

# Bisiklet Kullanan Bireylerin Profillerinin Belirlenmesi ve Bireyleri Bisiklet Kullanmaya Motive Eden Faktörlerin Çeşitli Demografik Değişkenlere Göre Değerlendirilmesi: Türkiye Örneği

## Profile of the Bike Users and Evaluation of Motivational Factors for Cycling with Respect to Some Demographic Variables: Example from Turkey

Faik ARDAHAN,<sup>a</sup>  
Mehmet MERT<sup>b</sup>

<sup>a</sup>Rekreasyon Bölümü,  
Akdeniz Üniversitesi,  
Beden Eğitimi ve Spor Yüksekokulu,  
<sup>b</sup>Ekonometri Bölümü,  
Akdeniz Üniversitesi,  
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,  
Antalya

Geliş Tarihi/Received: 25.12.2013  
Kabul Tarihi/Accepted: 12.05.2014

*Bu çalışma, II. Rekreasyon Kongresi (31 Ekim-3 Kasım 2013, İzmir)'nde sözlü bildiri olarak sunulan çalışmanın geliştirilmiş formudur.*

Yazışma Adresi/Correspondence:  
Faik ARDAHAN  
Akdeniz Üniversitesi,  
Beden Eğitimi ve Spor Yüksekokulu,  
Rekreasyon Bölümü, Antalya,  
TÜRKİYE/TURKEY  
ardahan@akdeniz.edu.tr

**ÖZET Amaç:** Bu çalışmanın amacı; bisiklet kullanan bireylerin profillerini ve bireyleri bisiklet kullanmaya motive eden faktörlerin “Bisiklet Motivasyon Ölçeği (BMÖ)” aracılığıyla çeşitli değişkenlere göre incelenmesidir. **Gereç ve Yöntemler:** Araştırma tanımlayıcı bir çalışmadır ve bu çalışmaya sportif amaçlı bisiklet kullanım dışındaki tüm amaçlarla bisiklet kullananlar dâhil edilmiştir. Türkiye’de bisiklet kullanıcılarının sayıları kesin olarak bilinmemektedir. Bu çalışmada tesadüfi örnekleme metodu kullanılmıştır ve örneklem grubu 682 bisiklet kullanıcısından (yaş=30,75 ± 10,72) oluşmaktadır. Veri toplama aracı olarak Ardahan ve Mert1 tarafından geliştirilen “Bisiklet Motivasyon Ölçeği” ve demografik değişkenleri içeren elektronik anket formu kullanılmış ve anket sosyal medya üzerinden Türkiye Bisikletliler Derneği’nin tüm illerdeki üyelerine ve birçok farklı bisiklet gruplarına uygulanmıştır. Verilerin değerlendirilmesinde; betimsel istatistiklerin yanında, ilişki analizi, normallik ve homojenlik varsayımlarının sağlandığı karşılaştırmalarda Tek Yönlü Varyans Analizi, Bağımsız Örneklem t testi; varsayımların bozulduğu karşılaştırmalarda ise parametrik olmayan testlerden Kruskal Wallis testi kullanılmıştır. Farklılığı yaratan grup ya da grupların belirlenmesinde Tukey-b testi kullanılmış, sonuçlar (p<0,01, p<0,05) 0,01 ve 0,05 anlamlılık düzeylerinde değerlendirilmiştir. **Bulgular:** Bisiklet her ne kadar her yaşta ve her düzeyde kişinin yapabileceği bir etkinlik olsa da erkekler, bekârlar, gençler ve öğrenciler başta olmak üzere, özel sektör ve kamu sektörü çalışanları daha çok ilgi göstermektedir. Bisiklet daha çok sosyal/rekreasyonel ve ulaşım amaçlı kullanılmaktadır. **Sonuç:** Yaş, gelir düzeyi ve eğitim düzeyinin artması bisiklet kullanımını azaltmaktadır. Yaşanılan yer ise bireylerin bisiklet kullanımını etkilememektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Bisiklet kullanımı; motivasyonel faktörler; bisiklet kullanıcılarının profilleri

**ABSTRACT Objective:** The purpose of the present study is to define the profile of bike users and to examine the motivational factors of cycling with respect to some demographic variables. **Material and Methods:** All bike users except sportive ones included to sampling group. The exact numbers of cyclist in Turkey were not defined. Sampling group is formed by random sampling and involves totally 682 participants (age=30.75 ± 10.72). In this study, The Motivational Factors Scale of Cycling (MFC) developed by Ardahan and Mert1 was used. In order to analyze the data, the descriptive statistics methods, t test, nonparametric tests as Kruskal Wallis test and Tukey-b test was used to explain relation between dependent and independent variables. Results have been assessed according to significant levels (p<.01, p<.05) 0.01 and 0.05. **Results:** Even if cycling can be done in all age and in all level of social pyramid, men, singles, young, students, private and public sector employers prefer cycling more than the others. Cycling is generally used for social and recreational reasons. **Conclusion:** As a result, when age, income and education level increases, percentage of cycling users decreases. Residence of participant has no statistical effect on cycling usage.

**Key Words:** Cycling; motivational factors; the profile of bike users

## GİRİŞ VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Bireylerin bisiklet kullanma isteklerinin yattığı, sosyal, kültürel, ekonomik ve çevresel faydalarından dolayı bireyi bisiklet kullanmaya motive eden faktörlerin ve bu motivasyonel faktörlerin demografik değişkenlerle olan ilişkilerinin bilinmesi, bisiklet fenomeninin, hem bireylerin yaşamında hem de toplum yaşamında daha hızlı ve olması gereken yere konumlandırılmasını kolaylaştıracaktır. Türkiye’de kaç kişinin bisikleti hangi amaçlarla kullandığı tam olarak bilinmemektedir. Ayrıca, son yıllarda ülkemizde bisiklet kullanan bireyler artsa da merkezi yönetim ve yerel yönetimlerin politikalarının yetersizliği, diğer sürücülerin bisikleti henüz bir ulaşım aracı olarak saymamaları sebebiyle bu değişim hızlı değildir. Türkiye bu konuda Çin, Hollanda, Japonya ve Danimarka gibi ülkelerin çok gerisindedir.<sup>1</sup>

Bisiklet kullanımı, açık alan etkinliği olmasının yanı sıra hem ulaşım amaçlı hem de rekreasyonel ve rekabet şansının olduğu sportif/profesyonel kullanımı da olan bir spordur. Diğer bir deyişle bisiklet; bireyin kendisi ve doğa arasında özel bir bağ kurulmasına imkân veren, bireyi özgürleştiren, bireyin ruh ve beden sağlığını olumlu etkileyen, ruhani ve sosyal dünyasındaki beklentilerinin karşılanmasında birçok fayda yaratan açık alan sporlarından biridir.<sup>2</sup>

Bisiklet, ilk olarak 12. yy’da Çin’de kullanılmaya başlanmıştır. Fransız Sirvac’ın 1791 yılında “Celerifere” adını verdiği bisiklet, önce ulaşım aracı olarak önem kazanmaya başlamış ve önemini otomobil icat olana kadar devam ettirmiştir.<sup>3</sup> Avrupa Birliği (AB)’ndeki birçok ülkedeki genel ulaşım sıralaması özel araç, toplu taşıma araçları, bisiklet ve yaya şeklinde iken, sürdürülebilir trafik içinde motorize olmayan araçların kullanımını hayati derecede önemli olarak kabul eden AB’deki kalabalık metropollerde bu sıralama toplu taşıma, bisiklet, özel araç ve yaya şekline dönüşmektedir. Bu haliyle bisiklet çevreci özelliğiyle bireylerin yaşamlarında giderek daha fazla yer almaktadır.<sup>4</sup>

Birçok araştırmacı, bisiklet kullanmayı ciddi boş zaman faaliyeti olarak görmektedir.<sup>5,6</sup> “Ciddi Boş Zaman (Serious Leisure)” kavramı ilk olarak

Stebbins tarafından ortaya atılmıştır.<sup>7</sup> Ona göre ciddi boş zaman etkinlikleri; düzenli ve sistematik olarak devam eden, bireyler için yeterince değerli ve ilgi çekici olan, hatta kendi yetenek, beceri ve bilgilerini kullanarak kendi geleceklerini kazanabilme ve ifade edebilme fırsatlarının olduğu ve amatör, gönüllü veya hobiler toplamıdır. Diğer bir deyişle; bireylerin yaşam biçimi halini almış serbest zaman etkinliklerine ciddi boş zaman etkinlikleri adı verilir. Bireylerin kendi yaşam biçimleri olarak gördükleri rüzgar sörfü veya kaya tırmanışı gibi sporlara benzetildiğinde ciddi boş zaman faaliyeti olarak üç farklı kullanımı olan bisiklet; farklı yollarla yapılan “alternatif bir spor”, günlük hayatı da içine alan bir “yaşam biçimi” ve bireyin kendi sınırlarını zorladığı ve başkalarıyla rekabet edebildiği “ekstrem” bir spordur.<sup>8,9</sup>

