

Araştırma Makalesi

Mersin Univ Sağlık Bilim Derg 2019;12(3):495-504

doi:10.26559/mersinsbd.544891

Ankara'da bir devlet kurumunda çalışanların emniyet kemeri kullanımı ve etkileyen faktörler

Burcu Küçük Biçer¹, Hilal Özcebe²

¹Gazi Üniversitesi Tıp Fakültesi, Halk Sağlığı Anabilim Dalı, Ankara, Türkiye

²Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı, Ankara, Türkiye

Öz

Amaç: Ankara kentinde iş güvencesi ve düzenli geliri olan kişilerin emniyet kemeri kullanımı konusundaki bilgi, görüş ve davranışlarını belirlemek için yapılmıştır. **Yöntem:** Bir devlet kurumunda 271 (%77.2) katılımcıyla yapılan kesitsel tipteki çalışmada; veriler gözlem altında toplanmış ve tanımlayıcı istatistikler ile ki-kare testi kullanılarak analiz edilmiştir. **Bulgular:** Katılımcıların yaş ortalaması 43.7±8.71'dir. Sürücülerin %44.9'u şehir-içi, %72.8'i şehirlerarası yollarda her zaman emniyet kemeri kullanmaktadır. Sürücü belgesi olan kadınların %78.3'ü, erkeklerin %63.7'si şehir-içinde sürücüyken (p=0.032); kadınların %76.3'ü, erkeklerin %55,2'si şehir-içi trafikte ön koltukta yolcuken (p=0.002); kadınların %85.5'i, erkeklerin %74,5'i şehirlerarası trafikte sürücüyken her zaman emniyet kemeri taktıklarını söylemişlerdir (p=0,027). Sürücü belgesi olan katılımcıların %21.8'i, sürücü belgesi olmayanların ise %13.9'u şehirlerarası yollarda ön koltukta her zaman emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir (p=0.017). **Sonuç:** Eğitim seviyesi yüksek sayılan çalışma grubunda dahi, şehir içi veya şehirlerarası yollarda emniyet kemeri kullanımı oldukça düşüktür. Emniyet kemeri kullanımı konusunda farkındalık okullarda erken yaşlarda yaratılmalıdır.

Anahtar Sözcükler: Emniyet kemeri, sağlıklı yaşam davranışları, sürücü belgesi

Seat belt use and affecting factors in a municipality governmental institution in Ankara

Abstract

Aim: The aim of this research is to determine the knowledge, view and behavior of persons having job and regular income in Ankara. **Methods:** The cross sectional study was conducted at a governmental institution with 271 participants (77.2%). A questionnaire was used under supervision to collect data and descriptive analyses were used.

Yazının geliş tarihi :26.03.2019

Yazının kabul tarihi:16.07.2019

Sorumlu yazar: Dr. Öğretim Üyesi, Gazi Üniversitesi Tıp Fakültesi, Halk Sağlığı Anabilim Dalı Ankara/Türkiye E posta: drburcubicer@gmail.com Tel: 0312 2027476

Results: The mean age was 43.7±8.71. Out of 136 drivers, seat belt use was 44.9% at local and 72.8% at long distance. The seat belt use at the rear seat was 3.7% at local and 10.3% at the long distance. 78.3% of women and 63.7% of men with driver license used seat belt while driving through inner city (p=0.032); 85.5 of women and 74.5 of men used seat belt while driving long distances (p=0.027). 76.3 of women and 55.2% of men used seat belt while sitting at the front (p=0.002). 21.8% of the passengers with driver license and 13.9% of the participants without driver license used seat belt as a passenger in the front seat (p=0.017). **Discussion:** Local and long distance seat belt use behavior is still low with high-educated persons. Awareness of seat belt use must begin at schools at earlier ages.

Key words: Seat belt, healthy life behaviors, driving license

Giriş

Trafik kazası sonucu yaralanma Dünya Sağlık Örgütü'nün (DSÖ) tanımlamasına göre; "kara yolunda seyreden bir aracın çarpması ile oluşan her türlü yaralanma" şeklinde tanımlanmaktadır. Karayolu trafiğinde meydana gelen kayıplar önemli bir halk sağlığı sorunu olmasının yanı sıra dünya çapında meydana gelen ölüm ve yaralanmaların da en önde gelen nedenlerinden biridir. Her yıl yaklaşık olarak 1,2 milyondan fazla insanın trafik kazalarına bağlı olarak öldüğü ve yaklaşık 50 milyon kişinin de yaralandığı bilinmektedir. DSÖ tüm dünyada 2004 yılında ölüm nedenleri arasında 9. sırada olan trafik kazalarının önemli girişimler yapılmadığı durumda 2030 yılında 5. ölüm nedeni olacağını tahmin etmektedir. Dünyada trafik kazalarına bağlı ölümlerin %90'ı düşük ve orta gelir düzeyine sahip ülkelerde meydana gelmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde trafik kazaları sayısı ve bu nedenle olan yaralanma ve ölümler her geçen gün daha da artmaktadır.¹

