

Trafikte Risk Alma Davranışı: Emniyet Kemerinin Kullanımının Simülasyon Aracı Vasıtasıyla Karşılaştırılması

Risk-Taking Behavior In Traffic: Comparing The Safety Belt Usage Via Simulation Vehicle



2016, Vol. 2016(1) 15–23
DOI: 25.1234/0123456789

www.ejoir.org

Hanifi SEVER

Başkomiser, Zonguldak Emniyet Müdürlüğü

Özet

Trafik kazaları küresel düzeyde ele alınması gereken önemli bir toplumsal sorundur. Trafik kazası sonrasında kişilerin hayatta kalabilmesini sağlayan en önemli güvenlik unsurlarından biri emniyet kemeridir. Bu çalışmada; emniyet kemeri kullanma alışkanlığı uygulamalı metot ile karşılaştırılmıştır. Öncelikle örneklemin emniyet kemeri kullanma tutumları anket yardımıyla ölçülmüştür. Sonrasında tedarik edilen Emniyet Kemerinin Simülasyon Aracı'nın (EKSA) tanıtımı ve kullanılması sağlanmıştır. Son aşamada ise EKSA tecrübesini yaşayan örneklemin emniyet kemeri tutumları hazırlanan ölçek ile analiz edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Trafik Kazası, Risk Alma, Emniyet Kemerinin, Emniyet Kemerinin Simülasyon Aracı

Abstract

Traffic accidents are significant social problems that should be addressed at the global scale. One of the most important security features that enable people to survive after a traffic accident is seat belt. In this study; the habit of using safety belts were compared with practical methods. First, using of seat belts attitudes was measured of a survey. After, Seat Belt Simulation Vehicle (SBSV) was introduced and provided to be used by samples. In the final stage, samples experienced SBSV were analyzed by seatbelt attitude scale.

Keywords: Traffic Accident, Risk-taking, Seat Belt, Belt Simulation Vehicle

Giriş

Trafik kazalarının yaygınlığı ve neticesinde meydana gelen ölüm ve yaralanma vakaları, toplumsal ve ekonomik kayıpları ciddi boyutlara ulaştırmıştır. Dünyadaki en önemli sorunlarından biri olan trafik kazalarında her yıl çok sayıda insan yaşamını yitirmekte, binlercesi yaralanmakta ya da sakat kalmaktadır.

Küresel boyutta önem kazanan trafik güvenliği konusu, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun 2 Mart 2010 tarihli toplantısında ele alınmıştır. Bu toplantıda, 2011–2020 yılları arasında trafik güvenliğinin sağlanması ve trafik kazalarından kaynaklı ölüm vakalarının %50 oranında azaltılması amacıyla “Küresel Yol Güvenliğinin İyileştirilmesi” hakkında 64/255 sayılı karar alınmıştır. Bu karar çerçevesinde hazırlanan “Yol Güvenliği için On Yıllık Eylem Planı 2011-2020” (Decade of Action on Road Safety 2011-2020) ile üye devletler on yıllık eylem planlarını açıklamaya davet edilmiştir. Bu kapsamda; Karayolu Güvenliği Strateji Planı hazırlanarak ülkemiz genelinde yaşanan trafik kazalarının önlenmesi hedeflenmiştir.

Trafik kazalarında hayatını kaybeden, yaralanan ya da sakat kalan kişiler, başta yakınları olmak üzere çok sayıda insanı derinden etkilemektedir. Trafik kazaları nedeniyle; aile üyelerinin ihtiyaç duyduğu hizmet ve giderleri karşılayan ya da katkı sağlayan kişilerin kaybedilmesi, bazı bireylerin bakıma muhtaç hale gelmesi, karşılaşılan uzun ve masraflı tedavi süreci gibi durumlar birçok ailenin yaşamında büyük sıkıntı ve zorluklara yol açmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, Emniyet Kemerini (EK) kullanımında toplumsal bilincin değerlendirilmesidir. Bunun için temin edilen “**Emniyet Kemerini Simülasyon Aracı**”nın (EKSA) Zonguldak’ta sunumu yapılmış ve gönüllülerin kullanımına sunulmuştur. Sonrasında hazırlanan ölçek ile emniyet kemeri (EK) kullanma bilinci karşılaştırılmıştır.

Literatür Çalışması

Yapılan pek çok bilimsel çalışmada emniyet kemerinin karayolunda meydana gelen taşıt kazalarında yaralanma şiddetini ve ölüm riskini önemli ölçüde azaltan kişisel koruyucu bir unsur olduğu belirtilmektedir (Evans, 1986, Petridou vd., 1998, Schwarzer, 2007, Cohen ve Einav 2003, Cummings vd., 2003).

Emniyet kemeri kullanıldığında; ön koltukta oturanların ölüm riski %40-50, arka koltukta oturanların ölüm riski ise %25 oranında azalmaktadır. Yaralanma riskinde ise; ön koltukta oturanların %50, arka koltukta oturanların %75’inin ölümcül yaralanmaları azalmaktadır (McCartt, 1996, Cummings, 2002, Crandall vd.,2001, Smith ve Cummings, 2004, Ichikawa vd., 2002, Schiff ve Cummings, 2004).