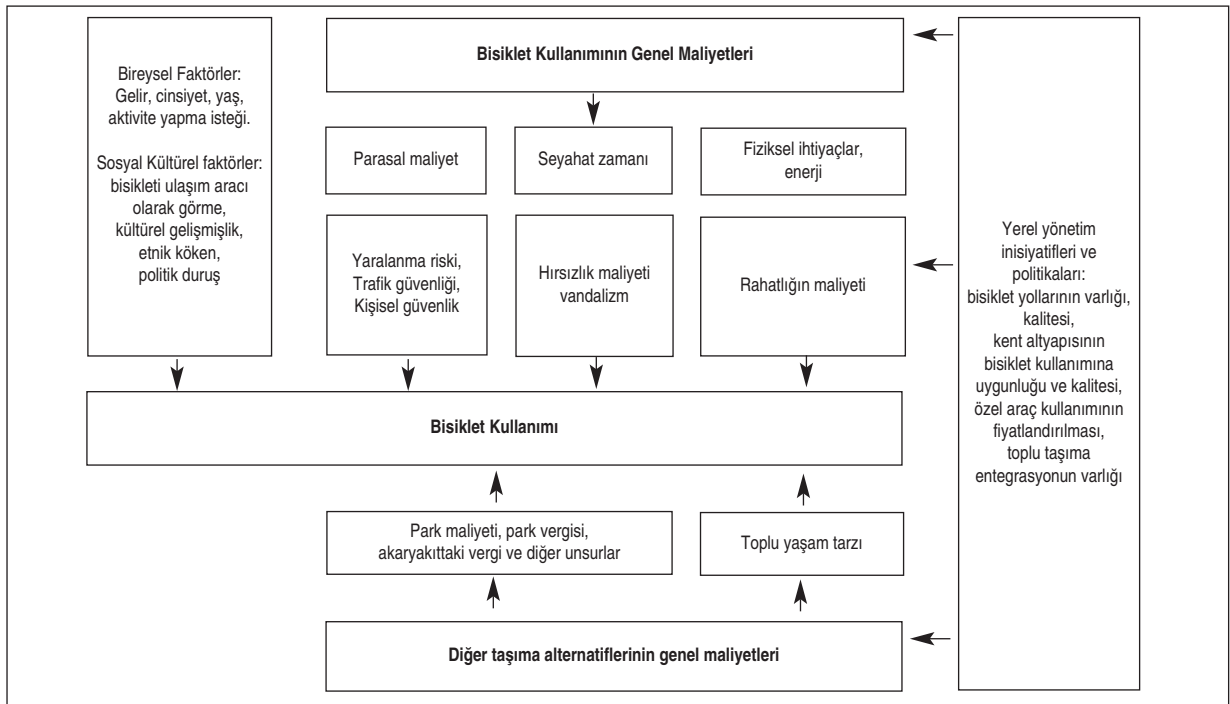
Bisikletin bu üç farklı kullanımında ilki olan rekreatif kullanım “alternatif bir spor” veya “yaşam biçimi” olarak iki şekilde gerçekleşir. Bunlardan ilki, bisikletin sosyal ve rekreatif amaçlı kullanımınıdır. Bu; şehrin içindeki rekreatif alanlarda, sosyal ve rekreatif amaçlı kullanım şeklinde olabileceği gibi, organize edilmiş veya tamamen yabanıl doğada rekreatif amaçlı kullanım şeklinde de olabilir. Rekreatif bisiklet kullanımı; bisikletle bir başlangıç noktasından bitiş noktasına yalnız veya grup halinde yapılan, yarışma amacı olmadan daha önceden belirlenmiş amaç(lar)ı gerçekleştirmek için bireylerin bisiklet kullanmalarınıdır. Buna ilaveten bireylerin bisiklet kullanarak yaptıkları şehirler ve ülkeler arasındaki uzun turları da bu yapıda düşünmek mümkün olacaktır. İkinci kullanım biçimi, şehir içinde ulaşım amaçlı kullanımdır. Ulaşım amaçlı kullanım, bireylerin günlük yaşamlarında okul, iş, alışveriş gibi günlük rutinlerini bisikletle gerçekleştirmek biçiminde olmaktadır. Bu tamamen bisikletle olabileceği gibi, toplu taşıma entegre olan kullanımla da gerçekleştirilebilen bir uygulamadır. Gelişmiş ülkelerde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması yerel ve merkezi yönetimlerce özendirilerek ulaşım amaçlı kullanıma imkân veren uygulamalar içermektedir. Bunlardan ilki bireyin kendi bisikleti ile gerçekleştirdiği ulaşım biçimidir. İkincisi; yerel yönetimlerce kiralanılan, jetonla veya manyetik kartlarla hatta son uygulamalarda kredi

kartlarıyla çalışan, şehrin çeşitli yerlerinde bulunan bireylerin kendi kendilerine kiralayabilecekleri ve istenildiği kadar kullanıldıktan sonra aynı veya istenilen bir başka bisiklet istasyonuna (kiosk) teslim edilebilen bisikletlerle sağlanan ulaşım biçimidir.

Bisikletin üçüncü kullanımı “ekstrem” bir spor olarak, sportif ve profesyonel kullanım olan “yarışmaya dayalı” türüdür. Bunda birey tek veya takım halinde diğer bireyleri/takımları geçmek için bisikleti bir araç olarak kullanır. Bunun dünya genelinde çok farklı türleri vardır. En yaygın bilinenleri; “Uluslararası Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turu” veya Fransa’daki “Fransa Bisiklet Turu” gibi profesyonel organizasyonlardır. Bunların dışında, bisiklet maratonu, triatlon, BMX bisikletlerle yapılan gösteriler, down hill gibi etkinlikler de bisikletin sportif ve profesyonel kullanımına örnektir.

Rietveld ve Daniel; bisiklet kullanımını etkileyen faktörleri Şekil 1’de verildiği gibi özetlemiştir.<sup>4</sup> Ona göre bisiklet kullanımı birçok demografik faktörle ilişkili olan bir durumdur. Örneğin gelir; araba, bisiklet gibi araçların satın alınmasını belir-

leyen önemli bir etken iken, yaş; bireylerin fiziksel sağlıkları yoluyla etkili olan demografik bir özelliktir. Eğitim düzeyi arttıkça bireyler hem sağlık hem de politik ve sosyal duruşlarından dolayı bisiklete binmeyi daha çok tercih etmektedirler. Bunun yanında cinsiyet, bisiklet kullanımında önemli bir belirleyicidir. Özellikle ıssız açık alanlarda ve akşamlarda kadınlar, bisiklet kullanımından kaynaklı birçok sosyal risklere erkeklere oranla daha açıktır. Bunun yanında bireylerin uygun sosyal risklerden ve trafik risklerinden arındırılmış güvenli alanlarda işe, okula, arkadaş, komşu ve akraba ziyareti gibi günlük yaşamlarındaki rutinleri yerine getirebiliyor olması, bisiklete olan talebi arttırmaktadır. Pucher ve ark. risklerden arındırılmış güvenli alanların yaratılmasını bisiklet için türetilmiş bir talep olarak tanımlayıp, bireylerin gündelik yaşamlarındaki mutluluk verici bu olumlu değişim fırsatını rekreasyonel bir fırsat olarak tanımlamıştır.<sup>3</sup> Bu da bisikletin rekreasyonel kullanım fırsatlarından kaynaklı talebin de buna ilave edilmesi gerektiğini, ayrıca, güvenli kullanım fırsatlarının diğer ulaşım biçimlerine göre daha baskın olacağını belirtmiştir.



ŞEKİL 1: Bisiklet kullanımını etkileyen faktörler.<sup>4</sup>

Rietveld ve Daniel, Rietveld ve Koetse; bisiklet kullanımını etkileyen unsurları şu alt başlıklarda toplamıştır.<sup>4,10</sup> Bunlar; a) Yerel yönetimlerce organize edilen kaldırım, araç yolu, varyant ve bisiklet yollarının varlığı, kalitesi ve miktarıyla ilişkili olarak değişen, bekleme ve karşıdan karşıya geçme zamanının toplamının toplu taşıma veya araçla ulaşımaya avantajlı olup olmaması ile oluşan seyahat zamanı, b) Fiziksel ihtiyaçlar ve rahatlığın maliyeti; bunlar altyapının kalitesi, yaşanan yerin coğrafik durumu, hava kirliliği, iklim ve diğer unsurlar, c) Yaralanma riski, trafik güvenliği; motorlu taşıtlardan kaynaklanan risklerin olup olmaması, d) Çalınma; güvenli bisiklet otoparklarının olup olmaması, e) Vandalizm; özellikle pahalı bisiklet kullanıcıların karşılaşabileceği vandalizmle ilgili durumlar, f) Parasal maliyet; bisiklete sahip olma ve/veya kiralamanın maliyeti, g) Kişisel güvenlik; günün her saatinde her yaştan, her cinsiyetten birey için parkurun güvenli olup olmamasını tarif eder, h) Bunların dışında diğer taşıma araçlarının varlığı, etkinliği ve maliyeti bisiklet kullanımını destekleyen ve arttıran unsurlardır.