Trafik kazalarının oluşması durumunda araç içinde yer alan emniyet kemeri, hava yastığı, çocuk koruma sistemleri gibi güvenlik sistemleri yaralanmayı en aza indirmesi için önem taşımaktadır.² Emniyet kemeri karayollarındaki çarpışmalardan doğan ve taşıt içinde bulunanların maruz kaldığı yaralanmaların şiddetini azaltan en etkili yöntemdir. Emniyet kemeri kullanımının sürücüler ve ön koltuktaki yolcular için ölüm olasılığını %40-50 oranında, arka koltuktaki yolcular için ise %25 azalttığı gösterilmektedir. Daha detaylı

analizler, emniyet kemerinin kullanıldığı durumlarda kişilerin araçtan fırlama riskini düşürmesinin yanı sıra özellikle önden gelen darbelerde ise yaralanmaları azaltması üzerine etkisi olduğunu göstermektedir.³

Ülkemizde sürücülerin ve yolcuların, araçların sürülmesi sırasında koruyucu tertibat kullanmaları zorunludur. 1998 yılında emniyet kemeri kullanımı araç sürücülerini ve yolcuları için zorunlu hale getirilmiştir.⁴ Ancak yapılan bu düzenlemelere rağmen ülkemizde sürücüler arasında emniyet kemeri kullanım yüzdesi oldukça düşüktür. Ankara'da 27 farklı kavşakta yapılan bir çalışmada, sürücülerin emniyet kemeri kullanımının taşıt türüne göre %4.7-37.5 arasında değiştiği bulunmuştur. Türkiye'de yapılan başka bir çalışmada emniyet kemeri kullanımı, kötü hava şartlarında ve gece yapılan şehir dışı yolculuklarda yüksek, iyi hava şartlarında ve gündüz yapılan şehir içi yolculuklarda ise çok daha düşük seviyede bulunmuştur.⁵

Emniyet kemeri kullanımının sıklığını belirlemek için yapılan gözlemsel çalışmaların yanı sıra toplumun değişik kesimlerinde bilgi ve davranış araştırmalarının yapılması nedenlere yönelik açıklamalara katkı sağlamaktadır. Bu araştırma Ankara kentinde iş güvencesi ve düzenli geliri olan kişilerin emniyet kemeri kullanımı konusundaki bilgi, görüş ve davranışlarını belirlemek için yapılmıştır.

Yöntem

Kesitsel tipte olan bu araştırma, bir devlet kurumunun Ankara İl Müdürlüğünde yapılmıştır. Bu kurum Çankaya İlçesinde olup aktif çalışan sayısı 2.287'dir. Çalışmada kurumun iki binasında çalışan 350 kişiye ulaşılması hedeflenmiştir. Çalışanların belirli bir düzeyde öğrenim görmüş olması, işe düzenli olarak gidip gelmesi ve gelirinin olması; işe araçla gelme ve emniyet kemeri kullanma konusunda farkındalıklarının yüksek olabileceğini düşündürmektedir. Araştırma sonucunda 271 (%77.2) katılımcıya ulaşılabilmektedir.

Araştırmada sosyo-demografik özellikler, araba kullanma sıklığı ve sıklıkla seçilen ulaşım aracı, emniyet kemeri kullanma durumu, sürücü iken yapılan riskli davranışlar, emniyet kemeri kullanımıyla ilgili bilgiler, emniyet kemeri kullanımını artırmaya yönelik görüşler ve trafik deneyimlerini belirlemeye yönelik 30 soruluk bir veri toplama formu kullanılmıştır. Anket formu kişiler tarafından gözlem altında doldurulmuştur.

Verilerin analizinde SPSS 18.0 istatistik paket programı, tanımlayıcı istatistikler (frekans dağılımı, aritmetik ortalama ve standart sapmalar), ki kare testi kullanılmıştır. İstatistik değerlendirmelerinde, olasılığı (p) 0.05'in altında olan değerler istatistiksel olarak anlamlı kabul edilmiştir.

Etik konular

Araştırmanın planlama döneminde Hacettepe Üniversitesi Girişimsel Olmayan Araştırmalar Etik Kurulu'ndan Mart 2012 tarihinde izin alınmıştır. Araştırmanın yapılması için kurumdan resmi olarak kurum izni alınmış, katılan kişilerden ise anket ve kapsamı hakkında bilgi verildikten sonra sözel izinleri alınmıştır.

Veri toplama sonrasında emniyet kemeri kullanımı hakkında bilgilendirme

amaçlı broşür oluşturulmuş ve kurum çalışanlarına dağıtılmıştır.

Bulgular

Kurumda görüşülen kişilerin yaşları 25-65 arasında olup yaş ortalaması 43.7±8.71 şeklindedir. Araştırma sırasında görüşülen kişilerin %62.4'ü üniversite ve üstü bir diplomaya sahiptirler. Katılımcıların %77.1'i halen evli olup %7.0'ının evlilik deneyimi vardır. (Tablo 1)

Katılımcıların %84.1'i sürücü belgesi olduğunu, %50.2'si araba sürdüğünü ifade etmiştir. Araba kullananların %49.3'ü haftada 3-4 defa ve daha fazla araba kullandığını belirtmişlerdir. (Tablo 2).