Türkiye’de şehirlerarası yollarda 1986 yılında, şehir içi yollarda ise 1992 yılından itibaren emniyet kemeri kullanımı yasal olarak zorunlu hale getirilmiştir. Buna rağmen, Emniyet Genel Müdürlüğü’nün 1999’da yürüttüğü çalışmada şehir içinde emniyet kemeri kullanma oranının %21’lerde olduğu tespit edilmiştir (EGM, 1999). 2005 yılında yürütülen bir başka bilimsel çalışmada, kullanılan taşıt türüne göre emniyet kemeri kullanımının en fazla %37,5 olduğu vurgulanmıştır (Boztaş ve Öcebe, 2005). Dünya sağlık örgütünün 2013 yılında yayımladığı rapora göre; Türkiye’de sürücülerin ve ön koltukta oturanların %50’si emniyet kemeri kullanmaktadır (WHO, 2013).

Yukarıda sayılan çalışmaların kronolojik süreci izlendiği zaman, ülkemizde emniyet kemeri bilinci ve emniyet kemeri kullanımında ciddi yükselişin olduğu fark edilmektedir.

Emniyet kemeri kullanımının nedenleri ve motivasyon kaynaklarını araştıran çalışmalara göre; kötü yol şartları, gece seyahati, şehirlerarası yolda araç kullanma (Şimşekoğlu ve Lajunen, 2008), sürat, korku, önceki deneyimler, kanuni zorunluluk (Chliaoutakis vd., 2000), polise yakalanma korkusu, bir başkasının kullandığı araçta seyahat etme ve aile üyeleri ile birlikte seyahat (Fockler ve Cooper, 1990) nedenlerinin etkili olduğu tespit edilmiştir.

2013 yılında Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı tarafından yürütülen çalışmada sürücülerin ve ön koltukta oturanların emniyet kemeri kullanım davranışları izlenmiştir (EGM, 2014). Bu çalışmaya göre; sürücülerin %43'ünün ve ön koltukta oturanların %35,9'unun emniyet kemeri kullandıkları ifade edilmiştir. Şehir içinde bu oranların sırasıyla %35,7 ve %25,2, şehirlerarası yollarda ise %56,2 ve %51,1 olduğu görülmüştür. Aynı çalışmada Zonguldak'ın da aralarında bulunduğu 40 adet ildeki sürücülerin %26-50 arasında emniyet kemeri kullandıkları ifade edilmiştir. Zonguldak'ta şehir içinde emniyet kemeri kullanımının sürücülerde %29,6, ön koltukta seyahat edenlerde %23,8, şehirlerarası kullanımın sırasıyla %71,2 ve %55 olduğu, toplamda ise sürücülerin %40,8, ön koltukta seyahat edenlerin %34,2'sinin emniyet kemeri kullandıkları belirtilmiştir (EGM, 2014). Bu istatistiki verilere göre; Zonguldak'taki sürücülerin ve ön koltukta seyahat edenlerin emniyet kemeri takma oranlarının Türkiye ortalamasında olduğu söylenebilir.

Metod

Zonguldak ilinde emniyet kemeri kullanma alışkanlığının ölçülmesi ve emniyet kemeri bilincinin değerlendirilmesi adına öncelikle EKSA cihazına ihtiyaç duyulmuştur. Bunun için, temin edilen Emniyet Kemeri Simülasyon Aracı'nın 6-7 Kasım 2014 tarihlerinde Zonguldak Valiliği çevresinde hakim bir noktada, 8-9 Kasım 2014 tarihlerinde ise özel bir Alışveriş Merkezinin ön kısmında tanıtımı yapılmış ve çalışmaya dahil olmak isteyen gönüllülerin kullanımına sunulmuştur.

Sürücülerin ve araçlarda seyahat edenlerin emniyet kemeri kullanma bilinçlerinin ölçülebilmesi amacıyla anket formu hazırlanmıştır. Aynı anketin arka yüzünde ise emniyet kemeri bilinç ölçeği hazırlanmıştır.

“**Emniyet Kemeri Simülasyon Aracı**” (EKSA) tanıtılmadan önce çalışmaya katılmak isteyenlere anket formu uygulanmıştır. Bu anket formunda demografik bilgiler ve emniyet kemeri kullanma tutumlarına dair sorular yer almıştır. Sonrasında simülasyon aracı tanıtılarak örneklemin araca binmeleri sağlanmıştır. “Emniyet Kemeri Simülasyon Aracı” kendi ekseninde 360 derece 5 km/h hızla dönebilen güvenli, lift yardımıyla yere sabitlenebilen römork üzerine kurulu bir sistemdir. Örnekleme öncelikle simülasyon aracının içerisinde emniyet kemerini takmamıştır. Simülasyon aracı çalıştırılmış etrafında bir tur dönmesi sağlanmıştır. Sonrasında örneklemin emniyet kemerini takması istenmiştir. Emniyet kemerinin takılı olup olmadığı kontrol edildikten sonra EKSA tekrardan çalıştırılmış ve kendi ekseninde bir tur daha atması sağlanmıştır. Bu aracı test etme imkanına sahip katılımcılara “**emniyet kemeri bilinç ölçeği**” uygulanmış ve emniyet kemeri ile ilgili düşüncelerinde bir fark olup olmadığı ölçülmüştür. Emniyet Kemeri kullanma ölçeği 14 maddeden oluşan ve 5'li likert tipi standart bir ölçektir. Bu ölçekte emniyet kemeri kullanımında araç içi konfor, güvenlik sağlama, fiziksel dünyanın ve ergonominin etkisi (takım elbise ya da kışlık elbiselerin etkisi) ve bireylerin yaşadıkları şehirde emniyet kemeri kullanımını anlamlandırma boyutu ölçülmektedir.