Bunların dışında bireyleri bisiklet kullanmaya motive eden faktörleri iki grupta ele almak gerekir. Bunlardan ilki, bireyleri bisiklet binmeye iten faktörler (push factors), diğeri ise bisikletin spor olarak, aktivitenin çekiciliğinden, gidilen yerler ve rotadan ve endüstrinin yarattığı imajdan kaynaklı çeken faktörlerdir (pull factors). Bu iki faktörü ayrı ayrı veya bütünlük olarak ele alan birçok çalışma yapılmıştır. Bunları iki grupta toplamak mümkündür. İlki ölçek kullanılan çalışmalar, ikicisi; teoriler ve ölçek kullanan çalışmalardır:

**Ölçek Kullanarak Yapılan Çalışmalar:** Frederick-Recascino ve Schuster-Smith; yarışmacı bisiklet kullanıcılarının içsel motivasyon unsurları ve rekabeti "Bilişsel Değerlendirme teorisi" ile açıklamaya çalışmışken, LaChausse; yarışmacı olan ve olmayan bisiklet kullanıcılarını, Skar ve ark. dağ bisikleti kullanıcılarını bisiklet kullanmaya motive eden unsurları belirlemek için bir ölçek geliştirmişlerdir.<sup>11-13</sup> Bunlara ilave olarak, Brown ve ark. bisiklet kullanımını ciddi boş zaman etkinliği olarak ele almış ve bireyleri bisiklet kullanmaya motive eden unsurları, iklim ve çevresel faktörleri, diğer

motivasyonel unsurlarla beraber ele alarak bir ölçek geliştirmişlerdir.<sup>14</sup> Streicher ve Saayman; bireyleri bisiklet kullanmaya ve gününbirlik veya uzun turlara yönelten faktörleri belirlemek için bir ölçek geliştirmişlerdir.<sup>15</sup> Ritchie ve ark. çalışmalarında bireyleri bisiklet kullanmaya motive eden ve bireyleri bisikletle seyahat etmeye yönelten faktörleri ele alarak iki farklı boyutu olan ölçek geliştirmişlerdir.<sup>16</sup> Ardahan ve Mert, çalışmalarında Türk popülasyonu için bireyleri bisiklete binmeye motive eden faktörleri ele alan motivasyon faktörleri, ulaşım ve çevresel değerlerin hepsini bir arada değerlendirerek bir ölçek geliştirmişlerdir.<sup>1</sup> Bunlara ilave olarak, Driver tarafından geliştirilen ve bireyleri herhangi bir rekreatif etkinliğe motive eden faktörleri açıklamak için kullanılan "Rekreasyon Deneyimi Tercih Ölçeği (Recreation Experience Preference Domains, Scales And Core Statements)" de bu ölçek çalışmalarının içinde düşünülebilir.<sup>17</sup>

**Teoriler ve Ölçek Kullanan Çalışmalar:** Bunların dışında bireyi bisiklet kullanmaya motive eden faktörleri açıklamak için bazı teorilerden de yararlanılabilir. Bunlardan ilki, Crandall'ın yaklaşımıdır.<sup>18</sup> Ona göre bireylerin bisiklete binmesinde bireylerin kişilikleri ve içinde buldukları durumlar etkili olmaktadır. Buna ilave olarak; Levy, bisiklet kullanımını, bireyin kişiliğiyle içinde olduğu veya ait olduğu sosyal koşulların etkileşimiyle açıklamaktadır.<sup>19</sup> İbrahim ve Cordes, bisiklet kullanımını ile ilgili faktörleri İhtiyaç Teorisi (The Need Theory) ile açıklarken, Deci ve Ryan, Bilişsel Değerlendirme teorisi (The Self-Determination Theory) ile, Pintrich, Başarılabak Amaç Teorisi (The Achievement Goal Theory) ile, Engeström ve ark. Aktivite Teorisi (The Activity Theory) ile açıklamaya çalışmışlardır.<sup>20-22</sup> O'Connor ve Brown, bireylerin bisiklet kullanmasına sebep olan faktörleri ciddi boş zaman faaliyeti boyutuyla incelemiştir.<sup>23</sup> Bunların dışında bisiklet kullanımını etkileyen diğer unsurları Sallis ve ark., Sallis ve Owen; bireyin içinde yaşadığı toplumun kültürel yapısı, bireyin ait olduğu sosyal grubun kültür özellikleri, bireyin politik duruşu, bireyin ekolojik algısı, bireyin kendisi ve çevresiyle olan etkileşimini esas alarak açıklamaya çalışmışlardır.<sup>24,25</sup> Tefler; bisiklet kullanımını yoğun aktivite yapmanın kolay ulaşılabilir ve keyif

alınabilir boyutundan dolayı, Hendriksen ve ark.; kardiyovasküler sisteme olan olumlu faydalarından dolayı, Andersen ve ark.; ölme riskini düşüren en yaygın ve kolay ulaşılabilir araç olmasından dolayı, Avusturya Çevre Koruma ve Bisiklet kurumu (Australian Department of Environmental Protection and Bike West), daha düşük kolesterol ve daha düşük kalp krizi riski sağladığından dolayı, Wagner ve ark., beden-kitle indeksi üzerindeki olumlu etkilerinden dolayı, O'Connor ve Brown; sosyal etkileşim üzerindeki olumlu etkilerinden dolayı, Garrard ve ark.; bireyin duygusal ve fiziksel olarak kendine güvenini arttırdığından dolayı, Scully ve ark.; bireylerin depresyon ve stres seviyesini düşürdüğünden dolayı bireylerin bisiklete bindiklerini savunmuşlardır.<sup>6,26-32</sup>

Yukarıda sıralanan çalışmalarda, bireylerin neden bisiklet kullandığına dair farklı nitelikteki popülasyonlar için kullanılabilecek ölçeklere yer verilmiştir. Bazı ölçekler sadece yarışmacı bisikletçileri, dağ bisikleti kullanıcılarını ele alırken, bazıları bisikletçilerin ekolojik bakış açılarını, bazı çalışmalar da bisikletin ulaşım amaçlı kullanım boyutuyla motivasyonel faktörleri değerlendirmişlerdir. Bu çalışmada; bisiklet kullanıcılarının profilleri ulaşım, ekoloji, iç ve dış motivasyonel unsurlarla beraber değerlendirilerek, geliştirilen ve Türkiye popülasyonu için geçerlilik ve güvenilirlik çalışması yapılmış "bireyleri bisiklet kullanmaya motive eden faktörler" in çeşitli demografik değişkenlerle olan ilişkisi belirlenecek ve yukarıda sıralanan çalışmalarla karşılaştırılacaktır.

## GEREÇ VE YÖNTEMLER

**Araştırmanın Amacı,** bisiklet kullanan bireylerin profillerini ve bireyleri bisiklet kullanmaya motive eden faktörlerin "Bisiklet Motivasyon Ölçeği (BMÖ)" aracılığıyla çeşitli değişkenlere göre incelenmesidir.

**Araştırma Modeli:** Araştırma tanımlayıcı bir araştırmadır ve bu çalışmaya sportif amaçlı bisiklet kullanım dışındaki tüm amaçlarla bisiklet kullanıcıları dâhil edilmişlerdir.

**Örneklem Süreci, Veri Toplama Aracı ve Değişkenler:** Çalışmanın veri seti Ardahan ve Mert'in

2014 yılında yaptıkları çalışmanın veri setidir.<sup>1</sup> Türkiye'de bisiklet kullanıcılarının sayıları kesin olarak bilinmemektedir. Veri seti elde edilirken tesadüfi örneklem metodu kullanılmıştır ve örneklem grubu 682 bisiklet kullanıcılarından ( $\chi_{\text{yaş}} = 30,75 \pm 10,72$ ) oluşmaktadır. Veri toplama aracı olarak elektronik anket formu kullanılmıştır ve e-form sosyal medya üzerinden Türkiye'nin her ilinde sosyal medya üzerinden örgütlenmiş bisiklet kullanıcı gruplarına ve Türkiye Bisiklet Derneği'nin tüm şubelerine ve üyelerine gönderilmiştir. Cevaplanan ve veriler arasında tutarlılığı olan anketlerin hepsi değerlendirmeye alınmıştır. 1 Kasım 2012-31 Mart 2013 tarihleri arasındaki geri dönüşler işleme alınmış daha sonraki geri dönüşler alınmamıştır. Elektronik anket formunda demografik bilgilerin yanında; BMÖ ölçeğine ait maddeler yer almıştır.<sup>1</sup> Toplam 71 madde ve 12 faktörden oluşan BMÖ ölçeğinin varyans açıklama oranı %68,152 ve Conbach's Alpha katsayısı 0,969'dur.<sup>1</sup> Araştırma için Etik Kurul onayı gerekmediği için böyle bir onay alınmamıştır. On yedi yaş ve altındaki katılımcılar nüfusun önemli bir kesimini teşkil ettikleri, bisikleti okula gelip giderken ve diğer boyutlarıyla örnekleme de yer alabilmeleri için özellikle dâhil edilmişlerdir.

**Verilerin Analizi:** Verilerin değerlendirilmesinde; frekans (f), yüzde (%), ortalama ( $\chi$ ), standart sapma (SS) ve Pearson korelasyon katsayısı gibi betimsel istatistiklerin yanında, normallik ve homojenliğin sağlandığı durumlarda Tek Yönlü Varyans Analizi, Bağımsız Örneklem t Testi, homojenliğin sağlanmadığı durumlarda parametrik olmayan testlerden Kruskal Wallis testi kullanılmıştır. Farklılığı yaratan grup ya da grupların belirlenmesinde Tukey-b testi kullanılmış, sonuçlar 0,01 ve 0,05 anlamlılık düzeylerinde değerlendirilmiştir.