Araştırmaya katılanların %70.8'i işe servisle, %7.4'ü kendi otomobiliyle, %6.7'si metroyla ve %8.5'i ise diğer (şoför veya yaya) şekillerde geldiğini ve 136'sı araç sürdüğünü belirtmiştir. Katılımcıların %40'ı emniyet kemeri kullandığını ifade etmiştir. Araç sürenlerin %44.9'u şehir içi, %72.8 şehirlerarası yollarda her zaman emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Katılımcıların %38.7'si şehir içinde, %58.7'si şehirlerarası yollarda ön koltukta seyahat ederken, %3.7'si şehir içinde, %10.3'ü şehirlerarası yollarda arka koltukta seyahat ederken her zaman emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir.

Sürücü belgesi olan kadınların %78.3'ü, erkeklerin %63.7'si şehir içinde sürücüyken her zaman emniyet kemerini takmakta olduklarını belirtmişlerdir. Kadınlar ve erkekler arasında anlamlı fark belirlenmiştir (p=0.032). Kadınların %76.3'ü, erkeklerin %55.2'si şehir içi trafikte ön koltukta yolcuysen her zaman emniyet kemeri taktıklarını belirtmişlerdir (p=0.002). Yine kadınların %85.5'i, erkeklerin %74.5'i şehirlerarası trafikte sürücüyken her zaman emniyet kemeri taktıklarını söylemişlerdir. (p=0.027). Sürücü belgesi olan katılımcıların %21.8'i, sürücü belgesi olmayanların ise %13.9'u şehirlerarası yollarda ön koltukta

her zaman emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. (p=0.017).

Katılımcıların %72.7'si emniyet kemerinin trafik kazalarının oluşumunu engellediğini düşünmektedir. Arka koltukta oturanların emniyet kemeri kullanmaması durumunda kaza anında ön koltukta oturanları öldürebileceği ifadesinde katılımcıların yaklaşık beşte biri kararsız kalmıştır (%20.3). Katılımcıların %40.2'si emniyet kemerinin rahatsız etmesi kullanılmamasında bir neden olduğunu, %15.0'ı kaza anında emniyet kemerinin kişiyi araç içerisinde kilitlemesinde duyulan korkunun kullanmama nedeni olduğunu ifade etmişlerdir. (Tablo 4)

Tablo 1. Araştırmaya katılan kişilerin bazı sosyodemografik özellikleri (Ankara, 2012)

Sosyodemografik özellikler	Sayı	Yüzde
Yaş Grubu		
25-34	28	10.3
35-44	107	39.5
45-54	106	39.1
≥55	27	10.0
Belirtmeyen	3	1.1
Cinsiyet		
Erkek	130	48.0
Kadın	141	52.0
Öğrenim Durumu		
İlkokul	1	0.4
Ortaokul	12	4.4
Lise ve dengi okul	87	32.1
Üniversite ve üstü	169	62.4
Belirtmeyen	2	0.7
Medeni Durum		
Bekar	42	15.5
Evli	209	77.1
Dul, boşanmış	19	7.0
Belirtmeyen	1	0.4
Toplam	271	100.0

Emniyet kemeri kullanma alışkanlığının artırılması için önerilenler arasında en sık okullarda eğitim verilmesi (%92.5), reklam kampanyası yapılması (%84.5), afiş ve posterlerin artırılması (%82.7), polis kontrolünün artırılması (%78.9) ve para cezalarının artırılması (%67.2) ifadeleri yer almıştır. (Tablo 5)

Kurum çalışanlarının %60.1'i emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun sadece sürücü ve sürücü yanında oturan kişi için; %34.7'si ise araçtaki herkes için olduğunu belirtmiştir. Katılımcıların %65.3'ü otomobil, minibüs, şehirlerarası otobüs, kamyon ve kamyonet türü araçların hepsinde emniyet kemeri kullanmanın zorunlu olduğunu belirtmişlerdir. Görüşülen kişilerin %29.9'u sadece otomobilde emniyet kemeri kullanmanın zorunlu olduğunu; ancak %0.7'si ise bu araçların hiçbirinde emniyet kemeri kullanmanın zorunlu olmadığını belirtmiştir.

Tablo 2. Katılımcıların sürücülük deneyimlerinin dağılımı (Ankara, 2012)

Sürücülük Deneyimleri	Sayı	Yüzde
Sürücü belgesine sahip olma	228	84.1
Araba kullanma durumu	136	50.2
Araba sürme sıklığı*		
Her gün	23	16.9
Haftada 5-6 defa	10	7.4
Haftada 3-4 defa	34	25.0
Haftada 1-2 defa	36	26.5
Ayda bir kaç defa	16	11.8
Daha nadir	13	9.6
Belirtmeyen	4	2.9
Arabasının olma durumu (kendi ve ailesi)	195	72.0
Toplam	271	100.0

*n=136 olup araba kullananlar üzerinden hesaplamalar yapılmıştır.

