 1997; Greenberg vd., 1995; Lambert vd., 2014; Proulx ve Heine, 2008; Schimel vd., 1999) potansiyel bir duygusal uyaran olan ölüm belirginliğinin öncesinde katılımcıların hissedilen duyguların yoğunluğunun artmasını, azalmasını ya da benzer seviyede sürdürülmesini ve koşullara uyum sağlamak için koordine edilmesini sağlayan ve kişisel bir özellik olarak nitelendirilen duygu düzenleme özelliklerinin (Bonanno ve Burton, 2013; Durbin ve Shafir, 2008; Erber vd., 1996; Gross ve John, 2003;

Mauss vd., 2005) değerlendirilmediği ve bu özelliğe göre eşleştirilmiş koşullar oluşturulmadığı görülmektedir.

Ölüm belirginliğinin duygusal deneyimler üzerindeki etkilerini belirlemeye yönelik yapılan çalışmaların bir kısmında (Harmon-Jones vd., 1997; Greenberg vd., 1995; McGregor vd., 2001) Pozitif ve Negatif Duygu Durum Ölçeği (PANAS), diğer kısmında (Lambert vd., 2014) kullanılan pozitif ve negatif duygu durum ölçeğinin ilgili duygulara yönelik ifadeleri kullanılarak o duyguyla ilgili alt ölçekler oluşturulmuş ve uygulanmıştır. Bu kapsamda değerlendirildiğinde ölüm belirginliğinin duygusal deneyim üzerindeki etkilerini belirlemek için yapılan çalışmalarda belirli bir duygusal deneyim ölçeğinin kullanılmadığı ve bulguların görece tutarsız olduğu da görülmektedir (Harmon-Jones vd., 1997; Greenberg vd., 1995; Lambert vd., 2014; Proulx ve Heine, 2008; Schimel vd., 1999). İfade edilen bulgular ve ilgili çalışmaların sınırlılıkları değerlendirildiğinde, ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlere olan etkilerini belirlemek için duygulara ayrı ayrı odaklanılması gerektiği ve bunun da temel duygular aracılığıyla yapılmasının daha uygun olacağı ve ayrıca koşulların duyguların yönetilmesini sağlayan duygu düzenleme özelliğine göre eşleştirilmesinin önemli olduğu düşünülmektedir.

Ölüm belirginliğinin sürücü davranışlarına ve davranışların öncülü olarak değerlendirilen algılanan riske olan etkilerini değerlendiren çalışmaların ise son dönemde arttığı görülmektedir. ÖB'nin sürücülerin riskli seçimlere yönelme eğilimlerini etkilediği ve özellikle sürücülüğü öz yeterlilikleriyle ilgili olarak algılayan sürücülerin benlik saygılarını artıracak seçeneklere yöneldikleri (Taubman Ben-Ari vd., 1999), simülatör aracılığıyla yapılan bir çalışmada da aynı koşullarda sürücülerin benzer eğilimlerinin olduğu bulunmuştur (Rosenbloom, 2003). Ayrıca ÖB'nin algılanan risklerin olasılığını (Frietze ve Cohn, 2018), içsel ve dışsal kontrol odağına sahip katılımcılarda kendilerine yönelik algıladıkları riskleri (Miller ve Mulligan, 2002) ve zarardan kaçınma eğilimi yüksek olan katılımcıların algıladıkları riskleri arttırdığı bulunmuştur (Chittaro vd., 2017). Bu çalışmalar için ifade edilmesi gereken bir sınırlılıkta algılanan riskin tek bir boyut üzerinden değerlendirilmesidir. Oysaki yapılan birçok çalışmada algılanan riskin bilişsel ve duygu temelli olmak üzere değerlendirilmesi önerilmiştir (Ma vd., 2010; Machin ve Sankey, 2008; Rundmo ve Iversen, 2004). Bu kapsamda bu çalışmada ifade edilen çalışmalardaki sınırlılık aşmak amacıyla algılanan riskin bilişsel ve

duygusal olmak üzere iki boyut üzerinden değerlendirmesi ve böylece ölüm belirginliğinin olası etkilerinin ayrıntılandırılması amaçlanmıştır. Ayrıca bulguları paylaşılan bu çalışmalarda ÖB'nin algılanan risk üzerindeki etkilerini uygun şekilde değerlendirmek için bireysel farklılıklara dikkat edilmesi gerektiği de vurgulanmıştır (Chittaro vd., 2017; Miller ve Mulligan, 2002).

Yapılan birçok çalışmada kişilik özelliklerinin riskli sürücülük (Monteiro vd., 2018; Sümer, 2003) ve algılanan risk ile ilişkili olduğu gösterilmiştir (Fyhri ve Backer-Grøndahl, 2012). Bu kapsamda yapılan çalışmalarda uyumluluk, sorumluluk gibi kişilik özellikleri gösteren sürücülerin daha dikkatli araç kullanımı; dışa dönüklük, nevrotiklik gibi kişilik özellikleri gösteren sürücülerin ise daha riskli araç kullanımı (hız, kaza sayısı, agresif sürüş vb.) eğiliminde olduğu bulunmuştur (Arthur ve Doverspike, 2009; Dahlen ve White, 2006; Harris vd., 2014; Jovanovic´ vd., 2011; Linkov vd., 2019; Martínez-Gabaldón ve Méndez Martínez, 2019). Ayrıca nevrotikliğin algılanan risk ile negatif ve uyumluluğun ise pozitif (Fyhri ve Backer-Grøndahl, 2012), farklı bir çalışmada ise sorumluluk ve deneyime açıklık kişilik özelliklerinin algılanan risk ile pozitif ilişkili olduğu bulunmuştur (Sween vd., 2017). Diğer taraftan algılanan riskin sürüş sırasındaki davranışları da etkilediği ifade edilmektedir (Steinbakk vd., 2019). Yukarıda bulguları paylaşılan çalışmalar değerlendirildiğinde (Alper ve Özkan, 2015; Miller ve Mulligan 2002; Rosenbloom, 2003; Taubman Ben-Ari vd., 1999) risk alma eğilimlerini ve algılanan riski (Frietze ve Cohn, 2018) etkileme potansiyeline sahip kişilik özelliklerinin ve sürüşe yönelik süreçleri doğrudan etkileme potansiyeline sahip (Sümer, 2003) sürüşe yönelik eğilimlerin değerlendirilmediği ve koşulların önemli olan bu özelliklere göre eşleştirilmediği görülmektedir.

Sürücü davranışlarının ve algılanan riskin duygusal deneyimlerden etkilendiği ve özellikle, negatif duygusal deneyimlerin (öfke) risk alma davranışıyla ilişkili olduğu (Monteiro vd., 2018) ve kaygı gibi negatif duygusal deneyimin ise algılanan riski yordadığı gösterilmiştir (Moen ve Rundmo, 2006). Bu kapsamda Eherenfreund-Hager ve diğerleri (2017) tarafından yapılan deneysel bir çalışmada negatif duygusal deneyimlerin risk alma davranışlarıyla (takip mesafesine uymama, hız, şerit değiştirme) ilişkili olduğu; Hagenzieker ve diğerleri (2007) tarafından yapılan farklı çalışmada ise öfke duygusunun risk alma davranışlarını (ortalama hız, hız sınırın aşıldığı zaman yüzdesi) artırdığı görülmektedir. Ayrıca bu çalışmada

(Hagenzieker vd., 2007) kaygı duygusunun sürücülük sırasında en sık görülen duygusal deneyim olduğu ve bu duygusal deneyimin algılanan risk ile ilişkili olduğu bulunurken, yapılan farklı bir çalışmada ise en sık deneyimlenen duyguların ise kaygı, öfke ve mutluluk olduğu; engellenmenin öfke ve güvenlik eksikliğinin kaygı ile ilişkili olduğu bulunmuştur (Mesken vd., 2007). İfade edilen bu çalışmada (Mesken vd., 2007) kaygının algılanan risk ile ilişkili olduğu, diğer bir çalışmada ise negatif duygusal deneyimlerin (kaygı) algılanan riski doğrudan, sürücü davranışlarını ise dolaylı olarak etkilediği bulunmuştur (Hu vd., 2013; Moen ve Rundmo, 2006).

Kişisel bir özellik olarak nitelendirilen duygu düzenleme stratejileri de (Gross, 1998a; Gross ve Thompson, 2007) sürücü davranışları ve algılanan risk ile ilgili önemli diğer bir değişkendir. Yapılan çalışmalarda yeniden değerlendirmenin sürüş sırasındaki riskli davranış eğilimleri ile negatif (Holman ve Holman, 2020; Popuşoi ve Holman, 2016), bastırmanın ise pozitif ilişkili olduğu bulunmuştur (Popuşoi ve Holman, 2016). Ayrıca duygu düzenleme stratejileri ve algılanan risk arasındaki ilişkileri değerlendirmek için yapılan çalışmalarda yeniden değerlendirmenin ve bastırmanın algılanan risk ile ilişkili olduğu (Parlangeli vd., 2018) ve yeniden değerlendirme ve algılanan risk arasındaki ilişkide korku duygusunun aracılık etkisinin anlamlı olduğu bulunmuştur (Lu vd., 2013).

Bu bulgulara göre kişilik özelliklerinin ve duygu düzenleme eğilimlerinin riskli sürüşün birçok yönüyle ilişkilendirildiği, sürüş sırasında risk alma davranışlarını ve algılanan riski etkilediği (Mesken vd., 2007; Moen ve Rundmo, 2006; Monteiro vd., 2018; Ulleberg ve Rundmo, 2003) ve özellikle negatif duygusal deneyimlerin risk alma davranışıyla (Eherenfreund-Hager vd., 2017; Hagenzieker vd., 2007) ve algılanan risk ile ilişkili olduğu gösterilmiştir (Lu vd., 2013; Mesken vd., 2007). Bu yüzden sürüş eğilimlerine ve algıladıkları risklere etkilerinden dolayı kişilik özelliklerinin, duygu düzenleme eğilimlerinin ve olası duygusal deneyimlerin trafik ve ulaşım psikolojisi içerisinde yapılan çalışmalarda değerlendirilmesinin önemli olduğu düşünülmektedir.

Ölüm belirginliği ve algılanan riske yönelik yapılan çalışmalarda sürüşü ve sürüşle ilgili süreçleri etkileme potansiyeline sahip kişilik özelliklerinin ve sürüşe yönelik eğilimlerin; ölüm belirginliği ve duygusal deneyim farklılıklarına yönelik

yapılan çalışmalarda ise duygusal deneyimlerin kontrol edilmesini etkileme potansiyeline sahip duygu düzenleme eğilimlerinin koşullara göre eşleştirilmediği görülmektedir. Ayrıca ölüm belirginliği ve algılanan riske yönelik yapılan çalışmalarda algılanan riskin tek bir boyut üzerinden değerlendirildiği ve bilişsel ve duygusal bileşenlerine göre ayrıntılandırılmadığı görülmektedir. Bu çalışma ile ifade edilen bu sınırlılıkların giderilmesi ve önemli olan diğer özelliklere göre koşulların eşleştirilmesi amaçlanmıştır.

Araştırmanın bu aşamasında ilk olarak ölüm belirginliğinin duygusal deneyimler (Harmon-Jones vd., 1997; Greenberg vd., 1995; Routledge ve Juhl, 2010a; Schimel vd., 1999) üzerinde etkisinin olacağı ve özellikle negatif duygusal deneyimlerin koşullara göre farklılaşacağı beklenmektedir. İkinci olarak ölüm belirginliğinin algılanan riski (Chittaro vd., 2017; Frietze ve Cohn, 2018; Miller ve Mulligan, 2002) etkileyeceği ve algılanan riskin koşullara göre farklılaşacağı beklenmektedir. Ayrıca ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerindeki etkisinde duyguların aracılık etkisi rollerinin değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Bununla birlikte yukarıda örneklendirilen ilgili çalışmalardaki sınırlılıkları aşmak amacıyla son test eşleştirilmiş kontrol gruplu seçkisiz desen kullanılmasına karar verilmiştir.

Bu kapsamda DYK çerçevesinde yapılan çalışmalarda ölüm belirginliğinin negatif duygusal (korku, kaygı, üzüntü, öfke ve mutluluk) deneyimlere (Lambert vd., 2014; Routledge ve Juhl, 2010a; Routledge vd., 2010b) ve algılanan riske (Chittaro vd., 2017; Frietze ve Cohn, 2018; Miller ve Mulligan, 2002) yönelik elde edilen bulguların ışığında duygulanım-risk algısı bağlantısına dair aşağıdaki hipotezler oluşturulmuştur:

H1a: Korku duygusu deneyim düzeyi puanları, ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcılarda diş ağrısı koşulunda yer alan katılımcılara göre daha yüksek olacaktır.

H1b: Kaygı duygusu deneyim düzeyi puanları, ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcılarda diş ağrısı koşulunda yer alan katılımcılara göre daha yüksek olacaktır.

H1c: Üzüntü duygusu deneyim düzeyi puanları, ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcılarda diş ağrısı koşulunda yer alan katılımcılara göre daha yüksek olacaktır.

H1d: Öfke duygusu deneyim düzeyi puanları, ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcılarda diş ağrısı koşulunda yer alan katılımcılara göre daha yüksek olacaktır.

H1e: Mutluluk duygusu deneyim düzeyi puanları, diş ağrısı koşulunda yer alan katılımcılarda ölüm belirginliği koşulundaki katılımcılara göre daha yüksek olacaktır.

H2a: Algılanan duygusal risk puanları, ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcılarda diş ağrısı koşulunda yar alan katılımcılara göre daha yüksek olacaktır.

H2b: Algılanan bilişsel risk puanları, ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcılarda diş ağrısı koşulunda yar alan katılımcılara göre daha yüksek olacaktır.

H3a: Ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde korku duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.

H3b: Ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde kaygı duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.

H3c: Ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde üzüntü duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.

H3d: Ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde öfke duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.

H3e: Ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde mutluluk duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.

H4a: Ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk üzerindeki etkisinde korku duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.

H4b: Ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk üzerindeki etkisinde kaygı duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.

H4c: Ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk üzerindeki etkisinde üzüntü duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.

H4d: Ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk üzerindeki etkisinde öfke duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.

H4e: Ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk üzerindeki etkisinde mutluluk duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.

2.1 Yöntem

Bu bölümde katılımcıların genel özelliklerinin neler olduğuna, katılımcılara nasıl ulaşıldığına ve ölçüm araçlarının özelliklerine yönelik açıklamalar yer almaktadır. Ek olarak veri toplama süreci ve toplanan verilere çalışmanın tasarımına göre uygulanılan analizler aktarılmaktadır.

2.1.1 Örneklem

Araştırmanın örneklemine amaçlı örnekleme (*"purposive sampling"*) tekniği kullanılarak ulaşılmıştır. Bu kapsamda araştırmanın örneklemini Bolu ve Bartın İllerinde ikamet eden ve en az 6 aydır aktif olarak araç kullanan ehliyet sahibi 154 sürücü oluşturmaktadır. Araştırmayı kabul eden sürücüler daha önceki bölümlerde belirtildiği üzere deney ve kontrol koşulu olmak üzere seçkisiz olarak 2 koşula atanmıştır. Buna göre deney koşulu 73 ve kontrol koşulu ise 81 sürücüden oluşmaktadır. Yaşları 18 ile 34 arasında değişen (*Yaş Ort.= 22.66; SS= 3.24*) katılımcıların 67'si kadın (%43.5), 87'si ise erkektir (%56.5).

Katılımcıların; 7'si (%4.5) lise, 79'u (%51.53) yüksekokul, 65'i (%42.2) lisans ve 3'ü (%1.9) yüksek lisans/doktora seviyesindedir. Katılımcıların tamamı B sınıfı ehliyete sahiptir; 10'u (%6.5) çok nadir, 20'si (%13) ayda birkaç kez, 32'si (%20.8) haftada 1-2 gün, 35'i (%22.7) haftada 3-4 gün ve 57'si (%37) hemen hemen her gün araç kullanmaktadır. Katılımcılara ait demografik ve sürücülük bilgileri Tablo 2. 1'de sunulmuştur.

Tablo 2.1. Katılımcıların demografik bilgileri

	Kontrol Koşulu (n=81)		Deney Koşulu (n=73)		Toplam (n=154)	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Cinsiyet						
Kadın	29	35.8	38	52.1	67	43.5
Erkek	52	64.2	35	47.9	87	56.5
Eğitim Düzeyi						
Lise	5	6.2	2	2.7	7	4.5
Yüksekokul	52	64.2	27	37.0	79	51.3
Lisans	23	28.4	42	57.5	65	42.2
Yüksek Lisans ve Doktora	1	1.2	2	2.7	3	1.9
Ehliyet Sınıfı						
B Sınıfı	81	100.0	73	100.0	154	100
Araç Kullanım Sıklığı	3	3.7	7	9.6	10	6.5
Çok nadir	13	16.0	7	9.6	20	13
Ayda birkaç kez	14	17.3	18	24.7	32	20.8
Haftada 1-2 gün	21	25.9	14	19.2	35	22.7
Haftada 3-4 gün	30	37.0	27	37.0	57	37.0
Hemen hemen her gün						

Not. n: Örneklem büyüklüğü

2.1.2 Veri Toplama Araçları

2.1.2.1 Sürücü Beceri Ölçeği

Lajunen ve Summala (1995) tarafından geliştirilen Sürücü Beceri Ölçeği, sürücülerin kendi becerilerini değerlendirmeyi amaçlayan öz değerlendirme türü bir ölçek olup 20 maddeden oluşmaktadır. Ölçek Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayıları algısal motor beceriler için .86 ve güvenlik becerileri için .76 olan arasından 2 alt boyuttan oluşmaktadır (Öztürk, 2017). Ayrıca bu çalışmada Cronbach's Alfa iç tutarlılık katsayıları algısal motor beceriler için .88 güvenlik becerileri için .76 olarak bulunmuştur. Algısal motor beceriler olarak ifade edilen birinci boyut 13 maddeden oluşmakta ve "*Trafikte tehlikeleri görme*" ve "*Aracı kontrol etme*" gibi maddeleri içermektedir. Güvenlik becerileri olarak ifade edilen ikinci boyut ise 7 maddeden oluşmakta ve *"Sabırsızlanmadan yavaş bir aracın arkasından sürme*" ve "*Gereksiz risklerden kaçınma*" gibi maddeleri içermektedir. Maddeler (Kesinlikle Katılmıyorum) ve 5 (Kesinlikle Katılıyorum) arasında değişen 5 puanlı Likert tipi ölçek aracılığıyla değerlendirilmektedir. Maddeler 1 (Çok Zayıf) ve 5 (Çok Güçlü) arasında değişen 5 puanlı Likert tipi ölçek aracılığıyla değerlendirilmektedir.

2.1.2.2 Beş Faktör Kişilik Envanteri-Kısa Form

Benet-Martinez ve John (1998) tarafından geliştirilen Beş Faktör Kişilik Envanteri bireylerin kişilik eğilimlerini ölçmeyi amaçlayan öz değerlendirme türü bir ölçek olup ters ifadelerin de olduğu 44 maddeden oluşmaktadır. Geçerlik ve güvenirlik çalışması Sümer ve Sümer (2005) tarafından yapılan bu ölçek Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayıları .66 ile .77 arasından değişen 5 alt boyuttan oluşmaktadır. Ayrıca bu çalışmada Cronbach's Alfa iç tutarlılık katsayıları dışa dönüklük için .76, uyumluluk için .53, sorumluluk için .78, duygusal denge için .81 ve deneyime açıklık için .74 olarak bulunmuştur. Dışa dönüklük olarak ifade edilen birinci boyut 8 maddeden oluşmakta ve "*Kendimi konuşkan biri olarak görüyorum*." gibi maddeleri içermektedir. Uyumluluk olarak ifade edilen ikinci boyut 9 maddeden oluşmakta ve *"Kendimi başkalarında hata bulmaya yatkın biri olarak görüyorum*." gibi maddeleri içermektedir. Sorumluluk olarak ifade edilen üçüncü boyut 9 maddeden oluşmakta ve "*Kendimi işini tam yapan biri olarak görüyorum*." gibi maddeleri içermektedir. Duygusal denge (Nevrotiklik) olarak ifade edilen dördüncü boyut 8 maddeden oluşmakta ve "*Kendimi rahat, stresle kolay baş eden biri olarak görüyorum*." gibi maddeleri içermektedir. Son olarak deneyime açıklık olarak ifade edilen beşinci boyut ise 10 maddeden oluşmakta ve "*Kendimi birçok değişik konuya meraklı biri olarak görüyorum*." gibi maddeleri içermektedir. Maddeler 1 (Kesinlikle Katılmıyorum) ve 5 (Kesinlikle Katılıyorum) arasında değişen 5 puanlı Likert tipi ölçek aracılığıyla değerlendirilmektedir.

2.1.2.3 Duygu Düzenleme Ölçeği

Gross ve John (2003) tarafından geliştirilen ve Köse (2011) tarafından Türkçe' ye Duygu Düzenleme Ölçeği bireylerin duygu düzenleme stratejilerinin kullanım sıklığını ölçmeyi amaçlayan öz değerlendirme türü bir ölçek olup 10 maddeden oluşmaktadır. Ölçek, Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayıları bilişsel yeniden değerlendirme için .79 ve bastırma için .73 olan 2 alt boyuttan oluşmaktadır. Ayrıca bu çalışmada Cronbach's Alfa iç tutarlılık katsayıları bilişsel yeniden değerlendirme için .84 ve bastırma için .64 olarak bulunmuştur. Bilişsel yeniden değerlendirme olarak ifade edilen birinci boyut 6 maddeden oluşmakta ve "*Daha olumlu duygular hissetmek istediğimde (keyif veya eğlence gibi) düşündüğüm şeyi değiştiririm*." gibi maddeleri içermektedir. Bastırma olarak ifade edilen ikinci boyut ise 4 maddeden oluşmakta ve *"Sabırsızlanmadan yavaş bir*

aracın arkasından sürme" ve *"Olumlu duygular hissettiğimde onları ifade etmemeye özen gösteririm."* gibi maddeleri içermektedir. Maddeler 1 (Kesinlikle aynı fikirde değilim) ve 7 (Kesinlikle aynı fikirdeyim) arasında değişen 7 puanlı Likert tipi ölçek aracılığıyla değerlendirilmektedir. Yüksek puanlar, ilgili duygu düzenleme stratejilerinin kullanım sıklığını göstermektedir.

2.1.2.4 Nötralizasyon Görevi

Eşleştirilmiş koşullar oluşturmak amacıyla, uygulanan ölçüm araçlarından sonra (Sürücü Beceri Ölçeği, Beş Faktör Kişilik Envanteri, Duygu Düzenleme Ölçeği) tüm katılımcıların manipülasyonun öncesinde aynı şekilde nötr bir duygu durumda olmaları için verilen bir paragrafı 2 dakikalık bir süre içerisinde yeniden yazmaları istenmiştir. Bu metin herhangi bir duygu ifadesi içermeyen ve gündelik bir faaliyeti kapsayan bir içeriğe sahiptir (*"Markete gitmeden önce alışveriş listesi hazırladım. Dolmuş bekledim ve dolmuş gelince, alışveriş merkezine gittim…"*). Bu uygulamanın katılımcıların dikkatini nötr bir göreve yöneltilmesinin sağladığı ve katılımcıların duygudurumların nötralizasyonunda etkili olduğu ifade edilmektedir (Gültepe ve Coşkun, 2016).

2.1.2.5 Ölüm Belirginliği Manipülasyonu

Katılımcılara literatürde klasik ölüm belirginliği manipülasyonu olarak nitelendirilen (Burke vd., 2010; Harmon-Jones vd., 1997, Greenberg vd.,1994; Lambert vd., 2014) *"Lütfen, kendi ölümünüzü düşünmenin sizde uyandırdığı duyguları kısaca açıklayınız."* ve *"Lütfen, fiziksel olarak ölmekte olduğunuzda ve fiziksel olarak artık ölü olduğunuzda size ne olacağı konusundaki düşündüklerinizi olabildiğince açık bir biçimde yazınız."* ve kontrol koşulunda yer alan katılımcılara *Lütfen, dişinizin ağrıdığını düşünmenin sizde uyandırdığı duyguları kısaca açıklayınız."* ve *"Lütfen, dişiniz ağrıyorken size ne olacağı konusundaki düşündüklerinizi olabildiğince açık bir biçimde yazınız."* şeklinde iki farklı manipülasyon ses kaydı aracılığı ile uygulanmış ve ardından cevaplarını yazmaları istenmiştir.

2.1.2.6 Duygusal Deneyimlerin Değerlendirilmesi

Katılımcılara manipülasyonun ardından duygusal deneyimlerini ifade etmeleri için "*Aşağıdaki duygu ifadelerine göre şu an nasıl hissettiğinizi açık ve dürüst şekilde belirtiniz*." şeklinde ifade verilmiştir. Tek bir madde üzerinden sırasıyla verilen temel duyguların (*Mutlu, Üzüntülü, Öfkeli, Korkulu, Şaşırmış,*

Tiksinmiş, Aşağılanmış, Kaygılı) değerlendirmeleri istenmiştir. Maddeler 0 (Hiç) ve 10 (Çok) arasında değişen Likert tipi ölçek aracılığıyla değerlendirilmektedir.

2.1.2.7 Algılanan Risk Ölçeği

Rundmo ve Iversen (2004) tarafından geliştirilen ve yapılan çalışmalarda (Ma vd., 2010; Teye-Kwadjo, 2019) uyarlanarak kullanılan Algılanan Risk Ölçeği bireylerin algıladıkları riskleri bilişsel ve duygusal bileşenlerine odaklanarak değerlendirmeyi amaçlayan öz değerlendirme türü bir ölçek olup 6 maddeden oluşmaktadır. Uyarlanarak kullanılan Algılanan Risk Ölçeği Teye-Kwadjo (2019) tarafından yapılan çalışmada tek bir boyut üzerinden değerlendirildiği ve Ma ve diğerleri (2010) tarafından yapılan çalışmada ise üç alt boyut üzerinden değerlendirilmiştir. Bu çalışmada ise Teye-Kwadjo'ın (2019) uyarladığı ölçeğin iki alt boyutla yapısıyla kullanımının uygun olduğu değerlendirilmiştir. Bu çalışmada Cronbach's Alfa iç tutarlılık katsayıları algılanan bilişsel risk için .74 ve algılanan duygusal riski için ise .89 olduğu bulunmuştur. Algılanan bilişsel risk olarak ifade edilen birinci boyut kaza ve yaralanma olasılıklarının değerlendirildiği 4 maddeden oluşmakta ve "*Bir trafik kazasında yaralanmam muhtemeldir.*" ve "*Başkalarının bir trafik kazasına karışması muhtemeldir."* gibi maddeleri içermektedir. Algılanan duygusal risk olarak ifade edilen ikinci boyut ise mağduriyete yönelik değerlendirilmeleri içeren 2 maddeden oluşmakta ve *"Karayolu trafik kazası riskleri konusunda endişeliyim ve başkalarının mağdur olabileceğini düşünüyorum."* gibi maddeleri içermektedir. Maddeler 1 (Kesinlikle Katılmıyorum) ve 5 (Kesinlikle Katılıyorum) arasında değişen 5 puanlı Likert tipi ölçek aracılığıyla değerlendirilmektedir. Yüksek puanlar, ilgili boyutta algılanan riskin yüksek olduğunu göstermektedir. Uyarlanarak kullanılan bu ölçeğe ait yapılan analizlerin ayrıntıları ise aşağıda sunulmuştur.

2.1.2.8 Kişisel Bilgi ve Onam Formu

Katılımcılardan; cinsiyet, yaş ve eğitim düzeyi gibi demografik bilgileri ile kaç yıldır ehliyet sahibi olduğu, aktif olarak araç kullanım süresi ve yıllık yapılan kilometre gibi trafikte araç kullanımına ilişkin bilgiler alınmıştır. Ayrıca çalışmanın başlangıcında araştırmanın amacı, gönüllük esası ve gizlilik ilkesi hakkında bilgilendirme yapılmış ve araştırma için gönüllü olduğunu beyan edenler araştırmaya devam etmiştir.

2.2 İşlem

Ulaşılan sürücülere çalışmanın içeriği ve amacı hakkında bilgilendirme yapılmış ve ardından gönüllü onam formunu onaylayarak araştırmaya dâhil edilmişlerdir. Bu aşamada katılımcılardan herhangi bir kimlik bilgisi istenmemiştir. Araştırmaya katılmayı kabul eden katılımcılar seçkisiz olarak deney ve kontrol olmak üzere 2 farklı koşuldan birine atanmıştır.

Farklı koşullarda yer alan katılımcılar manipülasyon öncesinde eşleştirilmiş koşullar oluşturmak amacıyla araştırmaya dahil edilen ölçekleri benzer sırada tamamlamışlardır. Bu amaçla katılımcılar öncelikle, Sürücü Beceri Ölçeği, Beş Faktör Kişilik Envanteri-Kısa Formu ve Duygu Düzenleme Ölçeğini tamamlamışladır. Devamında, manipülasyon yapılmadan önce, tüm katılımcıların nötr bir duygu durumda olmalarını sağlamak amacıyla 2 dakikalık bir süre içerisinde nötralizasyon görevi uygulanmış (Gültepe ve Coşkun, 2016) ve ardından deney koşulunda yer alan katılımcılara ölüm belirginliği; kontrol koşulunda yer alan katılımcılara ise diş ağrısı belirginliği soruları hazırlanan online formlar üzerinden sesli olarak sunulmuştur (Burke vd., 2010; Harmon-Jones vd., 1997, Lambert vd., 2014). Hazırlanan formda manipülasyon sorularının olduğu sayfada katılımcılar ses kaydını dinlemeleri için link aracılığı ile yönlendirilmiş ve manipülasyon sorularının ardından cevaplarını yazmaları istenmiştir. Daha sonraki aşamada, deney ve kontrol koşulunda yer alan katılımcılara yapılan manipülasyonun ardından duygu deneyimlerini değerlendirme ölçeği, Algılanan Risk Ölçeği ve son aşamada ise, tüm katılımcılara Demografik Bilgi Formu sunulmuştur.

Bu aşamada yapılan çalışmadaki veriler araştırmacının gözetiminde katılımcıların kendilerini en iyi ifade edebilecekleri ortamda (sınıf), uygun koşullar oluşturularak online formlar aracılığıyla (https://www.google.com/forms/about/) toplanmıştır. Veri toplama sürecinde yukarıda sırasıyla tanımlanan ölçeklerin tamamlama süresi ise 25-40 dakika arasında değişmektedir. Veri toplama sürecinden sonra ise tüm katılımcılar bilgilendirilmiş ve ilgili sorular yanıtlanmıştır.

2.3 Analiz

Bu aşamada yürütülen araştırmada bağımsız değişken olarak koşullar (deney ve kontrol koşulları), bağımlı değişken olarak ise anlık duygu deneyimleri

ve algılanan risk değerlendirilmiştir. Deney ve kontrol koşullarında yer alan katılımcılar anlık duygu deneyimleri (korku, kaygı, öfke, üzüntü ve mutluluk) ve algılanan bilişsel ve duygusal risk puanları üzerinden karşılaştırılmıştır. Bu kapsamda araştırma desenine uygun olan karşılaştırma analizleri (bağımsız örneklem t test) uygulanmıştır. Araştırmada kullanılan Algılanan Risk Ölçeği, daha önce Teye-Kwadjo (2019) tarafından yapılan çalışmada yer alan haliyle Türkçe' ye uyarlanarak kullanılmıştır. Bu kapsamda, uyarlanan bu ölçeğin faktör yapısı manipülasyon uygulanmayan (kontrol) koşulundaki katılımcılardan edilen bulgular üzerinden değerlendirilmiştir.

Yapılan temel analizlerde IBM SPSS Statistics 26 programı ve devamında yapılan doğrulayıcı faktör analizlerinde AMOS ve aracılık analizlerinde ise IBM SPSS Statistics 26 programı Process Makro Version v4.1 eklentisi kullanılmıştır. Aracılık analizlerinde Hayes'in (2013) Çoklu Aracı Modeli (Model 4) kullanılmıştır. Yapılan tüm analizlerde istatistiksel anlamlılık seviyesi için %5'lik bir eşik değer kullanılmıştır.

2.4 Bulgular

2.4.1 Algılanan Risk Ölçeğinin Faktör Yapısı

Algılanan Risk Ölçeği ile ilgili olarak faktör analizi sonuçlarına göre; Kaiser Meyer Olkin (KMO) değeri 0.633 bulunmuştur. Bu değer Tabachnick ve Fidell'in (2013) ifade ettiği .60'a yakın olmakla birlikte örneklem büyüklüğünün faktör analize uygun olduğunu göstermektedir. Barlett testi sonucu ise 219.342 ($p< .05$) olarak bulunmuştur. Ölçek için faktör sayısı olarak bir değer girilmemekle birlikte özdeğeri ("*Eigen Value"*) 1 ya da 1'den daha büyük olan faktörlerin önemli olduğu ifade edilmektedir (Büyüköztürk, 2002). Bu amaçla Algılanan Risk Ölçeği için özdeğeri 1'den büyük olan 2 faktör olduğu belirlenmiştir. Tablo 2. 2'te faktör analizi sonucu elde edilen alt boyutların özdeğerleri ve açıkladıkları varyanslar verilmiştir.

Tablo 2.2. Algılanan risk ölçeğinin alt boyutları tarafından açıklanan varyans oranları

Faktör	Özdeğer	Varyans Açıklama Oranı (Toplam)	Varyans Açıklama Oranı (Birikimli)
1	2.619	43.645	43.645
2	1.530	25.499	69.144

Tablo 2. 2'de görüldüğü gibi özdeğeri 2.619 olan birinci faktörün açıkladığı varyans oranı %43.645; özdeğeri 1.530 olan ikinci faktörün açıkladığı varyans

oranı ise %25.499'dir. Ayrıca faktör analizinde açıklanan varyans oranının toplamının %50'yi geçiyor olmasının önemli olduğu da ifade edilmektedir (Yaşlıoğlu, 2017). Bu kapsamda açıklanan toplam varyans oranının %69.144 olduğu ve varyans miktarının yeterli düzeyde olduğu değerlendirilmektedir.

Bu çalışmada uyarlanarak kullanılan Algılanan Risk Ölçeğinin faktör yapısını belirlemek için Oblimin rotasyonu .30'luk bir faktör yükleme sınırı ile kullanılmıştır. Sonuç olarak ölçeğin uyarlanmadan önceki orijinal haline (Rundmo ve Iversen, 2004) benzer şekilde Algılanan Bilişsel Risk (Faktör 1) ve Algılanan Duygusal Risk (Faktör 2) olmak üzere etiketlenen iki farklı boyut elde edilmiştir. Tablo 2. 3'te Algılanan Risk Ölçeğinin maddelerine ilişkin ortak faktör varyansları ve faktör yükleri sunulmuştur.

Tablo 2.3. Algılanan risk ölçeğinin alt boyutlarının maddelerine ilişkin faktör yükleri

Madde No	Faktör 1	Faktör 2
ALGR1	.923	
ALGR2	.846	
ALGR3	.623	
ALGR4	.578	
ALGR5		.955
ALGR6		.930

Not. *0.30'dan küçük faktör yükleri analizden çıkarılmıştır; Faktör 1: Algılanan bilişsel risk; Faktör 2: Algılanan duygusal risk

En çok olabilirlik yöntemi ("*maximum likelihood method"*) ile belirlenmiş olan faktöriyel yapının doğrulanmasını test etmek amacıyla doğrulayıcı faktör analizi yapılmıştır. Bu analiz kapsamında, modelin uygunluğunu değerlendirmek için farklı fonksiyonlara sahip farklı uyum iyiliği indeksleri değerlerine göre analizler uygulanmıştır. Çalışmada doğrulayıcı faktör analizi kapsamında en sık kullanılan iyilik uyum indeksi ("*Goodness of Fit Index, GFI"*), düzeltilmiş iyilik uyum indeksi ("*Adjustment Goodness of Fit Index, AGFI"*), standartlaştırılmış hata kareleri ortalamasının karekökü ("*Standardized Root Mean Square Residual, SRMR"*), yaklaşık hataların ortalama karekökü ("*Root Mean Square Error of Approximation, RMSEA"*) karşılaştırmalı uyum indeksi ("*Comparative Fit Index, CFI"*), normlaştırılmamış uyum indeksi ("*Non-normed Fit Index, NNFI"*), normlaştırılmış uyum indeksi ("*Normed Fit Index, NFI"*) değerlerine göre kabul edilebilir sınırlar (Schermelleh-Engel, Moosbrugger ve Müller. 2003) ve elde edilen uyum değerleri aşağıdaki Tablo 2. 4'te sunulmuştur. Analiz sonuçlarına göre ise modelin veri ile iyi bir uyum sağladığı söylenebilir.