Yapılan çalışmada emniyet kemeri ölçeğinin güvenilirlik değeri (Cronbach's Alfa) 0,76 olarak tespit edilmiştir. Güvenirlik katsayısı çalışmalarında $0,7 \leq \alpha \leq 0,9$ değeri için iç tutarlılığın iyi olarak kabul edildiği bildirilmektedir. Bu kapsamda, çalışmadaki güvenilirliğin iyi (güçlü) düzeyde olduğu ifade edilebilir (Cortina, 1993).

EKSA'nın tanıtımı Zonguldak il merkezinde gönüllü kişilere yapılmıştır. Ayrıca, ulusal ve yerel medya organlarında çıkan haberler vasıtasıyla dolaylı yoldan bilgi sahibi olan kişiler de dahil edildiğinde sayının arttığı değerlendirilmektedir. 1589 kişi simülasyon aracını test etmek istemiştir. Bu 1598 kişiden 334'ü ise düzenlenen ankete katılmayı kabul etmiştir. Anket sorularına samimi cevap verilmesi ve güven sağlanması adına Toplum Destekli Polislik Şube Müdürlüğü personelinin halkla ilişkiler kapsamında yararlanılmıştır.

Simülasyon aracını 18 yaşından küçüklerin, böbrek, kalp, tansiyon gibi kronik rahatsızlığı bulunanların test etmesine sağlık ve güvenlik gerekçesi ile izin verilmemiştir. Gönüllü olmayanlar ise anket/ölçek çalışmasına dahil edilmemiştir.

Çalışmaya katılanların hazırlanmış anket ve ölçeklere vermiş oldukları cevaplar SPSS (20,0 ver.) programı vasıtasıyla analiz edilmiş ve çıkan sonuçlar yorumlanmıştır.

Bulgular

Çalışmaya katılanların en küçüğü 18, en büyüğü 65 yaşında; %86,8'i erkek ve %13,2'si kadındır.

Tablo 1: Örnekleme Ait Demografik Unsurlar

Öğrenim durumu	n	%	Meslek	n	%
İlk öğretim	18	5,4	Öğrenci	146	47,5
Orta öğretim	21	6,3	Memur	52	15,6
Lise	112	33,5	İşçi	66	19,8
Yüksek Okul	38	11,4	Serbest meslek	35	10,5
Üniversite	136	40,7	Şoför	20	6
Yüksek Lisans	7	2,1	İşsiz	13	3,9
Doktora	2	0,6	Emekli	2	0,6
Sürücü belgesi	n	%	EK Kullanma durumu	n	%
Sürücü belgesi yok	95	28,4	Yolcu olduğunda	101	30,2
A2	2	0,6	Şoför olduğunda	104	31,1
B	196	58,7	Yolcu ya da şoför olduğunda	37	11,1
B + A2	13	3,9	Emniyet kemeri ikaz sesini kesmek için	28	8,4
C	2	0,6	Birisi hatırlattığında	25	7,5
E	25	7,5	Polis gördüğünde	39	11,1
E + A2	1	0,3			
EK kullanma sıklığı	n	%	Vasita kullanma	n	%
Her zaman	187	56,0	Her gün	175	52,4
Nadiren	131	39,2	Haftada birkaç sefer	77	23,1
Hiçbir zaman	16	4,8	Nadiren	82	24,6
EK kullanılmalıdır?	n	%	EK kimler kullanılmalıdır?	n	%
Şehir içi yollarda	22	6,6	Sadece sürücüler	9	2,7
Şehirlerarası yollarda	55	16,5	Sadece ön koltuktakiler	39	11,8
Her zaman	257	76,9	Araçtaki herkes	286	85,6
Toplam	334	100,0	Toplam	334	100,0

Öğrenim durumları açısından incelendiğinde; çalışmaya katılanların %40,7'sinin üniversite, %33,5'inin lise mezunu olduğu ve çoğunluğu bu iki grubun oluşturduğu tespit edilmiştir.

Katılımcıların yarısına yakını (%47,5) öğrencidir. Devamında %19,8 ile işçi ve %15,6 ile devlet memurları gelmektedir.