## BULGULAR

Bireyleri bisiklet binmeye motive eden faktörlerin (BMÖ Ölçeğinin) çeşitli demografik değişkenlerle değerlendirildiği bu çalışmada, bulgular aşağıda verilmiştir.

Bisiklet kullanıcılara ait demografik veriler, Tablo 1'de verilmiştir. Tablodan da görülebileceği gibi katılımcıların önemli bir kısmı erkek (%85,2),

TABLO 1: Demografik veriler.

Yaş	n	%	Cinsiyet	n	%
A- 17 ve altı	43	6,3	E- Erkek	581	85,2
B- 18-25	227	32,3	K- Kadın	101	14,8
C- 26-35	201	29,5	<b>Medeni Durum</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
D- 36-45	145	21,3	E- Evli	207	30,4
E- 46-55	43	6,3	B- Bekâr	475	69,6
F- 56 ve üstü	23	3,3	<b>Yaşanılan Yer</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
<b>Çalışılan Yer</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	Ş- Şehir-B,Şehir	619	90,7
A- Özel sektör	211	30,9	K- Köy-ilçe	63	9,3
B- Kamu sektörü	112	16,5	<b>Kişisel Gelir</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
C- Kendi işi	53	7,8	A- 0-500	176	25,8
D- Serbest meslek	31	4,5	B- 501-1000	100	14,7
E- Ev kadını	4	0,6	C- 1001-1500	98	14,4
F- Öğrenci	217	31,8	D- 1501-2000	95	13,9
G- Emekli	30	4,4	E- 2001-2500	77	11,3
H- İşsiz	24	3,5	F- 2501-3000	59	8,7
<b>Eğitim</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	G- 3001 ve üstü	77	11,3
A- İlköğretim	44	6,4	<b>Bisiklet Kullanma Önceliği</b>	<b>Ort</b>	<b>St,Sp</b>
B- Lise ve dengi	234	34,3	1. öncelik: Sosyal/Rekreasyonel	4,34	0,79
C- Üniversite	330	48,4	2. öncelik: Şehir içi ulaşım	3,79	1,08
D- Lisans üstü	74	10,9	3. öncelik: Profesyonel	2,89	1,36
<b>Toplam</b>	<b>682</b>	<b>100,0</b>	4. öncelik: Uzun turlar	2,64	1,23

%68,1'i 35 yaş ve altı, %69,6'sı bekâr, %90,7'si şehir veya büyükşehirde yaşamakta, %31,8'i öğrenci, %68,8'i 2000 TL ve altı kişisel gelire sahip, %59,3'ü üniversite veya üstü eğitim düzeyine sahiptir. Katılımcıların bisiklet kullanmadaki birinci önceliği sosyal/rekreasyonel, ikinci öncelik ise şehir içi ulaşım amaçlıdır.

BMÖ'nün çeşitli demografik değişkenlerle ilişkisi Tablo 2a, 2b ve 2c'de verilmiştir. Tabloda yer alan faktör isimleri Ardahan ve Mert'in (2014) çalışmasından alınmıştır. Bunlar; Faktör\_1: "Doğayı, Hızı ve Mücadeleyi Hissetme", Faktör\_2: "Taktir Edilme, Fark Edilme ve Kendini Gösterme", Faktör\_3: "Ekolojik Duyarlılık, Farkındalık", Faktör\_4: "Ulaşım", Faktör\_5: "Fiziksel Aktivite ve Sağlık", Faktör\_6: "Sosyalleşme", Faktör\_7: "Bireyin Kendiyle Rekabeti", Faktör\_8: "Uzaklaşma ve Dinlenme", Faktör\_9: "Örnek Olma", Faktör\_10: "Özgürlük Hissi", Faktör\_11: "Özgürce Yiyebilme ve Kilo Kontrolü", Faktör\_12: "Coğrafik Uygunluk"tur.

BMÖ alt faktörlerinin cinsiyete göre ortalamaları arasındaki farkın anlamlılığı Bağımsız İki

Örneklem t Testi ile sorgulanmış ve sadece Faktör\_2'de kadınlar ile erkekler arasındaki farklılık istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur ve bu farklılık erkeklerin lehinedir ( $p < 0,05$ ). BMÖ alt faktörlerinin medeni duruma göre ortalamaları arasındaki farkın anlamlılığı Bağımsız İki Örneklem t Testi ile sorgulanmış; Faktör\_5, Faktör\_8, Faktör\_11 ve Faktör\_12 dışındaki tüm faktörlerde evlilerle bekârlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmuştur ( $p < 0,05$ ). Faktör\_9 (Örnek Olma) ele alındığında evli bireylerin ortalaması bekârlardan daha büyükken, farklılığın anlamlı olduğu diğer tüm faktörlerde bekâr bireylerin ortalaması evlilerden daha büyüktür. BMÖ alt faktörleri yaşanılan yere göre karşılaştırıldığında, BMÖ'nün yaşanılan yere göre farklılık göstermediği görülmektedir. BMÖ'yü yaş gruplarına göre karşılaştırmak için homojenlik varsayımı sağlandığı durumlarda Tek Yönlü Varyans Analizi ve homojenlik varsayımının sağlanmadığı durumlarda parametrik olmayan testlerden Kruskal Wallis testi kullanılmıştır. Faktör\_12 dışındaki tüm faktörlerde yaş kategorilerine göre istatistik-

**TABLO 2a:** BMÖ alt gruplarının cinsiyet, medeni durum ve yaşanılan yerle ilişkisi.

Faktörler	Cinsiyet	Ort±SS	t	p	Medeni Durum				Yaşanılan Yer			
					Durum	Ort±SS	t	p	Yer	Ort±SS	t	p
Faktör-1	E	3,92±0,78	0,16	0,872	E	3,72±0,79	-4,55	<b>0,000</b>	Ş	3,92±0,77	0,22	0,823
	K	3,91±0,73			B	4,00±0,75			K	3,90±0,79		
Faktör-2	E	2,51±0,86	2,86	<b>0,005</b>	E	2,22±0,67	-5,93	<b>0,000</b>	Ş	2,49±0,85	1,16	0,246
	K	2,28±0,72			B	2,59±0,89			K	2,36±0,84		
Faktör-3	E	3,89±0,89	-1,28	0,201	E	3,78±0,86	-2,51	<b>0,012</b>	Ş	3,91±0,87	0,40	0,688
	K	4,01±0,78			B	3,97±0,87			K	3,87±0,85		
Faktör-4	E	3,92±0,92	-1,59	0,114	E	3,76±0,92	-3,37	<b>0,001</b>	Ş	3,93±0,90	-0,24	0,814
	K	4,04±0,72			B	4,01±0,87			K	3,96±0,88		
Faktör-5	E	4,13±0,69	0,29	0,776	E	4,09±0,65	-0,91	0,363	Ş	4,12±0,69	-1,16	0,249
	K	4,11±0,61			B	4,14±0,67			K	4,21±0,56		
Faktör-6	E	3,67±0,92	1,27	0,204	E	3,43±0,88	-4,21	<b>0,000</b>	Ş	3,66±0,93	0,71	0,480
	K	3,54±0,93			B	3,75±0,92			K	3,57±0,83		
Faktör-7	E	3,54±0,91	1,08	0,281	E	3,23±0,88	-5,66	<b>0,000</b>	Ş	3,54±0,91	1,13	0,257
	K	3,44±0,90			B	3,65±0,89			K	3,40±0,93		
Faktör-8	E	4,15±0,70	-1,13	0,259	E	4,06±0,68	-0,68	0,500	Ş	4,15±0,70	-0,62	0,534
	K	4,23±0,64			B	4,20±0,70			K	4,21±0,59		
Faktör-9	E	3,56±1,07	0,67	0,500	E	3,58±1,01	-2,41	<b>0,016</b>	Ş	3,54±1,09	-0,70	0,485
	K	3,48±1,11			B	3,53±1,10			K	3,63±0,88		
Faktör-10	E	4,28±0,73	-1,61	0,108	E	4,20±0,80	-2,32	<b>0,020</b>	Ş	4,30±0,72	0,82	0,416
	K	4,40±0,61			B	4,34±0,67			K	4,23±0,64		
Faktör-11	E	3,14±1,10	1,23	0,219	E	3,03±1,00	-1,60	0,111	Ş	3,11±1,10	-0,82	0,414
	K	3,00±1,02			B	3,17±1,12			K	3,23±1,01		
Faktör-12	E	3,30±1,05	-1,42	0,158	E	3,29±1,02	-0,68	0,498	Ş	3,31±1,04	-1,55	0,121
	K	3,47±0,98			B	3,35±1,05			K	3,52±1,01		

\*: p< 0,05, t: İki Bağımsız Örneklem test istatistiği.

sel olarak anlamlı bir farklılık vardır ( $p<0,05$ ) ve farklılık neredeyse tüm maddelerde F ve E yaş kategorileri aleyhine, A ve B yaş kategorilerinin lehinedir. Başka bir deyişle, farklılığın anlamlı olduğu tüm faktörlerde yaş arttıkça ortalamalar azalmıştır. Bu ters yönlü ilişkiyi istatistiksel olarak anlamlı ve negatif bulunan korelasyon katsayıları desteklemektedir.