Tablo 2.4. Model uyum değerleri ve standart uyum ölçütleri

Uyum Ölçüleri	İyi uyum	Kabul edilebilir uyum	Elde edilen uyum değerleri
GFI	0.95≤GFI ≤1.00	0.90≤GFI≤0.95	.973
AGFI	0.90≤AGFI≤1.00	0.85≤AGFI≤0.90	.885
SRMR	0≤SRMR≤0.050	0.05≤SRMR≤0.10	.050
RMSEA	0≤RMSEA≤0.05	0.05≤RMSEA≤0.08	.069
CFI	0.97≤CFI≤1.00	0.95≤CFI≤0.97	.993
NNFI	0.97≤NNFI≤1.00	0.95≤NNFI≤0.97	.979
NFI	0.95≤NFI≤1.00	0.90≤NFI≤0.95	.977

Not. GFI: Goodness of Fit Index; AGFI: Adjusted Goodness of Fit Index; SRMR: Standartized Root Mean Square Residual; RMSEA: Root Mean Square Error of Approximation; CFI: Comparative Fit Index; NNFI: Non-normed Fit Index; NFI: Normed Fit Index

En çok olabilirlik yöntemi ile yapılan doğrulayıcı faktör analizinin ardından verilerin normallik varsayımlarına incelemek amacıyla Skewness ve Kurtosis değerlerine bakılmıştır. Bu amaçla incelenen Kurtosis ve Skewness değerlerinin Tabachnick ve Fidell'e (2013) göre -1.5 ile +1.5 olması gerekmektedir. Bu kapsamda yapılan analizlerde verilerin normal dağılım gösterdiği ve bu ölçeklerin Cronbach's alfa iç tutarlılık katsayılarının sırasıyla .737 ve .892 olduğu bulunmuştur. Faktör analizi sonucu belirlenen alt ölçeklere ait aritmetik ortalama standart sapma, Skewness ve Kurtosis değerlerine ilişkin veriler Tablo 2. 5'te sunulmuştur.

Tablo 2.5. Algılanan risk ölçeğine ilişkin genel bulgular

Faktör	Ort.	SS	Skewness	Kurtosis	Cronbach's α
Algılanan Bilişsel Risk	10.41	3.86	.499	.033	.737
Algılanan Duygusal Risk	6.40	2.44	-.188	-1.058	.892

Not. *Ort.*: Ortalama; *SS:* Standart sapma

2.4.2 Betimsel İstatistikler ve Genel Bulgular

Katılımcıların sürücü özellikleri, kişilik özellikleri ve duygu düzenleme özelliklerinin koşullar arasında farklılıklarını incelemek amacıyla kontrol analizleri uygulanmıştır. Bu aşamada manipülasyondan önce benzer sırada uygulanan ölçeklerin tamamına betimsel istatistikler uygulanmıştır. Yapılan tüm analizlerde verilerin normal dağılım gösterdiği görülmektedir (Tabachnick ve Fidell, 2013). Çalışmada kullanılan ölçek ve alt ölçeklere ait betimleyici istatistikler Tablo 2. 6'da sunulmaktadır.

Tablo 2.6. Kullanılan ölçek ve alt ölçeklere ait betimleyici istatistikler

Değişken	N	Ort.	SS	Skewness	Kurtosis
Araç Kullanım B.	154	3.88	.61	-.443	-.303
Güvenlik B	154	4.15	.63	-.633	.001
Yeniden Değ.	154	5.04	1.16	-.614	.165
Bastırma	154	4.05	1.33	.005	-.593
Dışa Dönük	154	3.77	.55	-.244	.042
Uyumluluk	154	3.82	.51	-.622	1.127
Sorumluluk	154	3.81	.64	-.337	-.423
Nevrotiklik	154	2.75	.84	.458	-.099
Deneyime Açıklık	154	3.77	.55	-.244	.042

Not. N: Örneklem sayısı; Ort.: Ortalama; SS: Standart sapma

2.4.3 Koşullara Göre Kontrol Bulguları

Çalışmada koşullar arasında farklılıklarını değerlendirmek için kontrol analizleri yapılmıştır. Deney ve kontrol koşullarının algısal motor beceriler, güvenlik becerileri, yeniden değerlendirme, bastırma, dışa dönüklük, uyumluluk, sorumluluk, nevrotiklik ve deneyime açıklık puan ortalamalarını karşılaştırmak için bağımsız örneklem t-test analizleri uygulanmıştır. Araştırmanın bu aşamasında elde edilen sonuçlar koşullardaki katılımcıların algısal motor beceriler ($t_{(152)}$= .335, p= .738) ve güvenlik becerileri ($t_{(152)}$= -.058, p= .954) puan ortalamaları arasındaki farklılıklarının anlamlı olmadığı göstermektedir.

Kişilik özellikleri karşılaştırıldığında ise koşullardaki katılımcıların dışa dönüklük ($t_{(152)}$= -1.463, p= .146), uyumluluk ($t_{(152)}$= -.558, p= .591), sorumluluk ($t_{(152)}$= -1.066, p= .288), nevrotiklik ($t_{(152)}$= .322, p = .748) ve deneyime açıklık ($t_{(152)}$= -1.916, p= .057) puan ortalamaları arasındaki farklılıklarının anlamlı olmadığı bulunmuştur. Son aşamada yapılan ve bireylerin duygularını yönetmede önemli bir faktör olduğu ifade edilen duygu düzenleme stratejilerine göre koşullardaki katılımcıların bilişsel yeniden değerlendirme ($t_{(152)}$= -1.733, p= .085) ve bastırma ($t_{(152)}$= -.511, p= .583) puan ortalamaları arasındaki farklılıklarının anlamlı olmadığı bulunmuştur. Deney ve kontrol koşullarını karşılaştırmak amacıyla yapılan bağımsız örneklem t-test analizleri Tablo 2. 7'de sunulmuştur.

Tablo 2.7. Koşullara göre kontrol bulguları

Değişkenler	Koşul	N	Ort.	SS.	df	t	p
Araç Kullanım B.	Kontrol	81	3.88	.61	152	.34	.74
	Deney	73	3.86	.62			
Güvenlik B	Kontrol	81	4.14	.57	152	-.06	.95
	Deney	73	4.15	.69			
Yeniden Değ.	Kontrol	81	4.89	1.14	152	-1.73	.09
	Deney	73	5.21	1.17			
Bastırma	Kontrol	81	3.99	1.34	152	-.51	.58
	Deney	73	4.11	1.34			
Dışa Dönük	Kontrol	81	3.63	.62	152	-1.46	.15
	Deney	73	3.78	.71			
Uyumluluk	Kontrol	81	3.80	.43	152	-.54	.59
	Deney	73	3.84	.60			
Sorumluluk	Kontrol	81	3.76	.64	152	-1.07	.29
	Deney	73	3.87	.64			
Nevrotiklik	Kontrol	81	2.77	.78	152	.32	.75
	Deney	73	2.73	.90			
Deneyime A	Kontrol	81	3.69	.49	152	-1.92	.06
	Deney	73	3.86	.60			

Not. $p< .10$; * $p< .05$; ** $p< .01$; N: Örneklem büyüklüğü, Ort.: Ortalama, SS: Standart sapma

Sonuç olarak araştırmanın bu aşamasında elde edilen bu bulgular deney ve kontrol koşullarında katılımcıların algısal motor beceriler, güvenlik becerileri, yeniden değerlendirme, bastırma, dışa dönüklük, uyumluluk, sorumluluk, nevrotiklik ve deneyime açıklık eğilimlerinin benzer olduğunu ve koşullar arasında dengeli bir şekilde dağıldığını göstermektedir.

2.4.4 Koşullara Göre Duygusal Deneyimlerin Karşılaştırılması

Deney ve kontrol koşulları arasında duygusal deneyim farklılıklarının değerlendirilmesi için bağımsız örneklem t-test analizleri uygulanmıştır. Araştırmanın bu aşamasında elde edilen sonuçlara göre kontrol ve deney koşulları arasında şaşkınlık ($t_{(152)}$= -1.23, p= .22), tiksinti ($t_{(152)}$= -.81, p= .44) ve aşağılanma ($t_{(152)}$= -1.42, p= .16) duygusal deneyim puanları arasındaki farklılıkların anlamlı olmadığı; korku ($t_{(152)}$= -13.82, p= .001), kaygı ($t_{(152)}$= -3.74, p= .001), üzüntü ($t_{(152)}$= -2.66, p= .01), öfke ($t_{(152)}$= -2.99, p= .01) ve mutluluk ($t_{(152)}$= 4.96, p= .001) duygusal deneyim puanları arasındaki farklılığın ise anlamlı olduğu bulunmuştur. Duygusal deneyim farklılıkları ile ilgili bu bulgular, ölüm belirginliği manipülasyonuyla amaçlanan etkininin oluştuğunu göstermektedir. Deney ve kontrol koşulları arasında duygusal deneyim puan ortalamalarına göre yapılan bağımsız örneklem t-test analizleri Tablo 2. 8'de sunulmuştur.

Tablo 2.8. Duygusal deneyimlere göre koşullar arasındaki farklılıklar

Değişkenler	Koşul	N	Ort.	SS	Df	t	p
Mutlu	Kontrol	81	5.99	2.49	152	4.96	.001
	Deney	73	3.93	2.66			
Üzüntülü	Kontrol	81	3.45	2.76	152	-2.66	.01
	Deney	73	4.63	2.71			
Öfkeli	Kontrol	81	2.30	2.70	152	-2.99	.01
	Deney	73	3.72	3.19			
Korkulu	Kontrol	81	1.70	1.90	152	-13.82	.001
	Deney	73	6.17	2.11			
Şaşırmış	Kontrol	81	1.68	2.06	152	-1.23	.22
	Deney	73	2.10	2.10			
Tiksinmiş	Kontrol	81	2.48	2.61	152	-.81	.44
	Deney	73	2.83	2.90			
Aşağılanmış	Kontrol	81	1.73	1.46	152	-1.42	.16
	Deney	73	2.07	1.49			
Kaygılı	Kontrol	81	4.35	3.26	152	-3.74	.001
	Deney	73	6.28	3.10			

Not. p< .10; * p< .05; ** p < .01; N: Örneklem büyüklüğü; Ort.: Ortalama; SS: Standart sapma

2.4.5 Koşullara Göre Algılanan Riskin Karşılaştırılması

Deney ve kontrol koşulları arasında Algılanan Bilişsel Risk ve Algılanan Duygusal Risk puan ortalamalarını değerlendirmek için bağımsız örneklem t-test analizleri uygulanmıştır. Analizlerin sonuçları deney ve kontrol koşullarının Algılanan Duygusal Risk puan ortalamaları ($t_{(152)}$= -1.43, p= .16) ve Algılanan Bilişsel Risk puan ortalamaları ($t_{(152)}$= -1.96, p= .05) arasındaki farklılıkların anlamlı olmadığını göstermektedir. Deney ve kontrol koşulları arasında algılanan risk puan ortalamalarına göre yapılan bağımsız örneklem t-test analizleri sonuçları Tablo 2. 9'da sunulmuştur.

Tablo 2.9. Algılanan risk puanlarına göre koşullar arasındaki farklılıklar

Değişkenler	Koşul	N	Ort.	SS	Df	t	p
Algılanan Bilişsel Risk	Kontrol	81	9.62	3.11	152	-1.96	.05
	Deney	73	10.6	3.06			
Algılanan Duygusal Risk	Kontrol	81	6.16	2.26	152	-1.43	.16
	Deney	73	6.68	2.26			

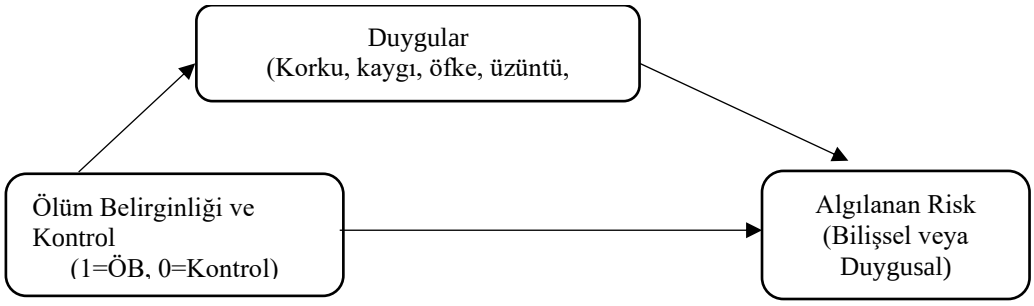
Not. p < .10; * p < .05; ** p < .01; N: Örneklem büyüklüğü; Ort.: Ortalama; SS: Standart sapma

2.4.6 Ölüm Belirginliğinin Algılanan Risk Üzerindeki Etkisinde Duyguların Aracılık Rolü

Yukarıda bulguları ile sunulan analizlerde görüldüğü üzere, ölüm belirginliğinin negatif duygusal deneyimlerin üzerinde etkisinin olduğu ve bu duyguların farklılaşmasını sağladığı ancak böyle bir etkinin Algılanan Bilişsel Risk (ABR) ve Algılanan Duygusal Risk (ADR) için olmadığı görülmektedir. Bu kapsamda araştırmanın bu aşamasında, ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel ve algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde duygusal deneyimlerin (korku, kaygı, öfke, üzüntü ve mutluluk) aracılık etkisi rolünü değerlendirmek amaçlanmaktadır.

Hayes'a (2018) göre değişkenler arasındaki etkiler/ilişkiler anlamlı olmasa da aracı değişken analizleri yapılabilmektedir. Bu amaçla yapılan analizler, Hayes (2018) tarafından geliştirilen Process Makro Version v4.1 kullanılarak gerçekleştirilmiş ve bootstrap tekniği ile 10000 yeniden örneklem seçeneği tercih edilmiştir. Yapılan analizlerde bağımsız değişken olarak ölüm belirginliği (1=ÖB, 0= Kontrol), bağımlı değişken olarak Algılanan Bilişsel Risk (ABR) ve Algılanan Duygusal Risk (ADR) ve aracı değişken olarak negatif duygusal deneyimler (korku, kaygı, öfke, üzüntü ve mutluluk) aynı anda analizlere dâhil edilmiştir. Bu amaçla aracılık etki analizleri için Hayes'in (2013) SPSS PROCESS makro eklentisindeki Çoklu Aracı Model (Model 4) kullanılmıştır.

Yukarıda ifade edildiği üzere, aracılık etki analizleri farklılaşan negatif duygusal deneyimleri ve algılanan bilişsel ve duygusal risk değişkenleri için ayrı ayrı uygulanmıştır. Bu amaçla analiz modelinin kavramsallaştırılmış hali Şekil 2. 1'de sunulmuştur.



Şekil 2.1. Aracılık Analizleri Model Örneği

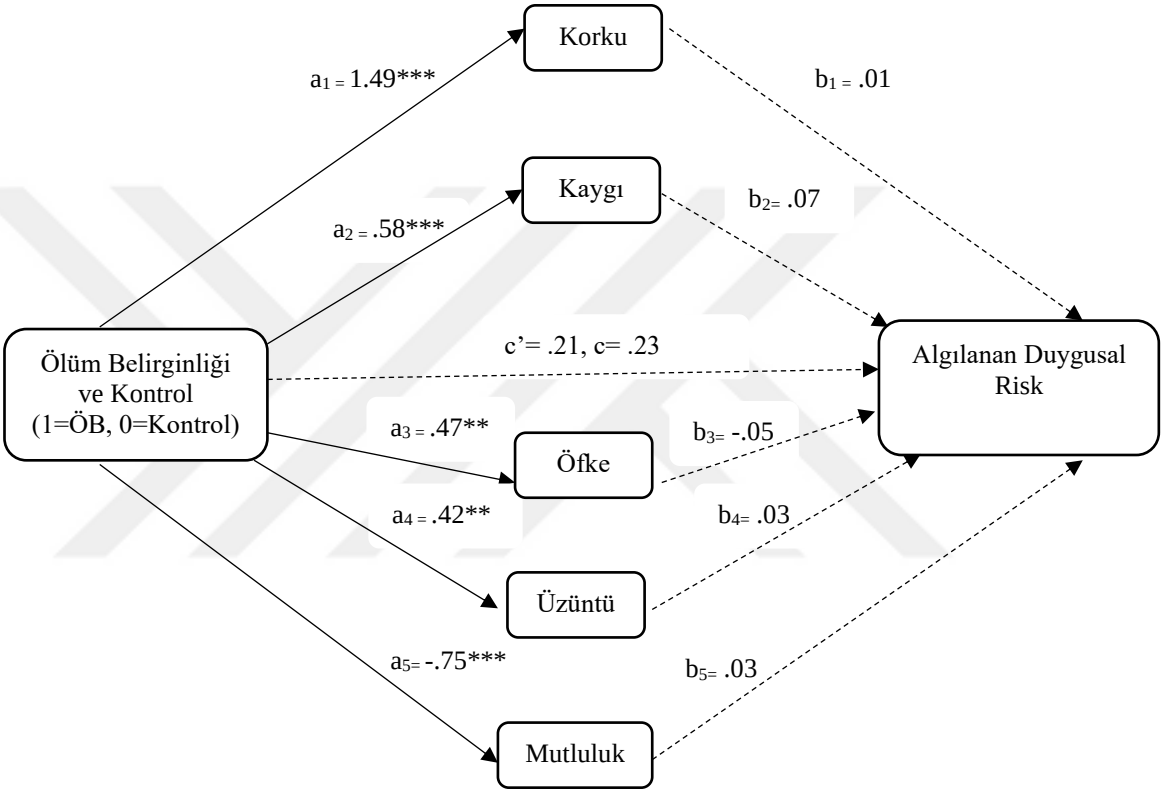
2.4.6.1 Ölüm Belirginliğinin Algılanan Duygusal Risk Üzerindeki Etkisinde Duyguların Aracılık Rolü

Ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde duyguların aracılık rolünü değerlendirmek amacıyla SPSS PROCESS makrosunda Çoklu Aracı Model (Model 4) kullanılmıştır. Bu aracılık modelinde, koşullar bağımsız değişken, algılanan duygusal risk (ADR) bağımlı değişken ve duygusal deneyimler (Korku, kaygı, öfke, üzüntü, mutluluk) modele aynı anda dahil edilen aracı değişkenleri oluşturmaktadır.

Elde edilen sonuçlar, ölüm belirginliğinin ADR üzerindeki toplam etkisinin (c yolu) anlamlı olmadığını (β= .23, *SH*= .37, *t*= 1.43, *p*= .15, %95 CI [-.20, 1.24]) göstermektedir. Ölüm belirginliğinin aracı değişkenler olan korku (a_1 yolu) (β= 1.49, *SH*= .32, *t*= 13.83, *p*< .001, %95 CI [3.83, 5.51]), kaygı (a_2 yolu) (β= .58, *SH*= .51, *t*= 3.74, *p*< .001, %95 CI [.91, 2.94]), öfke (a_3 yolu) (β= .47, *SH*= .47, *t*= 2.99, *p*< .001, %95 CI [.48, 2.35]), üzüntü (a_4 yolu) (β= .42, S*H*= .44, *t*= 2.66, *p*< .01, %95 CI [.30, 2.05]) ve mutluluk (a_5 yolu) (β= -.75, *SH*= .42, *t*= -4.96, *p*< .001, %95 CI [-2.88, -1.24]) duygusal deneyimlerini anlamlı olarak yordadığı; aracı değişken olan korku (b_1 yolu) (β= .01, S*H*= .10, *t*= .05, *p*> .05, %95 CI [-.20, .21]), kaygı (b_2 yolu) (β= .07, *SH*= .06, t= .73, *p*> .05, %95 CI [-.08, .17]), öfke (b_3 yolu) (β= -.05, S*H*= .07, t= -.50, *p*> .05, %95 CI [-.19, .11]), üzüntü (b_4 yolu) (β= .03, *SH*= .10, t= .26, *p*> .05, %95 CI [-.17, .22]) ve mutluluk (b_5 yolu) (β= .03, *SH*= .09, t= .27, *p*> .05, %95 CI [-.15, .19]) duygusal deneyimlerinin ADR'yi anlamlı olarak yordamadığı bulunmuştur.

Aracı değişkenler olan duygusal deneyimler (Korku, kaygı, öfke, üzüntü, mutluluk) modele eklendiğinde ölüm belirginliğinin ADR üzerindeki doğrudan etkisinin (c' yolu) anlamlı olmadığı (β= .21, S*H*= .57, *t*= .84, *p*> .05, %95 CI [-.65, 1.62]); devamında, ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde korku (a_1b_1) (β= .01, *SH*= .22, %95 CI [-.42, .43]), kaygı (a_2b_2) (β= .04, *SH*= .06, %95 CI [-.08, .16]), öfke (a_3b_3) (β= -.02, *SH*= .05, %95 CI [-.12, .07]),üzüntü (a_4b_4) (β= .01, *SH*= .06, %95 CI [-.10, .13]) ve mutluluk (a_5b_5) (β= -.02, *SH*= .07, %95 CI [-.18, .12]) duygusal deneyimlerinin aracılık rolü etkilerinin de güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Elde edilen bu

sonuçlar, ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde ifade edilen negatif duygusal deneyimlerinin aracılık etkisi rollerinin anlamlı olmadığını göstermektedir. Ayrıca, analiz sonuçlarına göre modelin istatistiksel olarak anlamlı olmadığı ve toplam varyansın %2'sini açıkladığı bulunmuştur ($F_{(6, 147)}$= .48, p>.05, R^2= .02). Bu kapsamda modele ilişkin standardize beta katsayıları Şekil 2. 2'de sunulmuştur.



Şekil 2.2. Ölüm Belirginliğinin Algılanan Duygusal Risk Üzerindeki Etkisinde Duyguların Aracılık Rolü

2.4.6.2 Ölüm Belirginliğinin Algılanan Bilişsel Risk Üzerindeki Etkisinde Duyguların Aracılık Rolü

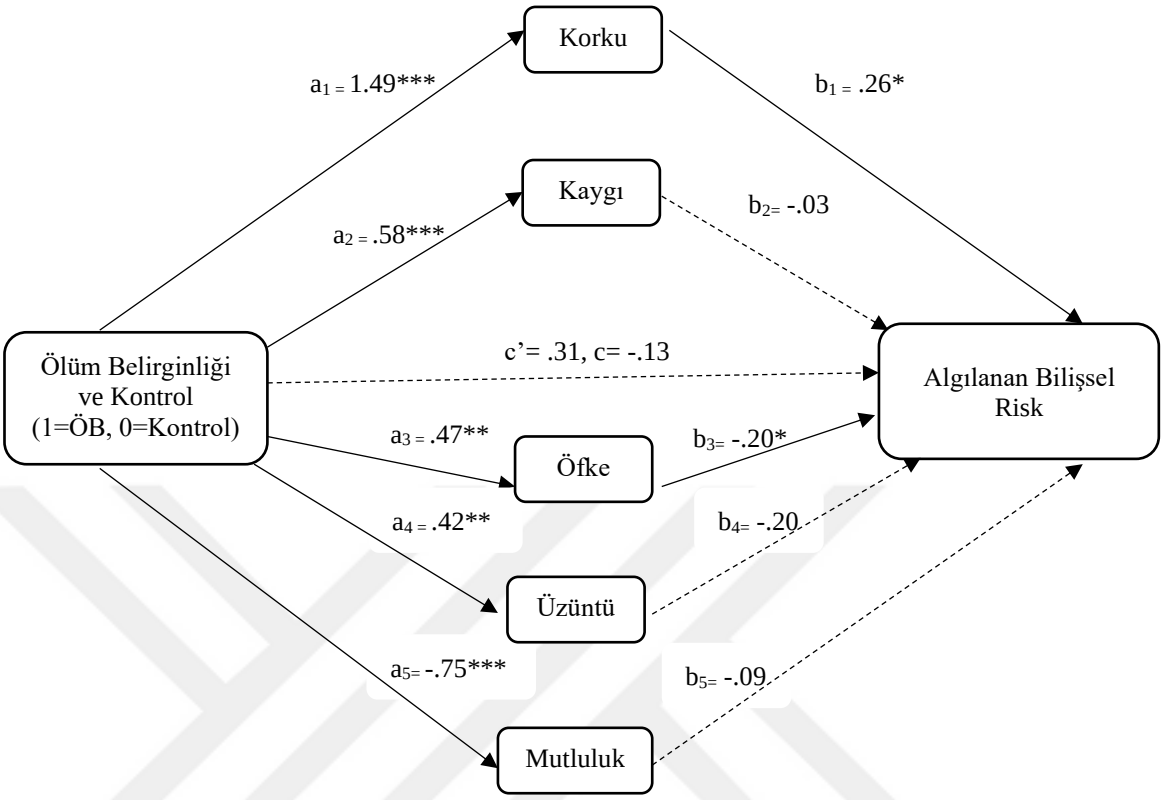
Ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk üzerindeki etkisinde duyguların aracılık rolünü değerlendirmek amacıyla SPSS PROCESS makrosunda Çoklu Aracı Model (Model 4) kullanılmıştır. Bu aracılık modelinde, koşullar bağımsız değişken, algılanan bilişsel risk (ABR) bağımlı değişken ve duygusal deneyimler (Korku, kaygı, öfke, üzüntü, mutluluk) modele aynı anda dâhil edilen aracı değişkenleri oluşturmaktadır.

Elde edilen sonuçlar, ölüm belirginliğinin ABR üzerindeki toplam etkisinin (c yolu) anlamlı olmadığını (*β*= .31, *SH*= .50, *t*= 1.96, *p*= .052, %95 CI [-.01, 1.96]) göstermektedir. Ölüm belirginliğinin aracı değişkenler olan korku (a_1 yolu) (*β*= 1.49, *SH*= .32, *t*= 13.83, *p*< .001, %95 CI [3.83, 5.51]), kaygı (a_2 yolu) (*β*= .58, *SH*= .51, *t*= 3.74, *p*< .001, %95 CI [.91, 2.94]), öfke (a_3 yolu) (*β*= .47, *SH*= .47, *t*= 2.99, *p*< .001, %95 CI [.48, 2.35]), üzüntü (a_4 yolu) (*β*= .42, *SH*= .44, *t*= 2.66, *p*< .01, %95 CI [.30, 2.05]) ve mutluluk (a_5 yolu) (*β*= -.75, *SH*= .42, *t*= -4.96, *p*< .001, %95 CI [-2.88, -1.24]) duygusal deneyimlerini anlamlı olarak yordadığı; aracı değişken olan korku (b_1 yolu) (*β*= .26, *SH*= .13, *t*= 1.97, *p*<.05, %95 CI [.00, .53]) ve öfke (b_3 yolu) (*β*= -.20, *SH*= .10, *t*= 2.03, *p*< .05, %95 CI [.01, .40]) duygusal deneyimlerinin ABR'yi anlamlı olarak yordadığı ancak kaygı (b_2 yolu) (*β*= -.03, *SH*= .08, *t*= .28, *p*> .05, %95 CI [-.19, .14]), üzüntü (b_4 yolu) (*β*= -.20, *SH*= .13, *t*= -1.72, *p*> .05, %95 CI [-.47, .03]) ve mutluluk (b_5 yolu) (*β*= -.09, *SH*= .11, *t*= -.93, *p*> .05, %95 CI [-.33, .12]) duygusal deneyimlerinin ABR'yi anlamlı olarak yordamadığı görülmüştür.

Aracı değişkenler olan duygusal deneyimler (Korku, kaygı, öfke, üzüntü, mutluluk) modele eklendiğinde ölüm belirginliğinin ABR üzerindeki doğrudan etkisinin (c' yolu) anlamlı olmadığı (*β*= -.13, *SH*= .76, *t*= -.53, *p*> .05, %95 CI [-1.91, 1.10]); devamında, ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde kaygı (a_2b_2) (*β*= -.01, *SH*= .06, %95 CI [-.13, .11]), öfke (a_3b_3) (*β*= .09, *SH*= .06, %95 CI [-.01, .22]), üzüntü (a_4b_4) (*β*= -.08, *SH*= .06, %95 CI [-.22, .02]) ve mutluluk (a_5b_5) (*β*= .07, S*H*= .08, %95 CI [-.08, .22]) duygusal deneyimlerinin aracılık rolü etkilerinin de güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı ancak korku (a_1b_1) (*β*= .38, *SH*= .17, %95 CI [.01, .71]) duygusal deneyiminin aracılık rolü etkisinin güven aralıkları sıfırı içermediği için anlamlı olduğu bulunmuştur. Sonuç olarak, ölüm belirginliğinin korku duygusunu artırdığı ve korku duygusunun artmasıyla algılanan bilişsel riskin (ABR) de artığı görülmektedir.

Elde edilen bu sonuçlara göre, ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk (ABR) üzerindeki etkisinde korku duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolünün anlamlı olduğu ancak diğer duygusal deneyimlerin (kaygı, üzüntü, öfke ve mutluluk) aracılık etkisi rollerinin anlamlı olmadığı görülmektedir. Ayrıca, analiz sonuçlarına göre modelin istatistiksel olarak anlamlı olduğu ve toplam varyansın

%9'unu açıkladığı bulunmuştur ($F_{(6, 147)}$= 2.31, p< .05, R^2= .09). Bu kapsamda modele ilişkin standardize beta katsayıları Şekil 2. 3'te sunulmuştur.



Şekil 2.3. Ölüm Belirginliğinin Algılanan Bilişsel Risk Üzerindeki Etkisinde Duyguların Aracılık Rolü

Araştırmanın bu aşamasında elde edilen sonuçlar değerlendirildiğinde ölüm belirginliğinin negatif duygusal deneyimler üzerindeki etkileri için kurulan hipotezlerin desteklendiği; diğer taraftan ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel ve duygusal risk üzerindeki etkileri için kurulan hipotezlerin desteklenmediği görülmektedir. Ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk (ABR) üzerindeki etkisinde negatif duygusal deneyimlerin aracılık etkisi rolü için kurulan hipotezlerden ise sadece korku duygusal deneyimi için ifade edilen hipotezin desteklendiği (H4a Kabul) diğer negatif duygusal deneyimleri (kaygı, üzüntü, öfke ve mutluluk) kapsayan hipotezlerin ise desteklenmediği (H4b, H4c, H4d, H4e Ret) görülmektedir. Son olarak ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk (ADR) üzerindeki etkisinde negatif duygusal deneyimlerin aracılık etkisi rolü için kurulan hipotezlerin ise desteklenmediği (H3a, H3b, H3c, H3d, H3e Ret) görülmektedir. Hipotezlere ilişkin genel değerlendirme ise Tablo 2. 10'da sunulmuştur.

Araştırmanın bu aşamasında elde edilen bulgular ise literatür doğrultusunda diğer bölümde tartışılmaktadır.

Tablo 2.10. Hipotezlerin desteklenme durumları

Hipotezler	Destek
H1a: Korku duygusu deneyim düzeyi puanları, ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcılarda diş ağrısı koşulunda yer alan katılımcılara göre daha yüksek olacaktır.	✓
H1b: Kaygı duygusu deneyim düzeyi puanları, ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcılarda diş ağrısı koşulunda yer alan katılımcılara göre daha yüksek olacaktır.	✓
H1c: Üzüntü duygusu deneyim düzeyi puanları, ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcılarda diş ağrısı koşulunda yer alan katılımcılara göre daha yüksek olacaktır.	✓
H1d: Öfke duygusu deneyim düzeyi puanları, ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcılarda diş ağrısı koşulunda yer alan katılımcılara göre daha yüksek olacaktır.	✓
H1e: Mutluluk duygusu deneyim düzeyi puanları, diş ağrısı koşulunda yer alan katılımcılarda ölüm belirginliği koşulundaki katılımcılara göre daha yüksek olacaktır.	✓
H2a: Algılanan bilişsel risk puanları, ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcılarda diş ağrısı koşulunda yar alan katılımcılara göre daha yüksek olacaktır.	✗
H2b: Algılanan duygusal risk puanları, ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcılarda diş ağrısı koşulunda yar alan katılımcılara göre daha yüksek olacaktır.	✗
H3a: Ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde korku duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.	✗
H3b: Ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde kaygı duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.	✗
H3c: Ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde üzüntü duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.	✗
H3d: Ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde öfke duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.	✗
H3e: Ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde mutluluk duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.	✗
H4a: Ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk üzerindeki etkisinde korku duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.	✓
H4b: Ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk üzerindeki etkisinde kaygı duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.	✗
H4c: Ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk üzerindeki etkisinde üzüntü duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.	✗
H4d: Ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk üzerindeki etkisinde öfke duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.	✗
H4e: Ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk üzerindeki etkisinde mutluluk duygusal deneyiminin aracılık etkisi rolü olacaktır.	✗

2.5 Tartışma

2.5.1 Kontrol Bulguları

Trafik güvenliğini belirleyen faktörlerin (Evans, 1996) etkileşimi ile gerçekleşen kazaların ölümlerin ve yaralanmaların önemli nedenlerinden biri olduğu bilinmektedir (World Health Organization, 2021). Bu sonuçlara neden olan en önemli faktörün ise sürücülerin bireysel farklılıklarını içeren kişisel özelliklerinden ve sürüşe yönelik eğilimlerden kaynaklandığı ifade edilmektedir (Elander vd., 1993; Sümer, 2003). Bu özelliklerin sürüş sırasındaki davranışları ve potansiyel tehlikelerin değerlendirilmesiyle ilişkilendirilen algılanan riski etkilediği ifade edilmektedir (Harbeck, Glendon ve Hine, 2018; Ram ve Chand, 2015; Sween vd., 2017; Ulleberg ve Rundmo, 2003).

Sürüş sırasında bireysel faktörlerin diğer faktörlere göre daha önemli olduğu ve bundan dolayı sürüş sırasındaki davranışları doğrudan etkilediği (Elander vd., 1993; Sabey ve Taylor, 1980) ifade edilmekle birlikte daha sonra yapılan araştırmalarda kişisel özelliklerin trafik güvenliğini dolaylı olarak etkilediği (Monteiro vd., 2018; Sümer, 2003; Uluberg ve Rundmo, 2003) yakın tarihli araştırmalarda ise bu özelliklerin trafik güvenliğini hem doğrudan hem dolaylı olarak etkilediği gösterilmiştir (Malia vd., 2015). Bundan dolayı kişilik özelliklerinin trafik güvenliğinde belirleyici (Hennessy, 2011) olduğu ve bazı kişilik özelliklerinin ise potansiyel olarak daha riskli davranışlar ve davranışların öncülü olarak nitelendirilen algılanan risk ile ilişkili olduğu ifade edilmektedir (Deffenbacher vd., 1999; Richer ve Bergeron, 2012; Ryb vd., 2006).

Birçok kişilik özelliği trafik güvenliği kapsamında ele alınmakla birlikte (Zuckerman ve Kuhlman, 2000; Hennessy ve Wiesenthal, 1999; Fernie vd., 2016) sıklıkla ele alınan özelliklerin Beş Faktör Kişilik Modeli içerisinde yer alan (deneyime açıklık, sorumluluk, dışadönüklük, uyumluluk ve nevrotiklik) özellikler olduğu görülmektedir (DeYoung vd., 2007; John vd., 2008). Bu özelliklerden nevrotiklik ve dışa dönüklüğün riskli araç kullanımıyla (Harris vd., 2014), sorumluluğun daha düşük ortalama hız (Linkov vd., 2019) ve daha az riskli sürüş eğilimleriyle (Martínez-Gabaldón ve Méndez Martínez, 2019), deneyime açıklığın hız aşımların sayısı (Riendeau vd., 2018) ve riskli sürüş eğilimiyle (Dahlen ve White, 2006) ilişkili olduğu bulunuştur. Ayrıca yapılan farklı bir çalışmada nevrotikliğin algılanan risk ile negatif ve uyumluluğun ise pozitif (Fyhri ve Backer-

Grøndahl, 2012), diğer bir çalışmada ise sorumluluk ve deneyime açıklığın algılanan risk ile pozitif (Sween vd., 2017) ilişkili olduğu bulunmuştur. Ayrıca farklı kişilik özelliklerini içeren bir çalışmada normsuzluk ve heyecan arayışının algılanan risk ile negatif ilişkili olduğu ve risk algısından daha yüksek puan alanların, daha az riskli sürüş tarzına ve daha düşük hız tercihine yöneldikleri bulunmuştur (Steinbakk vd., 2019).

Kişisel özelliklerden bir diğeri ise duyguların düzenlenmesini ve değiştirilmesini sağlamak amacıyla uygulanılan fizyolojik, bilişsel, davranışsal süreçlerin yönetilmesini ifade eden duygu düzenleme eğilimidir (Erber vd., 1996; Durbin ve Shafir, 2008; Mauss vd., 2005). Kişilerin eğilimlerini belirleyen ise kullanılan duygu düzenleme stratejileridir ve sıklıkla Gross'un (1998a) Süreç Modeli içerisinde ele alınmakta ve bilişsel yeniden düzenleme ve bastırma olmak üzere 2 temel strateji olarak sınıflandırılmaktadır (Gross vd., 2006; Gross, 2007). Trafik güvenliği kapsamında ise bilişsel yeniden değerlendirmenin riskli sürüşü azalttığı, bastırmanın ise artırdığı (Holman ve Popusoi, 2020), farklı bir çalışmada ise bilişsel yeniden değerlendirmenin trafikteki riskli davranışlar ile ilişkili olduğu (Popuşoi ve Holman, 2016), bastırmanın ise ilişkili olmadığı (Parlangeli vd., 2018) bulunmuştur. Sürüş sırasındaki riskli davranışların görülmesi bir taraftan bu davranışların daha az riskli olarak algılanmasına bağlıdır (Rundmo ve Iverson, 2004; Ulleberg ve Rundmo, 2003). Duygu düzenleme stratejileri ile algılanan risk arasında yapılan çalışmalarda da yeniden değerlendirme ve bastırma stratejilerinin algılanan risk ile ilişkili olduğu bulunmuştur (Parlangeli vd., 2018).