Emniyet kemeri simülasyon aracını deneyerek çalışmaya katılanlardan yaklaşık her dört kişiden birinin (%28,4) sürücü belgesi (ehliyeti) bulunmamaktadır. %58,7'sinin ise "B" sınıfı sürücü belgesi sahibi oldukları tespit edilmiştir.

Çalışmaya katılanların %27,8'i hiç araç kullanmadığını belirtirken en eski araç sürücüsü 45 yıldır trafikte araç kullandığını ifade etmiştir.

Yaklaşık her iki kişiden bir tanesi (%52,4) Zonguldak ilinde vasita kullanarak seyahat etmektedir.

Yarıdan fazlasının (%56) her zaman emniyet kemeri kullandıklarını ifade etmesine karşın %4,8'inin hiçbir zaman emniyet kemeri kullanmaması dikkat çekicidir.

Çalışmaya dahil edilenlerin %11,1'i yolcu ya da sürücü olduklarında emniyet kemeri kullandıklarını ifade etmiştir. Bunun yanında, %30,2'si yolcu ve % 31,1'i sürücü olduklarında emniyet kemeri kullandıklarını belirtmiştir.

Yeni nesil araçlarda bulunan emniyet kemeri ikaz sesini susturmak için emniyet kemeri takanların %8,4, polis gördüğünde trafik cezası uygulamasına maruz kalmamak için emniyet kemeri takanların ise %11,1 olması dikkat çeken ayrıntıdır.

Emniyet kemeri kullanma alışkanlığı açısından hangi durumlarda kemer takılması gerektiğine dair yöneltilen soruya yaklaşık her dört kişiden üçü (%76,9) "her zaman kullanılmalıdır" cevabını vermiştir. %16,5'i ise sadece şehirler arası yollarda emniyet kemeri kullanılması gerektiğini savunmuştur.

Emniyet kemerinin araçta kimler tarafından kullanılması gerektiğine dair yöneltilen soruya büyük bir çoğunluk (%85,6) araçtaki herkes demesine rağmen, %11,8'i sadece ön koltukta oturanların emniyet kemeri takmalarının yeterli olacağını savunmuştur (Tablo 1).

Tablo 2: EK Kullanımına Dair Frekans Değerleri

Şehir içi yollarda araç kullanırken EK kullanmayı anlamsız buluyorum	n	%	EK kullanmak fiziksel olarak rahatsız etmektedir	n	%
Evet	122	36,5	Evet	87	26,0
Hayır	212	63,5	Hayır	247	74,0
Daha önce trafik kazası geçirdiniz mi?	n	%	Daha önce yakın tanıdıklarınızdan birileri yaralamalı trafik kazası geçirdi mi?	n	%
Evet	138	41,3	Evet	160	47,9
Hayır	196	58,7	Hayır	174	52,1
Daha önce tanıdıklarınızdan birileri ölümlü trafik kazasında hayatını kaybetti mi?	n	%	Seyahat etmekte olduğunuz bir araçta bulunması gereken en önemli husus nedir?	n	%
Evet	73	21,9	Konfor	59	17,7
Hayır	261	78,1	Güvenlik	257	76,9
Toplam	334	100,0	Hız	18	5,4
			Toplam	334	100,0

Şehir içinde emniyet kemeri kullanımına yönelik algıyı ölçmeyi hedefleyen soruya verilen yanıtlar incelendiğinde; katılımcıların %36,5'inin şehir içi trafikte emniyet kemeri kullanımının zorunlu olmasını anlamlı bulmadıklarını ifade edilmiştir.

Çalışmaya katılanlardan her dört kişiden biri (%26) emniyet kemeri kullanımının fiziksel olarak kendisini rahatsız ettiğini ifade etmiştir.

Katılımcıların %41,3'ü daha evvelden bir şekilde trafik kazası geçirmiş kişilerdir. Yaklaşık her iki kişiden birinin daha önce maddi hasarlı ya da yaralamalı trafik kazası öyküsüne sahip olması dikkat çekicidir.

Katılımcıların hemen hemen yarısı (%47,9) daha önce yakın tanıdığı birilerinin trafik kazası sonrasında yaralandıklarını belirtmiştir.

Katılımcılardan her on kişiden ikisi (%21,9) yakın tanıdıklarını trafik kazasında kaybettiklerini ifade etmiştir.

Seyahat edilmekte olan bir araçta bulunan en önemli özelliğin ne olduğuna dair yöneltilen soruya yaklaşık her dört kişiden üçü (%76,9) “güvenlik” demiştir (Tablo 2).