BMÖ, eğitim düzeyine göre karşılaştırılırken homojenlik varsayımının sağlandığı durumlarda Tek Yönlü Varyans Analizi ve bu varsayımın sağlanmadığı durumlarda parametrik olmayan testlerden Kruskal Wallis testi uygulanmıştır. Faktör\_1, Faktör\_2, Faktör\_6 ve Faktör\_7'de eğitim düzeylerine göre farklılık istatistiksel olarak anlamlıdır ( $p<0,05$ ) ve farklılık üniversite ve üstü eğitim yapanların aleyhinedir. BMÖ, bireylerin çalıştıkları yere göre karşılaştırılırken, homojenlik varsayımı-

nın sağlandığı durumlarda Tek Yönlü Varyans Analizi ve homojenlik varsayımının sağlanmadığı durumlarda parametrik olmayan testlerden Kruskal Wallis testi uygulanmıştır. Faktör\_1, Faktör\_2, Faktör\_4, Faktör\_6 ve Faktör\_7'de meslek gruplarına göre farklılık istatistiksel olarak anlamlıdır ( $p<0,05$ ) ve farklılık tüm maddelerde öğrencilerin lehinedir. Son olarak, BMÖ kişisel gelir düzeylerine göre karşılaştırılmıştır. bu karşılaştırma yapılırken homojenlik varsayımının sağlandığı durumlarda Tek Yönlü Varyans Analizi ve bu varsayımın sağlanmadığı durumlarda parametrik olmayan testlerden Kruskal Wallis testi kullanılmıştır. Faktör\_1, Faktör\_2, Faktör\_3, Faktör\_4, Faktör\_6, Faktör\_7 ve Faktör\_8'de kişisel gelir düzeylerine göre farklılık istatistiksel olarak anlamlıdır ( $p<0,05$ ) ve farklılık tüm maddelerde A ve B düzeyindeki gelire sahip katılımcıların lehinedir.

**TABLO 2b: BMÖ alt gruplarının yaş ve eğitimle ilişkisi.**

Faktörler		Yaş			Eğitim			
		Ort ±SS	F/KW/r	P	Ort±SS	F/KW	P	
Faktör-1	A	4,44±0,61	F: 13,10	<b>0,000</b>	A	4,16±0,96	F: 6,04	0,000
	B	4,10±0,75	r	-0,270**	B	4,05±0,75		
	C	3,79±0,75			C	3,82±0,74		
	D	3,83±0,76			D	3,82±0,80		
	E	3,67±0,73						
	F	3,28±0,71						
Faktör-2	A	3,49±0,95	KW: 77,19	<b>0,000</b>	A	3,22±1,09	KW: 44,30	0,000
	B	2,66±0,91	r	-0,317**	B	2,61±0,85		
	C	2,32±0,70			C	2,32±0,76		
	D	2,24±0,69			D	2,31±0,74		
	E	2,23±0,66						
	F	2,07±0,51						
Faktör-3	A	4,28±0,71	F: 5,18	<b>0,000</b>	A	4,12±0,94	F: 2,08	0,102
	B	4,02±0,92	r	-0,151**	B	3,95±0,90		
	C	3,79±0,88			C	3,89±0,83		
	D	3,94±0,76			D	3,73±0,92		
	E	3,67±0,89						
	F	3,44±0,86						
Faktör-4	A	4,20±0,73	F: 5,17	<b>0,000</b>	A	4,05±0,99	F: 2,07	0,104
	B	4,08±0,93	r	-0,173**	B	4,02±0,90		
	C	3,85±0,84			C	3,90±0,84		
	D	3,91±0,85			D	3,75±1,03		
	E	3,60±1,07						
	F	3,42±0,86						
Faktör-5	A	4,43±0,60	KW: 13,48	<b>0,019</b>	A	4,13±0,97	KW: 4,42	0,220
	B	4,14±0,76	R	-0,077*	B	4,12±0,73		
	C	4,07±0,66			C	4,10±0,61		
	D	4,12±0,62			D	4,23±0,60		
	E	4,10±0,58						
	F	4,00±0,56						
Faktör-6	A	4,15±0,87	F: 7,43	<b>0,000</b>	A	4,00±1,06	F: 7,39	0,000
	B	3,83±0,91	r	-0,190**	B	3,80±0,87		
	C	3,48±0,87			C	3,55±0,92		
	D	3,57±0,94			D	3,41±0,89		
	E	3,39±0,79						
	F	3,37±0,93						
Faktör-7	A	4,26±0,71	F: 16,40	<b>0,000</b>	A	3,90±1,03	F: 5,42	0,001
	B	3,78±0,90	r	-0,292**	B	3,63±0,93		
	C	3,34±0,88			C	3,44±0,87		
	D	3,33±0,82			D	3,35±0,85		
	E	3,31±0,86						
	F	2,90±0,74						

devamı →



TABLO 2b: *devamı.*

Faktörler	Ort ±SS	Yaş		Ort±SS	Eğitim			
		F/KW/r	P		F/KW	P		
Faktör-8	A	4,37±0,74	KW: 18,27	<b>0,003</b>	A	4,18±0,96	KW: 2,48	0,478
	B	4,22±0,76	r	-0,116**	B	4,17±0,72		
	C	4,11±0,64			C	4,15±0,63		
	D	4,14±0,60			D	4,11±0,70		
	E	4,00±0,76						
	F	3,93±0,60						
Faktör-9	A	4,12±0,87	F: 4,25	<b>0,001</b>	A	3,95±1,07	F: 2,58	0,052
	B	3,60±1,16	r	-0,103**	B	3,57±1,11		
	C	3,39±1,02			C	3,49±1,04		
	D	3,60±1,00			D	3,47±1,07		
	E	3,39±1,09						
	F	3,23±1,03						
Faktör-10	A	4,35±0,69	F: 4,42	<b>0,001</b>	A	4,19±0,94	F: 0,95	0,418
	B	4,40±0,73	r	-0,125**	B	4,35±0,71		
	C	4,22±0,73			C	4,28±0,67		
	D	4,35±0,60			D	4,25±0,76		
	E	4,00±0,77						
	F	3,93±0,69						
Faktör-11	A	3,73±1,08	KW: 21,60	<b>0,001</b>	A	3,49±1,15	F: 2,48	0,060
	B	3,17±1,19	r	-0,146**	B	3,18±1,16		
	C	3,09±1,07			C	3,06±1,04		
	D	3,07±0,95			D	3,03±1,04		
	E	2,88±0,95						
	F	2,61±0,93						
Faktör-12	A	3,65±1,23	F: 2,02	<b>0,073</b>	A	3,60±1,24	F: 1,31	0,270
	B	3,30±1,06	r	-0,007	B	3,32±1,05		
	C	3,21±1,02			C	3,28±1,00		
	D	3,48±0,99			D	3,39±1,01		
	E	3,23±0,99						
	F	3,35±0,75						

BMÖ: Bisiklet motivasyon ölçeği.

\*:  $p < 0,05$ , \*\*:  $p < 0,01$ , r: Pearson korelasyon katsayısı (gruplandırılmamış yaş değişkeni ile faktörler arasındaki doğrusal ilişkiyi gösterir.), KW: Kruskal Wallis test istatistiği, F: Tek Yönlü Varyans Analizi test istatistiği.

## TARTIŞMA

Bireyleri bisiklet binmeye motive eden ve BMÖ olarak isimlendirilen faktörlerin yaş, cinsiyet, medeni durum, çalışılan yer, yaşanılan yer, kişisel gelir ve eğitim gibi demografik değişkenlerle ilişkisinin ele alındığı bu çalışmada BMÖ ölçeğinin 12 alt faktörü ile bu değişkenlerin ilişkileri ve aralarındaki farklılık ortaya konmuştur. Bireyler bisiklet kullanma gerekçesi olarak birinci sırada sosyal/rekre-

asyonel, ikinci sırada ulaşım amaçlı bisiklet kullandıklarını belirtmişlerdir. Profesyonel ve uzun tur amaçlı bisiklet kullananların oranı çok düşüktür. Bu verilere göre ankete bireylerin önemli bir kısmı, bisikleti ulaşım ve sosyal/rekreatif amaçlı kullanmaktadır.