Trafik ve ulaşım psikoloji kapsamında farklı şekillerde ele alınan kişilik özelliklerinin trafik güvenliğini etkileme potansiyeline, yukarıdaki örneklendirilen araştırmaların ışığında, dikkat edildiğinde sürüşe yönelik potansiyel etkilerini değerlendirmek gerekmektedir. Ayrıca ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerindeki etkilerini değerlendirmek için yapılan çalışmalarda bireysel farklılıklara dikkat edilmesi gerektiği de vurgulanmıştır (Chittaro vd., 2017; Miller ve Mulligan, 2002). Aksi takdirde sonuçlar ÖB'nin temel özelliklerinden çok gruplardaki katılımcıların baskın özelliklerini yansıtabilir. Bu amaçla araştırmanın ana bulgularından önce rapor edilen kontrol bulgularında farklı koşullardaki katılımcıların sürücülük beceri özellikleri, kişilik özellikleri ve duygu düzenleme stratejileri arasında farklılıklarının anlamlı olmadığı bulunmuştur. Katılımcıların

yukarıda ifade edilen değişkenler özelinde koşullara dengeli dağıldığı ve koşulların ilgili önemli özelliklere göre benzer olduğu değerlendirilmektedir. Bu sonucun, bu araştırmada uygulanan seçkisiz atamadan kaynaklandığı düşünülmektedir.

2.5.2 Duygusal Deneyimlere ve Algılanan Risklere İlişkin Bulgular

Duygular, birey için önemli olan durumlarda ortaya çıkan ve davranış eğilimlerini şekillendiren etmenlerden biridir (Gross, 2002; Gross ve John, 2003; Revelle ve Scherer, 2009). Duygular birçok farklı durumda uyarılmakta ve böylece, duruma özgü ve uygun tepkilerin verilmesini sağlamaktadır (Bonanno ve Burton, 2013). Duyguların uyarılmasını sağlayan durumlardan biri de ölümün belirgin (hatırlatılması) hale getirilmesidir. Ancak bu konuda, ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlerde güvenilir farklılıklar oluşturmadığı (bir meta-analiz için bkz. Burke vd., 2010; Pyszczynski vd., 1999) ancak kanıtların oldukça sınırlı olduğu ve aksine, ölüm belirginliğinin duygusal deneyimde güvenilir farklılıklar oluşturduğu ifade edilmektedir. Ayrıca, duygusal deneyimlerin belirlenmesi için kullanılan yaklaşımların eksiklikleri eleştirilmekte ve duygulara ayrı ayrı değerlendirmesi gerektiği vurgulanmaktadır (Lambert vd., 2014).

Birbirlerinden farklı değerlendirme araçlarının kullandığı çalışmalar incelendiğinde ölüm belirginliğinin negatif duygusal deneyim puanlarının (Greenberg vd.,1995; Proulx ve Heine; 2008); korku duygusal deneyim puanlarının (Harmon-Jones vd., 1997; Zhou vd., 2022); kaygı duygusal deneyim puanlarının (Routledge ve Juhl, 2010a; Routledge vd., 2010b) ve hepsinin birlikte değerlendirildiği çalışmada korku, kaygı, üzüntü ve mutluluk duygusal deneyim puanlarının (Lambert vd., 2014) ve bu çalışmaların aksine diğer çalışmalarda ise pozitif duygusal deneyim puanlarının (De Wall ve Baumeister, 2007; Schimel vd.,1999) koşullar arasında farklılık gösterdiği bulunmuştur. Ayrıca son dönemde yapılan farklı bir çalışmada ise iğrenme duyarlılığının (Kelley vd., 2015) koşullara göre farklılık gösterdiği bulunmuştur. Bu kapsamda değerlendirildiğinde, ölüm belirginliğinin özellikle korku ve kaygı olmak üzere, üzüntü ve mutluluk duygularının farklılaşmasını sağladığı ve DYK çerçevesinde yapılan bu çalışmaların ölüm belirginliğinin duygusal deneyimler üzerindeki etkisini göstermektedir.

Araştırmanın hipotezleri doğrultusunda deney ve kontrol koşullarında yer alan katılımcıların negatif duygusal deneyim puanlarını karşılaştırmak için

bağımsız örneklem t test analizi uygulanmıştır. Hipotezlere göre ise deney koşulunda yer alan katılımcıların kontrol koşulundaki katılımcılara göre duygusal deneyimlerine göre anlamlı şekilde farklılaşacağı beklenmiştir. Bu amaçla yapılan analiz sonuçları ilgili hipotezlerin desteklendiğini (H1a, H1b, H1c, H1d ve H1e Kabul) ve ölüm belirginliğinin korku, kaygı, üzüntü, öfke ve mutluluk duygularının farklılaşmasını sağladığını göstermektedir.

Lambert ve diğerleri (2014) yaptıkları bir dizi çalışmada korku, kaygı, öfke, üzüntü ve mutluluk duygularının farklılaşacağını varsaymalarına rağmen analizlerinin sonucunda öfke haricindeki diğer duyguların farklılaştığını bulmuşlardır. Ancak çalışmanın bu aşamasındaki bulgular değerlendirildiğinde ifade edilen tüm duyguların koşullara göre farklılaştığı görülmektedir. Elde edilen bu bulgular, duygular farklı olmakla birlikte, diğer araştırma (Harmon-Jones vd., 1997; Greenberg vd.,1995; Proulx ve Heine, 2008; Routledge ve Juhl, 2010a; Routledge vd., 2010b; Zhou vd., 2022) bulguları ile kısmen tutarlılık göstermektedir.

Diğer araştırmalar ile karşılaştırıldığında Lambert ve diğerlerinin (2014) yaptığı çalışmada duygusal deneyimlerin birkaçı birleşik bir şekilde değerlendirilirken (korku ve kaygı) diğer duygusal deyimler ise sadece tek bir ifade üzerinden (öfke, üzüntü ve mutluluk) değerlendirilmiştir. Duygusal deneyim farklılıklarını (korku) ortaya koyan benzer bir çalışmada ise birleşik bir değerlendirme aracı kullanılarak duygusal deneyimler değerlendirilmiştir (Harmon-Jones vd., 1997). Farklı bir çalışmada ise pozitif ve negatif duygusal deneyimler bir arada ve bütün olarak değerlendirilmiştir (Zhou vd., 2022). Bu araştırmalarda duygusal deneyimlerdeki farklılıkları değerlendirmek için kullanılan öz bildirime dayalı ölçüm araçlarının birbirlerinden oldukça farklı olduğu görülmektedir (Harmon-Jones vd., 1997; Lambert vd., 2014; Zhou vd., 2022). Araştırmanın bu aşamasında, duygusal deneyimlerinin, yukarıda örneklendirilen çalışmalar ile benzerlik göstermekle birlikte (Lambert vd., 2014), tek bir ifade üzerinden değerlendirilmesinin ölçüm duyarlılığı için eleştirilebilecek noktalardan biri olduğunu göstermektedir (Tritt, Inzlicht ve Harmon-Jones, 2012). Bu kapsamda, gelecekteki araştırmalarda duygusal deneyim farklılıklarını belirlemek için daha duyarlı ölçüm araçlarının kullanımının fayda sağlayıcı düşünülmektedir.

Trafik ve ulaşım psikoloji kapsamında ölüm belirginliğinin sürücülerin algıladıkları risklere ve davranışlarına olan etkilerini belirlemek için yapılan kısıtlı

sayıda olsa da birkaç çalışma vardır. Bu amaçla yapılan çalışmalarda sürücülük ile ilgili öz yeterliliğin önemli bir faktör olduğu ve öz yeterliliği yüksek olan sürücülerin ölüm belirginliğini içeren koşullarda benlik saygılarını artırıcı riskli seçeneklere yöneldikleri bulunmuştur (Ivanov ve Vogel, 2017; Taubman Ben-Ari vd., 1999; Rosenbloom, 2003). Farklı bir çalışmada ise ölüm belirginliği koşulunda yer alan düşük kontrol arzusu olan sürücülerin ÖB koşullarında risk alma eğilimlerinin artığı ve hız sınırına uyma niyetinin ise azaldığı bulunmuştur (Alper ve Özkan, 2015). Ölüm belirginliğine maruz kalmanın algılanan risk üzerindeki etkisini belirlemek amacıyla yapılan çalışmalarda ise ÖB'nin içsel ve dışsal kontrol odağına sahip sürücülerde kendilerine yönelik algıladıkları risklerin (Miller ve Mulligan, 2002), zarardan kaçınma eğilimi yüksek olan sürücülerde algılanılan riskin (Chittaro vd., 2017) ve diğer sürücülerde risklerin algılanan olasılıklarının artmasını (Frietze ve Cohn, 2018) sağladığı bulunmuştur. Ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerine etkilerini ele alan çalışmalar değerlendirildiğinde ölüm belirginliğinin algılanan riski etkilediği ve algılanan riskin artmasını sağladığı bulunmuştur (Chittaro vd., 2017; Frietze ve Cohn, 2018),

Bu aşamada araştırmanın hipotezleri doğrultusunda deney ve kontrol koşullarında yer alan katılımcıların algılanan bilişsel ve duygusal risk puanlarını karşılaştırmak için bağımsız örneklem t test analizi uygulanmıştır. Bu kapsamda, deney ve kontrol koşulunda yer alan katılımcıların algılanan bilişsel ve duygusal risk puanlarının anlamlı şekilde farklılaşacağı beklenmiştir. Elde edilen bulgular ise hipotezlerin desteklenmediğini (H2a, H2b Ret) göstermektedir. Bu bulgular ölüm belirginliğinin algılanan riski etkilediğini gösteren diğer çalışmalardan ayrışmaktadır (Chittaro vd., 2017; Frietze ve Cohn, 2018; Miller ve Mulligan, 2002). Mevcut literatürler ile benzer bulgular elde edilememesi ise birkaç faktör ile açıklanabilir. Bu kapsamda ilk olarak ölüm belirginliği manipülasyonlarının ayırt edici olduğu düşünülmektedir. Frietze ve Cohn (2018) tarafından yapılan çalışmada ölüm belirginliğinin aile üyelerinin kaybının üzerinden, Chittaro ve diğerleri (2017) tarafından yapılan çalışmada ise sanal gerçeklik üzerinden (mezarlık etrafında parkur tamamlama) kişiselleştirilerek yapıldığı ve algılanan riski etkilediği görülmektedir. Bu kişiselleştirilmiş uygulamaların kişinin kendi ölümüyle ilgili görüntülere karşı otomatik ve içgüdüsel tepkilere yol açmış olabileceği ifade edilebilir (Chittaro vd., 2017). Bu kapsamda Simon ve diğerleri (1997) de ölümle ilgili iki soruyu yanıtlandırmanın ölümün rasyonel yansımalarını daha çok

uyardığını ve bundan dolayı katılımcıların mümkün olduğu kadar rasyonel ve analitik olmaya yöneldiklerini ve iki soru aracılığıyla yapılan ölüm belirginliği manipülasyonunun etki gücünün yeterli düzeyde olmadığını ifade etmektedirler. Bu yüzden mevcut çalışmada ölüm belirginliğinin klasik olarak nitelendirilen (iki soru aracılığıyla yapılan ölüm belirginliği manipülasyonu) şekilde yapılmış olmasının algılanan riske yönelik etkilerinin oluşmamasında önemli olduğu düşünülmektedir. Bu değerlendirmeye neden olan ikinci faktör de örneklem büyüklüğüdür. Çünkü örneklem büyüklüğü, ölüm belirginliği çalışmalarının bir meta-analizinde bildirilen ortalama ölüm belirginliği etki büyüklüğünü (r = 0,35) sağlamada yetersiz kalmış olabilir (Burke vd., 2010). Ayrıca örneklemin özellikleri de ölüm belirginliğinin etkisinin oluşmamasında belirleyici olan üçüncü faktör olabilir. Buna göre yapılan çalışmalar ölüm belirginliğinin deneyimsel muhakemeyi geçersiz kılarak algılanan risk değerlendirmelerini etkilediği gösterilmiştir (Frietze ve Cohn, 2018). Ancak bu aşamada etkinin görünmemesinde katılımcıların algılanan riskleri deneyimlerine (araç kullanım sıklığı, ehliyet süresi vb.) göre değerlendirmelerinin belirleyici olduğu düşünebilir. Bu kapsamda bir sınırlılıkta örneklemin büyük bir kısmının üniversitede eğitimine devam eden genç yetişkinlerden oluşmasıdır. Bu durum, gözlemlenen sonuçların genellenebilirliğini sınırlayabilir. Çünkü daha önceki araştırmalar, yaşa göre ÖB'nin etkilerinin farklılaşabileceğini varsaymaktadır (Burke vd., 2010). Gelecekteki araştırmalar için daha büyük örneklemle ve yaşın kapsayıcılığını artırarak (Chittaro vd., 2017) ölüm belirginliğinin duruma özgü, kişiselleştirilmiş ve farklı uygulamalarına (Rosenbloom, 2003) yönelinmesi önerilebilir. Ayrıca gelecekteki çalışmalar, ÖB manipülasyonundan sonra sanal gerçeklik simülasyonlarını kullanarak, katılımcıların çalışmanın amacına uygun olarak belirtilen (alkollü araç kullanımı, ehliyet kullanımı, hız davranış vb.) riskli davranışları sanal olarak gerçekleştirmelerini içeren çalışmalara yönelebilirler.

Diğer taraftan algılanan riskin değerlendirilmesinde kullanılan ölçüm araçlarına yönelik farklılıklardan da söz etmek mümkündür Yapılan çalışmaların bir kısmında algılanan risk çeşitli örnek (dikkatsiz araç kullanımı, alkol tüketimi vb.) davranışların katılımcıların kendileri ve başkaları için ne kadar riskli algıladıkları üzerinden değerlendirilirken (Chittaro vd., 2017; Miller ve Mulligan (2002), diğer çalışmada özgün bir durumun olasılığı üzerinden (örnek: "*Önümüzdeki ay boyunca cep telefonunuzla konuşurken araba kullanma*

olasılığınız nedir?") değerlendirilmiştir (Frietze ve Cohn, 2018). Bu kapsamda mevcut çalışmada kullanılan değerlendirme aracının farklılıklar gösterdiği ve diğer çalışmalardan farklı olarak genelleştirilmiş bir yapıda algılanan riski değerlendirdiği görünmektedir. Bu yüzden koşullar arasında algılanan riskin alt boyutlarına göre farklılık görülmemesinin diğer bir sebebinin de ölçüm aracının sınırlılığı olarak genelleştirilmiş yapısından (örnek: "*Bir trafik kazasında yaralanmam muhtemeldir.*", *"Karayolu trafik kazası riskleri konusunda endişeliyim ve başkalarının mağdur olabileceğini düşünüyorum.")* kaynaklandığı düşünülmektedir. Gelecekteki araştırmalarda algılanan risk farklılıklarını değerlendirmek için trafik güvenliğiyle ilgili özgün bir duruma yönelik daha sınırlı ya da birçok farklı alt boyutu olan daha kapsamlı ölçüm araçlarının kullanımının sonuçların ayırt ediciliğini artıracağı düşünülmektedir.

Duyguların, bilişsel ve davranışsal eğilimleri etkilediği belirtilmekle birlikte (Consedine, Strongman ve Magai, 2003) bu değişkenlerin trafik ve ulaşım psikolojisi içerisinde incelenmesi ise görece yeni olarak nitelendirilebilir. Bu amaçla yapılan çalışmalar ise özellikle korku, kaygı, öfke gibi negatif duygusal deyimlere odaklanarak (Lewis vd., 2008), bu duygusal deneyimlerin sürücü davranışlarına ve algıladıkları riske olan etkileri belirlenmeye çalışılmaktadır. Bu kapsamda yapılan çalışmalarda pozitif duygusal deneyimlerin algılanan riskin azalmasına neden olduğu, negatif duygusal deyimlerin ise algılanan riskin artmasını sağladığı ve negatif duygusal deyimlerin (kaygı) algılanan risk ile etkileşeme girerek sürücü davranışlarını etkilediği bulunmuştur (Hu vd., 2013; Leith ve Baumeister, 1996). Diğer bir çalışmada ise kaygı duygusunun algılanan risk ile negatif, öfke duygusunun ise ortalama hız ile pozitif ilişkili olduğu (Masken vd., 2007), farklı bir çalışmada ise kaygının algılanan riski yordadığı bulunmuştur (Moen ve Rundmo, 2006). Negatif duygusal deneyim farklılıklarının algılan riski nasıl etkilediğine dair yapılan deneysel bir çalışmada ise öfke duygusunun algılanan riski azalttığı ancak korku duygusunun ise artırdığı bulunmuştur (Lu vd., 2013). Farklı bir çalışmada ise kaygının risk algısıyla etkileşime girerek sürücü davranışlarını etkilediği ve negatif duygulara sahip sürücülerin daha yüksek risk algısı gösterdikleri bulunmuştur (Hu vd., 2013).

Yukarıda bulguları paylaşılan çalışmalar değerlendirildiğinde, farklı bulgular görülmekle birlikte, araştırmaların genellikle negatif duygulara ve alt

boyutlarından korku, kaygı ve öfke gibi duygusal deneyimlere odaklandığı görülmektedir (Hu vd., 2013; Leith ve Baumeister, 1996; Lu vd., 2013). Mevcut literatüre bakıldığında birçok farklı şekilde manipüle edilen (filmler, metinler vb.) negatif duygusal deneyimlerin sürücülerin algıladıkları riskleri doğrudan etkilediği ve ayrıca sürücü davranışlarına yönelik dolaylı etkilerinin anlamlı olduğu bulunmuştur (Hu vd., 2013).

Bu aşamadaki çalışmada negatif duygusal deneyimler ölüm belirginliği ile manipüle edilmiştir. Bulguları sunulan bu negatif duygusal deneyimlerin ise ilk olarak, ölüm belirginliği ve algılanan duygusal risk (ADR), ikinci olarak ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk (ABR) üzerindeki etkisinde aracılık etkisi rollerini belirlemek için aracılık analizleri uygulanmıştır (Hayes, 2013). Bu kapsamda ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde negatif duygusal deneyimlerin (H3a, H3b, H3c, H3d, H3e) ve ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk üzerindeki etkisinde negatif duygusal deneyimlerin (H4a, H4b, H4c, H4d, H4e) aracılık etkisinin anlamı olması beklenmiştir. Çoklu aracılık modeli (Model 4) kullanılarak elde edilen bulgular duyguların aracılık rolleri ile ilgili hipotezlerin birçoğunun (H4a Kabul; H3a, H3b, H3c, H3d, H3e, H4b, H4c, H4d ve H4e Ret) desteklenmediğini göstermektedir.

Yapılan çalışmalarda ele alınan korku ve kaygı duyguların çeşitli şekillerde algılanan riski ve risk alma eğilimini ve dolaylı olarak ise sürücü davranışlarını etkilediği görülmektedir (Hu vd., 2013; Leith ve Baumeister, 1996; Lewis vd., 2008). Bu kapsamda, elde edilen bulgular değerlendirildiğinde sadece korku duygusunun, algılanan bilişsel risk (ABR) için dolaylı etkisinin anlamlı olduğu (H4a Kabul) görülmektedir. Ölüm belirginliğinin korku duygusuna yönelik temel bir etkisinin olması (Lambert vd., 2014) bu bulgunun elde edilmesinde belirleyici olduğu düşünülmektedir. Ayrıca, bu bulgu korku duygusal deneyiminin algılanan riskin artmasını sağladığını gösteren diğer araştırmalar (Lu vd., 2013) ile benzer özellikler paylaştığını göstermektedir. Elde edilen bu bulguların ışığında gelecekteki araştırmalarda ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlere, algılanan riske, trafik güvenliğine yönelik tutumlara ve sürüş sırasındaki davranışlara (emniyet kemeri kullanımı, alkollü araç kullanımı, hız vb.) yönelik olası etkilerini belirlemek için farklı çalışma konularına yönelinmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir. Ayrıca ÖB manipülasyonunun duygusal deneyimler üzerindeki

etkilerini ve duygusal deneyimlerin algılanan risk üzerindeki olası aracılık rolü etkilerini incelemek için daha fazla çalışmaya ihtiyaç vardır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. DENEY II

Deney 1'deki bulgular ele alındığında Burke ve diğerlerinin (2010) yapmış oldukları meta-analitik çalışmalarındaki değerlendirmelerinin aksine duygusal deneyimlerin koşullar arasında farklılaştığı; Lambert ve diğerlerinin (2014) çalışmalarında ifade ettiği gibi ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlerde anlamlı farklılıklar oluşturduğu ve bu bulguların da mevcut çalışmaların bir kısmı ile tutarlı olduğu görülmektedir (Schimel vd..1999; Proulx ve Heine. 2008; Routledge ve Juhl, 2010a; Routledge vd., 2010b; Zhou vd., 2022). Özellikle diğer çalışmalarda (Harmon-Jones vd.,1997; Routledge ve Juhl, 2010a) olduğu gibi korku ve kaygı duygusuna ek olarak üzüntü ve mutluluk duygusal deneyimlerinin da koşullar arasındaki farklılıklarının anlamlı olduğu bulunmuştur (Lambert vd.,2014).

Trafik ve ulaşım psikoloji kapsamında ölüm belirginliğinin sürücülerin algıladıkları risklere olan etkilerini değerlendiren kısıtlı sayıda çalışma bulunmaktadır. Bu kısıtlılığı aşmak için yapılan bu çalışmanın ilk aşamasında ise ölüm belirginliğinin algılanan duygusal ve bilişsel riski etkilemediği bulunmuştur. Elde edilen bu bulguların ölüm belirginliğinin algılanan riske yönelik etkilerini gösteren diğer çalışmalardan farklılaştığı söylenebilir (Chittaro vd., 2017; Frietze ve Cohn, 2018; Miller ve Mulligan, 2002). Deney 1'de bu etkinin oluşmamasında ilk olarak ölüm belirginliği manipülasyonun belirleyici olduğu düşünülmektedir. Öyle ki bu kapsamda yapılan çalışmalarda ölüm belirginliğinin aile üyelerinin kaybının ve sanal gerçeklik uygulamaları üzerinden yapıldığı görülmektedir (Chittaro vd., 2017; Frietze ve Cohn, 2018). Bu çalışmalardaki uygulamaların özgünlüğünün ilk aşamada uygulan manipülasyondan ayrıştığı düşünülmektedir. Diğer taraftan beklenen etkinin oluşmamasında örneklem büyüklüğünün ve örneklemin deneyimini etkileyen özelliklerinin (yaş, araç kullanım sıklığı, ehliyet süresi vb.) de belirleyici olduğu düşünülmektedir.

Son aşamada duygulanım-risk algısı bağlantısına yönelik yapılan çoklu aracılık analizi sonuçları ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk üzerindeki etkisinde duyguların aracılık etkisinin anlamlı olmadığı ancak algılanan bilişsel risk

üzerindeki etkisinde korku (kaygı, öfke, üzüntü, mutluluk hariç) duygusunun aracılık etkisinin anlamlı olduğu bulunmuştur. Bu bulgunun elde edilmesinde ölüm belirginliğinin korku duygusu üzerinde temel bir etkisinin olması belirleyicidir (Harmon-Jones vd., 1997; Routledge vd., 2010b; Zhou vd., 2021). Ayrıca elde edilen bu bulgular duygusal deneyimlerin dolaylı etkilerine odaklanan diğer çalışmalarla (Juhl ve Routledge, 2016; Kelley vd., 2015; Routledge vd., 2010b) ortak özellikler göstermekle birlikte duygulanım risk algısı bağlantısının bir kısmının açıklanmasına katkı sunmaktadır.

Mevcut çalışmalar incelendiğinde Deney 1'de kullanılan manipülasyonun en yaygın kullanılan yöntemlerden biri olduğu görülmektedir (Burke vd., 2010; Harmon-Jones vd., 1997, Lambert vd., 2014). Ayrıca ölüm belirginliği manipülasyonlarının Deney 1'de kullanılan haliyle yapılmakla birlikte ölümle ilgili film görüntülerinin gösterilmesi, cenaze evi ve mezarlık önünden geçilmesi, aile üyelerinin kaybı, bireysel yok oluş veya kişilerarası ilişkilerin yok oluşuna yönelik içeriklerin sunulması gibi uygulamalar üzerinden de yapıldığı daha önceki araştırmalar ile örneklendirilmiştir (Frietze ve Cohn, 2018; Huang vd., 2022; Routledge ve Vess, 2019; Taubman Ben-Ari vd., 1999). Literatürde ölüm belirginliği manipülasyonu kullanan çalışmaların ise genellikle deney ve kontrol koşullarından oluştuğu (Chittaro vd., 2017; Greenberg vd., 1990; Pyszczynski vd., 2015; Rosenbloom, 2003) bazı çalışmalarda ise koşul sayısının artırıldığı ve 3 farklı koşulun oluşturulduğu görülmektedir (Greenberg vd., 1995). Bu kapsamda Martin ve Kamins (2019) tarafından yapılan bir çalışmada da (1. Koşul: bireyin fiziksel olarak ölümü, 2. Koşul: bireyi fiziksel olarak ölümünün geride kalan sevdikleri üzerindeki etkisi-sosyal kayıp yaklaşımı, 3. Koşul: kontrol koşulu) 3 farklı koşuldan yararlanılmıştır. Örneklendirilen bu çalışmada ölüm belirginliği koşulları arasında farklılık olduğu ve 2. koşuldaki ölüm belirginliği uygulamasının diğer koşullara göre ilgili davranışları (sağlık davranışı) etkilediği bulunmuştur (Martin ve Kamins, 2019).

İlk deneydeki bulgular ışığında tasarlanan ikinci deneyde ölüm belirginliği manipülasyonlarının farklı yaklaşımlarına yönelinmesi ve örneklendirilen çalışmalarda olduğu gibi (Greenberg vd., 1995; Martin ve Kamins, 2019) koşul sayısının artırılması amaçlanmıştır. Öyle ki psikolojik bir müdahale ile ilgili nedensel çıkarımlar için yapılan deneysel çalışmalarda araştırmacılar, deney

koşulunu kontrol koşuyla karşılaştırarak karar vermektedirler. Ancak bu çalışmalarda deneysel koşulda bulunanların yapılan uygulamanın farkında oldukları, muhtemelen buna uygun bir beklenti oluşturuldukları ve bundan dolayı psikoloji araştırmalarının plasebo etkilerini (beklenti etkisi) yönetmesinin zor ve elden edilen bulguların geçerliliğinin sınırlı olduğuna değinilmektedir (Boot, Simons, Stothart ve Stutts, 2013) . Ancak Au ve diğerleri (2020) tarafından yapılan meta-analitik bir çalışmada aktif kontrol koşulu içeren çalışmalar ile kontrol koşulunu (pasif kontrol, uygulama yapılmayan) içeren çalışmalar arasında anlamlı bir fark olmadığı da bulunmuştur. Diğer taraftan daha iyi bir karşılaştırma yapabilmek için benzer bir uygulamanın olduğu aktif kontrol koşulunun olması gerektiği de vurgulanmaktadır. (Boot vd., 2013). Bu amaçla araştırmanın bu aşamasında aktif kontrol koşulunun da yer aldığı 3 koşul oluşturulmuştur. İlk koşul kontrol koşulunu, 2. koşul trafikle ilgi olmayan ölüm belirginliği koşulunu (aktif kontrol koşulu) ve 3. koşul trafikle ilgili olan ölüm belirginliği koşulunu temsil etmektedir.

Özetle, bu çalışmada, ilk çalışmadaki bulguların desteklenmesi, ölüm belirginliği manipülasyonun özellikle trafik güvenliği bağlamında ele alınarak farklı şekillerinin uygulanması ve böylece manipülasyonlarının etkilerinin karşılaştırılması amaçlanmıştır. Bu amaçla koşullar arasında göreceli etkileri değerlendirmek için yol analizleri (*"Path analysis"*) ile çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizi yapılmıştır (Collier, 2020). Ayrıntıları bir sonraki bölümde paylaşılmakla birlikte analizler için bağımsız değişken olarak koşullar (kategorik değişken), aracı değişken olarak duygular (korku, kaygı, öfke, üzüntü ve mutluluk) ve bağımlı değişken olarak ise algılanan duygusal risk (ADR) ve algılanan bilişsel risk (ABR) belirlenmiştir. Kategorik değişkenler kukla ("*dummy*") kodlama prosedürü kullanılarak kodlanmış ve koşullar arasında ikili karşılaştırmalar yapmak için bu analizlerin her birinde farklı bir referans kategorisi belirlenerek 2 ayrı model oluşturulmuştur. Bununla birlikte bu aşamada, ayrıntıları ilk aşamada bahsedildiği üzere, son test eşleştirilmiş kontrol gruplu seçkisiz desenden yararlanılmıştır. Araştırmanın amaçları doğrultusunda oluşturulan hipotezler ise aşağıda sunulmuştur:

H5a: Korku duygusu deneyim düzeyi puanları, koşullar arasında anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır.

H5b: Kaygı duygusu deneyim düzeyi puanları, koşullar arasında anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır.

H5c: Üzüntü duygusu deneyim düzeyi puanları, koşullar arasında anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır.

H5d: Öfke duygusu deneyim düzeyi puanları, koşullar arasında anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır.

H5e: Mutluluk duygusu deneyim düzeyi puanları, koşullar arasında anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır.

H6a: Algılanan duygusal risk düzeyi puanları, koşullar arasında anlamlı şekilde farklılaşmaktadır.

H6b: Algılanan bilişsel risk düzeyi puanları, koşullar arasında anlamlı şekilde farklılaşmaktadır

H7a: Nötr koşulun referans kategorisi olarak belirlendiği Model 1'de, referans kategorisiyle karşılaştırıldığında trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun duygular (korku ($H7a_1$), kaygı ($H7a_2$), üzüntü ($H7a_3$), öfke ($H7a_4$) ve mutluluk ($H7a_5$) aracılığıyla algılanan duygusal risk (ADR) üzerindeki göreceli dolaylı etkisi anlamlıdır.

H7b: Nötr koşulun referans kategorisi olarak belirlendiği Model 1'de, referans kategorisiyle karşılaştırıldığında trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun duygular (korku ($H7b_1$), kaygı ($H7b_2$), üzüntü ($H7b_3$), öfke ($H7b_4$) ve mutluluk ($H7b_5$) aracılığıyla algılanan duygusal risk (ADR) üzerindeki göreceli dolaylı etkisi anlamlıdır.

H8a: Nötr koşulun referans kategorisi olarak belirlendiği Model 1'de, referans kategorisiyle karşılaştırıldığında trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun duygular (korku ($H8a_1$), kaygı ($H8a_2$), üzüntü ($H8a_3$), öfke ($H8a_4$) ve mutluluk ($H8a_5$) aracılığıyla algılanan bilişsel risk (ABR) üzerindeki göreceli dolaylı etkisi anlamlıdır.

H8b: Nötr koşulun referans kategorisi olarak belirlendiği Model 1'de, referans kategorisiyle karşılaştırıldığında trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun duygular (korku ($H8b_1$), kaygı ($H8b_2$), üzüntü ($H8b_3$), öfke ($H8b_4$) ve mutluluk

($H8b_5$) aracılığıyla algılanan bilişsel risk (ABR) üzerindeki göreceli dolaylı etkisi anlamlıdır.

H9a: Trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun referans kategorisi olarak belirlendiği Model 2'de, referans kategorisiyle karşılaştırıldığında nötr koşulun duygular (korku ($H9a_1$), kaygı ($H9a_2$), üzüntü ($H9a_3$), öfke ($H9a_4$) ve mutluluk ($H9a_5$) aracılığıyla algılanan duygusal risk (ADR) üzerindeki göreceli dolaylı etkisi anlamlıdır.

H9b: Trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun referans kategorisi olarak belirlendiği Model 2'de, referans kategorisiyle karşılaştırıldığında trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun duygular (korku ($H9b_1$), kaygı ($H9b_2$), üzüntü ($H9b_3$), öfke ($H9b_4$) ve mutluluk ($H9b_5$) aracılığıyla algılanan duygusal risk (ADR) üzerindeki göreceli dolaylı etkisi anlamlıdır.

H10a: Trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun referans kategorisi olarak belirlendiği Model 2'de, referans kategorisiyle karşılaştırıldığında nötr koşulunun duygular (korku ($H10a_1$), kaygı ($H10a_2$), üzüntü ($H10a_3$), öfke ($H10a_4$) ve mutluluk ($H10a_5$) aracılığıyla algılanan bilişsel risk (ABR) üzerindeki göreceli dolaylı etkisi anlamlıdır.

H10b: Trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun referans kategorisi olarak belirlendiği Model 2'de, referans kategorisiyle karşılaştırıldığında trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun duygular (korku ($H10b_1$), kaygı ($H10b_2$), üzüntü ($H10b_3$), öfke ($H10b_4$) ve mutluluk ($H10b_5$) aracılığıyla algılanan bilişsel risk (ABR) üzerindeki göreceli dolaylı etkisi anlamlıdır.

3.1 Yöntem

Bu bölümde katılımcıların genel özelliklerinin neler olduğuna, katılımcılara nasıl ulaşıldığına ve ölçüm araçlarının özelliklerine yönelik açıklamalar yer almaktadır. Ek olarak veri toplama süreci ve toplanan verilere çalışmanın tasarımına göre uygulanılan analizler aktarılmaktadır.

3.1.1 Örneklem

Araştırmanın örneklemine amaçlı örnekleme (*"purposive sampling"*) tekniği kullanılarak ulaşılmıştır. Bu kapsamda araştırmanın örneklemini Bolu ve Bartın İllerinde ikamet eden ve en az 6 aydır aktif olarak araç kullanan ehliyet sahibi

163 sürücü oluşturmaktadır. Bu aşamadaki çalışmada üç katılımcı grubu bulunmaktadır; trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunda 57, trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunda 62 ve nötr koşulda 44 katılımcı yer almaktadır. Yaşları 18 ile 45 arasında değişen (*Yaş Ort. = 21.63; SS = 2.75*) katılımcıların 58'i kadın (%35.6), 105'i ise erkektir (%64.4).

Katılımcıların; 61'i (%37.4) yüksekokul, 101'i (%62) lisans ve 1'i (%.6) yüksek lisans/doktora seviyesindedir. Katılımcıların tamamı B sınıfı ehliyete sahiptir; 18'i (%11) çok nadir. 19'u (%11.7) ayda birkaç kez. 23'ü (%14.1) haftada 1-2 gün. 45'i (%27.6) haftada 3-4 gün ve 58'i (%35.6) hemen hemen her gün araç kullanmaktadır. Katılımcılara ait demografik bilgiler Tablo 3. 1'de verilmiştir.

Tablo 3.1. Katılımcıların koşullara göre demografik bilgileri

	Kontrol Koşulu (n=44)		Trafikle İlgili Olmayan ÖBK (N=62)		Trafikle İlgili ÖBK (N=57)		Toplam (n=163)	
Değişkenler	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Cinsiyet								
Kadın	16	43.2	19	43.2	17	29.9	58	35.6
Erkek	25	58.8	25	56.8	40	70.2	105	64.4
Eğitim Düzeyi								
Yüksekokul	12	27.3	12	27.3	25	43.9	61	37.4
Lisans	31	70.5	31	70.5	32	56.1	101	62
Yüksek Lisans ve Doktora	1	2.3	1	2.3			1	.6
Ehliyet Sınıfı (B Sınıfı)	44	100.0	62	100.0	57	100	163	100
Araç kullanım Sıklığı								
Çok nadir	3	6.8	7	11.3	9	15.8	19	11.7
Ayda birkaç kez	5	11.4	7	11.3	6	10.5	18	11
Haftada 1-2 gün	7	15.9	10	16.1	6	10.5	23	14.1
Haftada 3-4 gün	14	31.8	16	25.8	15	26.3	45	27.6
Hemen hemen her gün	15	34.1	22	35.5	21	36.8	58	35.6

Not. n: Örneklem sayısı; ÖBK: Ölüm Belirginliği Koşulu

3.1.2 Veri Toplama Araçları

3.1.2.1 Sürücü Beceri Ölçeği

Lajunen ve Summala (1995) tarafından geliştirilen Sürücü Beceri Ölçeğinin ayrıntıları Deney 1'de aktarılmıştır. Bu aşamada da benzer şekilde uygulanmış ve Cronbach's Alfa iç tutarlılık katsayıları algısal motor beceriler için .89, güvenlik becerileri için .74 olarak bulunmuştur.

3.1.2.2 Beş Faktör Kişilik Envanteri-Kısa Formu

Benet-Martinez ve John (1998) tarafından geliştirilen Beş Faktör Kişilik Envanterinin ayrıntıları Deney 1'de aktarılmıştır. Bu aşamada da benzer şekilde uygulanmış ve Cronbach's Alfa iç tutarlılık katsayıları dışa dönüklük için .78, uyumluluk için .62, sorumluluk için .76, duygusal denge için .79 ve deneyime açıklık için .76 olarak bulunmuştur.

3.1.2.3 Duygu Düzenleme Ölçeği

Gross ve John (2003) tarafından geliştirilen Duygu Düzenleme Ölçeğinin ayrıntıları Deney 1'de aktarılmıştır. Bu aşamada da benzer şekilde uygulanmış ve Cronbach's Alfa iç tutarlılık katsayılar bilişsel yeniden değerlendirme için .74 ve bastırma içinse .67 olarak bulunmuştur.

3.1.2.4 Nötralizasyon Görevi

Eşleştirilmiş koşullar oluşturmak amacıyla kullanılan (Gültepe ve Coşkun 2016) nötralizasyon görevinin ayrıntıları Deney 1'de aktarılmıştır. Araştırmanın bu aşamasında da benzer şekilde manipülasyon öncesinde uygulanmıştır.