Cinsiyete göre EK kullanma şekilleri	Erkek		Kadın		p	X ²
	n	%	n	%		
Yolcu olduğumda	78	26,9	101	30,2	0,143	23,195
Sürücü olduğumda	99	34,1	104	31,1		
Yolcu ya da sürücü olduğumda	34	11,7	37	11,1		
EK ikaz sesini susturmak için	22	7,6	28	8,4		
Birisi hatırlattığında	20	6,9	25	7,5		
Polis gördüğümde	37	12,8	39	11,7		

Cinsiyete göre EK kullanma sıklığı	Erkek		Kadın		p	X ²
	n	%	n	%		
Her zaman	161	55,5	26	59,1	0,321	50,096
Nadiren	114	39,3	17	38,6		
Hiçbir zaman	15	5,2	1	2,3		

Cinsiyete göre şehir içinde EK kullanmayı anlamlı bulup bulmadığı ilişkisi	Erkek		Kadın		p	X ²
	n	%	n	%		
Şehir içinde EK kullanmayı anlamlı bulmuyorum	107	36,9	15	34,1	0,223	44,267
Şehir içinde EK kullanmayı anlamlı buluyorum	183	63,1	29	65,9		
Toplam	290	100,0	44	100,0		

Tablo 3: EK Kullanımına Dair İkili Analizler

Cinsiyete göre emniyet kemeri kullanımını karşılaştıran ikili analizde, erkekler ile kadınlar arasında büyük bir farklılık görülmemiştir. Her iki cinsiyet grubunun emniyet kemeri kullanma alışkanlıkları benzerlik göstermektedir (p:143).

Cinsiyete göre her zaman emniyet kemeri kullananlar açısından erkekler (%55,5) ve kadınların (%59,1) benzer şekilde davranış sergiledikleri görülmektedir (p:321).

Şehir içinde emniyet kemeri kullanılmasını anlamlı bulan erkekler %63,1 ve kadınlar %65,9'dur. Bu açıdan kadınlar ve erkekler arasında fark görülmemektedir (p:223). Yaklaşık her on kişiden dördünün (%36,9) şehir içinde emniyet kemeri kullanma zorunluluğunu anlamsız bulması kayda değerdir (Tablo 3).

Tablo 4: Kaza Öyküsüne Göre EK Kullanımı

Daha önce trafik kazası geçirme öyküsüne göre EK kullanma ilişkisi	Kaza Geçirdim		Kaza Geçirmedim		p	X ²
	n	%	n	%		
Her zaman	72	52,7	115	58,7	0,114	12,432
Nadiren	51	40,7	74	37,8		
Hiçbir zaman	9	6,6	7	3,6		

Daha önce trafik kazası geçirme öyküsüne göre EK kullanma ilişkisi	Kaza Geçirdim		Kaza Geçirmedim		p	X ²
	n	%	n	%		
Konfor	35	25,7	24	12,2	0,03	32,2
Güvenlik	95	68,4	162	82,7		

Hız 8 5,9 10 5,1

Daha önce trafik kazası öyküsüne sahip olma ile emniyet kemeri kullanma arasındaki ilişki incelendiğinde trafik kazası geçirenlerden her iki kişiden biri (%52,7) emniyet kemerini her zaman kullandığını belirtmiştir. Trafik kazası geçirmiş olmasına rağmen %6,6'sı ise halen hiçbir zaman emniyet kemeri kullanmadığını belirtmiştir.

Trafik kazası geçirmemiş olsa bile her zaman emniyet kemeri kullananlar %58,7 ile trafik kazası geçirenlere göre daha fazladır.

Daha önce trafik kazası geçirenlerden her dört kişiden biri (%25,7) seyahat ettikleri aracın en önemli özelliğini “konfor” olarak tanımlamıştır. Kaza geçirmemiş olanların ise %82,7 ile “güvenlik” demesi önemlidir. Bu bağlamda örneklemin arasında anlamlı bir farklılık bulunduğu ifade edilebilir (p:0,032) (Tablo 4).

Tablo 5: Eğitim Durumuna göre EK Kullanımı

	Her zaman		Nadiren		Hiçbir zaman		p	X ²
	n	%	n	%	n	%		
İlk öğretim	11	5,9	4	3,1	3	18,8	0,002	37,785
Orta öğretim	13	7,0	7	5,3	1	6,3		
Lise	65	34,8	43	32,8	4	25,0		
Yüksek Okul	22	11,8	15	11,5	1	6,3		
Üniversite	69	36,9	60	45,8	7	43,8		
Yüksek Lisans	5	2,7	2	1,5	*	*		
Doktora	2	1,1	*	*	*	*		
Toplam	187	100,0	131	100,0	16	100,0		

Öğrenim durumu ile emniyet kemeri kullanma alışkanlığını ölçen ikili analize göre öğrenim seviyesinin arttıkça emniyet kemerini her zaman kullanma alışkanlığının artmış olduğu tespit edilmiştir. Diğer yandan üniversite mezunlarının %36,9'unun her zaman emniyet kemeri kullanması dikkat çekicidir.

Emniyet kemeri kullanma düzeyini araştıran anketi tamamlayan örneklemin EKSA cihazını kullanmaları sağlanmıştır. EKSA vasıtasıyla kaza riskini fiziksel dünyada yaşayan örnekleme daha sonra “emniyet kemeri bilinci ölçeği” uygulanmıştır (Tablo 5).