Bireylerin neden bisiklet bindikleri cinsiyete göre karşılaştırıldığında, sadece “fark edilme ve kendini gösterme” faktörü dışında kadınlar ile er-

**TABLO 2c: BMÖ alt gruplarının çalışılan yer ve kişisel gelire ilişkin ilişkisi.**

Faktörler	Çalışılan Yer			Kişisel Gelir				
	Ort ±SS	F/KW	p	Ort±SS	F/KW	p		
Faktör-1	A	3,84±0,82	F: 6,86	0,000	A	4,16±0,71	F: 5,38	0,000
	B	3,87±0,73			B	4,02±0,81		
	C	3,63±0,78			C	3,81±0,88		
	D	3,88±0,71			D	3,80±0,74		
	E	3,79 ±0,65			E	3,81±0,72		
	F	4,16±0,72			F	3,74±0,65		
	G	3,41±0,63			G	3,75±0,76		
	H	3,91±0,78						
Faktör-2	A	2,36±0,81	KW: 43,75	0,000	A	2,90±0,98	KW: 43,75	0,000
	B	2,40±0,73			B	2,61±0,82		
	C	2,21±0,79			C	2,38±0,83		
	D	2,30±0,53			D	2,28±0,73		
	E	2,10±0,67			E	2,38±0,75		
	F	2,79±0,93			F	2,25 ±0,71		
	G	2,17±0,43			G	2,23±0,61		
	H	2,29±0,89						
Faktör-3	A	3,85±0,92	F: 1,83	0,078	A	4,13±0,78	KW: 14,44	0,044
	B	3,95±0,76			B	3,98±0,92		
	C	3,64±1,03			C	3,78±1,04		
	D	3,82±0,73			D	3,89±0,71		
	E	3,78±0,60			E	4,00±0,85		
	F	4,03±0,88			F	3,71±0,79		
	G	3,75±0,71			G	3,58±0,90		
	H	4,09±0,77						
Faktör-4	A	3,94±0,87	F: 2,42	0,019	A	4,13±0,84	KW: 14,46	0,010
	B	3,89±0,88			B	4,08±0,89		
	C	3,66±1,06			C	3,93±0,90		
	D	3,63±0,92			D	3,97±0,76		
	E	3,88±0,63			E	3,84±0,84		
	F	4,09±0,88			F	3,79±0,89		
	G	3,74±0,76			G	3,50±1,05		
	H	3,92±0,89						
Faktör-5	A	4,09±0,67	F: 0,47	0,859	A	4,21±0,71	KW: 4,97	0,663
	B	4,15±0,64			B	4,10±0,77		
	C	4,07±0,71			C	4,02±0,73		
	D	4,11±0,55			D	4,07±0,66		
	E	3,75±0,53			E	4,13±0,59		
	F	4,17±0,74			F	4,11±0,57		
	G	4,08±0,51			G	4,16±0,57		
	H	4,17±0,66						
Faktör-6	A	3,60±0,96	KW: 24,26	0,001	A	3,87±0,91	F: 5,08	0,000
	B	3,59 ±0,91			B	3,83±0,88		
	C	3,31±0,99			C	3,57±0,98		
	D	3,73±0,60			D	3,58±0,92		
	E	3,06±0,31			E	3,62±0,88		
	F	3,85±0,91			F	3,43±0,87		
	G	3,42±0,62			G	3,31±0,86		
	H	3,60±1,04						

devamı →

TABLO 2c: devamı.

Faktörler	Çalışılan Yer			Kişisel Gelir				
	Ort ±SS	F/KW	p	Ort±SS	F/KW	p		
Faktör-7	A	3,35±0,96	F: 7,89	0,000	A	3,88±0,86	KW: 51,40	0,000
	B	3,49±0,79			B	3,68±0,93		
	C	3,37±0,84			C	3,34±1,04		
	D	3,30±0,73			D	3,30±0,75		
	E	2,58±0,50			E	3,40±0,88		
	F	3,84±0,88			F	3,34±0,83		
	G	3,07±0,76			G	3,29±0,80		
	H	3,68±0,90						
Faktör-8	A	4,13±0,73	F: 1,51	0,162	A	4,25±0,73	KW: 15,91	0,026
	B	4,17±0,61			B	4,20±0,73		
	C	4,07±0,58			C	4,10±0,81		
	D	4,10±0,53			D	4,16±0,59		
	E	3,75±0,53			E	4,05±0,62		
	F	4,24±0,73			F	4,18±0,59		
	G	3,89±0,66			G	4,03±0,65		
	H	4,20±0,74						
Faktör-9	A	3,40±1,10	KW: 11,04	0,137	A	3,67±1,10	F: 2,07	0,055
	B	3,71±0,97			B	3,72±1,09		
	C	3,48±1,21			C	3,29±1,11		
	D	3,61±0,79			D	3,55±1,00		
	E	3,25±0,57			E	3,51±1,03		
	F	3,64±1,12			F	3,55±0,98		
	G	3,46±0,73			G	3,38±1,08		
	H	3,33±1,13						
Faktör-10	A	4,28±0,77	F: 1,28	0,260	A	4,39±0,68	F: 1,36	0,229
	B	4,33±0,63			B	4,31±0,71		
	C	4,25±0,67			C	4,24±0,87		
	D	4,23±0,59			D	4,29±0,59		
	E	4,00±0,74			E	4,32±0,68		
	F	4,36±0,70			F	4,27±0,65		
	G	3,99±0,75			G	4,13±0,77		
	H	4,35±0,79						
Faktör-11	A	3,09±1,01	KW: 11,52	0,118	A	3,24±1,12	F: 1,67	0,125
	B	3,16±1,03			B	3,31±1,15		
	C	3,00±1,19			C	3,01±1,14		
	D	2,87±0,86			D	2,92±1,07		
	E	2,50±1,00			E	3,15±1,07		
	F	3,28±1,18			F	3,06±0,95		
	G	2,88±0,95			G	3,04±0,99		
	H	2,88±1,30						
Faktör-12	A	3,36±1,07	KW: 6,71	0,460	A	3,32±1,09	F: 1,67	0,125
	B	3,43±0,94			B	3,33±1,03		
	C	3,13±1,03			C	3,26±1,16		
	D	3,27 ±0,71			D	3,44±0,91		
	E	3,50±1,29			E	3,39±1,04		
	F	3,32±1,10			F	3,38±1,01		
	G	3,45±0,81			G	3,22±0,94		
	H	2,96±1,16						

BMÖ: Bisiklet Motivasyon Ölçeği.

\*: p&lt; 0.05, KW: Kruskal Wallis test istatistiği, F: Tek Yönlü Varyans Analizi test istatistiği.

kekler arasında farklılığın olmaması bisiklet sporu açısından önemlidir. Diğer bir deyişle, doğa sporlarının birçoğu ve açık alan rekreasyonu erkeklerin hegemonyasında iken, bisikletin rekreatif veya ulaşım amaçlı kullanımında motivasyonel faktörler açısından erkekler ile kadınlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılığın olmaması, bisikletin her toplum kesimi için uygun ve yaygınlaştırılması gereken bir spor olduğunun göstergesidir. Birçok çalışmada, kadınların rekreatif zaman kullanımını açısından erkeklere göre dezavantajlı olduğu ele alınmıştır.<sup>33,34</sup> Hatta Shaw ve Henderson'a göre zaman darlığı kadınların rekreatif kısıtlayıcıları içinde en önemli olanıdır.<sup>35</sup> Bu sebeple birçok açık alan etkinliği veya outdoor spor "erkek sporu" olarak bilirse de, aradaki bu boşluk gün geçtikçe daralmaktadır.<sup>2,36,37</sup> Katılım açısından bakıldığında bisiklet dünyanın birçok yerinde hâlâ erkek hegemonyasındadır. Brown ve ark.nın çalışmaları ve "Australian Bureau of Statistics"de yapılan çalışmalarda da kadın katılımcıların oranının düşük olması, bisiklet kullanıcılarının yoğunlukla erkek olduğu sonucunu desteklemektedir.<sup>14,38</sup> Kadınların bisiklet kullanmamalarının en önemli nedeni zaman azlığı olarak görülse de Ritchie ve ark., Garrard ve ark. ve Garrard gibi araştırmacılar, kadın kullanıcıların sayısının azlığını bisiklet yollarının, trafikte bisiklet kullanmanın ve özellikle hava karardıktan sonraki zamanlardaki güvenlik sorunu ile ilişkilendirmiş ve bisiklet kullanmanın kadınlar için daha riskli olduğunu tanımlamıştır.<sup>16,31,39</sup> Albertde bu güvensiz ortamın doğal sonucu olarak bisiklet kullanmanın, kadınların erkeklere oranla daha az tercih ettiği bir ciddi zaman etkinliğine dönüştüğünü belirtmiştir.<sup>40</sup> Erkeklerin kadınlara göre daha çok kendilerini göstermeye çalıştıkları hem bisiklet kullanıcılarında (Ritchie ve ark., ve LaChausse) hem de başka doğa sporu yapanlarda ve genel olarak rekreatif spor yapanlarda bulunan bir sonuçtur.<sup>12,25,36,37,41</sup> Tüm bu sonuçlar, bu çalışmanın sonuçları ile örtüşmektedir.