Araştırmada görüşülenlerin %25.5'i kamu spotu gördüğünü belirtmiştir. Bu kamu spotları 'Aman Emniyet', 'Emniyet Kemerini Hayat Kurtarır', 'Hayata Bağlanın', 'Emniyet Kemerini Takalım, Yolumuza

Bakalım', 'Sıra Emniyet Kemerini', 'Trafik Kuralları ve Emniyet Kemerini Önemi' ve 'Yavaş Gidiniz' vb. şeklindedir. Araştırmaya katılanların %37.6'sı daha önceden trafik kazası geçirmiş ve bu kişilerin de %15.1'i kaza sırasında yaralanmıştır. Daha önceden trafik kazası geçirdiğini söyleyen 102

kişiden %57.9'u kaza sırasında aracı kendisi kullandığını ve %25.1'i bu kaza sırasında emniyet kemerinin takılı olduğunu belirtmiştir. (Tablo 5)

Araştırmada emniyet kemeri kullanmadığı için ceza alma yüzdesi %4.0, almama yüzdesi ise %77.0'dir.

Tablo 3. Katılımcıların ifadelerine göre şehir içi/ şehirlerarası yollarda emniyet kemeri kullanma sıklığı (Ankara, 2012)

Emniyet kemeri kullanma	Emniyet kemeri kullanma						Toplam
	Her zaman	Çoğu zaman	Bazen	Nadiren	Hiçbir zaman	Belirtmeyen	
Şehir içi sürücü koltuğu**	44.9	22.8	19.1	5.1	4.4	3.6	136*
Şehir içi ön koltukta	38.7	23.6	20.3	9.2	2.6	5.5	271
Şehir içi arka koltukta	3.7	4.8	17.0	19.9	47.6	7.0	271
Şehirlerarası sürücü koltuğu**	72.8	5.0	5.1	8.1	2.9	5.1	136*
Şehirlerarası ön koltukta	58.7	12.5	9.2	5.2	6.3	8.1	271
Şehirlerarası arka koltukta	10.3	8.1	15.9	15.5	40.2	10.0	271

*n=271, **n=136 olup sadece araba kullananlar üzerinden yüzdeler hesaplanmıştır.

Tartışma

Trafik kazaları gerek nüfusun artması ve toplam ölümler içindeki payının yükselmesi, gerekse ortaya çıkarttığı sağlık sorunları açısından, halk sağlığının öncelikli başlıkları arasında yer almaktadır. Motorlu taşıt çarpışmaları sonucu meydana gelen ölüm ve yaralanmaları azaltmak için emniyet kemeri ve çocuk koruma sistemlerinin gerekli olduğu bilinmektedir. Etkili bir emniyet kemeri yaygınlaştırma programı için değişen mevcut durumun bilinmesi önemlidir. Emniyet kemeri kullanımının sıklığını belirlemek için yapılan sınırlı sayıdaki araştırmalara katkı sağlamak amacıyla Ankara kentinde iş güvencesi ve düzenli geliri olan kişilerin emniyet kemeri kullanımı konusundaki bilgi, görüş ve davranışlarını belirlemek için bu çalışma yapılmıştır.

Çalışmada büyük çoğunluğun aracı ve sürücü belgesi bulunmasına rağmen yaklaşık yarısı araba kullandığını belirtmiştir. Bunlar arasında ise yaklaşık yarısı haftada 3-4defa dan

daha sık araba kullandığını söylemişlerdir. Çalışanlar arasında kurum servisi, toplu taşıma araçları kullanımı daha ön planda yer almaktadır. Kurumun Ankara'da merkezi bir bölgede yer alması, diğer ulaşım araçlarının kullanma şanslarının olması, çalışanların otomobil kullanımlarını azalttığını düşündürmektedir.

Araştırmada katılımcıların emniyet kemeri kullanma sıklıkları sorulmuştur. Şehir içi ve şehirlerarası yollarda sürücü koltuğunda emniyet kemeri kullanımı yasalarımızda zorunlu olmasına rağmen katılımcıların sadece yarısı (%44.9) bu zorunluluğu yerine getirdiğini belirtmiştir. Arka koltukta emniyet kemeri kullanımı şehir içinde neredeyse yokken, şehirlerarası yolda ise çok daha düşük olarak beyan edilmiştir (Tablo 3). Türkiye'de yapılan ön koltuk yolcuları ve sürücülerin birlikte değerlendirilmiş olduğu bir çalışmada, şehir içinde emniyet kemeri takma durumu %56.16, gözleme dayalı başka bir çalışmada ise emniyet kemeri kullanımı sürücülerde %18.9 ve ön koltuklarda seyahat edenlerde kullanımın ise