3.1.2.5 Ölüm Belirginliği Manipülasyonu

DYK araştırmacıların sıklıkla kullandığı ölüm belirginliği manipülasyonu (Burke vd., 2010; Harmon-Jones vd., 1997, Greenberg vd.,1994; Lambert vd., 2014) araştırmanın bu aşamasında farklı içeriklerde olan videolar aracılığı ile yapılmış ve ardından ilgili videoların içeriklerine göre katılımcılardan duygu ve düşüncelerini yazmaları istenmiştir. Ayrıca, literatürde farklı ölüm belirginliği manipülasyonlarının yapıldığı da görülmektedir (Chittaro vd., 2017; Greenberg vd.,1995; Rosenbloom, 2003). Araştırmanın bu aşamasında ilk koşul kontrol koşulunu, 2. koşul trafikle ilgisi olmayan ölüm belirginliği koşulunu, 3. koşul trafikle ilgisi olan ölüm belirginliği koşulunu temsil etmektedir. Videolardan sonra katılımcılardan "*Lütfen, bu videonun sizde yarattığı duygu ve düşünceleri yazınız."* ifadesi ile cevaplarını yazmaları istenmiştir.

3.1.2.6 Duygusal Deneyimlerin Değerlendirilmesi

Ayrıntıları Deney 1'de aktarıldığı gibi bu aşamada da benzer şekilde uygulanmıştır.

3.1.2.7 Algılanan Risk Ölçeği

Rundmo ve Iversen (2004) tarafından geliştirilen Algılanan Risk Ölçeğinin ayrıntıları Deney 1'de aktarılmıştır. Bu aşamada da benzer şekilde uygulanmış ve Cronbach's Alfa iç tutarlılık katsayıları algılanan bilişsel risk için .86 ve algılanan duygusal riski için ise .86 olduğu bulunmuştur.

3.1.2.8 Kişisel Bilgi ve Onam Formu

Ayrıntıları Deney 1'de aktarıldığı gibi bu aşamada da benzer şekilde uygulanmıştır.

3.2 İşlem

Ulaşılan sürücülere çalışmanın içeriği ve amacı hakkında bilgilendirme yapılmış ve ardından gönüllü onam formunu onaylayarak araştırmaya dâhil edilmişlerdir. Bu aşamada katılımcılardan herhangi bir kimlik bilgisi istenmemiştir. Araştırmayı kabul eden katılımcılar seçkisiz olarak 3 koşuldan birine atanmıştır.

Farklı koşullardan yer alan katılımcılara araştırmanın ilk aşamasında olduğu gibi manipülasyon öncesinde eşleştirilmiş koşullar oluşturmak amacıyla araştırmaya dahil edilen ölçekleri benzer sırada tamamlamışlardır. Bu amaçla katılımcılar öncelikle Sürücü Beceri Ölçeği, Beş Faktör Kişilik Envanteri-Kısa Formu ve Duygu Düzenleme Ölçeğini tamamlamışladır. Devamında, manipülasyon öncesinde tüm katılımcıların nötr bir duygu durumda olmalarını sağlamak amacıyla 2 dakikalık bir süre içerisinde nötralizasyon görevi uygulanmış (Gültepe ve Coşkun, 2016) ve ardından ölüm belirginliği, deney koşulunda yer alan katılımcılarda trafikle ilgili ölümlü bir kaza videosu ile aktif kontrol koşulunda yer alan katılımcılarda ise trafikle ilgili olmayan ölümlü bir kaza videosu ile manipüle edilmiştir. Kontrol koşulundan bulunan katılımcılara ise tanıtım videosu sunulmuştur.

Koşullara göre farklı şekilde hazırlanan içerikler online formlar üzerinden sunulmuştur. Öyle ki hazırlanan formda manipülasyon içeriklerinin olduğu sayfada katılımcılar link aracılığı ile yönlendirilmiş ve ilgili videoları izlemeleri (katılımcılar videoları kulaklıkları aracılığıyla izlemişlerdir) sağlanmış ve ardından cevaplarını yazmaları istenmiştir. Daha sonraki aşamada, koşullarda yer alan katılımcılara yapılan manipülasyonların ardından duygu deneyimlerini

değerlendirme ölçeği, Algılanan Risk Ölçeği ve son aşamada ise, tüm katılımcılara Demografik Bilgi Formu sunulmuştur.

Bu aşamada yapılan çalışmadaki veriler araştırmacının gözetiminde katılımcıların kendilerini en iyi ifade edebilecekleri ortamda (sınıf), uygun koşullar oluşturularak online formlar aracılığıyla (https://www.google.com/forms/about/) toplanmıştır. Veri toplama sürecinde yukarıda sırasıyla tanımlanan ölçeklerin tamamlama süresi ise 25-40 dakika arasında değişmektedir. Veri toplama sürecinden sonra ise tüm katılımcılar bilgilendirilmiş ve ilgili sorular yanıtlanmıştır.

3.3 Analiz

Bu aşamada yürütülen araştırmada bağımsız değişken olarak koşullar bağımlı değişken olarak ise anlık duygu deneyimleri ve algılanan risk değerlendirilmiştir. Farklı koşullarda (3 farklı koşul) yer alan katılımcılar anlık duygu deneyimleri (korku, kaygı, öfke, üzüntü ve mutluluk) ve algılanan bilişsel ve duygusal risk puanları üzerinden karşılaştırılmıştır. Ayrıca aştırmada kullanılan Algılanan Risk Ölçeği (Rundmo ve Iversen, 2004) çalışmanın bu aşamasında da ayrıntıları Deney 1'de aktarıldığı gibi 2 faktörlü bir yapı içerisinde analizlere dâhil edilmiştir. Bu kapsamda ilk olarak, araştırma desenine uygun olan karşılaştırma analizleri Tek Yönlü ANOVA ve Tek Yönlü Çok Değişkenli Varyans Analizi (Tek Yönlü MANOVA) ile yürütülmüştür. İkinci olarak, ayrıntıları bir sonraki bölümde paylaşılmakla birlikte, araştırma koşulları arasındaki olası farklılıkları değerlendirmek amacıyla koşullardan biri referans değer olarak atandığı ve bu amaçla kukla değişken ("*dummy variable"*) oluşturma yönteminden yararlanıldığı (Litman vd., 2015; Ratcliff vd., 2016) çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizi yapılmıştır (Collier, 2020). Yapılan temel analizlerde IBM SPSS Statistics 26 programından, devamında çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizlerinde ise AMOS programından yararlanılmıştır. Yapılan tüm analizlerde istatistiksel anlamlılık seviyesi için %5'lik bir eşik değer kullanılmıştır.

3.4 Bulgular

3.4.1 Betimsel İstatistikler ve Genel Bulgular

Katılımcıların sürücü özellikleri, kişilik özellikleri ve duygu düzenleme özelliklerinin koşullar arasında farklılıklarını değerlendirmek amacıyla IBM SPSS Statistics 26 istatistik programı ile kontrol analizleri uygulanmıştır. Bu aşamada

manipülasyondan önce benzer sırada sunulan ölçeklerin tamamına betimsel istatistikler uygulanmıştır. Elde edilen sonuçlara göre ölçek ve alt ölçeklere göre verilerin normallik varsayımlarını karşıladığı ve verilerin normal dağılım gösterdiği görülmektedir (Tabachnick ve Fidell, 2013). Bu kapsamda çalışmada kullanılan ölçek ve alt ölçeklere ait betimleyici istatistikler Tablo 3. 2'te sunulmaktadır.

Tablo 3.2. Kullanılan ölçek ve alt ölçeklere ait betimleyici istatistikler

Değişken	N	Ort.	SS	Skewness	Kurtosis
Araç Kullanım B.	163	3.88	.61	-.704	.005
Güvenlik B	163	4.15	.63	-.674	.113
Yeniden Değ.	163	5.04	1.16	-.183	.144
Bastırma	163	4.05	1.33	.021	-.335
Dışa Dönük	163	3.77	.55	-.340	.493
Uyumluluk	163	3.82	.51	-.362	.187
Sorumluluk	163	3.81	.64	-.438	-.227
Nevrotiklik	163	2.75	.84	.362	-.280
Deneyime Açıklık	163	3.77	.55	-.492	.705

Not. N: Örneklem büyüklüğü; Ort.: Ortalama; SS: Standart sapma

3.4.2 Koşullara Göre Kontrol Bulguları

Çalışma koşulları arasında algısal motor beceriler, güvenlik becerileri, yeniden değerlendirme, bastırma, dışa dönüklük, uyumluluk, sorumluluk, nevrotiklik deneyime açıklık puanları arasında anlamlı farklar olup olmadığını test etmek amacıyla tek yönlü ANOVA uygulanmıştır. İlk olarak koşullar arasında algısal motor becerileri ve güvenlik becerileri puan ortalamalarını karşılaştırmak için tek yönlü ANOVA uygulanmıştır. Elde edilen sonuçlara göre koşullar arasında algılanan motor beceriler ($F_{(2,160)}$= .53, p= .59, η^2= .07) ve güvenlik becerileri ($F_{(2,160)}$= .41, p= .67, η^2= .01) puan ortalamalarına göre bir farklılık olmadığı bulunmuştur. Bu kapsamda elde edilen analiz sonuçları Tablo 3. 3'te yer sunulmaktadır.

Tablo 3.3. Algısal motor ve güvenlik becerilerine göre tek yönlü ANOVA analizleri

Ölçek	Koşul	n	Ort.	SS		Kareler Toplamı	df	Kareler ortalaması	F	p	η^2
Araç Kullanım Becerisi	Nötr K.	44	50.50	9.62	Koşullar arası	72.49	2	36.25	.53	.59	.07
	TİO Kaza K.	62	52.18	7.52	Koşul içi	11042.26	160	69.01			
	Tİ Kaza K.	57	51.53	8.03	Toplam	1114.75	162				
Güvenlik Becerisi	Nötr K.	44	29.55	4.11	Koşullar arası	14.06	2	7.03	.41	.67	.01
	TİO Kaza K.	62	28.81	4.47	Koşul içi	2749.96	160	17.19			
	Tİ Kaza K.	57	29.11	3.79	Toplam	2764.01	162				

Not. * $p < .05$; ** $p < .01$; n: Örneklem büyüklüğü; Ort.: Ortalama; SS: Standart sapma; TİO Kaza K.: Trafikle ilgili olmayan kaza koşulu; Tİ Kaza K.: Trafikle ilgili kaza koşulu

İkinci olarak yeniden değerlendirme ve bastırma duygu düzenleme stratejileri puan ortalamalarını karşılaştırmak için tek yönlü ANOVA uygulanmıştır. Analizlerin sonuçlarına göre yeniden değerlendirme ($F_{(2,160)}$= .43, p= .65, η^2= .01) ve bastırma ($F_{(2,160)}$ = .38. p= .68, η^2= .00) duygu düzenleme stratejilerinin puan ortalamalarına göre koşullar arasında bir farklılık olmadığı bulunmuştur. Bu kapsamda elde edilen analiz sonuçları Tablo 3. 4'te yer sunulmaktadır.

Tablo 3.4. Duygu düzenleme stratejilerine göre tek yönlü ANOVA analizleri

Ölçek	Koşul	n	Ort.	SS		Kareler Toplamı	df	Kareler ortalaması	F	p	η^2
Yeniden Değer.	Nötr K.	44	31.18	5.43	Koşullar arası	23.05	2	11.52	.43	.65	.01
	TİO Kaza K.	62	31.65	4.83	Koşul içi	4317.62	160	26.99			
	Tİ Kaza K.	57	32.14	5.39	Toplam	4340.66	162				
Bastırma	Nötr K.	44	16.34	4.12	Koşullar arası	15.30	2	7.65	.38	.68	.00
	TİO Kaza K.	62	16.84	4.58	Koşul içi	3190.41	160	19.94			
	Tİ Kaza K.	57	17.12	4.59	Toplam	3205.72	162				

Not. * $p < .05$; ** $p < .01$; n: Örneklem büyüklüğü; Ort.: Ortalama; SS: Standart sapma; TİO Kaza K.: Trafikle ilgili olmayan kaza koşulu; Tİ Kaza K.: Trafikle ilgili kaza koşulu

Son olarak dışa dönüklük, uyumluluk, sorumluluk, nevrotiklik ve deneyime açıklık kişilik özellikleri puan ortalamalarını karşılaştırmak tek yönlü ANOVA uygulanmıştır. Analizlerin sonuçlarına göre, deneyime açıklık ($F_{(2,160)}$= *2.125. p= .123,* η^2= *.03*), dışa dönüklük ($F_{(2,160)}$ = *2.35, p= .099,* η^2= *.03*), uyumluluk ($F_{(2,160)}$= *.157, p= .86,* η^2= *.00*), sorumluluk ($F_{(2,160)}$= *.81, p= .45,* η^2= *.01*) ve

nevrotiklik ($F_{(2,160)}$= *1.84, p= .16,* η^2= *.02*) kişilik özelliklerinin puan ortalamalarına göre koşullar arasında bir farklılık olmadığı bulunmuştur. Bu kapsamda elde edilen analiz sonuçları Tablo 3.5'te sunulmaktadır.

Tablo 3.5. Kişilik özelliklerine göre tek yönlü ANOVA analizleri

Ölçek	Koşul	n	Ort.	SS		Kareler Toplamı	df	Kareler ortalaması	F	p	η^2
Deneyime Açıklık	Nötr K.	44	38.11	5.16	Koşullar arası	141.34	2	70.67	2.13	.12	.03
	TİO Kaza K.	62	35.77	5.45	Koşul içi	5322.15	160	33.26			
	Tİ Kaza K.	57	36.86	6.15	Toplam	5463.49	162				
Dışa Dönüklük	Nötr K.	44	25.57	4.64	Koşullar arası	124.88	2	62.44	2.35	.10	.03
	TİO Kaza K.	62	23.38	4.76	Koşul içi	4255.44	160	26.60			
	Tİ Kaza K.	57	24.04	5.90	Toplam	4380.32	162				
Uyumluluk	Nötr K.	44	33.57	4.46	Koşullar arası	7.06	2	3.53	.157	.86	.00
	TİO Kaza K.	62	33.53	5.18	Koşul içi	3591.21	160	22.45			
	Tİ Kaza K.	57	33.98	4.34	Toplam	3598.27	162				
Sorumluluk	Nötr K.	44	34.93	5.42	Koşullar arası	46.16	2	23.08	.805	.45	.01
	TİO Kaza K.	62	36.18	4.93	Koşul içi	4589.56	160	28.69			
	Tİ Kaza K.	57	36.07	5.74	Toplam	4635.72	162				
Nevrotiklik	Nötr K.	44	21.00	5.16	Koşullar arası	133.68	2	66.84	1.84	.16	.02
	TİO Kaza K.	62	22.60	5.91	Koşul içi	5798.81	160	36.24			
	Tİ Kaza K.	57	20.58	6.77	Toplam	5932.49	162				

Not. * $p < .05$; ** $p < .01$; n: Örneklem büyüklüğü; Ort.: Ortalama; SS: Standart sapma; TİO Kaza K.: Trafikle ilgili olmayan kaza koşulu; Tİ Kaza K.: Trafikle ilgili kaza koşulu

Tek yönlü ANOVA analizleri ile ulaşılan bu bulgular, koşullar arasında katılımcıların araç kullanım ve güvenlik becerilerine, kişilik özelliklerine ve duygu düzenleme stratejilerine göre benzer eğilimlere sahip olduklarını ve koşullar arasında önemli olan bu özelliklere göre dengeli bir şekilde dağıldığını göstermektedir.

3.4.3 Koşullara Göre Duygusal Deneyimlerin Karşılaştırılması

Koşullara göre uygulanan manipülasyonun ardından duygusal deneyim farklılıklarını değerlendirmek için tek yönlü ANOVA analizleri uygulanmıştır. Elde edilen sonuçlara göre koşullar arasında öfke ($F_{(2,160)}$= *.83, p=.44,* η^2= *.01*),

şaşkınlık ($F_{(2,160)}$= *.22, p= .12,* η^2= *.026*), tiksinti ($F_{(2.160)}$ *= 2.01, p= .14,* η^2= *.02*) ve aşağılanma ($F_{(2.160)}$= *2.33, p= .10,* η^2= *.03*) duygusal deneyim puanları arasındaki farklılığın istatistiksel olarak anlamlı olmadığı; ancak mutluluk ($F_{(2,160)}$*=14.97, p= .00,* η^2= *.16*), üzüntü ($F_{(2,160)}$= *6.19, p= .00,* η^2= *.07*), korku ($F_{(2.160)}$= *13.21, p= .00,* η^2= *.13*) ve kaygı ($F_{(2,160)}$= *10.44, p= .00,* η^2= *.15)* duygusal deneyim puanları arasındaki farklılığın istatistiksel olarak anlamlı olduğu bulunmuştur.

Duygusal deneyimler arasında farklılıkların hangi koşullar arasında olduğunu belirlemek amacıyla Post Hoc analizleri uygulanmıştır. Bu amaçla yapılan Tukey testi sonuçlarına göre, nötr koşulunda yer alan katılımcıların mutluluk puanlarının (*Ort*.= 7.41, *SS*= 1.72), trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği (*Ort*.= 5.48, *SS*= 2.84) ve trafikle ilgili ölüm belirginliği (*Ort*.= 4.68, *SS*= 2.67) koşulunda yer alan katılımcılara göre daha yüksek olduğu bulunmuştur. Üzüntü puanlarına göre ise nötr koşulunda yer alan katılımcıların puanlarının (*Ort*.= 2.86, *SS*= 2.14), trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği (*Ort*. = 4.69, *SS* = 2.89) ve trafikle ilgili ölüm belirginliği (*Ort*. = 4.44, *SS* = 3.08) koşulunda yer alan katılımcılara göre daha düşük olduğu bulunmuştur. Korku puanlarına göre ise nötr koşulunda yer alan katılımcıların puanlarının (*Ort*. = 3.14, *SS*= 2.79), trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği (*Ort*. = 5.82, *SS* = 3.21) ve trafikle ilgili ölüm belirginliği (*Ort*.= 4.96, *SS*= 2.91) koşulunda yer alan katılımcılara göre daha düşük olduğu bulunmuştur. Son olarak kaygı puanlarına göre ise nötr koşulunda yer alan katılımcıların puanlarının (*Ort*.= 1.82, *SS*= 2.32), trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği (*Ort*.= 4.18, *SS*= 2.88) ve trafikle ilgili ölüm belirginliği (*Ort*.= 4.37, *SS*= 2.80) koşulunda yer alan katılımcılara göre daha düşük olduğu bulunmuştur. Elden edilen bu sonuçlara göre, koşulların negatif duygusal deneyim puanlarına göre farklılaştığı görülmektedir. Koşullara göre duygusal deneyimlerin tek yönlü ANOVA analizleri sonuçları Tablo 3. 6'da sunulmuştur.

Tablo 3.6. Koşullara göre duygusal deneyimlerin tek yönlü ANOVA analizleri

Ölçek	Koşul	n	Ort.	SS		Kareler Toplamı	df	Kareler ortalaması	F	p	η^2
Mutlu	Nötr K.	44	7.41	1.72	Koşullar arası	190.14	2	95.07	14.97	.00**	.16
	TİO Kaza K.	62	5.48	2.84	Koşul içi	1016.44	160	6.35			
	Tİ Kaza K.	57	4.68	2.67	Toplam	1206.58	162				
Üzüntü	Nötr K.	44	2.86	2.14	Koşullar arası	96.62	2	47.81	6.19	.00**	.07
	TİO Kaza K.	62	4.69	2.89	Koşul içi	1236.39	160	7.73			
	Tİ Kaza K.	57	4.44	3.08	Toplam	1332.01	162				
Öfke	Nötr K.	44	2.80	3.24	Koşullar arası	15.79	2	7.90	.83	.44	.01
	TİO Kaza K.	62	3.29	3.09	Koşul içi	1525.83	160	9.54			
	Tİ Kaza K.	57	2.58	2.97	Toplam	1541.62	162				
Korku	Nötr K.	44	1.82	2.32	Koşullar arası	194.01	2	97.01	13.21	.00**	0.13
	TİO Kaza K.	62	4.18	2.88	Koşul içi	1147.86	160	7.34			
	Tİ Kaza K.	57	4.37	2.80	Toplam	1363.61	162				
Şaşkınlık	Nötr K.	44	2.30	2.69	Koşullar arası	35.73	2	17.87	2.15	.12	.03
	TİO Kaza K.	62	3.44	2.92	Koşul içi	1327.88	16	8.30			
	Tİ Kaza K.	57	3.21	2.98	Toplam	1363.61	162				
Tiksinti	Nötr K.	44	1.70	2.91	Koşullar arası	34.74	2	17.37	2.01	.14	.02
	TİO Kaza K.	62	2.71	3.14	Koşul içi	1384.82	16	8.66			
	Tİ Kaza K.	57	1.81	2.73	Toplam	1419.55	162				
Aşağılanma	Nötr K.	44	.64	1.83	Koşullar arası	18.96	2	9.48	2.33	.10	.03
	TİO Kaza K.	62	1.48	2.27	Koşul içi	652.23	16	4.08			
	Tİ Kaza K.	57	1.25	2.22	Toplam	671.19	162				
Kaygı	Nötr K.	44	3.14	2.79	Koşullar arası	188.16	2	94.08	10.44	.00**	.12
	TİO Kaza K.	62	5.82	3.21	Koşul içi	1442.16	16	9.01			
	Tİ Kaza K.	57	4.96	2.91	Toplam	1630.32	162				

Not. * $p < .05$; ** $p < .01$; n: Örneklem büyüklüğü; Ort.: Ortalama; SS: Standart sapma; TİO Kaza K.: Trafikle ilgili olmayan kaza koşulu; Tİ Kaza K.: Trafikle ilgili kaza koşulu

3.4.4 Koşullara Göre Algılanan Riskin Karşılaştırılması

Algılanan Bilişsel ve Algılanan Duygusal Risk üzerinde koşulların farklılıklarını incelemek için Tek Yönlü Çok Değişkenli Varyans Analizi (tek Yönlü MANOVA) yürütülmüştür. MANOVA yapılmadan önce normallik, doğrusallık, tek değişkenli ve çok değişkenli uç değerler, varyans-kovaryans matrislerinin homojenliği ve çoklu ortak doğrusallık varsayımlarını kontrol etmek için ön analizler yapılmış ve ihlallerin olmadığı bulunmuştur. Değerlendirilen ön analizlerde Box Testi, kovaryans matrisleri arasında anlamlı fark olmadığını (p= .529, p> .05), Levene Testi'de Algılanan Bilişsel Risk (*p*= .649, *p*> .05) ve

Algılanan Duygusal Risk (p= .433, p> .05) puanları için hata varyanslarının eşit kabul edilebileceğini göstermektedir (Tabachnick ve Fidell, 2013). Tek Yönlü Çok Değişkenli Varyans Analizi sonuçları ise bağımlı değişkenlere koşulların etkisinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu göstermektedir ($F_{(2,160)}$= 2.76, p= .028, *Wilks' λ* = .93, *kısmi* η^2 = .034).

Koşul etkisinin hangi bağımlı değişkenler üzerinde anlamlı olduğunu belirlemek için Tek Yönlü MANOVA'yı takiben bir dizi Tek Yönlü ANOVA yürütülmüştür. Elde edilen sonuçlar koşul etkisinin Algılanan Duygusal Risk için anlamlı olmadığını ($F_{(2,160)}$= .462, p= .631, *kısmi* η^2 = .006). Algılanan Bilişsel Risk için ise anlamlı olduğunu ($F_{(2,160)}$= 4.48, p= .013, *kısmi* η^2 = .053) göstermektedir. Son olarak, yürütülen Post-hoc analizleriyle, ABR puanlarının koşullar arasında nasıl farklılaştığı incelenmiştir. Bu analizlerde koşullardaki katılımcı sayısı eşit olmadığı ve varyans homojen olduğu için Hochberg's GT2 testi kullanılmıştır. Post Hoc test sonuçları, ABR puanlarının trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunda (*Ort.*= 13.06, *SS*= 4.21) nötr koşula (*Ort.*= 10.49, *SS*= 4.32) göre anlamlı düzeyde daha yüksek olduğunu göstermektedir (p< .001). Post Hoc sonuçları Tablo 3.7'de sunulmuştur.

Tablo 3.7. Koşullara göre algılanan bilişsel riskin ve algılanan duygusal riskin tek yönlü MANOVA analizleri

Değişkenler	Koşul	n	Ort.	SS	F	p	Kısmi η^2	Anlamlı Fark
Algılanan Bilişsel Risk.	Nötr K.	44	10.59	4.32	4.48	.013	.053	b>a
	TİO Kaza K.	62	13.06	4.21				
	Tİ Kaza K.	57	12.11	4.07				
Algılanan Duygusal Risk.	Nötr K.	44	7.07	2.19	.462	.631	.006	
	TİO Kaza K.	62	7.23	2.18				
	Tİ Kaza K.	57	6.82	2.46				

Not. p < .05; ** p < .01; n: Örneklem büyüklüğü; Ort.: Ortalama; SS: Standart sapma; TİO Kaza K.: Trafikle ilgili olmayan kaza koşulu; Tİ Kaza K.: Trafikle ilgili kaza koşulu

3.4.5 Kategorik Bağımsız Değişkenlerle Aracılık Analizi

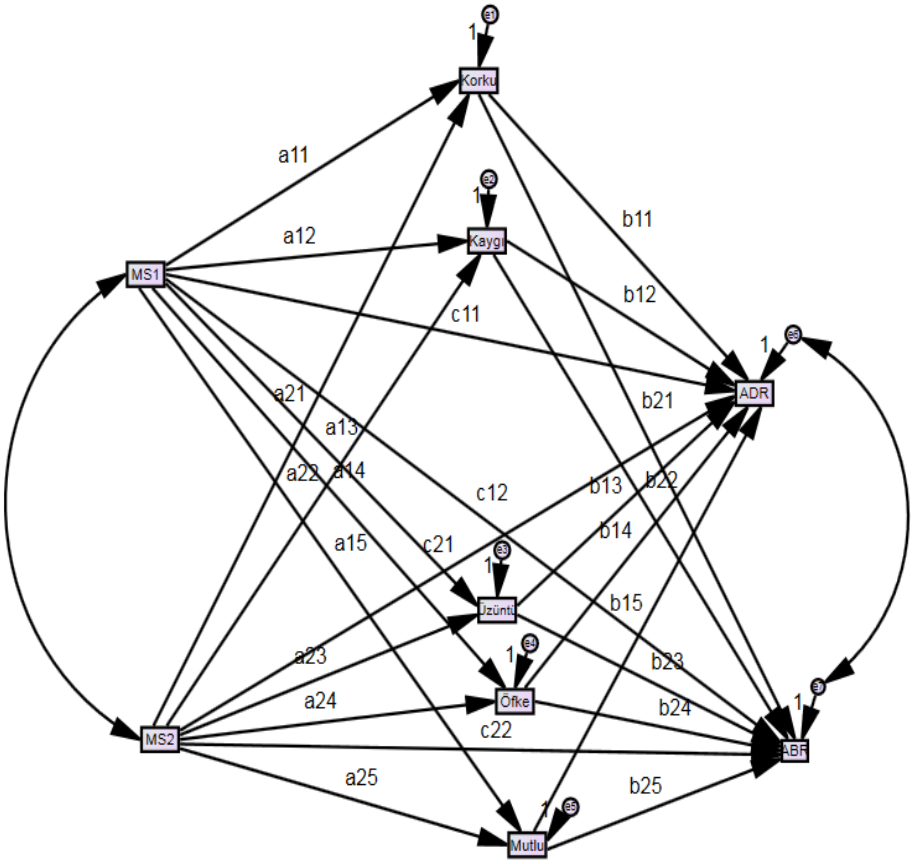
Araştırmadaki değişkenleri daha kapsamlı değerlendirmek için yol analizleri (*"Path analysis"*) yapılmıştır. Bu kapsamda oluşturulan araştırma modelinde bağımsız değişken olarak koşullar (kategorik değişken), aracı değişken olarak duygular (korku, kaygı üzüntü, öfke ve mutluluk) ve bağımlı değişken olarak Algılanan Duygusal Risk (ADR) ve Algılanan Bilişsel Risk (ABR) belirlenmiştir.

Analizlerin öncesinde koşullar, kukla (“*dummy”*) kodlama (gösterge kodlama) prosedürü kullanılarak kodlanmıştır (Hayes, 2017). Bu prosedür çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizi için oldukça uygun olmasına rağmen (Hayes ve Preacher, 2014), kategorik değişkenin düzeylerinden birinin referans (dış) kategori olarak belirlenmesini ve sonuçların buna göre yorumlanmasını gerektirmektedir (Cheung vd., 2019; Eren ve Rakıcıoğlu-Söylemez, 2017; Hayes, 2017). Bu nedenle AMOS 26'da maksimum olabilirlik tahmin yöntemi kullanılarak (Arbuckle, 2011), koşullar arasında ikili karşılaştırmalar yapmak için bu analizlerin her birinde farklı bir referans kategorisi belirlenerek modeller oluşturulmuş ve analizler yapılmıştır.

Kukla kodlama (gösterge kodlama) prosedüründen yararlanılarak, nötr ve trafikle ilgili ölüm belirginliği koşullarına göre iki farklı aracılık analizi modeli oluşturulmuş ve koşullar algılanan duygusal ve algılanan bilişsel risk üzerinden karşılaştırılmıştır. Bu kapsamda, nötr koşul (Model 1) ve trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulu (Model 2) yol analizlerinde referans kategorisi olarak belirlenmiş ve olası dağılım ihlallerini kontrol etmek için önyükleme yöntemleri (“*bootstrapping method*”) kullanılmıştır (Hayes ve Scharkow. 2013). Ayrıca, ifade edilen çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizleri 10000 önyükleme ve %95 güven aralıkları kullanılarak gerçekleştirilmiştir.

Çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizi sonuçları, göreceli dolaylı etkinin kategoriler arasında önemli ölçüde farklı olup olmadığını değerlendirmek için kullanılmaktadır. Bu noktada şunu ifade etmek gerekmektedir. Kategorik değişkenin aracı değişkenle (a yolu) olan ilişkisi aracı değişkenin koşullar arasındaki ortalamalarının farkıdır. Bu fark daha sonra, bağımlı değişkene (b yolu) giden yol ile çarpılmaktadır. Bu analizde bağımsız değişken 1 veya 0 olarak kukla kodlandığı için dolaylı etki “göreceli dolaylı etki” olarak kabul edilmektedir. Aynı durum kategorik değişkenden bağımlı değişkene giden doğrudan etki (c` yolu) için de geçerli olmaktadır. Bu da “göreceli doğrudan etki” olarak değerlendirilmektedir. Bu kapsamda bağımsız değişken kukla kodlanarak iki kategorili hale getirildiğinde ve aracı değişken sürekli olduğunda, bağımlı değişkenin üzerindeki etkisi güven aralıkları değerlendirilerek göreceli olarak kabul edilmektedir (Collier, 2020). Analiz sonuçlarına göre, ilk olarak doğrudan etkiler, ardından dolaylı etkiler incelenmekte ve referans koşuluna göre karşılaştırma

yapılmaktadır (Litman vd., 2015; Ratcliff vd., 2016). Sonuçlar, dolaylı etkinin kategoriler arasında anlamlı şekilde farklı olup olmadığını göstermektedir. Bu amaca uygun olarak oluşturulan araştırma modeli Şekil 3. 1'de sunulmuştur.



Şekil 3.1. Beş Aracı Değişkenli Başlangıç Modeli

Araştırmada, Model 1'de "MS_1" trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunu temsil eden birinci gösterge (kukla) değişkeni ve "MS_2" ile de trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunu temsil eden ikinci gösterge değişkeni olarak yeniden kodlanmıştır. Model 2'de ise "MS_1" nötr koşulu temsil eden birinci gösterge (kukla) değişkeni ve "MS_2" ile de trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunu temsil eden ikinci gösterge değişkeni olarak yeniden kodlanmıştır. Analizlerde, aracı değişkenler olarak duygusal deneyimler (korku, kaygı, üzüntü, öfke ve mutluluk) ve bağımlı değişken olarak ise ADR ve ABR değişkenleri analizlere aynı anda dâhil edilmiştir. Oluşturulan kategoriler Tablo 3. 8'de sunulduğu gibi kukla değişken kodlama tekniği ile belirlenmiştir.

Tablo 3.8. Kukla değişken kodlama tekniği ile oluşturulmuş modeller

Modeller	Kukla Değişken	Nötr	TİO Kaza K.	Tİ Kaza K.
Model 1	MS_1	0	1	0
	MS_2	0	0	1
Model 2	MS_1	1	0	0
	MS_2	0	1	0

Not. Model 1: Referans kategorisi olarak nötr koşulun belirlendiği model; Model 2: Referans kategorisi olarak trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun belirlendiği model; TİO Kaza K.: Trafikle ilgili olmayan kaza koşulu; Tİ Kaza K.: Trafikle ilgili kaza koşulu

Bu analizler, manipülasyonların katılımcıların duygularına ve algıladıkları risklere olan etkilerinin değerlendirilmesini ve böylece göreceli dolaylı etkilerinin karşılaştırılmasını sağlamaktadır (Hayes, 2017). Araştırmanın bu aşamasında yol analizlerine geçmeden önce koşullara göre duyguların, ADR ve ABR'nin tanımlayıcı istatistikleri de Tablo 3. 9'da sunulmuştur.

Tablo 3.9. Koşullara göre duygusal deneyimlerin, ADR ve ABR'nin tanımlayıcı istatistikleri

Koşullar	**n**	**Korku**	**Kaygı**	**Üzüntü**	**Öfke**	**Mutlu**	**ADR**	**ABR**
		Ort. (SS)	**Ort. (SS)**	**Ort. (SS)**	**Ort. (SS)**	**Ort. (SS)**	**Ort. (SS)**	**Ort. (SS)**
Nötr	44	1.82 (2.32)	3.14 (2.79)	2.86 (2.14)	2.86 (3.24)	7.41 (1.72)	7.07 (2.19)	10.59 (4.32)
TİO Kaza K.	62	4.18 (2.88)	5.82 (3.21)	4.69 (2.89)	3.29 (3.09)	5.48 (2.84)	7.23 (2.18)	13.06 (4.21)
Tİ Kaza K.	57	4.37 (2.80)	4.96 (2.91)	4.44 (3.08)	2.58 (2.97)	4.68 (2.67)	6.82 (2.46)	12.11 (4.07)

Not. n: Örneklem büyüklüğü; Ort.: Ortalama; SS: Standart sapma; TİO: Trafikle ilgili olmayan; Tİ: Trafikle ilgili; Kaza K.: Kaza Koşulu; ADR: Algılanan Duygusal Risk; ABR: Algılanan Bilişsel Risk

3.4.5.1 Model 1 için Kategorik Bağımsız Değişkenlerle Aracılık Analizi

Çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizi için oluşturulan başlangıç modelinde tam model yaklaşımına ("*full model approach*") uygun olarak tüm olası değişkenler dâhil edilmiş (Royston, Moons, Altman ve Vergouwe, 2009) ve sonrasında ilgili modelde (Model 1) model uyum indeksleri değerlendirilmiştir (bakınız Şekil 3. 1). Beş değişkenle oluşturulan modelde modifikasyon indisleri de incelenerek gerekli düzeltmeler yapıldıktan sonra karşılaştırmalı uyum indeksinin (CFI= .667), normlaştırılmış uyum indeksinin (NFI= .675), artan uyum indeksinin (IFI= .692), normlaştırılmamış uyum indeksinin (Tucker Lewis Index, TLI= -.330), uyum iyiliği indeksinin (GFI= .831), standartlaştırılmış hata kareleri ortalamasının karekökünün (SRMR = .144) ve yaklaşık hataların ortalama karekökünün (RMSEA= .276) kabul edilebilir sınırların dışında yer aldığı bulunmuştur.

Modele göre elde edilen uyum indeksleri değerlendirildiğinde 5 değişkenli modellemenin kabul edilebilir olmadığı görülmektedir. Başlangıç modeline göre model uyum değerlerinin kabul edilebilir olabilmesi ve en uygun modelin oluşturulması için uyum değerlerini etkileyen değişkenlerin seçiminde çeşitli tekniklerin uygulandığı (geriye doğru eleme- Backward elimination, ileri seçim-Forward selection, adım adım seçim-Stepwise selection vb.) ifade edilmektedir (Chowdhury ve Turin, 2020). Buradaki değişken seçimi ise belirli bir modele dahil edilen çok sayıda değişken arasından ilgisiz veya gereksiz olanları çıkarmak için uygun değişkenleri seçmek anlamına gelmektedir (Royston vd., 2009).

Başlangıç modelinin oluşturulmasında yararlanılan tam model yaklaşımında (*"full model approach"*) ise uygun değişken seçim tekniklerinden birinin de geriye doğru eleme tekniğinin olduğu ve bu teknikte en önemsiz değişkenin silinerek modelin yeniden oluşturulması ve ilgili hesaplamaların yeniden yapılmasının gerektiği ifade edilmektedir (Ratner, 2010). Bu kapsamda alternatif modelleri test etmek amacıyla kategorik değişkenlerin aracı değişkenler ve aracı değişkenlerin bağımlı değişkenler üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir. Buna göre öfke (M_4) duygusunun ADR'yi (b_{14}= -.16(.06), p= .06) ve ABR'yi (b_{24}= .00(.12), p= .99) ve kategorik değişkenlerin de öfke (M_4) duygusunu (a_{14}= .08(.60), p= .41; a_{24}= -.03(.62), p= .73) yordamadığı görülmüştür. Bunun sonucunda öfke duygusu modelden çıkartılmıştır ve model uyum indeksleri yeniden hesaplanmıştır.