Her ne kadar doğa sporu yapmak ve medeni durum arasındaki ilişki literatürde sorgulanmış ve anlamlı ve doyumlu evliliğin doğa sporu yapma üzerinde olumlu etkisinin olduğu ve bu tarz evlilik yapan eşlerin birbirlerini daha çok motive ettikleri

vurgulanmışsa da mevcut çalışmada durum böyle değildir.<sup>42,43</sup> Bekâr katılımcı oranı evlilere oranla daha fazla ve BMÖ'ye göre farklılığın olduğu Faktör 9 dışındaki tüm faktörlerde farklılık bekârların lehinedir. Diğer bir deyişle bireyi bisiklet kullanmaya motive eden faktörler açısından bekâr olmak avantajlı bir durumdur. Ardahan'ın "Rekreatif Egzersiz Güdüleme Ölçeği [Recreational Exercise Motivation Measure (REMM)] Çeşitli Demografik Değişkenlere Göre İncelenmesi: Antalya Örneği" isimli çalışması da bu sonucu desteklemektedir.<sup>42</sup> Bu sonuca göre bisiklete daha çok bekârların bindikleri söylenebilir. Evlilik hem aile olma bilinci hem de yaş olarak ileri olmayı beraberinde getiren bir durum olduğu için, örnek olma daha çok bireylerin yaşı ilerledikçe yaşadığı, aile bireylerine, toplumdaki bireylere inandığı, desteklediği davranış kalıplarının/biçimlerinin yerleştirilmesi için bilinçli ve sistematik çaba harcanması olarak tanımlandığında bu "Örnek Olma" faktörünün evlilerin lehine çıkması günlük yaşamla uygun bir sonuçtur.<sup>42</sup>

Çalışmaya şehir veya büyükşehirde yaşayanların daha çok katılması, bisiklete olan ilginin daha çok kentleşmenin veya şehirleşmenin olduğu yerlerde olduğunu göstermektedir. Bisikleti doğaya gitmenin bir aracı olarak gören şehirde yaşayanlar, doğayı yaşamak için, sessizlik-sakinlik aramak için bisikletleriyle daha çok ilçeler veya köylere doğru bisiklet kullanmaktadır. Bireyin yaşadığı yere göre bisiklete binmeye motive eden faktörler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık yoktur. Yani bireyler ister köyde ister şehirde yaşasın benzer gerekçelerle bisiklet binmeyi tercih etmektedirler.

Mevcut çalışmada araştırmaya dâhil olan katılımcıların yaş ortalamaları Brown ve ark. ve LaChausse yaptığı çalışmalarla karşılaştırıldığında Türkiye'deki bisiklet kullanıcılarının ortalama yaşı daha gençtir.<sup>12</sup> Diğer taraftan; bireylerin yaşı ile onu BMÖ'de yer alan alt faktörler arasındaki korelasyona bakıldığında tüm faktörlerde istatistiksel olarak negatif yönlü anlamlı bir ilişki vardır. Diğer bir deyişle yaş arttıkça BMÖ değeri azalmaktadır. Ardahan'ın çalışmasında da yaş ile REMM alt kategorileri arasında negatif ters yönlü bir ilişki bulunmuştur.<sup>41</sup> Her iki çalışmanın sonuçları birbiriyile

örtüşmektedir. Bunun yanında yaş kategorilerine göre bireylerin bisiklete motive eden alt faktörler arasında “Coğrafik Uygunluk” alt faktörü dışındaki tüm faktörlerde istatistiksel olarak anlamlı farklılık vardır ve farklılık 46 yaş ve üstü bireylerin aleyhinedir. Diğer bir deyişle bireyin yaşı arttıkça bireylerin bisiklete olan ilgisi BMÖ’ye göre azalmaktadır.

Bireylerin rekreatif sporlardan herhangi birine katılmasında belirleyici olan demografik faktörlerden diğer ikisi ise, gelir ve eğitimidir. Bireyleri bisiklet binmeye motive eden faktörler arasındaki farklılıklar eğitim düzeyine göre incelendiğinde, BMÖ alt faktörlerinden “Doğayı, Hızı ve Mücadeleyi Hissetme”, “Takdir Edilme, Fark Edilme ve Kendini Gösterme”, “Sosyalleşme” ve “Bireyin Kendiyle Rekabeti” faktörlerinde eğitim düzeylerine göre istatistiksel olarak anlamlı farklılık vardır ve bu farklılık “üniversite” ve “lisans üstü” eğitim alanların aleyhinedir. Bunun anlamı şudur: Eğitim düzeyi arttıkça “Doğayı, Hızı ve Mücadeleyi Hissetme”, “Takdir Edilme, Fark Edilme ve Kendini Gösterme”, “Sosyalleşme” ve “Bireyin Kendiyle Rekabeti” amaçlı bisiklet binme azalmaktadır. Yüksek eğitim düzeyine sahip kişilerin bisiklet binmekteki temel arzusu, daha çok “Fiziksel aktivite ve Sağlık”tır. Ardahan’ın çalışmasında da eğitim düzeyi ile REMM alt kategorileri arasında sadece “Sağlık” ve “Dış Görünüş” alt faktörlerinde istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmuştur.<sup>41</sup> Diğer bir deyişle; eğitim düzeyi arttıkça bireylerin sağlık amaçlı aktivite yapması artmaktadır. Her iki çalışmanın sonuçları birbirleriyle örtüşmektedir.

Bireyleri bisiklet binmeye motive eden faktörler gelir düzeylerine göre karşılaştırıldığında, BMÖ alt faktörlerinden; “Doğayı, Hızı ve Mücadeleyi Hissetme”, “Takdir Edilme, Fark Edilme ve Kendini Gösterme”, “Ekolojik Duyarlılık, Farkındalık”, “Ulaşım”, “Sosyalleşme”, “Bireyin Kendiyle Rekabeti” ve “Uzaklaşma ve Dinlenme” faktörlerinde gelir düzeylerine göre istatistiksel olarak anlamlı farklılık vardır ve bu farklılık 2500 TL ve üstü bireysel geliri olanların aleyhinedir. White, Scott ve Munson, Lee ve ark. ve Solop ve ark., gelir ve eğitim ile rekreasyona katılım arasında ilişki oldu-

ğunu ortaya koymak için çalışma yapmışlardır.<sup>44-47</sup> Onlara göre gelirin ve eğitim düzeyinin artması bireyleri daha çok bireyselleştirirken, gelirin veya eğitim düzeyinin azalması bireyleri daha çok başkalarıyla beraber, ortak katılabilecekleri etkinliklere yöneltmektedir. Gelir düzeyinin artması bireyleri daha farklı rekreatif etkinlikleri de satın alma, daha uzaklara gidebilme fırsatlarını vermektedir. Bisiklet kullanımının kişisel gelir arttıkça azalmasının diğer önemli sebebi ise, bireylerin gelir elde etmeye başladıktan sonra araba sahibi olmaları olabilir. Bu sonuçlar ile mevcut çalışmanın sonuçları örtüşmektedir.

Bireyleri bisiklet binmeye motive eden faktörler çalışılan yer değişkenine göre karşılaştırıldığında, BMÖ alt faktörlerinden; “Doğayı, Hızı ve Mücadeleyi Hissetme”, “Takdir Edilme, Fark Edilme ve Kendini Gösterme”, “Ulaşım”, “Sosyalleşme” ve “Bireyin Kendiyle Rekabeti” faktörlerinde meslek gruplarına göre istatistiksel olarak anlamlı farklılık vardır ve farklılık olan tüm faktörlerde farklılığın lehine olduğu birinci grup öğrencilerdir. Diğerleri sırasıyla özel sektör, kamu sektörü, kendi işini yapanlar ve serbest meslek sahipleridir. Öğrencilerin birinci sırada yer almasının en önemli sebebi, yaşlarının genç olmasıdır. Gençlerde, “Doğayı, Hızı ve Mücadeleyi Hissetme”, “Takdir Edilme, Fark Edilme ve Kendini Gösterme”, “Sosyalleşme” ve “Kendileriyle Rekabet” duygusu oldukça fazladır. Kelly’e göre bireyin tercih ettiği rekreatif etkinlikler çizelgesinde yaş arttıkça bireyin etkinliğe aktif katılımı da azalmaktadır.<sup>48</sup> Gençler daha çok güce dayalı ve aktif katılımı gerektiren etkinlikleri tercih ederken, ileri yaşta olanlar daha çok pasif katılımı tercih etmektedirler. Bunun yanında öğrencilerin ve diğer çalışanların ulaşım amaçlı bisikleti tercih etmesi Türkiye’nin birçok yerleşim yerinin sunduğu coğrafik ve iklim avantajlarından kaynaklanmaktadır. Bisiklette aktif katılımı gerektiren bir aktivite olduğu için özellikle gençlerin buna ilgi duyuyor olması literatürle uyusmaktadır.

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Sonuç olarak, bisiklet her ne kadar her yaşta ve her düzeyde kişinin yapabileceği bir etkinlik olsa da, erkekler, bekârlar ve gençler, başta öğrenciler olmak

üzere, özel sektör ve kamu sektörü çalışanları daha çok ilgi göstermektedir ve daha çok sosyal/rekreasyonel ve ulaşım amaçlı kullanılmaktadır. Yaş, gelir düzeyi ve eğitim düzeyinin artması bisiklet kullanımını azaltmaktadır. Yaşanılan yer ise bireylerin bisiklet kullanımını etkilememektedir.

Bisikletin şehir içi rekreasyonel kullanımı ve ulaşım amaçlı kullanımı yaygınlaşması için yerel yönetimce bisiklet yolları ve güvenli park alanları organize edilmelidir. Bireylerin özel araçlarıyla şehir merkezine girmeleri otopark ücretleri gibi

caydırıcı unsurlar kullanılarak azaltılmalıdır. Ayrıca, bireylerin toplu taşıma araçlarına ve/veya bisiklet kullanımına motive edilmesi, mümkünse toplu taşımanın bisikletle entegre edilmesi, özellikle ilköğretim aşamasından itibaren öğrencilerin bisiklet kullanımına özendirilmesi, gece ve şehir dışı rekreatif kullanımlarda güvenliğin sağlanması önemlidir ve gereklidir. Bunlara ilave olarak, bisiklet kültürünün yaygınlaşması için en büyük risk olan şehir içi/dışı trafikte yer alan sürücüler bisiklet kullanıcıları konusunda bilinçlendirilmelidir.