Tablo 6: Bazı Değişkenlere Göre EK Bilinci Karşılaştırması

	Emniyet Kemer Bilinci	Araç ergonomisi	Kıyafet etkisi	Sağlık / Güvenlik
Öğrenim	t ,133 p ,421	7,076 ,000	5,400 ,000	,925 ,241
Cinsiyet	t -2,045 p ,042	-4,171 ,000	-3,551 ,000	,948 ,704
EK kullanma şekli (Yolcu, şoför vs.)	t -2,125	-3,222	-,378	,274

	p	,034	,001	,706	,412
Kaza Öyküsü	t	-1,183	,205	,818	2,604
	p	,238	,228	,414	,010
Zonguldak'ta EK kullanma zorunluluğu	t	2,635	,511	,825	1,005
	p	,009	,132	,410	,031

Emniyet kemeri bilinci ölçeğinin toplam ortalamasına göre; cinsiyet (p:042), EK kullanma şekli (yolcu, şoför vb.) (p:034) ve Zonguldak ilinde EK kullanmanın zorunlu olması (p:009) arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır.

EKB ölçeğinin alt boyutları olan aracın ergonomisi, kullanılan kıyafetlerin etkisi ve güvenlik/sağlık ölçütleri incelendiğinde; öğrenim durumu (p:000), cinsiyet (p:000) ve EK'nin kullanıma şekli (p:001) arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmaktadır. Kıyafetlerin etkisi ile öğrenim (p:000), cinsiyet (p:000) arasında ve güvenlik/sağlık boyutu ile kaza öyküsü (p:010) ve Zonguldak ilinde EK kullanma zorunluluğu (p:031) arasında anlamlı bir fark bulunmaktadır (Tablo 6).

Tartışma

Zonguldak Emniyet Müdürlüğü verileri incelendiğinde; 2012 yılında 9'u ölümlü, 614'ü yaralamalı olmak üzere toplam 1329 trafik kazası, 2013 yılında 6'sı ölümlü, 719'u yaralamalı olmak üzere toplam 1479 trafik kazası ve 2014 yılında 14'ü ölümlü, 831'i yaralamalı olmak üzere toplam 1764 trafik kazası meydana gelmiştir.

Çalışmaya katılan örneklemedeki; her dört kişiden birinin (%28,4) sürücü belgesinin (ehliyeti) bulunmaması ve %27,8'inin de hiç araç kullanmadığını belirtmesi örneklemin trafikte alınan risklerden biri olan ehliyetsiz araç kullanmaktan kaçındıklarını göstermektedir. Örneklemin büyük bir çoğunluğunun (%72,4) emniyet kemerini ön koltukta kullanması, arka koltukta oturanlar için emniyet kemerinin önemini algılamadığını göstermektedir.

Yeni nesil araçların üretiminde bulunan emniyet kemeri ikaz sinyal sesinin susturulması emniyet kemerinin takıldığına ifade edilmiş olması, teknolojinin güvenlik için kullanımında olumlu etkisi olduğunu göstermektedir. Ayrıca, çalışmaya katılanlardan her on kişiden birinin (%11,1) polisi görünce trafik cezasına maruz kalmamak için emniyet kemeri takması, toplumda polisin trafik kabahatlerinde caydırıcı bir etken olmaya devam ettiğini göstermektedir.

Örneklemin çok büyük çoğunluğunun (%85,6) araçta herkesin emniyet kemeri kullanması gerektiğini savunmasına rağmen, yaklaşık her üç kişiden birinin (%36,5) şehir içi trafikte EK kullanılmasını anlamsız bulması dikkate değerdir. Dahası, %41,3'ünün daha önce maddi ya da yaralamalı trafik kazası geçirdiği, hemen hemen yarısının (%47,9) bir yakınının trafik kazasında yaralandığını ve her on kişiden ikisinin (%21,9) bir yakınına trafik kazasında kaybetmiş olmasına rağmen %36,5'inin şehir içinde EK kullanımını anlamsız bulması büyük bir handicap oluşturmaktadır. Bu nedenle, yaşanan yaralamalı kazaların ciddi boyutta olmadığı, tanıdıklarına ait ölümlü kazaların ise şehirlerarası yollarda olma ihtimali nedeniyle örneklemin şehir içindeki EK kullanımına ön yargı ile yaklaşmış olabileceği değerlendirilmektedir.

Bilgi teknolojilerinin gelişmesi sayesinde yaşanan trafik kazalarına daha çok aşına olan bireylerin, bir araçta seyahat ederken tercih ettikleri en büyük özelliğin güvenlik (%76,9) olması kayda değerdir.

Erkekler ve kadınlar arasında EK kullanımı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olmaması, EK kullanımının yaygınlaştırılmasında cinsiyete yönelik hedef grup ayrımını ortadan kaldırmaktadır.

Çalışmanın en ciddi sonuçlarından biri, daha önceden bir şekilde trafik kazası geçiren kişilerden her iki kişiden birinin (%52,7) EK'ni her zaman kullanması olmuştur. Yaşanan kazalar sonrasında EK'nin sağladığı faydanın tam olarak algılanamadığı ifade edilebilir.

Öğrenim durumu ile emniyet kemeri kullanma alışkanlığı arasındaki ilişki incelendiğinde; eğitim seviyesi ile EK kullanımı arasında doğrusal bir ilişki olduğu söylenebilir.