Dört değişkenli modele göre, modifikasyon indisleri incelenerek gerekli düzeltmeler yapıldıktan sonra, karşılaştırmalı uyum indeksinin (CFI= .744), normlaştırılmış uyum indeksinin (NFI= .750) ve artan uyum indeksinin (IFI= .762), normlaştırılmamış uyum indeksinin (Tucker Lewis Index, TLI= -.436), uyum iyiliği indeksinin (GFI= .884), standartlaştırılmış hata kareleri ortalamasının karekökünün (SRMR= .125) ve yaklaşık hataların ortalama karekökünün (RMSEA= .305) kabul edilebilir sınırların dışında yer aldığı bulunmuştur. Bu modele göre elde edilen uyum indeksleri değerlendirildiğinde 4 değişkenli modellemenin de kabul edilebilir olmadığı görülmektedir. Bundan dolayı, alternatif modelleri test etmek amacıyla kategorik değişkenlerin aracı değişkenler ve aracı değişkenlerin bağımlı değişkenler üzerindeki etkileri yeniden değerlendirilmiştir. Buna göre korku (M_1) duygusunun ADR'yi (b_{11}= .10(.07), p= .26) ve ABR'yi (b_{21}= .04(.13), p= .65)

yordamadığı görülmüştür. Bunun sonucunda korku (M_1) duygusu modelden çıkartılmıştır ve model uyum indeksleri yeniden hesaplanmıştır.

Üç değişkenli modele göre, yeniden modifikasyon indisleri incelenerek gerekli düzeltmeler yapıldıktan sonra, karşılaştırmalı uyum indeksinin (CFI= .924), normlaştırılmış uyum indeksinin (NFI= .927), artan uyum indeksinin (IFI= .931), uyum iyiliği indeksinin (GFI= .972) ve standartlaştırılmış hata kareleri ortalamasının karekökünün (SRMR= .057) kabul edilebilir sınırların içerisinde; normlaştırılmamış uyum indeksinin (Tucker Lewis Index, TLI= -.590) ve yaklaşık hataların ortalama karekökünün (RMSEA= .318) ise kabul edilebilir sınırların dışında yer aldığı bulunmuştur. Elde edilen uyum iyiliği indekslerinin beş değişkenli modelden üç değişkenli modele doğru iyileştiği; GFI, SRMR, CFI, NFI, IFI değerlerinin kabul edilebilir sınırlar içerisinde; TLI ve RMSEA değerlerinin ise kabul edilebilir sınırların dışarısında yer aldığı görülmektedir. Modele göre elde edilen uyum indeksleri 5 değişkenli başlangıç modeliyle karşılaştırıldığında 3 değişkenli modelin kabul edilebilir olduğunu göstermektedir. Bu sonuçlara göre kategorik bağımsız değişkenlerle aracılık analizinin 3 değişkenli model ile yapılmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda 3 değişkenli modele göre elde edilen uyum indeksleri Tablo 3. 10'da sunulmuştur.

Tablo 3.10. Model 1 için model uyum indeksleri

Değişken Sayısı	CFI	NFI	IFI	TLI	GFI	SRMR	RMSEA
5 (M1, M2, M3, M4, M5)	.667	.675	.692	-.330	.831	.144	.276
4 (M1, M2, M3, M5)	.744	.750	.762	-.436	.884	.125	.305
3 (M2, M3, M5)	.924	.927	.931	-.590	.972	.057	.318

Not. M_1: Korku; M_2: Kaygı; M_3: Üzüntü; M_4: Öfke; M_5: Mutluluk; CFI: Comparative Fit Index; NFI: Normed Fit Index; IFI: Incremental Fit Index; TLI: Tucker Lewis Index; GFI: Goodness of Fit Index, SRMR: Standartized Root Mean Square Residual; RMSEA: Root Mean Square Error of Approximation

Nötr gruba (Model 1) göre, trafikle ilgili ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşullarının ADR (Y_1) ve ABR (Y_2) üzerindeki etkisinde kaygı (M_2), üzüntü (M_3) ve mutluluk (M_5) duygularının aracılık etkisini değerlendirmek için önyükleme yöntemi (*"bootstrapping method"*) ile yapılan analizlerde, referans koşuluna (referans koşulu: Nötr koşul) göre trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun ADR (Y_1) üzerindeki toplam etkisinin (c_{11}= .03(.09), p= .74) ve trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun ADR (Y_1) üzerindeki toplam etkisinin (c_{21}= -.05(.10), p= .58) anlamlı olmadığı bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar, referans koşulu göre trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun ve trafikle ilgili

ölüm belirginliği koşulunun ADR (Y_1) değerlerini yordamadığını göstermektedir. Ayrıca, referans koşuluna (referans koşulu: Nötr koşul) göre trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun ABR (Y_2) üzerindeki toplam etkisinin anlamlı olduğu (c_{12}= .28(.10), p= .00), trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun ABR (Y_2) üzerindeki toplam etkisinin ise anlamlı olmadığı (c_{22}= .17(.09), p= .07) bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar, referans koşuluna göre trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun ABR (Y_2) değerlerini yordadığını, ancak trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun ABR (Y_2) değerlerini yordamadığını göstermektedir.

Referans koşuluyla karşılaştırıldığında, trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun kaygı (a_{12} = .41(.59), p <.001), üzüntü (a_{13}= .32(.53), p <.001) ve mutluluk (a_{15}= -.34(.49), p< .001) duygularını göreceli doğrudan etkilediği bulunmuştur. Aynı şekilde, referans koşuluna göre trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun da korku kaygı (a_{22}= .28(.60), p< .001), üzüntü (a_{23}= .27(.54), p< .001) ve mutluluk (a_{25}= -.48(.50), p< .001) duygularını göreceli doğrudan etkilediği bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar, trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği ve trafikle ilgili ölüm belirginliği koşullarındaki katılımcıların referans koşulundaki katılımcılara göre anlamlı bir şekilde daha fazla kaygı, üzüntü ve daha az mutluluk duygusu bildirdiğini göstermektedir.

ADR (Y_1) üzerinde kaygı (b_{12}= .18(.06), p= .03) ve üzüntü (b_{13}= .17(.07), p= .05) duygularının etkilerinin anlamlı olduğu; mutluluk (b_{15}= -.01(.07), p= .94) duygusunun etkisinin anlamlı olmadığı görülmektedir. ABR (Y_2) üzerinde ise kaygı (b_{22} = .01(.11), p= .94), üzüntü (b_{23}= .04(.13), p= .10) ve mutluluk (b_{25}= .03(.14), p=.76) duygularının etkilerinin anlamlı olmadığı görülmektedir. Bu kapsamda kategorik bağımsız değişkenlerle oluşturulan modelin yol analizinin standardize β katsayılarının bir kısmı Tablo 3. 11' de sunulmuştur

Tablo 3.11. Model 1 için oluşturulmuş kategorik bağımsız değişkenlerle aracılık analizi

Model 1**	Kaygı (M_2)			Üzüntü (M_3)			Mutluluk (M_3)			ADR (Y_1)			ABR (Y_2)		
	Yol	β(SH)	p	Yol	β(SH)	p	Yol	β(SH)	p	Yol	β(SH)	p	Yol	β(SH)	p
MS_1	a_{12}	.41(.59)	<.001	a_{13}	.32(.53)	<.001	a_{15}	-.34(.49)	<.001	c_{11}	.03(.09)	.74	c_{12}	.28(.10)	.00*
MS_2	a_{22}	.28(.60)	<.001	a_{23}	.27(.54)	<.001	a_{25}	-.48(50)	<.001	c_{21}	-.05(.10)	.58	c_{22}	.17(.09)	.06
Kaygı (M_2)										b_{12}	.18(.06)	.03*	b_{22}	.00(.11)	.94
Üzüntü (M_3)										b_{13}	.17(.07)	.05*	b_{23}	.04(.13)	.10
Mutluluk (M_5)										b_{15}	-.01(.07)	.94	b_{25}	.03(.14)	.76

Not. *= p<.05; **Model 1: Referans kategorisi olarak nötr koşulun belirlendiği model; MS_1: Trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulu; MS_2: Trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulu; ADR (Y_1): Algılanan Duygusal Risk; ABR (Y_2): Algılanan Bilişsel Risk; β: Standardize Beta Katsayıları; SH: Standart Hata

Devamındaki analizlerde trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun (c'_{11}= -.09(10), 95%CI [-.29, .11]) ve trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun (c'_{21}= -.15(10), 95%CI [-.35, .06]), referans koşuluna göre, ADR (Y_1) değeri üzerindeki göreceli doğrudan etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Ayrıca, referans koşuluna göre trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun kaygı ($a_{12}b_{12}$ = .34(.21), 95%CI [.01, .84]) ve üzüntü ($a_{13}b_{13}$= .25(.17), 95%CI [.00, .68]) duyguları aracılığıyla ADR (Y_1) değerleri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içermediği için anlamlı olduğu; mutluluk ($a_{15}b_{15}$= .01(.16), 95%CI [-.28, .34]) duygusu aracılığıyla ADR (Y_1) değerleri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Benzer şekilde, referans koşuluna göre trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun da kaygı ($a_{22}b_{12}$= .23(.16), 95%CI [.01, .64]) ve üzüntü duygusu ($a_{23}b_{13}$= .21(.14), 95%CI [.00, .58]) duyguları aracılığıyla ADR (Y_1) değerleri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içermediği için anlamlı olduğu; mutluluk ($a_{25}b_{15}$= .01(.22), 95%CI [-.41, .45]) duygusu aracılığıyla ADR (Y_1) değerleri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Bu sonuçlar referans koşuluna göre trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği ve trafikle ilgili ölüm belirginliği koşullarının kaygı ve üzüntü duyguları aracığıyla ADR (Y_1) değerleri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin anlamlı olduğunu göstermektedir. Buna göre, trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği ve trafikle ilgili ölüm belirginliği koşullarının her ikisinde de kaygı ve üzüntü duygusunun göreceli dolaylı etkisi aracılığı ile ADR (Y_1) değerleri artmaktadır. Bu kapsamda ADR (Y_1) değeri için, göreceli doğrudan ve dolaylı etkilerini gösteren yol analizinin standardize β katsayıları Tabloda 3. 12'de sunulmuştur.

Tablo 3.12. Model 1'de ADR (Y1) için oluşturulmuş kategorik bağımsız değişkenlerle aracılık analizinin göreceli doğrudan ve dolaylı etki analizleri

	Göreceli Doğrudan Etki			Göreceli Dolaylı Etkiler (ADR (Y_1))								
				Kaygı (M_2)			Üzüntü (M_3)			Mutluluk (M_5)		
Model 1**	Yol	β(SH)	95%CI	Yol	β(SH)	95%CI	Yol	β(SH)	95%CI	Yol	β(SH)	95%CI
MS_1	c'_{11}	-.09(.10)	-.29, .11	$a_{12}b_{12}$	.34(21)	.01, .84	$a_{13}b_{13}$	.25(17)	.00, .68	$a_{15}b_{15}$	.01(16)	-.28, .34
MS_2	c'_{21}	-.15(.10)	-.35, .06	$a_{22}b_{12}$	.23(.16)	.01, .64	$a_{23}b_{13}$	.21(.14)	.00, .58	$a_{25}b_{25}$	.01(17)	-.41, .45

Not. Model 1**: Referans kategorisi olarak nötr koşulun belirlendiği model; MS_1: Trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulu; MS_2: Trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulu; ADR (Y_1): Algılanan Duygusal Risk; β: Standardize Beta Katsayıları; SH: Standart Hata

Referans koşuluna göre, trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun (c'_{12}= .24(.09), 95%CI [.05, .42]) ABR (Y_2) değeri üzerindeki göreceli doğrudan etkilerinin güven aralıkları sıfırı içermediği için anlamlı olduğu; trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun ise (c'_{22}= .14(.10), 95%CI [-.05, .34]) ABR (Y_2) değeri üzerindeki göreceli doğrudan etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Ayrıca, referans koşuluna göre trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun kaygı ($a_{12}b_{22}$= .02(.33), 95%CI [-.65, .71]), üzüntü ($a_{13}b_{23}$= .39(.28), 95%CI [-.05, 1.05]) ve mutluluk ($a_{15}b_{25}$= -.08(.31), 95%CI [-.72, .55]) duyguları aracılığıyla ABR (Y_2) değeri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Benzer şekilde, referans koşuluna göre trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun da kaygı ($a_{22}b_{22}$= .02(.24), 95%CI [-.42, .54]), üzüntü ($a_{23}b_{23}$= .34(.26), 95%CI [-.04, 1.01]) ve mutluluk ($a_{25}b_{25}$ = .01(.22), 95%CI [-.41, .45]) duyguları aracılığıyla ABR (Y_2) değeri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Bu kapsamda ABR (Y_2) değeri için, göreceli doğrudan ve dolaylı etkilerini gösteren yol analizinin standardize β katsayıları Tablo 3. 13'te sunulmuştur.

Tablo 3.13. Model 1'de ABR (Y2) için oluşturulmuş kategorik bağımsız değişkenlerle aracılık analizinin göreceli doğrudan ve dolaylı etki analizleri

	Göreceli Doğrudan Etki			Göreceli Dolaylı Etkiler (ABR (Y_2))								
				Kaygı (M_2)			Üzüntü (M_3)			Mutluluk (M_5)		
Model 1*	Yol	β(SH)	95%CI	Yol	β(SH)	95%CI	Yol	β(SH)	95%CI	Yol	β(SH)	95%CI
MS_1	c'_{12}	.24(.09)	.05, .42	$a_{12}b_{22}$	.02(.33)	-.65, .71	$a_{13}b_{23}$	.39(.28)	-.05, 1.05	$a_{15}b_{25}$	-.08(.31)	-.72, .55
MS_2	c'_{22}	.14(.10)	-.05, .34	$a_{22}b_{22}$	.02(.24)	-.42, .54	$a_{23}b_{23}$	.34(.26)	-.04, 1.01	$a_{25}b_{25}$	.01(.22)	-.41, .45

Not. Model 1**: Referans kategorisi olarak nötr koşulun belirlendiği model; MS_1: Trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulu; MS_2: Trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulu; ABR (Y_2): Algılanan Bilişsel Risk; β: Standardize Beta Katsayıları; SH: Standart Hata

3.4.5.2 Model 2 için Kategorik Bağımsız Değişkenlerle Aracılık Analizi

İlk modelde (Model 1) MS_1'de trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunu temsil eden birinci gösterge (kukla) değişkeni ve MS_2'de ise trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunu temsil eden ikinci gösterge değişkeni olarak kodlanırken, Model 2'de "MS_1" nötr koşulu temsil eden birinci gösterge (kukla) değişkeni ve "MS_2" ile de trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunu temsil eden ikinci gösterge değişkeni olarak kodlanmıştır (bakınız Tablo 3. 9). Bu kapsamda Model 2, tam model yaklaşımına göre tüm olası değişkenler dâhil edilerek (Royston vd., 2009) Şekil 3. 1'de sunulan başlangıç modeline göre oluşturulmuş ve modifikasyon indisleri incelenerek gerekli düzeltmeler yapılmıştır. Beş değişkenle oluşturulan modelde karşılaştırmalı uyum indeksinin (CFI= .536), normlaştırılmış uyum indeksinin (NFI= .555, artan uyum indeksinin (IFI= .599), normlaştırılmamış uyum indeksinin (Tucker Lewis Index, TLI= -.672), uyum iyiliği indeksinin (GFI= .776), standartlaştırılmış hata kareleri ortalamasının karekökünün (SRMR= .158) ve yaklaşık hataların ortalama karekökünün (RMSEA= .299) kabul edilebilir sınırların dışında yer aldığı bulunmuştur. Model 2'deki başlangıç modeline göre elde edilen uyum indeksleri değerlendirildiğinde 5 değişkenli modellemenin kabul edilebilir olmadığı görülmektedir.

Başlangıç modelinin oluşturulmasında yararlanılan tam model yaklaşımında en önemsiz değişkenin seçimi için uygun değişken seçim tekniğinin geriye doğru eleme tekniğinin olduğu Model 1'de gösterilmiştir (Ratner, 2010). Bu kapsamda alternatif modelleri test etmek amacıyla aracı değişkenlerin bağımlı değişkenler üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir. Buna göre korku (M_1) duygusunun ADR'yi (b_{11}= .13(.06), p= .12) ve ABR'yi (b_{21}= .04(.12), p= .62) yordamadığı görülmüştür. Bunun sonucunda korku (M_1) duygusu modelden çıkartılmıştır ve model uyum indeksleri yeniden hesaplanmıştır.

Dört değişkenli modele göre modifikasyon indisleri incelenerek gerekli düzeltmeler yapıldıktan sonra karşılaştırmalı uyum indeksinin (CFI= .937), normlaştırılmış uyum indeksinin (NFI= .936), artan uyum indeksinin (IFI= .943), uyum iyiliği indeksinin (GFI= .976) ve standartlaştırılmış hata kareleri ortalamasının karekökünün (SRMR= .059) kabul edilebilir sınırlarının içerisinde; normlaştırılmamış

uyum indeksinin (Tucker Lewis Index, TLI= .114) ve yaklaşık hataların ortalama karekökünün (RMSEA= .212) ise kabul edilebilir sınırların dışında yer aldığı bulunmuştur. Özetle, modelde CFI, NFI, IFI, GFI ve SRMR değerlerinin kabul edilebilir sınırlar içerisinde yer aldığı; TLI ve RMSEA değerlerinin ise kabul edilebilir sınırların dışarısında yer aldığı görülmektedir. Modele göre elde edilen uyum indeksleri 5 değişkenli başlangıç modeliyle karşılaştırıldığında 4 değişkenli modelin kabul edilebilir olduğunu göstermektedir. Bu sonuçlara göre kategorik bağımsız değişkenlerle aracılık analizinin 4 değişkenli modele ile yapılmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda 4 değişkenli modele göre elde edilen uyum indeksleri Tablo 3. 14'te sunulmuştur.

Tablo 3.14. Model 2 için model uyum indeksleri

Değişken Sayısı	CFI	NFI	IFI	TLI	GFI	SRMR	RMSEA
5 (M1, M2, M3, M4, M5)	.536	.555	.599	-.672	.776	.158	.299
4 (M2, M3, M4, M5)	.937	.936	.643	.114	.976	.059	.212

Not. M_1: Korku; M_2: Kaygı; M_3: Üzüntü; M_4: Öfke; M_5: Mutluluk; CFI: Comparative Fit Index; NFI: Normed Fit Index; IFI: Incremental Fit Index; TLI: Tucker Lewis Index; GFI: Goodness of Fit Index, SRMR: Standartized Root Mean Square Residual; RMSEA: Root Mean Square Error of Approximation

Trafikle ilgili ölüm belirginliği koşuluna (Model 2) göre, nötr ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşullarının ile ADR (Y_1) ve ABR (Y_2) üzerindeki etkisinde kaygı (M_2), üzüntü (M_3), öfke (M_4) ve mutluluk (M_5) duygularının aracılık etkisini değerlendirmek için önyükleme yöntemi ("*bootstrapping method"*) ile yapılan analizlerde, referans koşuluna (referans koşulu: trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulu) göre nötr koşulunun ADR (Y_1) üzerindeki toplam etkisinin (c_{11}= .05(.09), p= .59) ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun ADR (Y_1) üzerindeki toplam etkisinin (c_{21}= .09(.09), p =.35) anlamlı olmadığı bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar, referans koşuluna (referans grubu) göre nötr koşulunun ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun ADR (Y_1) değerlerini yordamadığını göstermektedir. Ayrıca, referans koşuluna (referans koşulu: trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulu) göre nötr koşulunun ABR (Y_2) üzerindeki toplam etkisinin (c_{12}= -.16(.09), p= .07) ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun ABR (Y_2) üzerindeki toplam etkisinin (c_{22} = .11(.09), p= .20) anlamlı olmadığı bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar, referans koşuluna göre nötr ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşullarının ABR (Y_2) değerlerini yordamadığını göstermektedir.

Referans koşuluyla karşılaştırıldığında, nötr koşulunun, sırasıyla, kaygı (a_{12} = -.26(.60), p <.001), üzüntü (a_{13}= -.25(.54), p< .001) ve mutluluk (a_{15}= .44(.50), p < .001) duygularını göreceli doğrudan etkilediği, ancak öfke duygusunu (a_{14}= .03(.62), p= .73) etkilemediği bulunmuştur. Aynı şekilde, referans koşuluna göre trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun ise, kaygı (a_{22}= .13(.55), p= .12), üzüntü (a_{23}= .04(.49), p= .60), öfke (a_{24}= .11(.56), p= .21) ve mutluluk (a_{25}= .14(.46), p= .08) duygularını göreceli doğrudan etkilemediği bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar, nötr koşulundaki katılımcıların referans koşulundaki katılımcılara göre anlamlı bir şekilde daha az kaygı, üzüntü ve daha fazla mutluluk duygusu bildirdiğini göstermektedir. Ancak benzer sonuçlar, trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun kontrol koşullarıyla karşılaştırılmasında görülmemiştir.

ADR (Y_1) üzerinde kaygı (b_{12}= .20(.06), p= .02) ve üzüntü (b_{13}= .22(.07), p= .02) duygularının etkilerinin anlamlı; öfke (b_{14}= -.14(.06), p= .09) ve mutluluk (b_{15}= .00(.07), p= .96) duygularının etkilerinin anlamlı olmadığı görülmektedir. ABR (Y_2) üzerinde ise, kaygı (b_{22}= .01(.12), p= .95), üzüntü (b_{23}= .14(.14), p = .13), öfke (b_{24}= .00(.11), p= .96) ve mutluluk (b_{25}= .03(.14), p= .77) duygularının etkilerinin anlamlı olmadığı görülmektedir. Bu kapsamda kategorik bağımsız değişkenlerle oluşturulan modelin yol analizinin standardize β katsayılarının bir kısmı Tablo 3. 15'te sunulmuştur.

Tablo 3.15. Model 2 için oluşturulmuş kategorik bağımsız değişkenlerle aracılık analizi

Model 2**	Değişkenler																	
	Kaygı (M_2)			Üzüntü (M_3)			Öfke (M_4)			Mutluluk (M_5)			ADR (Y_1)			ABR (Y_2)		
	Yol	β(SH)	p	Yol	β(SH)	p	Yol	β(SH)	p	Yol	β(SH)	p	Yol	β(SH)	p	Yol	β(SH)	p
MS_1	a_{12}	-.26(.60)	<0.001	a_{13}	-.25(.54)	<0.001	a_{14}	.03(.62)	.73	a_{15}	.44(.50)	<0.001	c_{11}	.05(.09)	.59	c_{12}	-.16(.09)	.07
MS_2	a_{22}	.13(.55)	.12	a_{23}	.04(.49)	.60	a_{24}	.11(.56)	.21	a_{25}	.14(.46)	.08	c_{21}	.09(.09)	.35	c_{22}	.11(.09)	.20
Kaygı (M_2)													b_{12}	.20(.06)	.02*	b_{22}	.01(.12)	.95
Üzüntü (M_3)													b_{13}	.22(.07)	.02*	b_{23}	.14(.14)	.13
Öfke (M_4)													b_{14}	-.14(.06)	.09	b_{24}	.00(.11)	.96
Mutluluk (M_5)													b_{15}	.00(.07)	.96	b_{25}	.03(.14)	.77

Not. *= p< .05, Model 2**: Referans kategorisi olarak trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun belirlendiği model; MS_1: Nötr koşul; MS_2: Trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulu; ADR (Y_1): Algılanan Duygusal Risk; ABR (Y_2): Algılanan Bilişsel Risk; β: Standardize Beta Katsayıları; SH: Standart Hata

Devamındaki analizlerde nötr (c'_{11} = .16(.10), 95%CI [-.04, .34]) ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşullarının (c'_{21}= .07(.09), 95%CI [-.11, .23]), referans koşuluna göre, ADR (Y_1) değeri üzerindeki göreceli doğrudan etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Ayrıca, referans koşuluna göre nötr koşulunun kaygı ($a_{12}b_{12}$= -.26(.17), 95%CI [-.70, -.03]) ve üzüntü ($a_{13}b_{13}$= -.28(.16), 95%CI [-.69, -.05]) duyguları aracılığıyla ADR (Y_1) değeri üzerindeki göreceli dolaylı etkisinin güven aralıkları sıfırı içermediği için anlamlı olduğu; öfke ($a_{14}b_{14}$= -.02(.08), 95%CI [-.26, .09]) ve mutluluk ($a_{15}b_{15}$= -.01(.22), 95%CI [-.45, .42]) duyguları aracılığıyla ADR (Y_1) değerleri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Benzer şekilde, referans koşuluna göre trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun kaygı ($a_{22}b_{12}$ = .12(.10), 95%CI [-.01, .40]), üzüntü ($a_{23}b_{13}$= .05(.11), 95%CI [-.12, .36]), öfke ($a_{24.}b_{14}$ = -.07(.09), 95%CI [-.34, .02]) ve mutluluk ($a_{25}b_{15}$ = .00(.08), 95%CI [-.18, .15]) duyguları aracılığıyla ADR (Y_1) değeri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı görülmektedir. Bu sonuçlar referans koşuluna göre nötr koşulunun, kaygı ve üzüntü duygusu aracığıyla ADR (Y_1) değerleri üzerindeki göreceli dolaylı etkisinin anlamlı olduğunu göstermektedir. Buna göre, nötr koşulda, kaygı ve üzüntü duygusunun göreceli dolaylı etkisi aracılığı ile ADR (Y_1) değerleri azalmaktadır. Bu kapsamda ADR (Y_1) değeri için, göreceli doğrudan ve dolaylı etkilerini gösteren yol analizinin standardize β katsayıları Tablo 3. 16'da sunulmuştur

Tablo 3.16. Model 2'de ADR (Y1) için oluşturulmuş kategorik bağımsız değişkenlerle aracılık analizinin göreceli doğrudan ve dolaylı etki analizleri

	Göreceli Doğrudan Etki			Göreceli Dolaylı Etkiler (ADR (Y_1))											
				Kaygı (M_2)			Üzüntü (M_3)			Öfke (M_4)			Mutluluk (M_5)		
Model 2**	Yol	β(SH)	95%CI	Yol	β(SH)	95%CI	Yol	β(SH)	95%CI	Yol	β(SH)	95%CI	Yol	β(SH)	95%CI
MS_1	c'_{11}	.16(.10)	-.04, .34	$a_{12}b_{12}$	-.26(.17)	-.70, -.03	$a_{13}b_{13}$	-.28(.16)	-.69, -.05	$a_{14}b_{14}$	.02(.08)	-.26, .09	$a_{15}b_{15}$	-.01(.22)	-.45, 42
MS_2	c'_{21}	.07(.09)	-.11, .23	$a_{22}b_{12}$	.12(.10)	-.01, 40	$a_{23}b_{13}$	.05(.11)	-.12, .36	$a_{24}b_{14}$	-.07(.09)	-.34, .02	$a_{25}b_{15}$	.00(.08)	-.18, 15

Not. Model 2**: Referans kategorisi olarak trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun belirlendiği model; MS_1: Nötr koşul; MS_2: Trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulu; ADR (Y_1): Algılanan Duygusal Risk; β: Standardize Beta Katsayıları; SH: Standart Hata

Referans koşuluna göre nötr (c'_{12}= -.13(.09), 95%CI [-.32, .05]) ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşullarının (c'_{22}= .10(.09), 95%CI [-.08, .27]) ABR (Y_2) değeri üzerindeki göreceli doğrudan etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Ayrıca, referans koşuluna göre nötr koşulunun kaygı ($a_{12}b_{22}$ = -.01(.24), 95%CI [-.55, .43]), üzüntü ($a_{13}b_{23}$ = -.33(.27), 95%CI [-1.05, .05]), öfke ($a_{14}b_{24}$ = .00(.07), 95%CI [-.14, .18]) ve mutluluk ($a_{15}b_{25}$ = .11(.44), 95%CI [-.75, .98]) duyguları aracılığıyla ABR (Y_2) değeri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Benzer şekilde, referans koşuluna göre trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun da kaygı ($a_{22}b_{21}$ = .01(.12), 95%CI [-.24, 28]), üzüntü ($a_{23}b_{23}$ = .05(.14), 95%CI [-.13, .51]), öfke ($a_{24}b_{24}$ = .00(.10), 95%CI [-.19, .25]) ve mutluluk ($a_{25}b_{25}$ = .00(.08), 95%CI [-.18, 15]) duyguları aracılığıyla ABR (Y_2) değeri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Bu kapsamda ABR (Y_2) değeri için, göreceli doğrudan ve dolaylı etkilerini gösteren yol analizinin standardize β katsayıları Tablo 3. 17'de sunulmuştur

Tablo 3.17. Model 2'de ABR (Y2) için oluşturulmuş kategorik bağımsız değişkenlerle aracılık analizinin göreceli doğrudan ve dolaylı etki analizleri

	Göreceli Dolaylı Etkiler (ABR (Y_2))														
	Göreceli Doğrudan Etki			Kaygı (M_2)			Üzüntü (M_3)			Öfke (M_4)			Mutluluk (M_5)		
Model 2**	Yol	β(SH)	95%CI	Yol	β(SH)	95%CI	Yol	β(SH)	95%CI	Yol	β(SH)	95%CI	Yol	β(SH)	95%CI
MS_1	c'_{12}	-.13(.09)	-.32, .05	$a_{12}b_{22}$	-.01(.24)	-.55, .43	$a_{13}b_{23}$	-.33(.27)	-1.05, .05	$a_{14}b_{24}$	.00(.07)	-.14, .18	$a_{15}b_{25}$	.11(.44)	-.75, .98
MS_2	c'_{22}	.10(.09)	-.08, .27	$a_{22}b_{21}$	.01(.12)	-.24, .28	$a_{23}b_{23}$	.05(.14)	-.13, .51	$a_{24}b_{24}$	.00(.10)	-.19, .25	$a_{25}b_{25}$	.00(.08)	-.18, .15

Not. Model 2**: Referans kategorisi olarak trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun belirlendiği model; MS_1: Nötr koşul; MS_2: Trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulu; ABR (Y_2): Algılanan Bilişsel Risk; β: Standardize Beta Katsayıları; SH: Standart Hata

3.4 Tartışma

3.4.1 Kontrol Bulguları

Trafik güvenliğine yönelik yapılan çalışmalarda kişisel özelliklerin (deneyime açıklık, sorumluluk, dışadönüklük, uyumluluk ve nevrotiklik) kaza riskini bazı çalışmalarda doğrudan (Elander vd., 1993; Sabey ve Taylor, 1980) ve dolaylı (Monteiro vd., 2018; Sümer, 2003; Uluberg ve Rundmo, 2003), bazı çalışmalarda ise hem doğrudan hem dolaylı olarak etkilediği gösterilmiştir (Malia vd., 2015). Ayrıca bazı kişilik özelliklerinin potansiyel olarak kaza riskini artıran riskli davranışların yanı sıra algılanan risk ile ilişkili olduğu bulunmuştur (Deffenbacher vd., 1999; Richer ve Bergeron, 2012; Ryb vd., 2006). Bu kapsamda yapılan çalışmalarda nevrotikliğin algılanan risk ile negatif (Fyhri ve Backer-Grøndahl, 2012); sorumluluk, deneyime açıklık (Sween vd., 2017) ve uyumluluğun (Fyhri ve Backer-Grøndahl, 2012) ise algılanan risk ile pozitif ilişkili olduğu gösterilmiştir.

Kişisel özellikler ile ilgili önemli diğer bir değişken de bilişsel yeniden değerlendirme ve bastırma stratejilerinden oluşan duygu düzenleme eğilimidir (Erber vd., 1996; Durbin ve Shafir, 2008; Gross, 1998a; Mauss vd., 2005). Bu eğilime göre kullanılan stratejiler de trafik güvenliğini farklı şekilde etkilemektedir (Holman ve Holman, 2020; Popuşoi ve Holman, 2016). Örneğin duygu düzenleme stratejileri ile algılanan risk arasında yapılan çalışmalarda yeniden değerlendirme ve bastırma stratejilerinin algılanan risk ile ilişkili olduğu bulunmuştur (Parlangeli vd., 2018). İfade edilen bireysel eğilimlerin yanı sıra sürüşe yönelik algılanan beceri farklılıklarının da trafik güvenliğini etkilediği bulunmuştur (Monteiro vd., 2018; Sümer, 2003).

Trafik ve ulaşım psikoloji kapsamında yukarıda örneklendirilen araştırma bulgularının ışığında bireysel farklılıkların ve sürüşe yönelik eğilimlerin algılanan riske yönelik potansiyel etkilerini değerlendirmek gerekmektedir. Ancak bu alanda yapılan ölüm belirginliği çalışmalarında ifade edilen bireysel özelliklerin değerlendirilmediği görülmektedir (Taubman Ben-Ari vd., 1999; Rosenbloom, 2003). Diğer taraftan ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerindeki etkilerini değerlendirmek için yapılan çalışmalarda ise bireysel farklılıklara dikkat edilmesi gerektiği de vurgulanmıştır (Chittaro vd., 2017; Miller ve Mulligan, 2002). Bu kapsamda

araştırmanın bu aşamasında farklı koşullardaki katılımcıların sürücülük beceri özellikleri, kişilik özellikleri ve duygu düzenleme stratejileri özellikleri karşılaştırılmıştır. Elde edilen tek yönlü ANOVA bulgularına göre farklı koşullarda yer alan katılımcıların araç kullanım ve güvenlik becerileri, kişilik özellikleri ve duygu düzenleme stratejileri eğilimleri puan ortalamalarına göre farklılık göstermediği bulunmuştur. Bu bulgular katılımcıların yukarıda ifade edilen değişkenler özelinde koşullara dengeli dağıldığını ve koşulların ilgili önemli özelliklere göre benzer olduğunu göstermektedir. Bu sonucun, bu araştırmada uygulanan seçkisiz atamadan kaynaklandığı düşünülmektedir.

3.4.2 Duygusal Deneyimlere ve Algılanan Risklere İlişkin Bulgular

Duygular, davranış eğilimlerini şekillendiren (Gross, 2002; Revelle ve Scherer, 2009) ve duruma özgü tepkilerin verilmesini sağlayan etmenlerden biri olduğu ifade edilmektedir (Bonanno ve Burton, 2013). İlk bölümde ayrıntıları ile paylaşılan çalışmalarda (Harmon-Jones vd., 1997; Greenberg vd., 1995; Lambert vd., 2014; Proulx ve Heine, 2008; Schimel vd., 1999) potansiyel bir duygusal uyaran olan ölüm belirginliğinin özellikle, negatif duygusal deneyimlerin farklılaşmasını sağladığı bulunmuştur. Bu kapsamda ilgili literatür doğrultusunda oluşturulan hipotezlere göre koşullar arasında duygusal deneyimlerin anlamlı şekilde farklılaşacağı beklenmiştir.

Çalışmanın bu aşamasında duygusal deneyim farklılıklarını değerlendirmek için yapılan tek yönlü ANOVA analizi bulguları trafikle ilgili olmayan ve trafikle ilgili ölüm belirginliği koşullardaki katılımcıların nötr koşuldaki katılımcılara göre korku, kaygı, üzüntü ve mutluluk duygusal deneyimlerinin farklılaştığını göstermektedir. Elde edilen bu bulgular, diğer araştırma (Harmon-Jones vd., 1997; Huang vd., 2021; Greenberg vd.,1995; Lambert vd., 2014; Proulx ve Heine, 2008; Zhou vd.,2021) bulgularının bir kısmı ve çalışmanın ilk aşamasındaki (Deney 1) bulgular ile tutarlılık göstermektedir. Duygusal deneyim farklılıkları ile ilgili bu bulgular, ölüm belirginliği manipülasyonlarının amaçlanan etkiyi oluşturduğunu göstermektedir (H5a, H5b, H5d ve H5e Kabul, H5c Ret). Ancak, çalışmanın bu aşamasında da duygusal deneyimlerin değerlendirilmesinde tek bir ifadeden yararlanılması ve ölçüm duyarlılığı (Tritt vd., 2012) için diğer araştırmalar ile (Lambert vd., 2014) benzer özellikler göstermesi eleştirilebilecek noktalardan birini oluşturmaktadır. Bu kapsamda, ilk çalışmada da

ifade edildiği gibi, gelecekteki araştırmalarda daha duyarlı ölçüm araçlarının kullanımının daha faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Çalışmanın bu aşamasında araştırmanın hipotezleri doğrultusunda koşullar arasında algılanan bilişsel ve duygusal risk puanları ortalamalarının farklılaşacağı beklenmiştir. Yapılan tek yönlü MANOVA analizi bulguları, koşullardaki katılımcıların, algılanan duygusal risk (ADR) puan ortalamaları arasındaki farklılığın istatistiksel olarak anlamlı olmadığı ancak trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunda yer alan katılımcıların algılanan bilişsel risk (ABR) puan ortalamalarının diğer koşullara göre farklılık gösterdiği bulunmuştur. Ayrıca, elde edilen bu bulgu, ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel riski (ABR) kısmen orta düzeyde farklılaştırdığını ($F_{(2,160)}$= 4.48, p= .013, *kısmi* η^2= .053) göstermektedir (Lakens, 2013). Sonuç olarak bu bulgular koşullara göre algılanan bilişsel risk (ABR) puan ortalamalarının anlamlı şekilde farklılaşacağı yönündeki hipotezi desteklerken (H6b Kabul) algılanan duygusal risk (ADR) puan ortalamalarının farklılaşacağı yönündeki hipotezin desteklenmediğini (H6b Ret) göstermektedir.