## KAYNAKLAR

1. Ardahan F, Mert M. [Developing the motivational factors scale of cycling and the validity and reliability for Turkish population]. *Journal of Academic Social Science* 2014;2(1):714-36.
2. Ibrahim H, Cordes KA. *The Fundamentals of Outdoor recreation. Outdoor Recreation, Enrichment for a Lifetime*. 2<sup>nd</sup> ed. Urbana, IL: Sagamore Publishing; 2002. p.1-129.
3. Pucher J, Komanoff C, Schimek P. *Bicycling renaissance in North America? Recent trends and alternative policies to promote bicycling. Transportation Research Part A*, 1999;33(7/8): 625-54.
4. Rietveld P, Daniel V. Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research Part A* 2004;38(7):531-50.
5. Burrige T, Lema M, Lajbcygier P. *Draft Response to: Bayside City Council 'Bicycle Strategy'*. PBAI Australia, Melbourne: David Lock and Associates; 2003. p.10-45.
6. O'Connor JP, Brown TD. Real cyclists' don't race: informal affiliations of the weekend warrior. *International Review for the Sociology of Sport* 2007;42(1):83-97.
7. Stebbins RA. *The Serious Leisure Perspective. Serious Leisure: A Perspective for Our Time*. 2<sup>nd</sup> ed. New Brunswick, New Jersey: Transaction Publishers; 2008. p.1-25.
8. Rienhart RE. Emerging arriving sport: Alternatives to formal sports. In: Coakley J, Dunning E, eds. *The Handbook of Sports Studies*. 1<sup>st</sup> ed. London: Routledge; 2000. p.504-19.
9. Wheaton B. Masculinities and the "New Sport" Participant. *Men and Masculinities* 2000;2(4):424-56.
10. Rietveld P, Koetse M. Crime and offences in transport. In: Dullaert W, Jourquin B, Polak JB, eds. *Across the Border: Building Upon a Quarter Century of Transport Research in the Benelux*. Antwerpen: De Boeck; 2003. p.123-42.
11. Frederick-Recascino CM, Schuster-Smith H. Competition and intrinsic motivation in physical activity: A comparison of two groups. *J Sport Behav* 2003;26(3):240-54.
12. LaChausse RG. Motives of competitive and non-competitive cyclists. *J Sport Behav* 2006; 29(4):304-15.
13. Skar M, Odden A, Vistad OI. Motivation for mountain biking in Norway: Change and stability in late-modern outdoor recreation. *Norsk Geografisk Tidsskrift - Norwegian Journal of Geography* 2008;62(1):36-45.
14. Brown TD, O'Connor JP, Barkatsas AN. Instrumentation and Motivations for Organised Cycling: The Development of the Cyclist Motivation Instrument (CMI). *J Sports Sci Med* 2009;8(2):211-8.
15. Streicher H, Saayman M. Travel motives of participants in the cape argus pick N pay cycle tour. *South African Journal for Research in Sport, Physical Education and Recreation* 2010;32(1):121-31.
16. Ritchie BW, Tkaczynski A, Faulks P. Understanding the motivation and travel behavior of cycle tourists using involvement profiles. *Journal of Travel & Tourism Marketing* 2010;27(4): 409-25.
17. Driver BL. Master list of items for recreation experience preferences scales and domains. Unpublished document. USDA Forest Service, Fort Collins, CO: Rocky Mountain Forest and Range Experiment Station; 1983. p.1-10.
18. Crandall R. Motivation for leisure. *Journal of Leisure Research* 1980;12(1):45-54.
19. Levy J. Motivation for leisure: An interreactionist approach. In: Ibrahim H, Crandall R, eds. *Leisure: A psychological approach*. 1<sup>st</sup> ed. Los Alamitos, CA: Hwong Publishing; 1979. p.5-120.
20. Deci EL, Ryan RM. The general causality orientations scale: Self determination in personality. *Journal of Research in Personality* 1985; 19(2):109-34.
21. Pintrich PR. An Achievement goal theory perspective on issues in motivation terminology, theory, and research. *Contemp Educ Psychol* 2000;25(1):92-104.
22. Engeström Y, Miettinen R, Punamaki RL. *Activity Theory and Individual and Social Transformation. Perspective on Activity Theory*. 2<sup>nd</sup> ed. NY, USA: Cambridge University Press; 2003. p.15-39.
23. Brown TD, O'Connor JP, Barkatsas AN. Instrumentation and Motivations for Organised Cycling: The Development of the Cyclist Motivation Instrument (CMI). *J Sports Sci Med* 2009;8(2):211-8.
24. Sallis JF, Cervero RB, Ascher W, Henderson KA, Kraft MK, Kerr J. An ecological approach to creating active living communities. *Annu Rev Public Health* 2006;27:297-322.
25. Sallis JF, Owen N. Ecological models of health behavior In: Glanz K, Rimer B, Lewis F, eds. *Health Behavior and Health Education - Theory, Research and Practice*. 3<sup>rd</sup> ed. San Francisco, CA: Jossey-Bass; 2002. p.462-84.
26. Telfer B. Increase in cycling to work in Sydney: analysis of journey-to-work census data from 1996 and 2001. *Health Promotion Journal of Australia* 2003;14(3):222-4.
27. Hendriksen IJ, Zuiderveld B, Kemper HC, Bezemer PD. Effect of commuter cycling on physical performance of male and female employees. *Med Sci Sports Exerc* 2000;32(2): 504-10.

28. Andersen LB, Schnohr P, Schroll M, Hein HO. All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cycling to work. *Arch Intern Med* 2000; 160(11):1621-8.
29. Australian Department of Environmental Protection, and Bike West. *Cycling 100 trial: a 12-month experiment*. Perth, Western: Australian Department of Environmental Protection and Bike West; 1999. p.1-150.
30. Wagner A, Simon C, Ducimetière P, Montaye M, Bongard V, Yarnell J, et al. Leisure-time physical activity and regular walking or cycling to work are associated with adiposity and 5 y weight gain in middle-aged men: the PRIME Study. *Int J Obes Relat Metab Disord* 2001; 25(7):940-8.
31. Garrard J, Rose G, Lo SK. Promoting transportation cycling for women: the role of bicycle infrastructure. *Prev Med* 2008;46(1):55-9.
32. Scully D, Kremer J, Meade MM, Graham R, Dudgeon K. Physical exercise and psychological wellbeing: A critical review. *Br J Sports Med* 1998;32(2):111-20.
33. Harrington M, Dawson D. Who has it best? Women's labor force participation, perceptions of leisure and constraints to leisure. *Journal of Leisure Research* 1995; 27(1):4-25.
34. Jackson EL, Henderson KA. Gender-based analysis of leisure constraints. *Leisure Sciences* 1995;17(1):31-51.
35. Shaw SM, Bonen A, McCabe J. Do More Constraints Mean Less Leisure? Examining the Relationship Between Constraints and Participation. *J Leis Res* 1991; 23(4):286-300.
36. Ardahan F. [Examining relation between emotional intelligence and life satisfaction on the example of outdoor sports participants]. *Pamukkale Journal of Sport Sciences* 2012;3(3): 20-33.
37. Ardahan F. The profile of the Turkish mountaineers and rock climbers: The reasons and the carried benefits for attending outdoor sports and life satisfaction level, Masarykova Univerzita, *Studia Sportiva, Selected Papers* 2011;5(3):285-96.
38. Australian Bureau of Statistics. *Participation in sports and physical recreation 2005-2006*. Canberra, ACT: ABS; 2007. p. 20-200.
39. Garrard J. Healthy revolutions: promoting cycling among women. *Health Promotion Journal of Australia* 2003;14(3):208-12.
40. Albert E. Dealing with danger: the normalisations of risk in cycling. *International Review for the Sociology of Sport* 1999;34(2):157-71.
41. Ardahan F. [The examine of recreational exercise motivation measure with respect to some demographic variables: Antalya case]. *Pamukkale Journal of Sport Sciences* 2013; 4(2):1-15.
42. Ardahan F, Lapa Yerlisu T. [Outdoor recreation: the reasons and carried benefits for attending outdoor sports of the participants of cycling and/or trekking activities]. *International Journal of Human Sciences* 2010;8(1):1327-41.
43. Hicks MW, Platt M. Marital happiness and stability: A review of the research in the sixties. *Journal of Marriage and the Family* 1970; 32(4):553-74.
44. White TH. Relative importance of education and income as predictors in outdoor recreation participation. *Journal of Leisure Research* 1975;7(3):191-9.
45. Scott D, Munson W. Perceived constraints to park usage among individuals with low incomes. *Journal of Park and Recreation Administration* 1994;12(4):79-96.
46. Lee J, Scott D, Floyd MF. Structural inequalities in outdoor recreation participation: A multiple hierarchy stratification perspective. *Journal of Leisure Research* 2001;33(4): 427-49.
47. Solop FI, Hagen KK, Ostergen D. Back to nature: Visiting or not visiting our national parks. *Public Perspective*, 2001. p.41-3. (<http://www.ropercenter.uconn.edu/public-perspective/ppscan/124/124041.pdf>) retrived in 7th March 2014.
48. Kelly J. Leisure style: A hidden core. *Leisure Sciences* 1983;5(4):321-37.