%14.2 olarak belirtilmiştir.⁷ Bu çalışmalarda oranların düşük bulunmasındaki temel sebeplerden biri katılımcılar arasındaki yaş farkının risk alma davranışına etkisi olabileceği gibi, bir diğer sebepte gözleme dayalı olarak yapılan davranış değerlendirme araştırmalarında beyanlara göre daha düşük sıklıklara rastlanması olabilir. Afyon ve Ankara'da yapılan diğer bir çalışmada ise 990 sürücüye emniyet kemeri kullanımlarını

sorulmuş, her zaman emniyet kemeri kullanma Afyon'da %39.0, Ankara'da %45.0 olarak saptanmıştır. Aynı sürücüler otoparkta gözlenmiş ve Afyon'da her zaman taktığını ifade edenlerin %47.0'ı; Ankara'da ise %70.0'ının emniyet kemeri kullandığı görülmüştür.⁸ Mevcut çalışmanın sonuçları katılımcıların kendi beyanlarına dayalıdır, katılımcıların gözlenmesi halinde emniyet kemeri kullanma yüzdesi daha düşük olabilir.

Tablo 4. Katılımcıların emniyet kemeri kullanımı ile ilgili bazı görüşleri (Ankara, 2012)

Emniyet kemeri kullanımı ile ilgili bazı görüşler	Katılan	Kararsız/ Belirtmeyen	Katılmayan
Her araçta emniyet kemeri uyarı sinyali bulunmalıdır.	94.5	3.0	2.5
Emniyet kemeri trafik kazalarının oluşmasını önler.	72.7	9.2	18.1
Emniyet kemeri kaza esnasında oluşabilecek yaralanmaları önler.	90.0	8.5	1.5
Emniyet kemeri trafik kazası sırasında araçtan fırlamayı önler.	83.4	4.4	2.2
Arka koltukta oturanlar emniyet kemeri kullanmadığı takdirde kaza sırasında çarpma etkisiyle ön koltukta oturan kişiyi öldürebilir.	66.8	22.5	10.7
10 yaş altındaki çocuklar ön koltukta oturabilir.	6.7	5.5	87.8
Şehir içi kısa mesafelerde emniyet kemeri kullanmaya gerek yoktur.	12.9	9.2	77.8
Emniyet kemeri düşük hızla giderken kullanılmasa olur.	12.2	9.6	78.3
İyi sürücüler kaza yapmayacağı için emniyet kemeri kullanmasalar olur.	2.2	5.5	92.3
Kaza durumunda çarpma etkisini azaltabilecek güçteyim direksiyona ya da kapı kollarına tutunabilirim.	2.1	6.3	91.6
Araçından dışarı fırlamayı tercih edenler vardır.	4.5	12.1	83.4
Emniyet kemerinin kaza anında kişiyi araç içerisinde kilitlemesinden korku bir engeldir.	15.0	24.3	60.7
Emniyet kemeri rahatsız etmesi kullanılmamasında bir nedendir.	40.3	4.0	55.7
Hava yastığı olan arabalarda emniyet kemeri gereksiz olmaktadır.	4.1	9.6	86.4
Trafik kazası geçirme olasılığı yüksek olan kişiler vardır.	33.2	20.0	46.9
Hamileler için emniyet kemeri sakıncalıdır.	9.6	27.7	62.8
Emniyet kemeri kullanmama kişisel bir tercihtir müdahale edilmemesi gerekir.	5.1	9.2	85.6

*n=271

Ön koltukta sürücü iken emniyet kemeri kullanım sıklıkları Malta'da %99, İngiltere ve Almanya'da %93'dür. Arka koltukta ise Norveç'te %92, Almanya'da %86

ve İngiltere'de %83'dür.³ Emniyet kemeri kullanma oranları mevcut yasal zorunluluklara bağlı olarak bir ülkeden diğerine çok büyük farklılıklar göstermektedir. Yine yasalar

doğrultusunda ne düzeyde denetim yapıldığı bu oranları etkileyen önemli bir faktördür. Özellikle gelir düzeyi düşük ülkelerde taşıtlarda emniyet kemeri bulunması ve kullanımıyla ilgili düzenlemeler bulunmamaktadır. Yine sürücünün yaşının genç olması ve bazı kültürel normlar da

emniyet kemeri kullanımını etkilemektedir.³ Bizim araştırmamızın sonuçlarının ifadeye dayalı olduğu halde çok daha düşük olması bu davranışının öğrenim düzeyi yüksek olan grup tarafından dahi benimsenmediğini düşündürmektedir.