Trafik ve ulaşım psikoloji kapsamında ölüm belirginliğinin sürücülerin algıladıkları risklere olan etkilerini gösteren kısıtlı sayıdaki araştırmada ölüm belirginliğinin algılanan riskin çeşitli boyutlarını etkilediği göstermiştir (Chittaro vd., 2017; Frietze ve Cohn, 2018; Miller ve Mulligan, 2002). Bu aşamada elde edilen bulgular hipotezlerin kısmen desteklendiğini göstermektedir. Bu bulgular ölüm belirginliğinin algılanan riski olan etkilerini, risk olasılıklarını üzerinden değerlendiren çalışmalar ile de kısmen benzerlikler göstermektedir (Frietze ve Cohn, 2018). Öyle ki bu araştırmada kullanılan algılanan bilişsel risk alt boyutu da sürücülerin kendisinin ve diğerlerinin trafik kazalarında yaralanma olasılıklarını değerlendirmelerine odaklanmaktadır. Bu özelliğinden dolayı algılanan bilişsel riskin, risk olasılıklarının değerlendirildiği yapı ile benzer olduğu söylenebilir.

3.4.3 Kategorik Bağımsız Değişkenlerle Oluşturulan Modellere İlişkin Bulgular

Çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizi ile Model 1 ve Model 2 modellerinin her birinde farklı bir referans kategorisi belirlenerek tam model yaklaşımına göre (Royston vd., 2009) tüm olası değişkenlerin dahil edilmesiyle

başlangıç modeli olarak nitelendirilen (bakınız Şekil 3. 1) model oluşturulmuş ve koşullar arasında algıladıkları riskler (ADR ve ABR) referans kategorisine göre karşılaştırılmıştır. Yapılan analizlerde Model 1 için nötr koşul ve Model 2 için trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulları referans kategorisi olarak belirlenmiş ve olası dağılım ihlallerini kontrol etmek için önyükleme yöntemleri ("*bootstrapping method"*) kullanılmıştır (Hayes ve Scharkow. 2013). Modellere göre elde edilen uyum indeksleri değerlendirildiğinde başlangıç modeliyle karşılaştırıldığında Model 1 için 4 değişkenli modellemenin, Model 2 için ise 3 değişkenli modellemenin kabul edilebilir olduğuna en önemsiz değişkenin modelin dışarısına çıkarılmasını amaçlayan geriye doğru eleme tekniğinden (Ratner, 2010) yararlanılarak karar verilmiştir. Ayrıca, bu analizler 10000 önyükleme ve %95 güven aralıkları kullanılarak gerçekleştirilmiştir.

Yapılan bu analizlerin sonucunda Model 1'de referans koşuluna (referans koşulu: Nötr koşul) göre trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun ADR (Y_1) üzerindeki toplam etkisinin ve trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun toplam etkisinin anlamlı olmadığı bulunmuştur. Benzer şekilde, Model 2'de referans koşuluna (referans koşulu: trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulu) göre nötr koşulunun ADR (Y_1) üzerindeki toplam etkisinin ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun toplam etkisinin anlamlı olmadığı bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar, Model 1 ve Model 2'de kontrol koşullarına göre diğer koşulların ADR (Y_1) değerlerini yordamadığını göstermektedir. Ayrıca, Model 1'de referans koşuluna (referans koşulu: Nötr) göre, trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği ve trafikle ilgili ölüm belirginliği koşullarının; Model 2'de referans koşuluna (referans koşulu: trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulu) göre, nötr ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşullarının ADR (Y_1) değeri üzerindeki göreceli doğrudan etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur.

Model 1'de referans koşuluna (referans koşulu: Nötr koşul) göre trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun ABR (Y_2) üzerindeki toplam etkisinin anlamlı olduğu trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun toplam etkisinin ise anlamlı olmadığı bulunmuştur. Benzer şekilde, Model 2'de referans koşuluna (referans koşulu: trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulu) göre nötr koşulunun ABR (Y_2) üzerindeki toplam etkisinin ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun toplam etkisinin anlamlı olmadığı bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar Model 1 için referans koşuluna

(referans koşulu: Nötr koşul) göre trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun ABR (Y_2) değerlerini yordadığını, ancak trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun ABR (Y_2) değerlerini yordamadığını; Model 2 için referans koşuluna (referans koşulu: trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulu) göre nötr ve trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun koşullarının ABR (Y_2) değerlerini yordamadığını göstermektedir. Ayrıca, Model 1'de referans koşuluna (referans koşulu: Nötr koşul) göre, trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun ABR (Y_2) değeri üzerindeki göreceli doğrudan etkilerinin güven aralıkları sıfırı içermediği için anlamlı olduğu; trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun ise ABR (Y_2) değeri üzerindeki göreceli doğrudan etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı; Model 2'de referans koşuluna (referans koşulu: trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulu) göre, nötr ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşullarının ABR (Y_2) değeri üzerindeki göreceli doğrudan etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur.

Model 1'de referans koşuluna (referans koşulu: Nötr koşul) göre, trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun kaygı ve üzüntü duyguları aracılığıyla; trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun da kaygı ve üzüntü duyguları aracılığıyla ADR (Y_1) değerleri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içermediği için anlamlı olduğu; trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun mutluluk ve trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun mutluluk duygusu aracılığıyla ADR (Y_1) değerleri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Elde edilen bu bulgular ilgili hipotezlerin ($H7a_2$, H7a3, $H7b_2$, $H7b_3$ Kabul) doğrulandığını, diğer hipotezin ($H7a_5$ ve $H7b_5$ Ret) ise doğrulanmadığını göstermektedir. Model 2'de ise referans koşuluna (referans koşulu: trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulu) göre nötr koşulunun kaygı ve üzüntü duyguları aracılığıyla ADR (Y_1) değeri üzerindeki göreceli dolaylı etkisinin güven aralıkları sıfırı içermediği için anlamlı olduğu bulunurken, öfke ve mutluluk duyguları aracılığıyla ADR (Y_1) değerleri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Ayrıca, trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun kaygı, üzüntü, öfke ve mutluluk duyguları aracılığıyla ADR (Y_1) değeri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar ilgili hipotezlerin ($H9a_2$ ve

$H9a_3$ Kabul) desteklendiğini diğer hipotezlerin ($H9a_4$, $H9a_5$, $H9b_2$, $H9b_2$, $H9b_3$, $H9b_4$, $H9b_5$ Ret) ise desteklenmediğini göstermektedir.

Model 1'de referans koşuluna (referans koşulu: Nötr koşul) göre, trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun kaygı, üzüntü ve mutluluk duyguları aracılığıyla; trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun da kaygı, üzüntü ($a_{23}b_{23}$ = .34(.26), 95%CI [-.04, 1.01]) ve mutluluk duyguları aracılığıyla ABR (Y_2) değeri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar ilgili hipotezlerin ($H8a_2$, $H8a_3$, $H8a_5$, $H8b_2$, $H8b_3$, $H8b_5$ Ret) desteklenmediğini göstermektedir. Model 2'de ise referans koşuluna (referans koşulu: trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulu) göre, nötr koşulunun kaygı, üzüntü, öfke ve mutluluk duyguları aracılığıyla; trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun da kaygı, üzüntü, öfke ve mutluluk duyguları aracılığıyla ABR (Y_2) değeri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar ilgili hipotezlerin ($H10a_2$, $H10a_3$, $H10a_4$, $H10a_5$, $H10b_2$, $H10b_3$, $H10b_4$, $H10b_5$ Ret) desteklenmediğini göstermektedir. Bu sonuçlar, Model 1 ve Model 2 için duygular aracılığıyla ABR (Y_2) değeri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığını göstermektedir.

Çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizi sonuçlarına göre göreceli doğrudan ve göreceli dolaylı etkiler birlikte incelenmekte ve referans koşullarına göre karşılaştırma yapılmaktadır (Litman vd., 2015; Ratcliff vd., 2016). Bu kapsamda yukarıda bulguları paylaşılan sonuçlar bir arada değerlendirildiğinde Model 1'de referans koşulluyla karşılaştırıldığında trafikle ilgili ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşullarının, Model 2'de referans koşulluyla karşılaştırıldığında nötr ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşullarının ADR (Y_1) değeri üzerindeki göreceli doğrudan etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı görülmektedir. Ancak Model 1'de trafikle ilgili ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşullarının; Model 2'de nötr koşulun kaygı ve üzüntü duyguları aracılığıyla ADR (Y_1) değerleri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içermediği için anlamlı olduğu bulunmuştur. Model 1 ve Model 2 için elde edilen bu sonuçlar referans koşulluyla karşılaştırıldığında koşulların göreceli doğrudan bir etkisinin olmadığını ve göreceli dolaylı etkilerinin tamamen kaygı ve üzüntü

aracılığıyla gerçekleştiği anlamına gelmektedir. Sonuçlar, dolaylı etkinin kategoriler arasında anlamlı şekilde farklılaştığını göstermektedir.

Model 1'de referans koşulluyla karşılaştırıldığında trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulunun ABR (Y_2) değeri üzerindeki göreceli doğrudan etkilerinin güven aralıkları sıfırı içermediği için anlamlı olduğu görülmektedir. Elde edilen bu sonuç trafikle ilgili olmayan (aktif kontrol koşulu) ölüm belirginliği koşulunun trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulunun aksine ABR (Y_2)'yi etkilediğini göstermektedir. Bu durumun oluşmasında uygulanan ölüm belirginliğinin belirleyici olduğu düşünülmektedir.

Diğer taraftan çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizlerinde kurulan modellerin uyum indekslerine göre değerlendirilmesi elde edilen sonuçların geçerliliği acısından oldukça önemlidir. Bundan dolayı uyum indekslerinin değerleri, bir modelin yapısını anlamaya yardımcı olmakta ve bir arada değerlendirilerek daha doğru karar verilmesini sağlamaktadır (Schermelleh-Engel vd., 2003). Ayrıca literatürde uyum indeksleriyle ilgili tartışmalı konular da bulunmaktadır. Hu ve Bentler (1995) uyum indekslerine dayalı kararları tartışır ve uyum indeks değerlerine sıkı sıkıya bağlı kalmanın, özellikle 250-500 arasında katılımcının olduğu örneklem büyüklüklerinde gerçek modellerin reddedilmesine neden olabileceğini ifade eder. Bu kapsamda oluşturulan Model 1'de CFI (= .924), NFI (= .927), IFI (= .931), GFI (= .972) ve SRMR (= .057) değerlerinin kabul edilebilir sınırlar içerisinde, TLI (=-.590) ve RMSEA (= .318) değerlerinin ise kabul edilebilir sınırlar dışında yer aldığı görülmektedir. Benzer şekilde Model 2'de de CFI (= .937), NFI (=. 936), IFI (= .643), GFI (= .976) ve SRMR (= .059) değerlerinin kabul edilebilir sınırlar içerisinde, TLI (= .114) ve RMSEA (= .212) değerlerinin kabul edilebilir sınırlar dışında yer aldığı görülmektedir.

Araştırmada Model 1 ve Model 2 için elde edilen bu sonuçlar CFI, NFI, IFI, GFI, SRMR uyum indekslerinin kabul edilebilir sınırlarda olduğunu TLI ve RMSEA'nın ise kabul edilebilir sınırların dışında yer aldığını göstermektedir. Bu sonuçlar değerlendirildiğinde Anderson ve Gerbing (1984) tarafından örneklem büyüklüğünden etkilenmemesinden dolayı TLI'nın kullanılması gerektiği önerilmekle birlikte bu indeksin normlaştırılmamış yapısından dolayı 0 ve 1'in dışında değerler

aldığı da ifade edilmektedir (Schermelleh-Engel vd., 2003; Ding, Velicer ve Harlow, 1995). Bentler'a (1990) göre TLI'nın bu değerlerin dışında değerler alması (0'ın altında veya 1'in üstünde), oluşturulan modellerin yeteri kadar iyi olmadığını göstermektedir. Anderson ve Gerbing (1984) ise bu durumun özellikle küçük örneklemlerde görülebileceğini ifade etmiştir. Bu yüzden örneklem büyüklüğüne bağlı olarak yeterli düzeyde uyum göstermeyeceğinden dolayı, GFI ve AGFI uyum indekslerinde olduğu gibi, TLI için de benzer argümanlar önerilmiştir (Hooper, Coughlan ve Mullen, 2008; Kyriazos, 2018; Shi, Lee ve Maydeu-Olivares, 2018).

Problemli olan diğer uyum indeksi RMSEA'nın da örneklem büyüklüğüne nispeten daha az duyarlı olduğu ifade edilmektedir (Brown, 2015). Ancak Hu ve Bentler (1999) küçük örneklem büyüklüğünün RMSEA'yı etkileyebileceğine, Byrne (2012) ise örneklem büyüklüğünün RMSEA'nın değerini etkileyerek modellerin reddedilmesine neden olabileceğine değinmişlerdir. Ayrıca RMSEA'nın örneklem büyüklüğünün dışında model karmaşıklığından da etkilendiği ifade edilmektedir (Brown, 2015; Byrne, 2012). Buna göre küçük bir örneklemin ve çok sayıda değişkenin olduğu modellerde (karmaşık bir model) RMSEA'nın kabul edilebilir sınırların dışında olması muhtemeldir (Byrne, 2012). Aksine RMSEA'nın orta büyüklükte örneklemlerde ve daha az karmaşık modellerde ise kabul edilebilir değerlere ulaşması daha olası görülmektedir (MacCallum vd., 1996). Ayrıca Curran ve diğerleri (2002) 50 ile 1000 arasında değişen yedi farklı örneklem büyüklüğüyle ve üç farklı model ile uyum indekslerini koşullara göre inceledikleri çalışmalarında örneklem büyüklüğünün 200'den büyük olduğu orta derecede karmaşık bir modelle RMSEA'nın kabul edilebilir sınırlar içerisinde olduğunu bulmuşlardır. Sonuç olarak TLI gibi RMSEA'nın da kısmen örneklem büyüklüğünden (Hu ve Bentler, 1999) ve modelin karmaşık yapısından etkilendiği söylenebilir (Brown, 2015; Byrne, 2012).

Araştırma koşullarına bağlı olarak oluşturulan modellerdeki (Model 1 ve Model 2) model uyum indekslerinin tamamının kabul edilebilir sınırlar içerisinde yer almamasının sebeplerinden birinin örneklem büyüklüğü olduğu ifade edilebilir (Kyriazos, 2018; Xia ve Yang, 2019). Diğer taraftan çok sayıda değişkenin (parametre) olması (Brown, 2015; Byrne 2012) da kurulan modellerin karmaşık bir yapıya sahip olmasının nedeni olarak ifade edilebilir. Ayrıca Kline (2016) uyum indekslerinin kabul edilebilir sınırlar içerisinde olmamasına neden olan faktörler arasında ölçüm

araçlarının güvenirliliğinin, verilerin eksik olmasının, faktör sayısının, bağımlı değişkenin yapısının (sürekli-kategorik) vb. önemli olduğunu da vurgulanmaktadır. Tüm bu sebeplerden dolayı mevcut bulguların ve önerilerin ışığında ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerindeki etkilerini belirlemek için daha fazla araştırmaya ihtiyaç olduğu görünmektedir. Gelecekteki araştırmalarda örneklem sayısının artırılmasının, değişken sayısının sınırlandırılmasının, değişkenleri değerlendirirken ölçüm duyarlılığına dikkat edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca Savalei ve Rhemtulla (2013) tarafından ikili veya üç kategorili veriler için en az 150 katılımcının gerekli olduğunu, Hu ve Bentler (1999) tarafından 250'den az olan örneklem büyüklüğü durumlarında model uyum indekslerinin değerlendirilmesine dikkat edilmesi gerektiğini ve Anderson ve Gerbing (1984) tarafından ise örneklem büyüklüğünün 200'ün altından olduğu durumlarda GFI, AGFI, NFI uyum indeksleri gibi diğer uyum indekslerinin de problemli olabileceğini ve örneklem büyüklüğü için dikkatli olunması gerektiğini önerdikleri çalışmaları referans alınabilir.

SONUÇ

Dehşet Yönetimi Kuramı bireylerin savunma mekanizmalarını kullanarak ölümün yaratmış olduğu korku ve kaygıyı yönettiklerini varsaymaktadır (Pyszczynski, Greenberg ve Solomon, 1999). Buna göre bireye ölümlü oldukları hatırlatıldığında psikolojik savunma mekanizmaları dehşet duygusunun ortadan kaldırılmasına sağlar. Bireylerin ölümle ilgili farkındalıkları kültürel dünya görüşlerinin doğrulanmasına ve benlik saygılarının artırılmasına duydukları gereksinimlerini etkilemektedir (Arrowood ve Cox, 2020; Greenberg vd., 1997; Greenberg ve Kosloff, 2008). Kuramsal olarak, kültürel dünya görüşlerine olan inanç ve benlik saygısı bireyleri ölümlüğün yaratmış olduğu dehşete (korku ve kaygıya) karşı korumaktadır. Bu psikolojik yapıların tehdit edilmesi ise bireyin bilişsel ve davranışsal eğilimlerini etkilemektedir (Arndt vd., 2004; Greenberg vd., 1997). Ancak son dönemde yapılan çalışmalar ölüm belirginliğinin sadece bilişsel ve davranışsal eğilimleri değil duygusal deneyimleri de etkilediğini göstermiştir. Öyle ki bazı araştırmacılar ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlerde değişiklik oluşturmadığını ifade ederken (Greenberg vd., 2003; Pyszczynski, Greenberg ve Solomon, 1999), bazı araştırmacılar duygusal deneyimlerde değişiklikler oluşturduğunu ifade etmektedir (Lambert vd., 2014; Zhou vd., 2022). Ayrıca bu araştırmacılar, DYK araştırmalarında sıklıkla kullanılan Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeğini (Watson, Clark ve Tellegen 1988) genelleştirilmiş yapısından dolayı duygulara yönelik etkilerin saptanmasında kullanışlı olmadığı için eleştirmektedirler (Lambert vd., 2014). Bununla birlikte, daha duyarlı duygu ölçüm araçları kullanıldığında, ölüm belirginliğinin duygusal deneyimleri etkilediği de gösterilmiştir (Routledge vd., 2010b).

DYK'nın duygusal deneyimler üzerine olan etkileri yukarıda örneklendirildiği haliyle farklı yaklaşımlar içeresinde tartışılmaya devam etmektedir (Greenberg vd., 2003; Lambert vd., 2014; Zhou vd., 2022). Bununla birlikte elde edilen bulgular aracılığıyla ölüm belirginliğinin duyusal deneyimlerde değişiklik oluşturmadığı yönündeki varsayımı da eleştirilmektedir (Lambert vd., 2014; Routledge vd., 2010b; Zhou vd., 2022). Bu eleştirel yaklaşımın ışığında iki aşamada tamamlanan bu araştırmada ölüm belirginliği ile negatif duygusal

deneyimlerin uyarılması (korku, kaygı, öfke, üzüntü ve mutluluk), koşullara göre algılanan risklerin karşılaştırılması ve negatif duygusal deneyimlerin ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerindeki etkisinde aracılık etkisi rollerinin değerlendirilmesi ve böylece ölüm belirginliği temelinde duygulanım-algılanan risk bağlantısının dinamiklerinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu kapsamda öncelikle çalışmanın ilk aşamasında Algılanan Risk Ölçeğinin doğrulayıcı faktör analizleri yapılmış ve bu aşamada elde edilen bulgulara göre ölçeğin algılanan bilişsel ve duygusal risk olmak üzere 2 faktörlü yapıyla değerlendirilmesine karar verilmiştir. İlk aşamada (Deney 1) deney ve kontrol olmak üzere 2 farklı koşula ilişkin verilerin değerlendirilmesi için bağımsız örneklem t- test ve çoklu aracılık analizleri yapılırken, ikinci aşamada (Deney 2) 3 farklı koşula (nötr, trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği, trafikle ilgili ölüm belirginliği) ilişkin verilerin değerlendirilmesi için tek yönlü MANOVA ve kukla kodlama prosedüründen yararlanarak çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizleri yapılmıştır.

İlk aşamadaki deneyde amaçlı örnekleme yöntemi ile 154 katılımcıya ulaşılmıştır. Bu aşamada ölüm belirginliği manipülasyonu klasik olarak nitelendirilebilecek şekilde uygulanmıştır (Burke vd., 2010; Harmon-Jones vd., 1997, Greenberg vd.,1994; Lambert vd., 2014). Elde edilen bulgulara göre korku, kaygı, üzüntü, öfke ve mutluluk duygusal deneyimlerinin koşullar arasında anlamlı bir şekilde farklılaştığı (H1a, H1b, H1c, H1d ve H1e Kabul) bulunmuştur. İkinci aşamada ise (Deney 2) yine amaçlı örnekleme yöntemi ile 163 katılımcıya ulaşılmıştır. Bu aşamada manipülasyonun etkisini detaylı bir şekilde incelemek amacıyla ölüm belirginliği iki farklı video içeriğiyle manipüle edilmiş (trafikle ilgili ve trafikle ilgili olmayan ölümlü kaza) ve bir kontrol koşulu eklenmiştir. Elde edilen bulgulara göre korku, kaygı, üzüntü ve mutluluk duygusal deneyimlerinin koşullar arasında anlamlı bir şekilde farklılaştığı (H5a, H5b, H5c ve H5e Kabul) bulunmuştur.

Duygusal deneyim farklılıklarına yönelik bu bulgular, mevcut literatürdeki korkuya (Harmon-Jones vd., 1997; Zhou vd., 2022); kaygıya (Routledge ve Juhl, 2010a; Routledge vd., 2010b) ve diğer negatif duygusal deneyimlere (korku, kaygı, üzüntü ve mutluluk) odaklanan çalışmaların (Lambert vd., 2014) bazı bulgularıyla tutarlı olarak ölüm belirginliğinin negatif duygusal deneyimleri etkilediğini ve farklılaşmasını sağladığını göstermektedir. Ancak öfke duygusuna dair ilk

bulguların (H1d Kabul) çalışmanın ikinci aşamasında (H5d ret) tekrarlanmadığı görülmektedir. Duygusal deneyim farklılıklarıyla mevcut literatür incelendiğinde birçok farklı bulgunun olduğu görünmektedir (Lambert vd., 2014; Routledge ve Juhl, 2010a; Zhou vd., 2022). Ayrıca bazı çalışmalarda ölüm belirginliğinin özgünlüğünün, örtük veya açık duygusal deneyimlerin uyarılıp uyarılmadığını etkilediği gösterilmiştir (Zhou vd., 2022). Bu nedenle, öfkeye yönelik bu farklılığın oluşmasında ölüm belirginliğinin özgünlüğünün belirleyici olduğu ifade edilebilir.

Her iki aşamada elde edilen bu bulgular, bazı araştırmacıların ölüm belirginliğinin duyguları uyarmadığı veya sadece örtük duyguları uyardığı ilgili varsayımlarının (Greenberg vd., 2003; Pyszczynski, Greenberg ve Solomon, 1999) taraflı olduğu şeklinde değerlendirilmesini sağlamaktadır. Bu bulgular, ölçüm duyarlılığına ilişkin sınırlılıklar olmakla birlikte, ölüm belirginliğinin potansiyel bir duygusal uyaran olarak nitelendirilebileceğini ve negatif duygusal deneyimleri uyardığını göstermektedir. Diğer taraftan duygusal deyimlere yönelik bu farklılıklar diğer çalışmalarda olduğu gibi (Lambert vd., 2014; Zhou vd., 2022) ölüm belirginliğinin hemen ardından oluştuğu için proksimal bir etki olarak değerlendirilmektedir. Mevcut literatürle birlikte değerlendirildiğinde bu bulgular, ölüm belirginliğinin bariz negatif duygusal tepkiler ürettiğini ve ölüm belirginliğinden hemen ardından savunma mekanizmalarının kullanımında duygusal deneyimlerin önemli bir faktör olabileceğini ve ölüm belirginliğinin duruma özgü ve gerçeklik derecesine göre negatif duygusal deneyimlerinin ve düzeylerinin farklılaşabileceğini göstermektedir.

Ölüm belirginliğinin etkilerinin değerlendirildiği bir diğer değişken de çalışmaların çok kısıtlı olduğu davranışların öncülleri olarak değerlendirilen algılanan risktir. Ayrıca birçok araştırmacı tarafından algılanan risk, etkilenmeye ve değişime daha açık psikolojik bir yapı olarak nitelendirilmektedir (Nordfjærn vd., 2014; Steinbakk vd., 2019). Bu kapsamda yapılan çalışmalarda ölüm belirginliğinin, sürücülerin kendilerine yönelik algıladıkları risklerin (Miller ve Mulligan, 2002), algılanan riskin (Chittaro vd., 2017) ve risklerin algılanan olasılıklarının artmasını (Frietze ve Cohn, 2018) sağladığı bulunmuştur. Bu bulguların ışığında bu çalışmada da algılanan bilişsel ve algılanan duygusal riskin koşullar arasında farklılaşacağı beklenmiştir. Ancak mevcut çalışmanın ilk aşamasında yapılan analizlerde koşulların, algılanan bilişsel risk (ABR) ve

algılanan duygusal risk (ADR) puan ortalamalarına göre farklılaşmadığı (H2a ve H2b Ret) bulunmuştur. İkinci aşamada yapılan analizlerde ise koşulların, algılanan bilişsel risk puan ortalamalarına göre farklılaştığı (H6b Kabul) ancak algılanan duygusal risk puan ortalamalarına göre farklılaşmadığı (H6a Ret) bulunmuştur. Bu bulgular, ölüm belirginliğinin algılanan riski olan etkilerini, risk olasılıkları üzerinden değerlendiren çalışmalar ile kısmen benzerlikler göstermektedir (Frietze ve Cohn, 2018). Mevcut çalışmada kullanılan algılanan bilişsel risk alt boyutunun sürücülerin kaza olasılıklarını değerlendirmesine odaklandığı ve bu özelliğinden dolayı ifade edilen çalışmada (Frietze ve Cohn, 2018) kullanılan değerlendirme aracı ile ortak bir yapı gösterdiği söylenebilir. Diğer taraftan mevcut literatürün (Chittaro vd., 2017; Frietze ve Cohn, 2018) ve ikinci aşamada elde edilen bulguların ışığında ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk yerine daha çok olasılıkların değerlendirilmesine dayalı olan algılanan bilişsel riske yönelik etkilerinin olduğunu düşündürtmektedir. Bu durum ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerinde etkilerini değerlendirirken bilişsel boyuta daha fazla odaklanılmasını gerektirmektedir. İkinci aşamada ölüm belirginliğinin gerçeklik derecesinin bu etkinin ortaya çıkmasında belirleyici olduğu düşünülmektedir. Öyle ki ikinci aşamada algılanan bilişsel risk puan ortalamalarının farklılığı, aktif kontrol koşulu (trafikle ilgili olmayan ölümlü kaza koşulu) ile nötr koşul arasında olduğu düşünüldüğünde, bu koşuldaki ölüm belirginliğinin gerçekliğinin daha fazla olmasıyla açıklanabilir.

Birinci çalışmanın (Deney 1) devamında ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel risk (ABR) üzerindeki etkisinde duygusal deneyimlerin aracılık rolü etkisi incelenmiş ve sadece korku duygusunun (H4a Kabul) aracılık rolünün anlamlı olduğu diğer duyguların aracılık rollerinin anlamlı olmadığı bulunmuştur (H4b, H4c, H4d ve H4e Ret). Son olarak ölüm belirginliğinin algılanan duygusal risk (ADR) üzerindeki etkisinde duygusal deneyimlerin aracılık rolü etkileri incelenmiş ve aracılık etkisi rollerinin anlamlı olmadığı bulunmuştur (H3a, H3b, H3c, H3d ve H3e Ret). Bu bulguların ortaya çıkmasında ise ölüm belirginliğinin daha çok korku duygusuna yönelik farklılık oluşturmasının belirleyici olduğu değerlendirilmektedir. Özellikle mevcut literatürden (Lambert vd., 2014) farklı olarak elde edilen bu bulgunun literatüre özgün bir katkı sağladığı ifade edilebilir.

Ancak duygulanım- algılanan risk bağlantısında duygusal deneyim farklılıklarına yönelik daha fazla çalışmaya da ihtiyaç olduğu söylenebilir.

Son aşamada çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizi uygulanmıştır. Yapılan analizlerde Model 1 için nötr koşul ve Model 2 için trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulları referans kategorisi olarak belirlenmiş ve olası dağılım ihlallerini kontrol etmek için önyükleme yöntemleri kullanılmıştır (Hayes ve Scharkow. 2013). Çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık analizi ile elde edilen sonuçlar bir arada değerlendirildiğinde Model 1 için referans koşulluyla karşılaştırıldığında trafikle ilgili ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşullarının ADR (Y_1) değeri üzerindeki göreceli doğrudan etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı ancak ifade edilen bu koşulların kaygı ve üzüntü duyguları aracılığıyla ADR (Y_1) değerleri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içermediği için anlamlı olduğu bulunmuştur. Trafikle ilgili ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşullarının ADR (Y_1) değeri üzerindeki göreceli doğrudan bir etkisinin olmadığına dair bu sonuç göreceli dolaylı etkilerinin tamamen kaygı ve üzüntü aracılığıyla gerçekleştiği anlamına gelmektedir. Model 2 için ise referans koşulluyla karşılaştırıldığında nötr ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşullarının ADR (Y_1) değeri üzerindeki göreceli doğrudan etkilerinin güven aralıkları sıfırı içerdiği için anlamlı olmadığı ancak nötr koşulun kaygı ve üzüntü duyguları aracılığıyla ADR (Y_1) değerleri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin güven aralıkları sıfırı içermediği için anlamlı olduğu bulunmuştur. Nötr koşulun ADR (Y_1) değeri üzerindeki göreceli doğrudan etkisinin olmadığına dair bu sonuç göreceli dolaylı etkilerinin tamamen kaygı ve üzüntü aracılığıyla gerçekleştiği anlamına gelmektedir.

Model 1 ve Model 2 için elde edilen bu bulgular kısmen ortak özellikler göstermektedir. Şöyle ki Model 1'de referans koşulluyla (referans koşulu: Nötr koşul) karşılaştırıldığında trafikle ilgili ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşulları kaygı ve üzüntü duygularının göreceli dolaylı etkileri aracılığıyla ADR (Y_1)'nin artmasını, Model 2'de ise referans koşulluyla (referans koşulu: trafikle ilgili ölüm belirginliği koşulu) karşılaştırıldığında nötr koşulunun kaygı ve üzüntü duygularının göreceli dolaylı etkileri aracılığıyla ADR (Y_1)'nin azalmasını sağladığını ve bundan dolayı Model 1 ve Model 2 için bu bulguların birbiriyle tutarlı olduğunu göstermektedir. Çok kategorili bağımsız değişkenlerle aracılık

analizi sonuçları kategoriler arasında duygusal deneyimlerin etkilerinin farklılaşabileceğini göstermesi acısından oldukça önemlidir.

Elde edilen bu sonuçlar ilk aşamadaki korku duygusu için elde edilen bulgulardan farklılık göstermektedir. Bu kapsamda ikinci aşamadaki ölüm belirginliği manipülasyonunun gerçekliğinin etkisinin bu farklılığın oluşmasında belirleyici olduğu düşünülmektedir. Ayrıca elde edilen bu sonuçlar ilk çalışmadaki manipülasyonun ölümün rasyonel yansımalarına olan etkilerinden dolayı (Simon vd., 1997) daha çok korku duygusu üzerinden, ikinci çalışmadaki manipülasyonun ise gerçekliğinin bir yansıması olarak bağlamla ilişkilendirilen kaygı ve üzüntü duyguları üzerinden farklı dinamikler aracılığıyla etkili olduğunu da düşündürtmektedir. Ancak bu kapsamda ölüm belirginliğinin duygusal deneyimler üzerindeki etkisini değerlendiren araştırmacıların (Lambert vd., 2014) korku ve kaygı arasında net bir ayrım yapmadıklarına da dikkat etmek gerekmektedir.

Katkılar

Trafik ve ulaşım psikolojisi içerisinde DYK'nın önermelerini temel alarak yapılan çalışmaların birçoğunda bazı önemli değişkenlerin kontrol edilmediği görülmektedir (Alper ve Özkan, 2015; Bonanno ve Burton, 2013; Durbin ve Shafir, 2008; Erber vd., 1996; Gross ve John, 2003; Mauss vd., 2005; Miller ve Taubman Ben-Ari, 2004; Rosenbloom, 2003; Taubman Ben-Ari vd., 1999). Bu kapsamda çalışmanın tasarımına uygun olarak denk koşullar oluşturabilmek için kullanılan ölçüm araçları ile önemli olan özelliklere göre koşulların denkliğinin sağlanılmasına çalışılmıştır. Her iki çalışmada (Deney 1 ve Deney 2) da seçkisiz atama ile koşulların eşleştirilmiş olması bu çalışmanın ayırt edici noktalarından birini oluşturmaktadır. Ayrıca koşulların eşleştirilmiş olmasının bir sonucu olarak, bağımlı değişken üzerindeki etkilerin manipülasyondan kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

Son dönemde yapılan çalışmalar ile ölüm belirginliğinin duygusal deneyimler üzerine olan etkileri farklı bulgular içeresinde tartışılmaya devam etmektedir (Greenberg vd., 2003; Lambert vd., 2014; Pyszczynski, Greenberg ve Solomon, 1999; Routledge vd., 2010b; Zhou vd., 2022). Bu kapsamda ölüm belirginliğinin her iki aşamada da duygusal deneyimleri etkilediği ve farklılaşmasını sağladığı bulunmuştur. Duygusal deneyim farklılığına ilişkin bu

bulgular araştırmanın en önemli sonuçlarından biri olarak değerlendirilmektedir. Çalışmada elde edilen bu bulgular mevcut literatür içerisinde değerlendirildiğinde ölüm belirginliğinin negatif duygusal deneyimlere olan etkisini inceleyen az sayıdaki araştırmadan biri olduğu söylenebilir (Harmon-Jones vd., 1997; Proulx ve Heine, 2008; Routledge ve Juhl, 2010a; Routledge vd., 2010b; Schimel vd., 1999; Zhou vd., 2022). Ayrıca bu bulgular ölüm belirginliğinin potansiyel bir duygusal uyaran olarak nitelendirilebileceğini de göstermektedir.

Trafik ve ulaşım psikolojisi içerisinde ölüm belirginliğinin sürücülerin risk alma eğilimini (Ivanov ve Vodel, 2017; Rosenbloom, 2003; Taubman Ben-Ari vd., 1999) ve algılanan riski etkilediğini gösteren kısıtlı sayıda araştırma vardır (Chittaro vd., 2017; Frietze ve Cohn, 2018; Miller ve Mulligan, 2002). Bu çalışmada elde edilen bulgular değerlendirildiğinde ilk aşamada yapılan analizler koşulların, algılanan bilişsel risk ve algılanan duygusal risk puan ortalamalarına göre farklılaşmadığını ve ölüm belirginliğinin algılanan bilişsel ve algılanan duygusal risk üzerindeki doğrudan etkisinin olmadığını; ikinci aşamada yapılan analizler ise koşulların, algılanan bilişsel risk puan ortalamalarına göre farklılaştığını ancak algılanan duygusal risk puan ortalamalarına göre farklılaşmadığını ve ölüm belirginliğinin sadece algılanan bilişsel risk üzerinde göreceli doğrudan etkisinin olduğunu göstermektedir. Elde edilen bu bulgular ölüm belirginliğinin algılanan riski etkilediğini gösteren literatürle tutarlılık göstermektedir (Chittaro vd., 2017; Frietze ve Cohn, 2018; Miller ve Mulligan, 2002).

Sürücülerde ölüm belirginliğinin duygulanım-risk algısı bağlantısını nasıl etkilediğine dair ilk aşamada yapılan analizlerde ölüm belirginliğinin ABR üzerindeki etkisinde korku duygusunun aracılık rolünün anlamlı olduğu bulunmuştur. İkinci aşamada yapılan analizler referans koşulluyla karşılaştırıldığında Model 1'de trafikle ilgili ve trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği koşullarının; Model 2'de nötr koşulun kaygı ve üzüntü duyguları aracılığıyla ADR (Y_1) değerleri üzerindeki göreceli dolaylı etkilerinin anlamlı olduğu bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar duygulanım-risk algısı bağlantısında hangi duyguların algılanan bilişsel ve algılanan duygusal riski etkilediğini göstermesi acısından çok önemlidir. Ayrıca, bildiğimiz kadarıyla, bu çalışmanın negatif duygusal deneyimlerin ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerindeki

etkisinde aracılık etkisi rollerini inceleyen ilk çalışma olduğu da görülmektedir. Elde edilen bu bulguların ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerindeki etkilerini inceleyen çalışmaların kapsamını genişletmiş ve literatüre özgün bir katkı sağlanmıştır.

Elde edilen bulguların ışığında literatüre önemli katkılardan birinin de ölüm belirginliği manipülasyonunun uygulama şekli olduğu düşünülmektedir. Öyle ki bazı çalışmalarda ölüm belirginliğinin özgünlüğünün duygusal deneyimleri etkilediği gösterilmiştir (Zhou vd., 2022). İlk aşamada ölüm belirginliği manipülasyonu klasik olarak nitelendirilebilecek şekilde iki açık uçlu soru (Burke vd., 2010; Harmon-Jones vd., 1997, Greenberg vd.,1994; Lambert vd., 2014; Simon vd., 1997) aracılığıyla; ikinci aşamada ise trafik bağlamıyla ilişkilendirilerek sunulmuştur. Bu özelliğinden dolayı mevcut literatürün bir kısmı ile tutarlılık göstermekle birlikte (Rosenbloom, 2003) ölüm belirginliğinin bağlamla ilişkilendirilerek sunulmasının, diğer çalışmalarda olduğu gibi (Chittaro vd., 2017; Frietze ve Cohn, 2018), duygusal deneyimler ve algılanan risk üzerindeki etkisinin artırmasını sağlayacağı düşünülmektedir.