EKSA aracı kullanıldıktan sonra uygulanan EKB ölçeği sonuçlarına göre; kadınlar ile erkekler arasındaki EK bilinci arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır. Kadınların EK kullanma kararının erkeklere göre daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu nedenle, EKSA'nın kadınlar üzerinde bıraktığı etkinin erkeklere göre daha yüksek olduğu söylenebilir.

EK'nin kullanılma şeklinde (araç içerisinde şoför, yolcu vb. olma) istatistiksel olarak farklı olduğu görülmektedir. Bununla ilgili Tukey HSD analizi yapılmış ve bu farklılığın yönünün araç içerisinde şoför ya da yolcu olma ile ilişkili olduğu tespit edilmiştir. Yani, EK ikaz sesi ya da başka birinin EK kullanılmasını hatırlatmasının EK Kullanımına etkisinin bulunmadığı istatistiksel olarak ifade edilebilir. Buna rağmen, Zonguldak ilinde araç kullanan ya da seyahat edenler, şehir içinde EK kullanılmasının zorunlu olmasını olumlu bulmamaktadır. Zonguldak il merkezinin küçük ve iki caddesinin yaklaşık 800 metre uzunluğunda olması, şehirdeki iş ve yerleşim yerlerindeki coğrafi yakınlığının bu kararda etkili olduğu düşünülmektedir.

Sonuç

Emniyet kemeri kullanılmasının ciddi yaralanma ve ölüm riskini azalttığına dair yürütülen pek çok kampanya ve kamu spotu ile ülkemizde emniyet kemeri kullanma alışkanlığının son yirmi yılda ciddi oranda artış gösterdiği görülmektedir. Dünya Sağlık Örgütü'nün 2013 yılını yansıttığı 2014 yılında yayımladığı rapora göre ülkemizde sürücülerin ve ön koltukta oturanların %50'si emniyet kemeri kullanmayı alışkanlık hale getirmiştir. Benzer şekilde Emniyet Genel Müdürlüğü'nün 1999 ve 2013 yıllarında yayımladıkları raporlar incelendiğinde emniyet kemeri kullanma sıklığının %21'lerden %43'lere kadar artmış olduğu ifade edilmektedir.

Bu çalışmada, katılımcıların yarısının her zaman emniyet kemeri kullandıklarını ifade etmiş olmaları toplumdaki emniyet kemeri kullanma bilincinin kademeli olarak arttığına işaret etmektedir.

Emniyet kemeri ikaz sesinin susması için katılımcıların %8,4'ünün emniyet kemeri taktıklarını ifade etmeleri araçların üretiminde yapılan teknik değişikliklerin önemli ve uygulanabilir olduğunu göstermektedir. Her on sürücüden birinin ise (%11,1) polise yakalanarak trafik cezasına maruz kalmamak için emniyet kemeri kullandığını belirtmesi trafik denetimleri ve kontrollerin halen caydırıcı olduğunu göstermektedir. Ayrıca, emniyet kemeri kullanma sıklığının artmış olması ceza korkusundan öte emniyet kemerinin öneminin anlaşılması ile sağlandığı ifade edilebilir.

Daha önce katılımcıların pek çoğunun (%43) trafik kazası geçirmiş, hemen hemen yarısının (%47,9) yaralamalı trafik kazası geçiren bir yakınının olması ve %21,9'unun yakınlarını trafik kazasında kaybetmiş olmaları dikkate değerdir. Trafığın hayatımızın her anında olduğu günümüzde yaklaşık her iki kişiden birinin trafik kazaları ile acı tecrübeler yaşamış olması önemlidir.

Seyahat edilen araçlarda her dört kişiden üçünün (%76,9) aracın "güvenlik" özelliklerine önem veriyor olmasını yukarıda bahsedilen trafik kazası tecrübelerine atfetmek mümkündür.

Zonguldak ilinde kadınlar ve erkekler arasında emniyet kemeri kullanma sıklığı ve alışkanlığı arasında bir farklılık tespit edilmemiştir. Bu nedenle EK kullanımına yönelik hedef grupların belirlenirken cinsiyete göre değil, eğitim durumuna göre grupların oluşturulmasının daha büyük fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Daha önce trafik kazası geçirenlerin küçük bir kısmının (%6,6) hali hazırda hiçbir zaman emniyet kemeri kullanmaması ve %40,6'sının nadiren emniyet kemeri kullanması trafikte kaza tehlikesinin kanıksandığını yansıtmaktadır. Yaşanılan maddi hasarlı ve hafif yaralanmalı trafik

kazalarında emniyet kemeri kullanmanın önemi açısından yeteri kadar ders çıkarılmadığı görülmektedir. Buna rağmen daha önce trafik kazası öyküsüne sahip olmayan bireylerin daha sıklıkla emniyet kemeri kullanmaları, emniyet kemerinin önemine inanmaları ve tedbir / güvenliğin ön planda tutulması ile açıklanabilir. Nitekim trafik kazası geçirmeyenlerin büyük çoğunluğunun (%82,7) seyahat edilen araçtaki en önemli özelliğin “güvenlik” olması gerektiğine inanması da bu doğrultuda değerlendirilmektedir.