Tablo 5. Katılımcıların emniyet kemeri kullanımının artırılmasına yönelik verilen ifadelere cevaplarının yüzde dağılımı (Ankara, 2012)

Emniyet kemeri kullanımının artırılmasına Yönelik bazı ifadeler	Katılıyorum	Karasızım/ Belirtmeyen	Katılmıyorum
Para cezası artırılırsa emniyet kemeri kullanımı oranı artar.	67.2	11.0	21.8
Okullarda çocuklara emniyet kemeri kullanımıyla ilgili eğitim verilmelidir.	92.5	4.8	2.5
Daha fazla reklam kampanyası yapılırsa emniyet kemeri kullanım oranı artar.	84.5	11.5	4.1
Emniyet kemeri kullanımıyla ilgili afiş ve posterler artırılmalıdır.	82.7	14.0	3.3
Şehir içi ve şehirlerarası yollarda polis kontrolü artırılmalıdır.	78.9	11.5	9.5
Ülkemizde emniyet kemeri kullanımı ile ilgili uyarılar yeterlidir.	18.1	19.2	62.8
Emniyet kemeri takma konusunda toplumsal bir baskı vardır.	16.3	18.9	55.0
Ülkemizde emniyet kemeri kullanımıyla ilgili yasalar yeterlidir.	22.1	31.0	53.9

*n=271

Yaş ve cinsiyete bakılmaksızın arka koltukta emniyet kemeri kullanımının çok düşük seviyelerde kalması yasal düzenlemelerin yeterince duyurulmadığını ya da denetlemelerin yeterince yapılmadığını göstermektedir. Ankara'da yapılan bir çalışmada sürücülerin sadece %21.1'inin emniyet kemeri kullandıkları gözlenmiş, arka koltuktaki yolcuların ise hiç birinin emniyet kemeri kullanmadığı gözlenmiştir.⁹ Çalışmamızda katılımcıların emniyet kemeri kullanmama durumunda oluşabilecek risklerin bilindiği görülmesine karşılık emniyet kemeri kullanılmamasının nedenleri bu çalışma ile açıklanamamaktadır, bu konunun daha detaylı olarak irdelenmesi gerektiği kanaatindeyiz.

Araştırmamızda kadınların erkeklere göre; şehir içinde sürücüyken, ön koltukta yolcuyken ve şehirlerarası trafikte sürücüyken her zaman emniyet kemeri kullandığı saptanmıştır. Kadın ve ileri yaşta olmanın emniyet kemeri kullanımını arttırdığını vurgulayan araştırma sonuçları mevcuttur⁶. Yaşın bu çalışmada etkili bulunmaması katılımcılarımızın yaş aralığının benzer olmasına bağlı olabilir. Emniyet kemeri kullanımı ile yasaların etkisinin değerlendirildiği bir çalışmada kadınların yasal zorunluluklara daha fazla uyduğu saptanmıştır¹⁰. Kadınların sağlık davranışlarının incelendiği başka bir çalışmada ise yüksek sosyoekonomik düzeydeki kadınların devamlı olarak emniyet kemeri kullandığı saptanmıştır.¹¹ Ön koltukta emniyet kemeri kullanımını etkileyen

faktörlerin incelendiği diğer bir çalışmada ise cinsiyetin önemli olduğu; ön koltukta seyahat ederken kadınların daha sıklıkla emniyet kemeri kullandığı saptanmıştır.¹² Emniyet kemeri kullanımını arttırmaya yönelik müdahalelerin hedef grubunun saptanması açısından bu ve benzeri çalışmalar önem taşımaktadır.

Çalışmamızda katılımcıların sürücü belgesi olması da emniyet kemeri kullanımını anlamlı düzeyde arttırdığı saptanmıştır. Sürücü belgesi bulunan bireylerin sadece beşte biri ön koltukta her zaman emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Bu sıklık oldukça alt düzeyde kalmıştır. Sürücü belgesi öncesi devam edilen bu kursların eğitim içeriğinin gözden geçirilerek yasalar konusunda farkındalık eğitimlerine yer verilmesi önemli katkı sağlayacaktır. Ancak sürücü belgesi olanlarda dahi emniyet kemeri kullanımının düşük olması sürücü belgesi olanlar arasında “güvenli sürücülük” konusundaki görüşün henüz yerleşmediğini göstermektedir.

Emniyet kemerinin kullanımı ölüm oranlarını %40.0 azalttığı bilinmektedir.³ Bu kadar önemli ve hayat kurtarıcı bir konuda farkındalığın artırılması önemlidir. Katılımcıların büyük çoğunluğu araçlarda emniyet kemeri uyarı sinyali bulunması gerektiğini ve emniyet kemerinin oluşabilecek bir kaza esnasında yaralanmayı önleyeceğini belirtmektedir. Ancak davranışların bilgi ile aynı yönde olmaması emniyet kemeri kullanma davranışının “bir güvenli davranış” olarak yerleşmediğini düşündürmektedir.

Çalışmamızda emniyet kemeri kullanmama sebepleri olarak sırasıyla “rahatsız ettiği için”, “kaza anında emniyet kemerinin kişiyi araç içerisinde kilitlemesinden duyulan korku”, “kısa mesafe”, “düşük hız” gibi ifadeler sıralanmıştır. Bir diğer çalışmada ise bu sebepler “efektif olduğuna inanmadıkları için”, “rahatsız ettiği” ve “alışkanlık olmadığı” için olarak sıralanmıştır.⁶ Bu çalışmada emniyet kemeri kullanma sebeplerine bakıldığında ise seyahat kondisyonları,

güvenlik, alışkanlık ve ceza ödememek gibi sebepler de sıralanmıştır. Katılımcıların emniyet kemeri kullanmama durumunda; kaza sırasında oluşan travmanın düşük hız ya da şehir içinde olmasından bağımsız olarak ciddi sağlık sorunu yaratabileceği konusunda bilgi eksikliği olduğu düşünülmüştür.