Doğurgular

DYK içerisinde yapılan çalışmalarda çeşitli manipülasyon yaklaşımlarının (Greenberg vd., 1990; Hayes vd., 2008; Schimel vd., 2007) duygusal deneyimlerde güvenilir farklılıklar oluşturmadığı ile ilgili kanıtlarının oldukça az olduğu ve ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlerde farklılıkların oluşmasını sağladığı değerlendirilmektedir (Harmon-Jones vd., 1997; Lamber vd., 2014; Proulx ve Heine, 2008; Routledge ve Juhl, 2010a; Routledge vd., 2010b; Schimel vd., 1999; Zhou vd., 2022). Mevcut çalışmada elde edilen bulgular ile yukarıda ayrıntılarıyla paylaşılan çalışmalar değerlendirildiğinde (Harmon-Jones vd., 1997; Greenberg vd., 1995; Lambert vd., 2014; Proulx ve Heine, 2008; Schimel vd., 1999) potansiyel bir duygusal uyaran olan ölüm belirginliğinin, korku, kaygı, üzüntü, öfke (sadece Deney 1'de farklılaşmıştır) ve mutluluk duygusal deneyimlerinin farklılaşmasını sağladığı görülmektedir. Özellikle bu bulgular arasında birinci çalışmada (Deney 1) korku; ikinci çalışmada (Deney 2) ise kaygı ve üzüntü duygularının diğer duygulardan aracılık etkisi rolü kapsamında ayrıştığı da ifade edilebilir.

Elde edilen tüm bu bulgular (Harmon-Jones vd., 1997; Greenberg vd., 1995; Lambert vd., 2014; Proulx ve Heine, 2008; Schimel vd., 1999), DYK araştırmacıları tarafından (Pyszczynski vd., 1999; Pyszczynski vd., 2015) ölüm belirginliğinin, yakın veya uzak savunma mekanizmalarına göre duygusal deneyimde farklılıklar oluşturmadığı ile ilgili ifade ettikleri hipotezin ("*affect-free hypothesis*") varsayımlarının aksine duygusal deneyimlerde farklılıklar oluşturduğunu göstermektedir.

Trafik ve ulaşım psikolojisi içerisinde belirli bir andaki duygusal ve motivasyonel süreçlerin trafik güvenliğine etkileri belirlenmeye çalışılmaktadır. Bu kapsamda yapılan çalışmalarda, özellikle deneyimlenen duygulara göre farklılık göstermekle, birlikte negatif duygusal deneyimlerin risk algısını yükselttiği bulunmuştur (Hu vd., 2013; Mesken vd., 2007). Sürücü davranışları kapsamında yapılan çalışmalarda ise her iki duygusal deneyimin (negatif-pozitif) risk alma eğilimini artırdığı da ifade edilmektedir (Eherenfreund-Hager vd., 2017). Bu kapsamda birinci çalışmada (Deney 1) korku duygusu aracılığıyla ABR'nin artığı, ikinci çalışmada (Deney 2) ise, Model 1 ve Model 2'ye göre farklılaşmakla birlikte, kaygı ve üzüntü duygularının göreceli dolaylı etkileri aracılığıyla ADR'yi etkilediği görülmektedir. Mevcut çalışmalarda elde edilen bu bulgular (Deney 1 ve Deney 2), özellikle negatif duygusal deneyimlere odaklanan çalışmalarının (Hu vd., 2013; Mesken vd., 2007) kapsamını genişletmektedir. Bu bulguların ışığında gelecekteki araştırmaların duygusal deneyim farklılıklarını da kapsayacak şekilde genişletilmesinin, sürücülerin algıladıkları risklere ve davranışlarına olan yansımalarının bir arada değerlendirilmesinin trafik güvenliğine yönelik uygulamaların geliştirilmesine katkı sağlayacağına inanılmaktadır.

Sınırlılıklar ve Öneriler

Ölüm belirginliğinin algılanan risk üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesinde kişisel özelliklerin kontrol edilmesi gerektiğine vurgu yapılmaktadır (Chittaro vd., 2017). Ancak çalışmaların birçoğunda önemli kişisel özelliklerin kontrol edilmediği (Miller ve Taubman Ben-Ari, 2004; Rosenbloom, 2003; Taubman Ben-Ari vd., 1999) diğerlerinde ise ölüm belirginliğinin farklı kişilik özellikleriyle bir arada çalışıldığı görülmektedir (Alper ve Özkan, 2015; Chittaro vd., 2017; Miller ve Mulligan, 2002). Ayrıntılandırılan çalışmaların

sınırlılıklarına dikkat ederek bu çalışmada bazı kişisel özelliklere göre koşulların denkliği sağlanmıştır. Bu kapsamda gelecekteki araştırmalar için koşulların denkliğinin sağlanması aşamasında etkisi gösterilen diğer kişilik özelliklerinin de göz önünde bulundurulması önerilmektedir.

Ölüm belirginliği manipülasyonlarında duygusal deneyimdeki farklılıkları değerlendirmek amacıyla bazı araştırmalarda hem çeşitli ifadelerin birleşiminden oluşturulan hem de tek bir ifadeden oluşan değerlendirme araçları (Lambert vd., 2014), bazı araştırmalarda çeşitli ifadelerin olduğu birleşik değerlendirme araçları (Harmon-Jones vd., 1997), bazı araştırmalarda duygusal deneyimlerin bir bütün halinde değerlendirilmesi amacıyla PANAS tercih edilmiştir (Zhou, 2022). Ayrıca PANAS'ı kullanan araştırmalarda duygusal deneyim farklılıklarının yeterince ayırt edilemediği (McGregor vd., 2001; Zhou, 2022) ancak birbiriyle ilişkilendirilen ifadeler ile oluşturulan alt ölçeklerin (korku alt ölçeği, kaygı alt ölçeği gibi) ve tek bir ifadenin (üzüntü, öfke, mutluluk) kullanıldığı araştırmalarda bu farklılıkların ayırt edildiği görülmektedir (Harmon-Jones vd., 1997; Lambert vd., 2014). Literatürde ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlere olan etkilerini belirlemek amacıyla kullanılan değerlendirme araçlarıyla mevcut çalışmadaki (Deney 1 ve Deney 2) değerlendirme araçları karşılaştırıldığında duygusal deneyimlerin temel duyguların tamamını kapsayacak şekilde tek bir ifade ile değerlendirildiği görülmektedir. Bu özelliği ile tek bir ifade üzerinden duyguların değerlendirilmiş olması Lambert ve diğerlerinin (2014) yapmış oldukları çalışmalar ile kısmen benzerlik göstermesine rağmen ölçüm duyarlılığı açsından önemli sınırlılığa sahiptir (Tritt vd., 2012; Webber vd., 2015). Bu durum ölçüm duyarlılığı için eleştirilebilecek noktalardan biri olmakla birlikte (Tritt vd., 2012), gelecekteki araştırmalar için ölüm belirginliğinin, potansiyel bir duygusal uyaran olarak duygusal deneyimleri etkileme potansiyelinin göz ardı edilmemesini sağlayabilir. Bundan dolayı duygusal deneyimlere yönelik bu etkileri değerlendirmek için duyarlı ve özelleştirilmiş ölçüm araçlarının kullanımına yönelinmesi önerilmektedir.

İlgili literatür incelendiğinde çalışmaların duygusal deneyimin karmaşıklığını açıklamakta farklı yaklaşımlar kullandığı ve duygusal deneyim değişkenlerin birbirlerinden oldukça farklı olduğu görülmektedir (Harmon-Jones vd., 1997; Lambert vd., 2014; Zhou, 2022). Bu durum Tritt ve diğerlerine (2012)

göre öz bildirime dayalı ölçeklerle gözlemlenebilir değişikliklere dair kanıt bulunamamasının nedenin kullanılan ölçüm araçlarının yeterince hassas olmamasından (ölçüm duyarsızlığından) ve Harmon-Jones ve diğerlerine (1997) göre pozitif ve negatif duygusal deneyimlerin bir bütün halinde değerlendirilmesinden ve alt ölçeklerin kullanılmamasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca çalışmalarda kullanılan ölçüm araçlarının farklılık göstermesi bu değerlendirmelerin yapılmasında belirleyicidir (Lambert vd., 2014; McGregor vd., 2001). Bir diğer eleştirilen konu da kullanılan PANAS'ın yeterince duyarlı olmadığı ve sonuç olarak duyguları değerlendirmekte geçerli sonuçlar vermeyeceğidir. Bu eleştirilere göre belirli koşullar altında ve daha hassas olan negatif duygu ölçüm araçları kullanımıyla duyguların değerlendirilmesi önerilmektedir (Webber vd., 2015). Bu araştırmada duygusal deneyimler öz değerlendirme ölçüm araçları ile değerlendirmiştir. Bu kapsamda, gelecekteki araştırmalarda duygusal deneyimlere yönelik farklılıkları belirlemek için örtük ölçümleri de kapsayacak şekilde, daha duyarlı ve kapsamlı ölçüm araçlarının kullanımının daha doğru sonuçlar vereceği göz önünde bulundurulmalıdır.

Araştırmanın ilk aşamasında (Deney 1) koşullar arasında algılanan bilişsel ve duygusal risk puan ortalamalarına göre farklılık bulunmazken ikinci aşamada (Deney 2) koşullar arasında algılanan duygusal risk puan ortalamalarına göre farklılık olmadığı ancak algılanan bilişsel risk puan ortalamalarının farklılaştığı bulunmuştur. Araştırmanın 1. ve 2. aşamasındaki bu bulgular değerlendirildiğinde farklılıkların oluşmasında birkaç faktörün etkili olduğu düşünülmektedir. İlk aşamadaki çalışmada ölüm belirginliğinin klasik olarak nitelendirilen iki açık soru aracılığıyla ikinci aşamada ise duruma özgü şekilde yapılmış olmasının algılanan riske yönelik etkilerinin oluşmamasında belirleyici olduğu düşünülmektedir. Bu farklılıklara neden olan diğer bir faktör de örneklem büyüklüğü ve özelliklerinin (deneyim düzeyi, yaş vb.) olduğu düşünülmektedir. Örneklemin büyük bir kısmının üniversite eğitimine devam eden genç yetişkinler olduğu düşünüldüğünde farklı yaş gruplarından sürücüler ile deneysel çalışmaların yapılması ve benzer sonuçları verip vermediğini göstermek için daha fazla sayıda araştırmaya ihtiyaç vardır. Bu kapsamda, gelecekteki araştırmalarda daha büyük örneklemle, ölüm belirginliğinin duruma özgü, kişiselleştirilmiş ve sanal gerçeklik gibi farklı uygulamalarına yönelinmesi önerilebilir.

Örneklem büyüklüğüne yönelik bir diğer sınırlılık araştırmayı kapsamlı bir şekilde ele almak için oluşturulan Model 1 ve Model 2'deki model uyum indekslerinde görülmektedir. Uyum indeksleri bir arada değerlendirilerek modeller hakkında daha doğru karar verilmesini sağlarken (Schermelleh-Engel vd., 2003) bazı durumlarda modellerin reddedilmemesi için dikkat edilmesi gerektiği de vurgulanmaktadır (Hu ve Bentler, 1995). Bu kapsamda Model 1 ve Model 2 için elde edilen sonuçlar CFI, NFI, IFI, GFI, SRMR uyum indekslerinin kabul edilebilir sınırlarda olduğunu TLI ve RMSEA'nın ise kabul edilebilir sınırların dışında yer aldığını göstermektedir. Anderson ve Gerbing (1984) TLI' için bu durumun özellikle küçük örneklemlerde görülebileceğini ifade etmiştir. Diğer taraftan RMSEA'nın ise örneklem büyüklüğüne nispeten daha az duyarlı olduğu (Brown, 2015) ve daha çok model karmaşıklığından etkilendiği gösterilmiştir (Brown, 2015; Byrne, 2012; MacCallum vd., 1996). Buna göre küçük bir örneklem ve çok sayıda değişken modelin karmaşıklığını artırmaktadır (Byrne, 2012). Sonuç olarak uyum indeksleri için dikkatli olmakla birlikte (Hu ve Bentler, 1995), TLI gibi RMSEA'nın da kısmen örneklem büyüklüğünden (Hu ve Bentler, 1999) ve özellikle modelin karmaşık yapısından etkilendiği söylenebilir (Brown, 2015; Byrne, 2012). Gelecekteki araştırmalarda uyum indekslerinin beklenen düzeyde olabilmesi için kategorilere bağlı olarak (Savalei ve Rhemtulla, 2013) örneklem sayısının artırılması, değişken sayısının sınırlandırılması (Curran vd., 2002) ve değişkenleri değerlendirirken ölçüm duyarlılığına (Kline, 2016) dikkat edilmesi önerilmektedir.

Diğer bir sınırlılık ölüm belirginliği manipülasyonuna yönelik yaklaşımlardır. Mevcut literatür ele alındığında farklı birçok yaklaşımın manipülasyon için kullanıldığı görülmektedir (Greenberg vd., 1990; Hayes vd., 2008; Schimel vd., 2007). Bu araştırmada ilk aşamada (Deney 1) ölüm belirginliği açık uçlu sorular aracılığı ile (klasik manipülasyon) ikinci aşamada (Deney 2) ise videolar aracılığı (trafikle ilgili olmayan ölüm belirginliği ve trafikle ilgili ölüm belirginliği) ile manipüle edilmeye çalışmıştır. İlk çalışmada katılımcıların ölümle ilgili iki soruyu yanıtlandırmalarının (Greenberg vd., 2008) ölümle ilgili yoğun duygusal tepkiler vermekten çok, ölümün rasyonel yansımalarını daha çok uyardığı ve bundan dolayı ölüm belirginliğinin etki gücünün azaldığı ifade edilmektedir (Simon vd., 1997). İkinci aşamadaki manipülasyon ise farklı bir yaklaşıma

dayanmaktadır. Buna göre bağlam ile ilişkilendirilen (trafikle ilgili ölüm belirginliği gibi) ve videolar aracılığıyla görselleştirilen ölüm belirginliğinin etkilerinin de farklılaştığı düşünülmektedir. Mevcut literatür ve araştırmada uygulanan manipülasyonlar değerlendirildiğinde gelecekteki araştırmalarda ölüm belirginliği için farklı uygulamaların denenmesinin, sanal gerçeklik ve videolar aracılığıyla görselleştirilmesinin ve manipülasyonların etkisini artırmak için ilgili bağlamlarla ilişkilendirilmesinin veya yapılan çalışmalarda olduğu gibi (kanser hastası olan katılımcılar, COVİD-19 enfeksiyon riski) gerçek bir ölüm tehdidine (Huang vd., 2022; Zhou vd., 2022) ya da Frietze ve Cohn (2018) tarafından yapılan çalışmada olduğu gibi sadece bireye yönelinmesinin (kişiselleştirilmiş uygulamalar) ölüm belirginliğinin etkisinin artmasını sağlayacağı düşünülmektedir.

Araştırmada diğer sınırlılıklardan biri ise algılanan risk ölçeğine yöneliktir. Uyarlanarak kullanılan bu ölçüm aracının ilk aşamadaki çalışmada doğrulayıcı ve açımlayıcı faktör analizleri yapılmasına rağmen genel popülasyonda Türkçe' ye uyarlanmamış olması sınırlılıklardan bir diğeridir. Ayrıca çalışmalarda ölüm belirginliğinin sanal gerçeklik uygulamaları aracılığıyla uygulandığı, algılanan riske ve sürücü davranışlarına olan etkilerinin bir arada değerlendirildiği görülmektedir (Frietze ve Cohn, 2018). Mevcut çalışmada ise algılanan riskin öz değerlendirme ölçüm araçları ile değerlendirilmesi literatürle benzerlik göstermekle (Chittaro vd., 2017; Frietze ve Cohn, 2018; Miller ve Mulligan, 2002) birlikte araştırmanın önemli sınırlılıklarından biri olarak ifade edilebilir.

Bu çalışmanın en önemli sınırlılıklarından biri de ölüm belirginliğinin duygusal deneyimlere ve algılanan riske olan etkilerini değerlendirirken ölüm belirginliğinin sürüş sırasındaki ya da simülatördeki davranışlara olan etkisinin algılanan risk ile değerlendirmemesidir. Davranışların gerçek gözleminin farklı sonuçlar üretebileceğinden dolayı (Taubman Ben-Ari vd., 1999) gelecekteki araştırmalarda öz değerlendirme ölçüm araçlarına yönelik sosyal istenirlik yanlılığının olası etkilerini ortadan kaldırmak ve nispeten daha gerçekçi bulgulara ulaşmak için, mevcut çalışma davranışı boyutlarını da içerecek şekilde genişletilmeli veya simülatör kullanılarak tekrarlanmalıdır. Bu kapsamda trafik ve ulaşım psikolojisi içerisinde ölüm belirginliğinin sürücülerin duygularına, algılamalarına ve davranışlarına olan etkilerini belirlemek için çok fazla araştırmaya ihtiyaç vardır.

KAYNAKLAR

(Bu tez çalışmasında APA 6 atıf sistemi kullanılmıştır.)

Alper, S. ve Özkan, T. (2015). Do internals speed less and externals speed more to cope with the death anxiety? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *32*, 68-77.

Anderson, J. C. ve Gerbing, D. W. (1984). The effect of sampling error on convergence, improper solutions, and goodness-of-fit indices for maximum likelihood confirmatory factor analysis. *Psychometrika, 49*(2), 155–173. DOI: 10.1007/bf02294170

Arbuckle, J. L. (2011). IBM SPSS Amos 20 user's guide. *Amos development corporation, SPSS Inc*, 226-229.

Arrowood, R. B. ve Cox, C. R. (2020). Terror Management Theory: A Practical Review of Research and Application. *Brill Research Perspectives in Religion and Psychology*, *2*(1), 1-83. DOI: https://doi.org/10.1163/25897128-12340003

Arthur, W. ve Doverspike, D. (2001). Predicting motor vehicle crash involvement from a personality measure and a driving knowledge test. *Journal of Prevention & Intervention in the Community, 22*, 35–42. DOI: 10.1515/ijamh-2014-0035 PMID: 25536658

Arnett, J. ve Balle-Jensen, L. (1993). Cultural bases of risk behavior: Danish adolescents. *Child Development, 64*(6), 1842–1855. DOI: https://doi.org/10.1111/j.1467-8624.1993.tb04217.x

Arndt, J., Allen, J. J. ve Greenberg, J. (2001). Traces of terror: Subliminal death primes and facial electromyographic indices of affect. *Motivation and Emotion*, *25*, 253-277. DOI: https://doi.org/10.1023/A:1012276524327

Arndt, J., Cook, A. ve Routledge, C. (2004). The Blueprint of Terror Management: Understanding the Cognitive Architecture of Psychological Defense against the Awareness of Death. In J. Greenberg, S. L. Koole, & T. Pyszczynski (Eds.), *Handbook of Experimental Existential Psychology* (pp. 35–53). The Guilford Press.

Assi, G. S. (2018). *Dangerous driving propensity amongst Indian youth. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 56, 444–452.* DOI: 10.1016/j.trf.2018.05.016

Au, J., Gibson, B. C., Bunarjo, K., Buschkuehl, M. ve Jaeggi, S. M. (2020). Quantifying the difference between active and passive control groups in cognitive interventions using two meta-analytical approaches. *Journal of Cognitive Enhancement, 4*, 192-210.

Bari, A. ve Robbins, T. W. (2013). Inhibition and impulsivity: Behavioral and neural basis of response control. *Progress in Neurobiology, 108*, 44–79.

Bechara, A., Damasio, H. ve Damasio, A. R. (2000). Emotion, decision making and the orbitofrontal cortex. *Cerebral Cortex, 10*, 295–307.

Becker, E. The denial of death. New York: Free Press, 1997. (Orijinal çalışma basım tarihi 1981).

Bentler, P. M. (1990). Comparative fit indexes in structural models. *Psychological Bulletin, 107*(2), 238–246. DOI: https://doi.org/10.1037/0033-2909.107.2.238

Bonanno, G. A. ve Burton, C. L. (2013). Regulatory flexibility: An individual differences perspective on coping and emotion regulation. *Perspectives on Psychological Science. 8*(6): 591-612.

Boot, W. R., Simons, D. J., Stothart, C. ve Stutts, C. (2013). The pervasive problem with placebos in psychology: Why active control groups are not sufficient to rule out placebo effects. *Perspectives on psychological science*, *8*(4), 445-454.

Boyer, T. W. (2006). The development of risk-taking: A multi-perspective review. *Developmental Review, 26*(3), 291-345. DOI: https://doi.org/10.1016/j.dr.2006.05.002

Bridges, L. J., Denham, S. ve Ganiban, J. M. (2004). Definitional issues in emotion regulation research. *Child Development, 75*(2), 340-345. DOI: https://doi.org/10.1111/j.1467-8624.2004.00675.x

Brown, T. A. (2015). *Confirmatory factor analysis for applied research* (2nd ed.). The Guilford Press.

Burke, B. L., Martens, A. ve Faucher, E. H. (2010). Two decades of terror management theory: A meta-analysis of mortality salience research. *Personality and Social Psychology Review*, *14*, 155–195. DOI: 10.1177/1088868309352321

Büyüköztürk, Ş. (2002). Faktör analizi: Temel kavramlar ve ölçek geliştirmede kullanımı. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, *32*(32), 470-483.

Byrne, B. M. (2012). *Structural equation modeling with Mplus: Basic concepts, applications, and programming* (2nd ed.). New York: Routledge

Campos, J. J., Walle, E. A., Dahl, A. ve Main, A. (2011). Reconceptualizing emotion regulation. *Emotion Review, 3*(1), 26–35. DOI: https://doi.org/10.1177/1754073910380975

Cheung, J. J. H., Kulasegaram, K. M., Woods, N. N. ve Brydges, R. (2019). Why content and cognition matter: ıntegrating conceptual knowledge to support simulation-based procedural skills transfer. *Journal of General İnternal Medicine*, *34*(6), 969–977. DOI: https://doi.org/10.1007/s11606-019-04959-y

Collier, J. (2020). *Applied structural equation modeling using AMOS: Basic to advanced techniques*. Routledge. DOI: https://doi.org/10.4324/9781003018414

Chittaro, L., Sioni, R., Crescentini, C. ve Fabbro, F. (2017). Mortality salience in virtual reality experiences and its effects on users' attitudes towards risk. *International Journal of Human-Computer Studies*, *101*, 10-22.

Cohn, L. D., Macfarlane, S., Yanez, C. ve Imai, W. K. (1995). Risk-perception: differences between adolescents and adults. *Health Psychology*, *14*(3), 217.

Chowdhury, M. Z. I. ve Turin, T. C. (2020). Variable selection strategies and its importance in clinical prediction modelling. *Family Medicine and Community Health*, *8*(1), e000262. DOI: https://doi.org/10.1136/fmch-2019-000262

Consedine, N. S., Strongman, K. T. ve Magai, C. (2003). Emotions and behaviour: Data from a cross-cultural recognition study. *Cognition and Emotion, 17*(6), 881–902. DOI: https://doi.org/10.1080/02699930302312

Cox, C. R., Arndt, J., Pyszczynski, T., Greenberg, J., Abdollahi, A. ve Solomon, S. (2008). Terror management and adults' attachment to their parents: The safe haven remains. Journal of *Personality and Social Psychology, 94,* 696–717. DOI: 10.1037/0022–3514.94.4.696

Curran, P. J., Bollen, K. A., Paxton, P., Kirby, J., & Chen, F. (2002). The Noncentral Chi-square Distribution in Misspecified Structural Equation Models: Finite Sample Results from a Monte Carlo Simulation. *Multivariate behavioral research*, *37*(1), 1–36. DOI: https://doi.org/10.1207/S15327906MBR3701_01

Dalgleish, T., Yiend, J., Schweizer, S. ve Dunn, B. D. (2009). Ironic effects of emotion suppression when recounting distressing memories. *Emotion*, *9*(5), 744.

Dahlen, E. R. ve White, R. P. (2006) The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences 41,* 903–915.

Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Filetti, L. B., Dahlen, E. R. ve Oetting, E. R. (2003). Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behaviour Research and Therapy*, *41*(3), 333–349. DOI: https://doi.org/10.1016/s0005-7967(02)00014-1

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

DeWall, C. N. ve Baumeister, R. F. (2007). From terror to joy: Automatic tuning to positive affective information following mortality salience. *Psychological Science*, *18*(11), 984-990. DOI: https://doi.org/10.1111/j.1467-9280.2007.02013.x

DeYoung, C. G., Quilty, L. C. ve Peterson, J. B. (2007). Between facets and domains: 10 aspects of the Big Five. *Journal of Personality and Social Psychology, 93*(5), 880–896. DOI: https://doi.org/10.1037/0022-3514.93.5.880

DeYoung, C.G. (2014). Openness/Intellect: a dimension of personality reflecting cognitive exploration M.L. Cooper, R.J. Larsen (Eds.), APA Handbook of Personality and Social Psychology: Personality Processes and Individual Differences, Vol. 4, American Psychological Association, Washington, DC, pp. 369-399.

Ding, L., Velicer, W. F. ve Harlow, L. L. (1995). Effects of estimation methods, number of indicators per factor, and improper solutions on structural equation modeling fit indices. *Structural Equation Modeling: A Multidisciplinary Journal*, *2*(2), 119-143. DOI: https://doi.org/10.1080/10705519509540000

Du X., Ma J. ve Chang R. (2020). The interactive effect of vehicle signals and sensation-seeking on driver hazard perception. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 73, 174–187. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.06.018

Durbin, E. C. ve Shafir, D. M. (2008). Emotion regulation and risk for depression. In Abela, J. R. Z. & Hankin, B. L. (Eds.), Handbook of depression in children and adolescents (pp. 149-176). New York: The Guildford.

Echebarria-Echabe, A. (2013). Mortality salience and uncertainty: Similar effects but different processes? *European Journal of Social Psychology, 43*(3), 185–191. DOI: https://doi.org/10.1002/ejsp.1938

Eherenfreund-Hager, A., Taubman – Ben-Ari, O., Toledo, T. ve Farah, H. (2017). The effect of positive and negative emotions on young drivers: A simulator study. Transportation Research. Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 49, 236-243. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.07.002

Emniyet Genel Müdürlüğü. (2022). *Aylık kaza raporları.* Erişim Tarihi: 11.11.2022, http://trafik.gov.tr/istatistikler37.

Elander, J., West, R. ve French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: an examination method and findings. *Psychological Bulletin*, *113*(2), 279–294. DOI: https://doi.org/10.1037/0033-2909.113.2.279

Endriulaitiene, A., Šeibokaite, L., Zardeckaite-Matulaitiene, K., Markšaityte, R. ve Slavinskiene, J. (2018). Attitudes towards risky driving and Dark Triad personality traits in a group of learner drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 56*, 362–370.

Erber, R., Wegner, D. M. ve Therriault, N. (1996). On being cool and collected: mood regulation in anticipation of social interaction. *Journal of Personality and Social Psychology*, *70*(4), 757-766.

Eren, A. ve Rakıcıoğlu-Söylemez, A. (2017). Pre-service teachers' ethical stances on unethical professional behaviors: The roles of professional identity goals and efficacy beliefs. *Teaching and Teacher Education*, *68*, 114-126.

Evans, L. (1996). The dominant role of driver behavior in traffic safety. *American Journal of Public Health*, *86*(6), 784-786.

Fernie, B. A., Fung, A. ve Nikčević, A. V. (2016). Different coping strategies amongst individuals with grandiose and vulnerable narcissistic traits. *Journal of Affective Disorders, 205*, 301–305. DOI: https://doi.org/10.1016/j.jad.2016.08.009

Finucane, M. L., Alhakami, A., Slovic, P. ve Johnson, S. M. (2000). The affect heuristic in judgments of risks and benefits. *Journal of Behavioral Decision Making, 13*(1), 1–17. DOI: https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-0771(200001/03)13:1<1::AID-BDM333>3.0.CO;2-S

Frietze, G. ve Cohn, L. D. (2018). Texting and tombstones: impact of mortality salience on risky driving intentions. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 59*, 1-11. DOI: 10.1016/j.trf.2018.08.006

Frijda, N. H. (1986). *The emotions*. New York: Cambridge University Press.

Frijda, N. H. (2017). *The laws of emotion*. Psychology Press.

Furnham, A., Richards, S. C. ve Paulhus, D. L. (2013). The dark triad of personality: A 10 year review. *Social and Personality Psychology Compass, 7*(3), 199–216. DOI: https://doi.org/10.1111/spc3.12018

Fyhri, A. ve Backer-Grøndahl, A. (2012). Personality and risk perception in transport. *Accident Analysis & Prevention, 49*, 470-475.

Garnefski, N. ve Kraaij, V. (2006). Cognitive emotion regulation questionnaire development of a short 18-item version (CERQ-short). *Personality and İndividual Differences, 41*(6), 1045-1053. DOI: https://doi.org/10.1016/j.paid.2006.04.010

Greenberg, J., Pyszczynski, T. ve Solomon, S. (1986). The causes and consequences of a need for self-esteem: A terror management theory. *Public Self and Private Self*, 189-212.

Greenberg, J., Pyszczynski, T. ve Solomon, S. (1986). The Causes and Consequences of a Need for Self-Esteem: A Terror Management Theory. In: Baumeister, R.F. (eds) Public Self and Private Self. Springer Series in Social Psychology. Springer, New York, NY. DOI: https://doi.org/10.1007/978-1-4613-9564-5_10

Greenberg, J., Solomon, S., Pyszczynski, T., Rosenblatt, A., Burling, J., Lyon, D., Simon, L. ve Pinel, E. (1992). Why do people need self-esteem? Converging evidence that self-esteem serves an anxiety-buffering function. *Journal of Personality and Social Psychology*, *63*(6), 913–922. DOI: https://doi.org/10.1037//0022-3514.63.6.913

Greenberg, J., Pyszczynski, T., Solomon, S., Simon, L. ve Breus, M. (1994). Role of consciousness and accessibility of death-related thoughts in mortality salience effects. *Journal of Personality and Social Psychology, 67*(4), 627–637. DOI: 10.1037/0022–3514.67.4.627

Greenberg, J., Porteus, J., Simon, L., Pyszczynski, T. ve Solomon, S. (1995). Evidence of a terror management function of cultural icons: The effects of mortality salience on the inappropriate use of cherished cultural symbols. *Personality and Social Psychology Bulletin, 21*(11), 1221-1228.

Gross, J. J. ve Levenson, R.W. (1993). Emotional suppression: physiology, self-report, and expressive behavior. *Journal of Personality and Social Psychology*, *64*, 970–986.

Greenberg, J., Arndt, J., Simon, L., Pyszczynski, T. ve Solomon, S. (2000). Proximal and distal defenses in response to reminders of one's mortality: Evidence of a temporal sequence. *Personality and Social Psychology Bulletin, 26*(1), 91–99. DOI: 10.1177/ 0146167200261009

Greenberg, J., Martens, A., Jonas, E., Eisenstadt, D., Pyszczynski, T. ve Solomon, S. (2003). Psychological defense in anticipation of anxiety: Eliminating the potential for anxiety eliminates the effect of mortality salience on worldview defense. *Psychological Science, 14*(5), 516-519.

Greenberg, J. ve Kosloff, S. (2008). Terror Management Theory: Implications for Understanding Prejudice, Stereotyping, Intergroup Conflict, and Political Attitudes. *Social and Personality Psychology Compass, 2*, 1881-1894.

Greenberg, J., Vail, K. ve Pyszczynski, T. (2014). Terror management theory and research: How the desire for death transcendence drives our strivings for meaning and significance. In A. J. Elliot, *Advances in motivation science*, Vol. 1, pp. 85–134). Elsevier Academic Press.

Gross, J. J. ve Levenson, R. W. (1997). Hiding feelings: The acute effects of inhibiting negative and positive emotion. *Journal of Abnormal Psychology, 106*(1), 95–103. DOI: https://doi.org/10.1037/0021-843X.106.1.95

Gross, J. J. (1998a). Antecedent- and response-focused emotion regulation: Divergent consequences for experience, expression, and physiology.*Journal of Personality and Social Psychology*, *74*, 224–237.

Gross, J. J. (1998b). The emerging field of emotion regulation: An integrative review. *Review of General Psychology, 2*(3), 271-299. DOI: https://doi.org/10.1037/1089- 2680.2.3.271

Gross, J. J. (2002). Emotion regulation: Affective, cognitive and social consequences. *Psychophysiology, 39*(3), 281-291. DOI: https://doi.org/10.1017/S0048577201393198

Gross, J. J. ve John, O. P. (2003). Individual differences in two emotion regulation processes: Implications for affect, relationships, and well-being. *Journal of Personality and Social Psychology, 85*(2), 348-362. DOI: https://doi.org/10.1037/0022- 3514.85.2.348

Gross, J. J., Richards, J. M. ve John, O. P. (2006). Emotion regulation in everyday life. In D. K. Snyder, J. Simpson, & J. N. Hughes (Eds.), Emotion regulation in couples and families: Pathways to dysfunction and health (p. 13-35). Washington: American Psychological Association.

Gross, J. J. ve Thompson, R. A. (2007). Emotion regulation: Conceptual foundations. In J. J. Gross (Ed.), Handbook of emotion regulation (pp. 3-24). New York: The Guilford

Gross, J. J. (2014). Emotion regulation: conceptual and empirical foundations. In Gross, J. J., (Eds.), *Handbook of Emotion Regulation* (pp. 3-20). New York: The Guilford Press

Gültepe, B. ve Coskun, H. (2016). Music and cognitive stimulation influence idea generation. *Psychology of Music*, *44*(1), 3-14. DOI: https://doi.org/10.1177/0305735615580356

Harbeck, E. L., Glendon, A. I. ve Hine, T. J. (2018). Young driver perceived risk and risky driving: A theoretical approach to the "fatal five". *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 58*, 392-404.

Harmon-Jones, E., Simon, L., Greenberg, J., Pyszczynski, T., Solomon, S. ve McGregor, H. (1997). Terror management theory and self-esteem: Evidence that increased self-esteem reduces mortality salience effects. *Journal of Personality and Social Psychology, 72*, 24-36. DOI: 10.1037/0022-3514.72.1.24

Harris, N. (2001). 'Part II. Shaming and shame: Regulating drink driving', in E Ahmed, N Harris, J Braithwaite and V Braithwaite (eds), Shame Management through Reintegration. Melbourne: Cambridge University Press, pp. 71–207.

Hayes, J., Schimel, J. ve Williams, T. J. (2008). Fighting death with death: The buffering effects of learning that worldview violators have died. *Psychological Science*, *19*(5), 501-507.

Hayes, J., Schimel, J., Faucher, E. H. ve Williams, T. J. (2008). Evidence for the DTA hypothesis II: Threatening self-esteem increases death-thought accessibility. *Journal of Experimental Social Psychology, 44*(3), 600–613. DOI: 10.1016/j.jesp.2008.01.004

Hayes, A. F. ve Preacher, K. J. (2014). Statistical mediation analysis with a multicategorical independent variable. *The British Journal of Mathematical and Statistical Psychology*, *67*(3), 451–470. DOI: https://doi.org/10.1111/bmsp.12028

Hennessy, D. A. ve Wiesenthal, D. L. (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. *Aggressive Behavior, 25*, 409-423. DOI: 10.1002/(SICI)1098-2337(1999)25:6<409: AID-AB2>3.0.CO;2-0

Hennessy, D. A. ve Wiesenthal, D. L. (2001). Further validation of the driving vengeance questionnaire.Violence andVictims, 16, 565e573.Paulhus, D. L. ve Williams, K. M. (2002). The dark triad of personality: Narcissism, machiavellianism, and psychopathy. *Journal of Research in Personality*, *36*(6), 556–563.

Holman, A. C. ve Popușoi, S. A. (2020). How you deal with your emotions is how you drive. Emotion regulation strategies, traffic offenses, and the mediating role of driving styles. *Sustainability*, *12*(12), 4929.

Hofmann, S. G., Carpenter, J. K. ve Curtiss, J. (2016). Interpersonal emotion regulation questionnaire (IERQ): Scale development and psychometric characteristics. *Cognitive Therapy and Research*, *40*(3), 341-356. DOI: https://doi.org/10.1007/s10608- 016-9756-2

Hooper, D., Coughlan, J. & Mullen, M. R. (2008). Structural Equation Modelling: Guidelines for Determining Model Fit. *The Electronic Journal of Business Research Methods*, *6*(1), 53 – 60. DOI: 10.21427/D7CF7R

Hu, L. T. ve Bentler, P. M. (1995). Evaluating model fit. In R. H. Hoyle (Ed.), Structural equation modeling: Concepts, issues and application (pp. 77-99). Thousand Oaks, CA: Sage.

Hu, L. T. ve Bentler, P. M. (1999). Cutoff criteria for fit indexes in covariance structure analysis: Conventional criteria versus new alternatives. *Structural Equation Modeling: A Multidisciplinary Journal*, *6*(1), 1-55.

Hu, T., Xie, X. ve Li, J. (2013). Negative or positive? The effect of emotion and mood on risky driving. *Transportation Research Part F-Traffic Psychology and Behaviour*, *16*, 29-40.