Emniyet Kemeri Simülasyon aracının test edilmesinden sonra uygulanan ölçek verilerine göre; Emniyet kemeri kullanımının trafik kazalarında yaralanmaları azaltıcı özelliği olduğu güçlü bir şekilde ifade edilmiştir. Ancak emniyet kemeri bilinçlendirme kampanyaları hakkında fikirlerinin olmaması kamu spotları ve yapılan etkinliklerin yeteri kadar duyurulmaması ya da etkisinin az olduğunu göstermektedir.

Emniyet kemeri kullanılması hakkında katılımcıların üzerlerinde toplumsal bir baskı hissetmediklerini ifade etmesi de trafik kuralları ve güvenlik özellikleri açısından toplumsal bilincin oluşturulup korunamadığına işaret etmektedir.

Simülasyon aracını test edenlerin 5 km/s hızla kendi ekseninde dönen ve araç ile kaza yapmış olma hissini oluşturan bu araçta yaşananları tecrübe ettikten sonra Zonguldak şehir içi trafiğinde de emniyet kemeri kullanılmasının gerekliliğini kabul etmiş olmaları çalışmanın en önemli sonucudur.

Kaynakça

- Boztaş G., ve Özcebe H. (2005). Trafik kazası yaralanmalarında ikincil koruma: Emniyet kemeri, *Sürekli Tıp Eğitim Dergisi*, 14, (5), 94-97
- Chliaoutakis, J. E., Gnardellis, C., Drakou, I., Darviri, C., ve Sboukis, V. (2000). Modelling the factors related to the seatbelt use by the young drivers of Athens. *Accident Analysis & Prevention*, 32(6), 815-825.
- Cohen, A., ve Einav, L. (2003). The effects of mandatory seat belt laws on driving behavior and traffic fatalities. *Review of Economics and Statistics*, 85(4), 828-843;
- Cortina, J.M. (1993), What is coefficient Alpha? An examination of theory and applications, *Journal of Applied Psychology*, 78, 98-104
- Crandall, C. S., Olson, L. M., ve Sklar, D. P. (2001). Mortality reduction with air bag and seat belt use in head-on passenger car collisions. *American journal of epidemiology*, 153(3), 219-224;
- Cummings, P. (2002). Association of seat belt use with death: a comparison of estimates based on data from police and estimates based on data from trained crash investigators. *Injury Prevention*, 8(4), 338-341;
- Cummings, P., Wells, J. D., ve Rivara, F. P. (2003). Estimating seat belt effectiveness using matched-pair cohort methods. *Accident Analysis & Prevention*, 35(1), 143-149.
- Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı, (1999), *Ülkemizde Emniyet Kemeri Kullanımı*, Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü Yayınları, Ankara,
- Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı (2014), *Türkiye Analizi: Sürücü ve Ön Koltuk Yolcularının Emniyet Kemeri Kullanımı*, Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü Yayınları, Ankara,
- Evans, L. (1986). The effectiveness of safety belt in preventing fatalities. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 229-241
- Fockler, S. K., ve Cooper, P. J. (1990). Situational characteristics of safety belt use. *Accident Analysis and Prevention*, 22(2), 109-118.

- Ichikawa, M., Nakahara, S., ve Wakai, S. (2002). Mortality of front-seat occupants attributable to unbelted rear-seat passengers in car crashes. *The Lancet*, 359(9300), 43-44;
- McCartt, A. T., Ribner, S. A., Pack, A. I., ve Hammer, M. C. (1996). The scope and nature of the drowsy driving problem in New York State. *Accident Analysis and Prevention*, 28(4), 511-517;
- Petridou E., Skalkidou A., Ioannou N., Trichooulos D., (1998). Hellenic Road Traffic Police, Fatalities from non-use of seat belts and helmets in Greece: a nationwide appraisal, *Accident Analysis and Prevention*, 30, 87-91;
- Schiff, M. A., ve Cummings, P. (2004). Comparison of reporting of seat belt use by police and crash investigators: variation in agreement by injury severity. *Accident Analysis and Prevention*, 36(6), 961-965.
- Schwarzer, R., Schüz, B., Ziegelmann, J. P., Lippke, S., Luszczynska, A., ve Scholz, U. (2007). Adoption and maintenance of four health behaviors: Theory-guided longitudinal studies on dental flossing, seat belt use, dietary behavior, and physical activity. *Annals of Behavioral Medicine*, 33(2), 156-166.
- Smith, K. M., ve Cummings, P. (2004). Passenger seating position and the risk of passenger death or injury in traffic crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 36(2), 257-260.
- Şimşekoğlu, Ö., ve Lajunen, T. (2008). Why Turks do not use seat belts? An interview study. *Accident Analysis and Prevention*, 40(2), 470-478.
- World Health Organization. (2013). *WHO global status report on road safety 2013: supporting a decade of action*. World Health Organization.