Katılımcıların üçte ikisi emniyet kemeri takma konusunda toplumsal bir baskı olduğunu düşünmemektedirler, yapılan başka bir çalışmada ise katılımcıların neredeyse yarısı (%45.8) başkaları emniyet kemeri kullanmadığı için kendinin de emniyet kemeri kullanmadığını ifade etmiştir.¹³ Bu iki ifade benzer görüşü yansıtmaktadır. Toplumda emniyet kemeri takma ile ilgili davranış, tutum ve görüş konusunda bilgilendirme ve davranışları sürekli değerlendirme ile yeterli farkındalık sağlanabilir.

Araştırmada emniyet kemeri kullanma alışkanlığının artırılmasına ilişkin ifadeler arasında okullarda eğitim verilmesi, afiş, poster ve reklam kampanyaları, polis kontrolünün artırılması ve para cezalarının artırılması en sık önerilen önlemler olmuştur. Ayrıca katılımcıların ancak %25.5'i kamu spotu gördüğünü belirtmiştir. Kamu spotu görme ve hatırlama sıklığı düşük olduğu için gösterilme sıklığı veya farklı yollarla farkındalığının artırılması önemlidir. Türkiye’de emniyet kemer afişlerinin sürücüler üzerindeki etkisinin araştırıldığı bir çalışmada dört farklı posterden etkili olanın seçilmesi istenmiş; en etkili seçilen poster ile “Terörde 15 yılda 30 bin, depremde 50 yılda 50 bin, trafikte 10 yılda bin kişi hayatını kaybetti” mesajının verildiği, ikinci sırada etkili olan posterde ise “Trafik kuralları ahlak sistemin önemli bir parçasıdır” mesajının verildiği saptanmıştır.^{6,14} Araştırmamızda hatırlanan kamu spotları ve reklamların genel olarak “emniyet kemerinin hayatı kurtarması” ile ilgili olurken, diğer çalışmada da ölümlerin nedeni olması ve toplumsal birlikteliğin ön plana çıkarılması toplumun öncelendiği norm ve değerleri göstermektedir. Bu bulgu bize, toplum yaşam ve ölüm üzerine kurgulanmış

film ve mesajlardan etkilenmektedir şeklinde fikir vermektedir. Trafik ile ilgili farkındalık yaratmak amaçlanırken toplumu yönlendiren birçok etmen ve toplumun kültürü, inanışları ve göreneklerinin yanı sıra geçmiş deneyimler de göz önünde bulundurulmalıdır. Bu sayede yapılan spot filmlerindeki mesaj ve müdahaleler daha başarılı olacaktır.

Katılımcıların yarısı emniyet kemeri kullanımıyla ilgili yasaların yeterli olmadığını düşünmekte olduğunu belirtirken, %78.7'si emniyet kemeriyle ilgili uyarıların yeterli olmadığını ifade etmiştir. Araştırmada katılımcıların üçte ikisi emniyet kemerinin sadece ön koltuklarda oturanlar için zorunlu olduğunu belirtmiştir. Oysa Türkiye'de hem ön hem arka koltukta emniyet kemeri takılması zorunludur.¹⁵ Ancak, katılımcılarımız arasında büyük çoğunluk arka koltukta emniyet kemeri kullanılmamasının zorunlu olduğunu bilmemektedir. Türkiye'de emniyet kemeri kullanımıyla ilişkili yasalar yeterlidir ama uygulama ve yaptırımlar konusunda yaşanan sorunlar katılımcıların bu şekilde düşünmesine neden olmuş olabilir. Katılımcıların %40.0'ı emniyet kemeri taktığını söylemesine rağmen yalnızca %4.0'nın emniyet kemeri kullanmadığı için ceza aldığını belirtmesi, işleyiş ile ilgili durumun gözden geçirilmesi gerektiğini göstermektedir.

Araştırmaya katılanların %37.6'sı daha önce trafik kazası geçirmiştir. Trafik kazası geçirmiş olmanın kişilerin emniyet kemeri kullanımını etkileyebileceği beklenmekle¹⁷ birlikte çalışmamızın bulguları bu görüşü desteklememiştir. Bunun nedeni araştırmadaki katılımcı sayısının düşük olması olabileceği gibi yaş ortalamasının yüksek olması veya beyana dayalı bir çalışma olması da olabilir.

Katılımcıların yalnızca onda biri şehirlerarası otobüslerde emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Bu konuda kontroller artırılmalı ve emniyet kemeri kullanımının toplu taşıma araçlarında zorunlu olduğu hakkında yolculara bilgi verilmelidir. Bu davranışların engellenmesi

amacıyla kamu spotlarının oluşturulması ve gösterilmesi üzerinde durulmalıdır. Emniyet kemeri kullanımına yönelik uyarıların yeterli olmadığı görüşü bulunmaktadır, bu nedenle uyarıların artırılması veya daha dikkat çekici hale getirilmesi gerekir.