Huang, S., Du, H. ve Qu, C. (2021). Emotional responses to mortality salience: Behavioral and ERPs evidence. *PloS ONE*, *16*(3), e0248699. DOI: https://doi.org/10.1371/journal.pone.0248699

Huang, F., Li, S., Li, D., Yang, M., Ding, H., Di, Y. ve Zhu, T. (2022). The ımpact of mortality salience, negative emotions and cultural values on suicidal ıdeation in COVID-19: A conditional process model. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *19*(15), 9200. DOI: https://doi.org/10.3390/ijerph19159200

Huo, F., Gao, R., Sun, C. ve Hou, G. (2022). Age differences in hazard perception of drivers: the roles of emotion. *Frontiers in Psychology*, *13*, 867673. DOI: https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.867673

Ivanov, I. ve Vogel, T. (2017). Mortality salience effects on reckless driving intentions in a motorcyclist sample: The moderating role of group riding. *European Journal of Social Psychology*, *47*(1), 92–96. DOI: https://doi.org/10.1002/ejsp.2197

Deffenbacher, J. L., Deffenbacher, D. M., Lynch, R. S. ve Richards, T. L. (2003). Anger, aggression, and risky behavior: a comparison of high and low anger drivers. *Behaviour Research and Therapy*, *41*(6), 701–718. DOI: https://doi.org/10.1016/s0005-7967(02)00046-3

John, O. P. ve Gross, J. J. (2004). Healthy and unhealthy emotion regulation: personality processes, individual differences, and life span development. *Journal of Personality*, *72*, 1301–1333. DOI: https://doi.org/10.1111/j.1467-6494.2004.00298.x

John, O. P., Naumann, L. P. ve Soto, C. J. (2008). Paradigm shift to the integrative big-five trait taxonomy: history, measurement, and conceptual issues. In O. P. John, R. W. Robins, & L. A. Pervin (Eds.), Handbook of personality: Theory and research (pp. 114-158). New York, NY: Guilford Press.

Juhl, J. ve Routledge, C. (2016). Putting the terror in terror management theory: Evidence that the awareness of death does cause anxiety and undermine psychological well-being. *Current Directions in Psychological Science*, *25*(2), 99-103.

Kelley, N. J., Crowell, A. L., Tang, D., Harmon-Jones, E. ve Schmeichel, B. J. (2015). Disgust sensitivity predicts defensive responding to mortality salience. *Emotion*, *15*(5), 590–602. DOI: https://doi.org/10.1037/a0038915

Kline, R. B. (2016). *Principles and practice of structural equation modeling* (4th ed.). Guilford Press.

Koole, S. L. (2009). The psychology of emotion regulation: An integrative review. *Cognition And Emotion, 23*(1), 4-41. DOI: https://doi.org/10.1080/02699930802619031

Kyriazos, T. A. (2018). Applied psychometrics: sample size and sample power considerations in factor analysis (EFA, CFA) and SEM in general. *Psychology*, *9*(08), 2207- -2230. DOI: 10.4236/psych.2018.98126.

Lambert, A. J., Eadeh, F. R., Peak, S. A., Scherer, L. D., Schott, J. P. ve Slochower, J. M.(2014). Toward a greater understanding of the emotional dynamics of the mortality salience manipulation: Revisiting the 'affect-free' claim of terror management research. *Journal of Personality and Social Psychology*, *106*, 655–678. doi:10.1037/a0036353

Lakens, D. (2013). Calculating and reporting effect sizes to facilitate cumulative science: a practical primer for t-tests and ANOVAs. *Frontiers in Psychology*, *4*, 863. DOI: https://doi.org/10.3389/fpsyg.2013.00863

Lauriola, M. ve Weller, J. (2018). Personality and risk: beyond daredevils— risk taking from a temperament perspective. In Raue, M., Lermer, E.& Streicher, B. *Psychological perspectives on risk and risk analysis (pp.3-37).* Gewerbestrasse: Springer International Publishing

Leith, K. P. ve Baumeister, R. F. (1996). Why do bad moods increase self-defeating behavior? Emotion, risk tasking, and self-regulation. *Journal of Personality and Social Psychology, 71*(6), 1250–1267. DOI: https://doi.org/10.1037/0022-3514.71.6.1250

Lewis, I., Watson, B., Tay, R. ve White, K. M. (2007). The role of fear appeals in improving driver safety: A review of the effectiveness of fear-arousing (threat) appeals in road safety advertising. *International Journal of Behavioral Consultation and Therapy, 3*(2), 203–222. DOI: https://doi.org/10.1037/h0100799

Lewis, I., Watson, B. ve White, K. M. (2008). An examination of message-relevant affect in road safety messages: Should road safety advertisements aim to make us feel good or bad? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 11*(6), 403–417. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trf.2008.03.003

Linkov, V., Zaoral, A., Řezáč, P. ve Pai, C.W. (2019). *Personality and professional drivers' driving behavior. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 60,* 105–110. DOI: 10.1016/j.trf.2018.10.017

Litman, L., Rosen, Z., Spierer, D., Weinberger-Litman, S., Goldschein, A. ve Robinson, J. (2015). Mobile exercise apps and ıncreased leisure time exercise activity: a moderated mediation analysis of the role of self-efficacy and barriers. *Journal of medical Internet research*, *17*(8), e195. DOI: https://doi.org/10.2196/jmir.4142

Lu, J., Xie, X. ve Zhang, R. (2013). Focusing on appraisals: How and why anger and fear influence driving risk perception. *Journal of Safety Research, 45*, 65-73. DOI: https://doi.org/10.1016/j.jsr.2013.01.009

Ma, M., Yan, X., Huang, H. ve Abdel-Aty, M. (2010). Occupational driver safety of public transportation: Risk perception, attitudes, and driving behavior. In *Proceedings of the Transportation Research Board 89th Annual Meeting* (pp. 82-91).

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. DOI: https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.08.010

Mallia, L., Lazuras, L., Violani, C. ve Lucidi, F. (2015). *Crash risk and aberrant driving behaviors among bus drivers: The role of personality and attitudes towards traffic safety. Accident Analysis & Prevention, 79,* 145–151. DOI: 10.1016/j.aap.2015.03.034

Martin, I. M. ve Kamins, M. A. (2019). Effectively using death in health messages: social loss versus physical mortality salience. *Journal of Consumer Behaviour*, *18*(3), 205-218. DOI: https://doi.org/10.1002/cb.1758

Martínez-Gabaldón, E.ve Méndez Martínez, I. (2020). On the long-run association between personality traits and road crashes: Findings from the British cohort study. *Personality and Individual Differences, 155,* Article 109677. DOI: https://doi.org/10.1016/j.paid.2019.109677

Mauss, I. B., Levenson, R. W., McCarter, L., Wilhelm, F. H. ve Gross, J. J. (2005). The tie that binds? Coherence among emotion experience, behavior, and physiology. *Emotion, 5*(2), 175-190. DOI: https://doi.org/10.1037/1528-3542.5.2.175

McGregor, I., Zanna, M. P. Holmes, J. G. ve Spencer, S. J. (2001). Compensatory conviction in the face of personal uncertainty: Going to extremes and being oneself. *Journal of Personality and Social Psychology,80,* 472-488. DOI: 10.1037/0022-3514.80.3.472

Mesken, J., Hagenzieker, M. P., Rothengatter, T. ve de Waard, D. (2007). Frequency, determinants, and consequences of different drivers' emotions: An on-the-road study using self-reports, (observed) behaviour, and physiology. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 10*(6), 458–475. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trf.2007.05.001

Miller, R. L. ve Mulligan, R. D. (2002). Terror management: The effects of mortality salience and locus of control on risk-taking behaviors. *Personality and Individual Differences, 33*(7), 1203–1214. DOI: https://doi.org/10.1016/S0191-8869(02)00009-0

Mikulincer, M. ve Florian, V. (2002). The effects of mortality salience on self-serving attributions--evidence for the function of self-esteem as a terror management mechanism. *Basic and Applied Social Psychology, 24*(4), 261–271. DOI: https://doi.org/10.1207/S15324834BASP2404_2

Moen, B. E. ve Rundmo, T. (2006). Perception of transport risk in the Norwegian public. *Risk Management, 8*, 43-60. DOI: http://www.jstor.org/stable/3867942

Monteiro, R. P., Coelho, G. L. de H., Hanel, P. H. P., Pimentel, C. E. ve Gouveia, V. V. (2018). *Personality, dangerous driving, and involvement in accidents: Testing a contextual mediated model. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 58,* 106–114. DOI: 10.1016/j.trf.2018.06.009

Nordfjærn, T., Şimşekoğlu, Ö., Lind, H. B., Jørgensen, S. H. ve Rundmo, T. (2014). Transport priorities, risk perception and worry associated with mode use and preferences among Norwegian commuters. *Accident Analysis & Prevention*, *72*, 391-400.

Park, Y. C., ve Pyszczynski, T. (2019). Reducing defensive responses to thoughts of death: Meditation, mindfulness, and Buddhism. *Journal of Personality and Social Psychology, 116*(1), 101–118. DOI: https://doi.org/10.1037/pspp0000163

Parlangeli, O., Bracci, M., Guidi, S., Marchigiani, E. ve Duguid, A. M. (2018). Risk perception and emotions regulation strategies in driving behaviour: An analysis of the self-reported data of adolescents and young adults. *International Journal of Human Factors and Ergonomics*, *5*(2), 166-187.

Popuşoi, S. ve Holman, A. (2016). Driving anger and aggressive tendency: The moderating role of emotion regulation strategy. *Bulletin of the Transilvania University of Brasov. Series VII: Social Sciences. Law*, *9*(59), 153-164.

Porges, S. W. (2007). The polyvagal perspective. *Biological psychology*, *74*(2), 116-143.

Proulx, T. ve Heine, S. J. (2008). The case of the transmogrifying experimenter: Affirmation of a moral schema following implicit change detection. *Psychological Science, 19*, 1294-1300. DOI: 10.1111/j. 1467- 9280.2008.02238.x

Pyszczynski, T., Greenberg, J., & Solomon, S. (1999). A dual-process model of defense against conscious and unconscious death-related thoughts: An extension of terror management

theory. *Psychological Review, 106*(4), 835–845. DOI: https://doi.org/10.1037/0033-295X.106.4.835

Pyszczynski, T., Solomon, S. ve Greenberg, J. (2003). *In the Wake of 9/11: The Psychology of Terror*, Washington, DC: American Psychological Association.

Pyszczynski T., Solomon S. ve Greenberg J. (2015). Thirty years of terror management theory: From genesis to revelation. *In Advances in Experimental Social Psychology, 52*, 1-70. Academic Press. 10.1016/bs.aesp.2015.03.001

Ram, T. ve Chand, K. (2015). Effect of drivers' risk perception on safe driving attitude. *International Journal of Vehicle Safety, 8*(3), 218-232. DOI: https://doi.org/10.1504/IJVS.2015.070773

Ram, T. ve Chand, K. (2016). Effect of drivers' risk perception and perception of driving tasks on road safety attitude. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 42*, 162-176. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.07.012

Ratcliff, C. G., Milbury, K., Chandwani, K. D., Chaoul, A., Perkins, G., Nagarathna, R., Haddad, R., Nagendra, H. R., Raghuram, N. V., Spelman, A., Arun, B., Wei, Q. ve Cohen, L. (2016). Examining mediators and moderators of yoga for women with breast cancer undergoing radiotherapy. *Integrative Cancer Therapies*, *15*(3), 250-262. DOI: https://doi.org/10.1177/1534735415624141

Ratner, B. (2010). Variable selection methods in regression: Ignorable problem, outing notable solution. *Journal of Targeting, Measurement and Analysis for Marketing*, *18*, 65-75. DOI: https://doi.org/10.1057/jt.2009.26

Revelle, W. R. ve Scherer, K. (2009). Personality and emotion. In D. Sander & K. Scherer (Eds.), Oxford companion to emotion and the affective sciences (pp. 304-305). Oxford: Oxford University

Richer, I. ve Bergeron, J. (2012). Differentiating risky and aggressive driving: Further support of the internal validity of the Dula Dangerous Driving Index. *Accident Analysis and Prevention, 45*, 620–627. DOI: https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.09.014

Roberts, B. W., Lejuez, C., Krueger, R. F., Richards, J. M. ve Hill, P. L. (2014). What is conscientiousness and how can it be assessed? *Developmental Psychology*, *50*(5), 1315–1330. DOI: https://doi.org/10.1037/a0031109

Rosenblatt, A., Greenberg, J., Solomon, S., Pyszczynski, T. ve Lyon, D. (1989). Evidence for terror management theory I.: The effects of mortality salience on reactions to those who violate or uphold cultural values. *Journal of Personality and Social Psychology, 57* (4), 681–690. DOI: 10.1037/0022–3514.57.4.681

Rosenbloom, T. (2003). Sensation seeking and risk taking in mortality salience. *Personality and Individual Differences, 35*, 1809-1819. DOI: https://psycnet.apa.org/doi/10.1016/S0191-8869(03)00031-X

Routledge, C. ve Juhl, J. (2010a). When death thoughts lead to death fears: Mortality salience increases death anxiety for individuals who lack meaning in life. *Cognition and Emotion*, *24*(5), 848-854. DOI: https://doi.org/10.1080/02699930902847144

Routledge, C., Ostafin, B., Juhl, J., Sedikides, C., Cathey, C. ve Liao, J. (2010b). Adjusting to death: the effects of mortality salience and self-esteem on psychological well-being, growth motivation, and maladaptive behavior. *Journal of Personality and Social Psychology*, *99*(6), 897–916. DOI: https://doi.org/10.1037/a0021431

Royston, P., Moons, K. G., Altman, D. G. ve Vergouwe, Y. (2009). Prognosis and prognostic research: Developing a prognostic model. *BMJ (Clinical research ed.)*, *338*, b604. DOI: https://doi.org/10.1136/bmj.b604

Rundmo, T. ve Iversen, H. (2004). Risk perception and driving behaviour among adolescents in two Norwegian counties before and after a traffic safety campaign. *Safety Science*, *42*(1), 1-21. DOI: https://doi.org/10.1016/S0925-7535(02)00047-4

Ryb, G. E., Dischinger, P. C., Kufera, J. A. ve Read, K. M. (2006). Risk perception and impulsivity: Association With Risky Behaviors And Substance Abuse Disorders. *Accident Analysis and Prevention, 38*(3), 567–573. DOI: https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.12.001

Savalei, V. ve Rhemtulla, M. (2013). The performance of robust test statistics with categorical data. *British Journal of Mathematical and Statistical Psychology*, *66*(2), 201-223. DOI: https://doi.org/10.1111/j.2044-8317.2012.02049.x

Sabey, B.E. ve Taylor, H. (1980). The Known Risks We Run: The Highway.

Salthouse, T. A. (2005). Relations between cognitive abilities and measures of executive functioning. *Neuropsychology, 19*(4), 532-545. DOI: https://doi.org/10.1037/0894-4105.19.4.532

Schermelleh-Engel, K., Moosbrugger, H. ve Müller, H. (2003). Evaluating the Fit of Structural Equation Models: Tests of Significance and Descriptive Goodness-of-Fit Measures. *Methods of Psychological Research*, *8*(2), 23–74.

Schimel, J., Simon, L., Greenberg, J., Pyszczynski, T., Solomon, S., Waxmonsky, J. ve Arndt, J. (1999). Stereotypes and terror management: Evidence that mortahty salience enhances Stereotypie thinking and preferences. *Journal of Personality and Social Psychology, 77*, 905-926. DOI:10.1037/0022-3514.77.5.905

Schimel, J., Hayes, J., Williams, T. ve Jahrig, J. (2007). Is death really the worm at the core? Converging evidence that worldview threat increases deaththought accessibility. *Journal of Personality and Social Psychology, 92*, 789–803. DOI:10.1037/0022-3514.92.5.789

Sharma, L., Markon, K. E. ve Clark, L. A. (2014). Toward a theory of distinct types of "impulsive" behaviors: A meta-analysis of self-report and behavioral measures. *Psychological Bulletin, 140*(2), 374–408. DOI: https://doi.org/10.1037/a0034418

Shi, D., Lee, T. ve Maydeu-Olivares, A. (2018). Understanding the model size effect on SEM fit indices. *Educational and Psychological Measurement, 79*(2), 310-334. DOI: https://doi.org/10.1177%2F0013164418783530

Simon, L., Greenberg, J., Harmon-Jones, E., Solomon, S., Pyszczynski, T., Arndt, J. Ve Abend, T. (1997). Terror management and cognitive-experiential self-theory: Evidence that terror management occurs in the experiential system. *Journal of Personality and Social Psychology*, *72*(5), 1132–1146. DOI: https://doi.org/10.1037/0022-3514.72.5.1132

Solomon, S., Greenberg, J. ve Pyszczynski, T. (2000). Pride and prejudice: Fear of death and social behavior. *Current Directions in Psychological Science, 9*(6), 200–204. https://doi.org/10.1111/1467-8721.00094

Steinbakk, R. T., Ulleberg, P., Sagberg, F. ve Fostervold, K. I. (2019). Speed preferences in work zones: The combined effect of visible roadwork activity, personality traits, attitudes, risk perception and driving style. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *62*, 390-405.

Sümer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident Analysis & Prevention*, *35*(6), 949-964. DOI: https://doi.org/10.1016/s0001-4575(02)00103-3

Sween, M., Ceschi, A., Tommasi, F., Sartori, R. ve Weller, J. (2017). Who is a distracted driver? Associations between mobile phone use while driving, domain-specific risk taking, and personality. *Risk Analysis*, *37*(11), 2119-2131. DOI: https://doi.org/10.1111/risa.12773

Tabachnick, B. G. ve Fidell, L. S. (2013). *Using multivariate statistics (6th ed.),* Boston: Allyn and Bacon.

Tackett, J. L., Hernández, M. M., & Eisenberg, N. (2019). Agreeableness. In D. P. McAdams, R. L. Shiner, & J. L. Tackett (Eds.), *Handbook of personality development* (pp. 171–184). The Guilford Press.

Taubman-Ben-Ari, O., Florian, V. ve Mikulincer, M. (1999). The impact of mortality salience on reckless driving: A test of terror management mechanisms. *Journal of Personality and Social Psychology, 76*(1), 35–45. DOI:10.1037/0022–3514.76.1.35

Taubman-Ben-Ari, O. (2012). The effects of positive emotion priming on self-reported reckless driving. *Accident; Analysis and Prevention, 45*, 718–725. DOI: https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.09.039

Teye-Kwadjo, E. (2019). Risky driving behaviour in urban Ghana: the contributions of fatalistic beliefs, risk perception, and risk-taking attitude. *International Journal of Health Promotion and Education*, *57*(5), 256-273. DOI: https://doi.org/10.1080/14635240.2019.1613163

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. DOI: https://doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7

van den Bos, K. (2001). Uncertainty management: The influence of uncertainty salience on reactions to perceived procedural fairness. *Journal of Personality and Social Psychology, 80*(6), 931–941. DOI: https://doi.org/10.1037/0022-3514.80.6.931

Vingerhoets, A. J. J. M. ve Perski, A. (2000). The psychobiology of stress. In A. Kaptein, A. Appels, & K. Orth-Gomer (Eds.), *Psychology in medicine* (pp. 34–49). Houten, The Netherlands: Bohn, Stafleu Van Loghum.

Watson, D., Clark, L. A. ve Tellegen, A. (1988). Development and validation of brief measures of positive and negative affect: The PANAS scales. *Journal of Personality and Social Psychology*, *54*(6), 1063–1070. https://doi.org/10.1037/0022-3514.54.6.1063

Webber, D., Schimel, J., Faucher, E. H., Hayes, J., Zhang, R. ve Martens, A. (2015). Emotion as a necessary component of threat-induced death thought accessibility and defensive compensation. *Motivation and Emotion*, *39*, 142-155. DOI: https://psycnet.apa.org/doi/10.1007/s11031-014-9426-1

World Health Organization. (2021). *World health statistics 2021: monitoring health for the SDGs, sustainable development goals.* World Health Organization. Erişim Tarihi: 11.11.2022, https://apps.who.int/iris/handle/10665/342703

Xia, Y. ve Yang, Y. (2019). RMSEA, CFI, and TLI in structural equation modeling with ordered categorical data: The story they tell depends on the estimation methods. *Behavior research methods*, *51*, 409-428. DOI: https://doi.org/10.3758/s13428-018-1055-2

Yaşlıoğlu, M. M. (2017). Sosyal bilimlerde faktör analizi ve geçerlilik: keşfedici ve doğrulayıcı faktör analizlerinin kullanılması. *İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi, 46,* 74-85.

Zhou, X., Pan, Y., Zhang, R., Bei, L. ve Li, X. (2021). Mortality threat mitigates interpersonal competition: an EEG-based hyperscanning study. *Social Cognitive and Affective Neuroscience*, *16*(6), 621–631. DOI: https://doi.org/10.1093/scan/nsab033

Zhou, J., Chen, Y., Xu, Y., Liao, B. ve Fu, W. (2022). Facing a Real Threat of Death: Dynamic Changes in Death-Thought Accessibility. *Psychology research and behavior management*, *15*, 1731–1740. DOI: https://doi.org/10.2147/PRBM.S361432

Zuckerman, M. (1994). *Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking*. New York, NY: Cambridge University Press.

Zuckerman, M. ve Kuhlman, D. M. (2000). Personality and risk-taking: Common biosocial factors *Journal of Personality*, *68*(6), 999–1029. DOI: https://doi.org/10.1111/1467-6494.00124

EKLER

EK-1: Gönüllü Onam Formu

Sayın Katılımcı,

Bu araştırma, Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Psikoloji Doktora Programı öğrencisi Tuncay ÇORAK tarafından Prof. Dr. Hamit COŞKUN danışmanlığında yürütülen doktora tezi kapsamında gerçekleştirilmektedir. Bu çalışmada size bireysel eğilimleriniz ve sürücülük becerileriniz ile ilgili anketler uygulanacak ve belirli koşulların sürücü risk algısı üzerindeki etkisi incelenecektir. Sizden, araştırmacılar tarafından verilen soruları cevaplamanız ve ardından ilgili anketleri doldurmanız beklenmektedir. Uygulanacak anketlerde tüm ifadeleri değerlendirmeniz ve bunun için makul bir zaman ayırmanız araştırmanın geçerliliği ve güvenilirliği açısından önemlidir. Bu kapsamda araştırmayı tamamlamak için ayırmanız gereken süre yaklaşık 15 dakikadır.

Araştırmanın uygulanabilmesi için gerekli olan izinler Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi İnsan Araştırmaları Etik Kurulundan alınmıştır. Araştırmada yer almak tamamen sizin isteğinize bağlıdır. Araştırmada yer almayı reddedebilirsiniz ya da başladıktan sonra yarıda bırakabilirsiniz. Araştırmadan çekilmeniz ya da araştırmacı tarafından araştırmadan çıkarılmanız halinde, sizle ilgili veriler kullanılmayacak ve gizliliği korunacaktır. Ayrıca elde edilecek tüm veriler sadece bilimsel amaçlarla kullanılacaktır.

Araştırmaya katılım için aşağıdaki koşullara dikkat etmenizi rica ederim.

-Ehliyet sahibi olmak. -En az 6 aydır aktif araç kullanıyor olmak.

Çalışma hakkında daha fazla bilgi almak için Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Psikoloji Bölümü doktora öğrencisi Tuncay ÇORAK (tuncay.corak@hotmail.com) ile iletişim kurabilirsiniz. Katkılarınız için teşekkür ederim.

Yukarıda ayrıntıları paylaşılan bilgileri okudum ve bu araştırmaya gönüllü olarak katılmayı kabul ediyorum.

Evet…. Hayır….

EK- 2: Sürücü Becerileri Ölçeği

Özellikle araç kullanmanın farklı yönlerinde sürücüler arasında pek çok farklılıklar vardır. Hepimizin güçlü ve zayıf yönleri vardır. Lütfen, sizin bir sürücü olarak güçlü ve zayıf yönlerinizi size göre doğru olan seçeneği karalayarak belirtiniz. Her bir soru için cevap seçenekleri şu anlamdadır:	Çok Zayıf	Zayıf	Ne zayıf ne de güçlü	Güçlü	Çok güçlü
1-Seri araç kullanma					
2-Trafikte tehlikeleri görme					
3-Sabırsızlanmadan yavaş bir aracın arkasından sürme					
4-Kaygan yolda araç kullanma					
5-İlerideki trafik durumlarını önceden kestirme					
6-Belirli trafik ortamlarında nasıl hareket edileceğini bilme					
7-Yoğun trafikte sürekli şerit değiştirme					
8- Hızlı karar alma					
9- Sinir bozucu durumlarda sakin davranma					
10- Aracı kontrol etme					
11- Yeterli takip mesafesi bırakma					
12- Koşullara göre hızı ayarlama					
13- Geriye kaçırmadan aracı yokuşta kaldırma					
14- Sollama					
15- Gerektiğinde kazadan kaçınmak için yol hakkından vazgeçme					
16- Hız sınırlarına uyma					
17- Gereksiz risklerden kaçınma					
18- Diğer sürücülerin hatalarını telafi edebilme					
19-Trafik ışıklarına dikkatle uyma					
20- Dar bir yere geri geri park edebilme					

EK-3: Beş Faktörlü Kişilik Envanteri-Kısa Formu

Aşağıda sizi kısmen tanımlayan (ya da pek tanımlayamayan) birtakım özellikler sunulmaktadır. Örneğin, başkaları ile zaman geçirmekten hoşlanan birisi olduğunuzu düşünüyor musunuz? Lütfen aşağıda verilen özelliklerin sizi ne oranda yansıttığını ya da yansıtmadığını belirtmek için sizi en iyi tanımlayan ifadeyi 1'den 5'e kadar ölçek üzerinde işaretleyiniz. Örnek: Kendimi ..... biri olarak görüyorum	Kesinlikle Katılmıyorum	Biraz katılmıyorum	Ne Katılıyor Ne Katılmıyorum	Biraz Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1. Konuşkan					
2. Başkalarında hata bulmaya yatkın					
3. İşini tam yapan					
4. Depresif ve hüzünlü üreten					
5. Orijinal, yeni fikirler					
6. Ketum/ vakur/ mesafeli					
7. Yardımsever ve bencil olmayan					
8. Biraz umursamaz / özensiz					
9. Rahat, stresle kolay baş eden					
10. Birçok değişik konuya meraklı					
11. Enerji dolu					
12. Başkalarıyla sürekli didişen					
13. Güvenilir bir çalışan					
14. Gergin olabilen					
15. Maharetli, derin düşünen					
16. Heyecan ve coşku yaratabilen					
17. Bağışlayıcı bir yapıya sahip					
18. Düzensiz olma eğiliminde					
19. Çok endişelenen					
20. Hayal gücü yüksek					
21. Sessiz bir yapıda					
22. Genellikle başkalarına güvenen					
23. Tembelliğe meyilli					
24. Duygusal açıdan dengeli, kolayca keyfi kaçmayan					
25. Keşfeden, icat eden, yaratıcı					
26. İddialı, hakkını savunan bir kişiliğe sahip					
27. Soğuk ve kayıtsız olabilen					
28. Görevi tamamlanıncaya kadar sebat edebilen					
29. Dakikası dakikasına uymayan / Duygusal iniş ve çıkışlar yaşayan					

30. Sanat ve estetik değerlere önem veren					
31. Bazen utangaç, çekingen olan					
32. Hemen hemen herkese karşı saygılı ve düşünceli olan					
33. İşleri verimli yapan					
34. Gergin durumlarda sakin kalabilen					
35. Rutin işleri yapmayı tercih eden					
36. Sosyal, girişken					
37. Zaman zaman başkalarına karşı kabalaşan					
38. Planlar yapan ve bunları takip eden					
39. Kolayca sinirlenen					
40. Düşünmeyi seven ve fikirlerle oynamaktan hoşlanan					
41. Sanata ilgisi çok az					
42. Başkalarıyla iş birliği yapmaktan hoşlanan					
43. Kolaylıkla dikkati dağılan					
44. Sanat, müzik ve edebiyat konusunda çok bilgili					

EK-4: Duygu Düzenleme Ölçeği

Size duygusal yaşamınızla özellikle de duygularınızı nasıl kontrol etiğiniz (yani düzenlediğiniz ve yönettiğiniz) ile ilgili sorular sormak istiyoruz. Aşağıdaki sorular duygusal yaşantınızın iki farklı yönünü kapsamaktadır. Birisi duygusal deneyiminiz ya da içinizde ne hissettiğinizdir. Diğeri duygusal ifadeniz ya da konuşma, el kol hareketleri yapma ve davranma şeklinizde duygularınızı nasıl gösterdiğinizdir. Aşağıdaki soruların bazıları size benzer görünebilir fakat önemli açılardan farklıdırlar. Her bir madde için, lütfen aşağıdaki ölçeği kullanarak cevap veriniz. Her bir ifadenin sizi ne ölçüde tanımladığını aşağıdaki 7 aralıklı ölçek üzerinde değerlendiriniz.

Kesinlikle aynı fikirde değilim — Karasızım — Kesinlikle aynı fikirdeyim

1 2 3 4 5 6 7

1. Daha olumlu duygular hissetmek istediğimde (keyif veya eğlence gibi) düşündüğüm şeyi değiştiririm.	1	2	3	4	5	6	7
2.Duygularımı kendime saklarım.	1	2	3	4	5	6	7
3.Daha az olumsuz duygu hissetmek istediğimde (üzüntü ve öfke gibi) düşünüyor olduğum şeyi değiştiririm.	1	2	3	4	5	6	7
4.Olumlu duygular hissettiğimde onları ifade etmemeye özen gösteririm.	1	2	3	4	5	6	7
5.Stresli bir durumla karşılaştığımda sakin kalmama yardım edecek biçimde düşünmeye çalışırım.	1	2	3	4	5	6	7
6. Duygularımı onları açıklamayarak kontrol ederim.	1	2	3	4	5	6	7
7.Daha fazla olumlu duygu hissetmek istediğimde, içinde bulunduğum durum hakkındaki düşünme biçimimi değiştiririm.	1	2	3	4	5	6	7
8.Duygularımı içinde bulunduğum durumla ilgili düşünme biçimimi değiştirerek kontrol ederim.	1	2	3	4	5	6	7
9.Olumsuz duygular hissediyorsam kesinlikle onları ifade etmem.	1	2	3	4	5	6	7
10.Daha az olumsuz duygu hissetmek istediğimde durumla ilgili düşünme biçimimi değiştiririm.	1	2	3	4	5	6	7

EK-5: Nötralizasyon Görevi

Lütfen, ifade edilen cümlelerden hatırladıklarınızı 2 dakikalık bir süre içerisinde aşağıya tekrardan yazınız.

Markete gitmeden önce alışveriş listesi hazırladım. Dolmuş bekledim ve dolmuş gelince, alışveriş merkezine gittim. Bir kilo portakal, iki marul, bir kilo patates aldım. Sonra süt ürünleri bölümüne geçtim. İki tane süt, 300 gram peynir aldım. Alışveriş listeme kola ve meyve suyu da ekledim. Kasada sırada önümde 3 kişi vardı. Sıra bana geldiğinde, kasada kasiyere 50 lira verdim. Bana geriye 30 lira verdi. Listede aldıklarımın fiyatına tekrar baktım. Dolmuşa bindim, eve geldim. Eve geldiğimde, aldıklarımı yerleştirdim. Sonra fotokopi yapmak için kırtasiyeye gittim. Kırtasiyede ders notlarımın fotokopisini çektirdim.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

EK-6: Ölüm Belirginliği Manipülasyon Soruları (Deney Koşulu)

Aşağıdaki iki soru, yakın zamanda geliştirilen yenilikçi bir kişilik değerlendirme aracı olarak oluşturulmuştur. Yapılan araştırmalar, yaşama dair duygu ve düşüncelerin kişilik hakkında çok önemli miktarda bilgi sağladığını göstermektedir. Aşağıdaki sorulara vereceğiniz yanıtlar, kişiliğinizin bazı boyutlarını değerlendirmek için analiz edilecektir. Lütfen, söz konusu soruları aklınıza ilk gelenleri yansıtacak şekilde ve en az 6'şar cümle kullanarak yanıtlayınız.

1. Lütfen, kendi ölümünüzü düşünmenin sizde uyandırdığı duyguları kısaca açıklayınız.

……..……..……..……..……..……..……..…
……..……..……..……..……..……..……..……
……..……..……..……..……..……..……..……
…..……..……..……..……..……..……..……..
……..……..……..……..……..……..……..…
……..……..……..……..……..……..……..……
……..……..……..……..……..……..……..……
…..……..……..……..……..……..……..……..

2. Lütfen, fiziksel olarak ölmekte olduğunuzda ve fiziksel olarak artık ölü olduğunuzda size ne olacağı konusundaki düşündüklerinizi olabildiğince açık bir biçimde yazınız.

……..……..……..……..……..……..……..…
……..……..……..……..……..……..……..…
……..……..……..……..……..……..……..……
……..……..……..……..……..……..……..……
…..……..……..……..……..……..……..……..
……..……..……..……..……..……..……..…
……..……..……..……..……..……..……..……
……

EK-7: Diş Ağrısı Belirginliği Manipülasyon Soruları (Kontrol Koşulu)

Aşağıdaki iki soru, yakın zamanda geliştirilen yenilikçi bir kişilik değerlendirme aracı olarak oluşturulmuştur. Yapılan araştırmalar, yaşama dair duygu ve düşüncelerin kişilik hakkında çok önemli miktarda bilgi sağladığını göstermektedir. Aşağıdaki sorulara vereceğiniz yanıtlar, kişiliğinizin bazı boyutlarını değerlendirmek için analiz edilecektir. Lütfen, söz konusu soruları aklınıza ilk gelenleri yansıtacak şekilde ve en az 6'şar cümle kullanarak yanıtlayınız.

1. Lütfen, dişinizin ağrıdığını düşünmenin sizde uyandırdığı duyguları kısaca açıklayınız.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

2. Lütfen, dişinizi ağrıyorken size ne olacağı konusundaki düşündüklerinizi olabildiğince açık bir biçimde yazınız.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

EK-8: Anlık Duygu Değerlendirme Ölçeği

Lütfen aşağıdaki ifadelerde şu an ki durumunuzu açık ve dürüst şekilde yansıtan sayıyı ifadenin altındaki sayı doğrusunda tek bir sayıyı içine alacak şekilde işaretleyiniz. Doğru ya da yanlış cevap yoktur.

Sizin durumunuzu yansıttığını düşündüğünüz sayıyı bizim için en doğru yanıttır.

Duygular	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Mutlu											
2. Üzüntülü											
3. Öfkeli											
4. Korkulu											
5. Şaşırmış											
6. Tiksinmiş											
7. Aşağılanmış											
8. Kaygılı											

EK-9: Algılanan Risk Ölçeği

Arabanızı (veya genellikle kullandığınız bir arabayı) sürdüğünüzde;

"Önümüzdeki 12 ay içerisinde verilen benzer bir durumda....." Lütfen her maddeyi okuyun ve size göre uygun olanı 1'den 5'e kadar ölçek üzerinde işaretleyiniz.

	Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum	Karasızım	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum
1. Bir trafik kazasına karışmam muhtemeldir.	1	2	3	4	5
2. Bir trafik kazasında yaralanmam muhtemeldir.	1	2	3	4	5
3. Trafik kazasında başkalarının yaralanması muhtemeldir.	1	2	3	4	5
4. Başkalarının bir trafik kazasına karışması muhtemeldir.	1	2	3	4	5
5. Karayolu trafik kazası risklerinden endişeleniyorum ve mağdur olabileceğimi düşünüyorum	1	2	3	4	5
6. Karayolu trafik kazası riskleri konusunda endişeliyim ve başkalarının mağdur olabileceğini düşünüyorum.	1	2	3	4	5

EK-10: Demografik Bilgi Formu

1. Yaşınız

2. Cinsiyetiniz

Kadın ( ) Erkek ( )

3. Eğitim Düzeyiniz

İlköğretim ( ) Ortaöğretim ( ) Lise ( )

Yüksekokul ( ) Lisans ( ) Yüksek lisans - Doktora ( )

4. Kaç yıldır ehliyet sahibisiniz? ……

5. Ehliyet sınıfınız

A1 (125 cc'ye kadar Motosiklet) ( ) B (Otomobil ve Kamyonet) ( )

C (Kamyon ve Çekici) ( ) D (Minibüs ve Otobüs) ( )

G (İş Makinası) ( ) Diğer ( )

6. Kaç yıllık aktif sürücüsünüz? ……

7. Genel olarak, ne sıklıkla araç kullanırsınız?

Hemen hemen her gün ( ) Haftada 3-4 gün ( ) Haftada 1-2 gün ( )

Ayda birkaç kez ( ) Çok nadir ( )

8. Ehliyet aldığınızdan bu tarihe kadar kaç kez araç kullanırken aktif olarak (sizin bir araca, bir yayaya veya herhangi bir nesneye çarptığınız durumlar) kaza yaptınız? (Hafif kazalar dâhil)….

9. Ehliyet aldığınızdan bu tarihe kadar kaç kez araç kullanırken pasif olarak (bir aracın ya da bir yayanın size çarptığı durumlar) kaza geçirdiniz? (Hafif kazalar dâhil)….

10. Geçen yıldan bu yana yaklaşık olarak toplam kaç kilometre araç kullandınız? ….

11. Bütün hayatınız boyunca yaklaşık olarak toplam kaç kilometre araç kullandınız? ….

12. Ehliyet aldığınızdan bu tarihe kadar kaç kez trafik cezası aldınız? (Eğer almadıysanız 0 işaretlemesiniz!)

	0	1	2	3	4	5 ve fazlası
1. Hız ihlali						
2. Hatalı sollama						
3. Alkollü araç kullanma						
4. Yanlış park etme						
5. Hatalı Şerit değiştirme						
6. Yakın takip						
7. Diğer						