Sonuç ve öneriler

Kentte yükseköğrenim düzeyi olan bir kesimde emniyet kemeri takma konusunda bilgi ve davranışları belirlemek amacıyla yapılan bu çalışmadan elde edilen sonuçlara göre emniyet kemeri kullanımının yeterince kullanılmadığını ve yaygınlaştırılmasına yönelik olarak bilgi eksikliği olduğu göstermektedir. Kanunlaşan arka koltukta da emniyet kemeri kullanım zorunluluğu konusunda farkındalık eksikliği bulunduğu görülmüştür. Bu amaçla kamu spotları ve erken yaşta eğitim önemlidir.¹⁷ Emniyet kemeri kullanımının bir yaşam davranışı haline getirilmesi için bilgilendirme, yasal düzenlemelerin izlenmesi ve daha etkili denetimlerin uygulanması gerekmektedir. Emniyet kemeri kullanımını artırmak için alınması gereken tedbirler; okullarda eğitim verilmesi, reklam kampanyası yapılması, afiş ve posterlerin artırılması, polis kontrolünün artırılması ve para cezalarının artırılması gibi faaliyetler gerekli görülmüştür. Toplumun kabulünün olduğu bu müdahale alanlarında gerekli çalışmalar yapılarak, emniyet kemeri kullanmamaya bağlı oluşabilecek ölümlerin önüne geçilmelidir.

Kaynaklar

1. WHO. European status report on road safety-towards safer roads and healthier transport. Euro non serial publications, WHO Regional Office for Europe, 2011.
2. Akbaş O, Güven R. A study on the effects of seat belt posters on drivers. *Kırıkkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi* 2010;2(2):1002-1007.

3. WHO. Emniyet Kemeri ve Çocuk Koruma Sistemi. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, 2009;10:25.
4. Bektaş S, Hınıs MA. Emniyet kemeri kullanımına etki eden faktörlerin otomobil sürücüleri için tahmin modeli. *Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi* 2009;25(1-2):208-222.
5. Demirer A, Durata M, Haşımoğlu C. Investigation of seat belt use among the drivers of different education levels. *Safety Science* 2012;50(4):1005-1008.
6. Şimşekoğlu Ö, Lajunen TÖ. Environmental and psychosocial factors affecting seat belt use among Turkish front-seat occupants in Ankara: Two observation studies. Trafik Hizmetleri Başkanlığı Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü Yayınları, 1999.
7. Marcotte TD, Bekman NM, Meyer RA, Brown SA. High-risk driving behaviors among adolescent binge drinkers. *Am J Drug Alcohol Abuse* 2012;38(4):322-327.
8. Bilgic Ş, Barut HB, Karacasu M, Erb A, Yaliniz P. The changes in usage of seat belts in Antalya, Turkey. *Procedia Social and Behavioral Sciences* 2011;(20):588-593.
9. Akbaş O, Güven R, Cebeci G, Bertlek SB, Aldemira G, Bal E. A study on the effects of seat belt posters on drivers. *Procedia Social and Behavioral Sciences* 2010;(2):1002-1007.
10. Harper S, Strumpf E, Burris SC, Davey S, John GL. Do Mandatory Seat Belt Laws Affect Socioeconomic Inequalities in Seat Belt Use?. Erişim: <http://ssrn.com/abstract=2120120> <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2120120>. Erişilme tarihi: Temmuz 30,2013.
11. Frank E, Brogan DJ, Mokdad AH, Simoes EJ, Kahn HS, Greenberg RS. Health-related behaviors of women physicians vs other women in the United States. *Arch Intern Medicine* 1998;158(4):342-348.
12. Okamura K, Fujita G, Kihira M, Kosuge R, Mitsui T. Predicting motivational determinants of seatbelt non-use in the front seat: A field study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 2012;15(5):502-513.
13. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD). Education at a Glance 2007: OECD Indicators. Fransa, 2007.
14. Emniyet Genel Müdürlüğü. Trafikle ilgili değişkenleri ölçme ve trafik güvenliği. yayin. Available at: todaie.gov.tr/goster.php?Dosya=MDUxMDUxMDU1. Accessed May 20, 2014.
15. Karayolları Trafik Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik. Resmi Gazete Sayı: 26940;18 Temmuz 2008.
16. Kauffman JD, Soltani T, McCullough K, et al. Effectiveness of a collaborative, student-run campaign to increase safety belt use among adolescents. *Injury Prevention*. Published Online First: 10 June 2019. doi: 10.1136/injuryprev-2018-043075
17. Sue Kim, Non Ha;Hyung Hahn, Il Lee, Myong Park, Dong Park. Analysis of facial injuries in motor vehicle accidents according to the location of the seat and seat-belt use. *Journal of Craniofacial Surgery*. Yayımlama tarihi: 2019/04/01. DOI: 10.1097/SCS.0000000000005568. PMID: 31033676 Issn Print: 1049-2275