

Ankara Merkezinde Çalışan Bir Grup Esnafın Çocuk Oto Güvenlik Koltuğu Kullanımları, İlgili Bilgi ve Davranışları

Burcu KÜÇÜK BİÇER *, Hilal ÖZCEBE *, Hasret KACEMER **, Ashhan Esra KARAAĞAÇ **,
Ufuk İLGEN **

Ankara Merkezinde Çalışan Bir Grup Esnafın Çocuk Oto Güvenlik Koltuğu Kullanımları, İlgili Bilgi ve Davranışları

Amaç: Ebeveynler, araç içinde bebek ve çocukların güvenli yolculuk etmesini sağlamak için öncelikle Çocuk Oto Güvenlik Koltuğunu (ÇOGK) tanımalı ve kullanımının gerekli olduğuna inanmalıdır. Bu araştırma ÇOGK hakkında bilgi, kullanım sıklığı, kullanımı etkileyen faktörler ve yasa hakkındaki farkındalığın saptanması amaçlanmıştır.

Yöntem: Tanımlayıcı tipteki araştırma; Ankara'da iki cadde esnafının bazılarıyla yüz yüze anket uygulanması yöntemiyle yapılmıştır. "Sosyodemografik özellikler", "ÇOGK kullanımı ve etkileyen faktörler" ve "ÇOGK bilgi durumu" bölümlerinden olmak üzere toplam 32 soruluk bir anket formu kullanılmıştır. Form, görsel materyal ile desteklenmiştir. Araştırmada 83 işletmede bulunan, 300 kişiye ulaşılmıştır. Analizlerde 15.0 SPSS Paket Programı; frekans dağılımları, ki-kare testi kullanılmıştır.

Bulgular: Katılımcıların % 67'si erkek, % 47'si 30 yaş altı ve % 52'si lise mezunudur. Çocuklarda ÇOGK kullanımı düşüktür. Sıfır-4 yaş grubu çocukların % 56'sı ön koltukta ve anne kucağında, 5-12 yaş grubunda iki çocuktan biri arka-yan koltukta yalnız, emniyet kemeri kullanmadan seyahat etmektedirler. Katılımcıların 113 çocuğundan yalnızca 11'i halen ÇOGK kullanmaktadır. Kullanılanların 10'u güvenlik nedeniyle, 1'i yasal zorunluluk olduğu için kullanılmaktadır. ÇOGK hakkındaki bilgi düzeyi 36 yaş ve üstü olan grupta ve öğrenim düzeyi yüksek olan katılımcılarda daha yüksektir. Sürücü belgesi olanların, sürücüye ve ön koltukta emniyet kemeri kullanımların bilgileri daha fazladır. Kişinin 12 yaş altı çocuğunun olması bilgi düzeyini arttırmaktadır ($p<0.05$). Çalışmada araba kullananların ÇOGK kullanımının araba kullananlardan yüksek olduğu, araba kullanan kadınların kullanmayan kadınlara göre daha çok ÇOGK kullandığı bulunmuştur ($p<0.05$).

Sonuç ve Öneri: ÇOGK kullanımının artırılması için toplumun bu konudaki bilgisinin artırılması gerekmektedir. Bu amaçla medya etkin bir şekilde kullanılmalıdır. Sağlık personelinin de çocuk izlemleri sırasında konuyu gündeme getirmesi önemlidir.

Anahtar kelimeler: Oto koltuğu, çocuk, trafik, kaza

Çocuk Dergisi 2012; 12(1):16-23

Alındığı tarih: 13.03.2012

Kabul tarihi: 30.04.2012

* Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı
** Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi, Int. Dr.

Yazışma adresi: Ass. Burcu Küçük Biçer, Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı, Sıhhiye-Altındağ 06100 Ankara

e-posta: drburcubicer@yahoo.com

Child Car Seat Use, and Related Knowledge and Behaviour of a Craftsman Group Working in Central Ankara

Purpose: In order to use child car seats (CCS), parents must acknowledge and believe that the CCS is necessary for baby and child to travel safely. The aim of this research is to determine CCS knowledge, frequency of use, and related influential factors and awareness about legal issues.

Method: A descriptive study conducted with 300 craftsmen working at 83 enterprises at two streets in Ankara. Face to face interviews done with some craftsmen, using a standard questionnaire consisting of 32 questions about socio-demographical issues, CCS knowledge, CCS use and factors affecting its use. This form was supported with visual material. SPSS Package Program version 15.0, distribution of frequencies and chi-square tests were used for the analyses.

Results: In the study, 67 % were men, 47 % were under 30 years of age, and 52 % of them were graduated from high school. Incidence of CCS use was at a lower level, and 56 % of 1-4 year old children were usually seated at the front seat at mother's bosom, and approximately half of 5-12 year old were sitting alone at the back seat with their seat belts unfastened. Only 11 out of 113 children of the participants were currently using seat belt. There were two reasons for using seat belts, namely security (10 children) and compulsory law (1 child). Level of knowledge about CCS was higher with participants over 36 year old and those with higher educational status. Drivers, participants with a driving license, and those sitting at the front seat were highly informed. Having a child younger than 12 years of age do not contribute to the awareness of the parents ($p<0.05$). Frequency of CCS use was lower, if the participant was driving a car and higher if he doesn't. On the other hand if the participant is a woman driver, then she uses CCS than the woman who is not ($p<0.05$).

Conclusion: Information about CCS must be given to the community in order to increase CCS use. Media can be used actively for this purpose. Health professionals can revive the issue during children's check-ups.

Key words: Car seat, child, traffic, accident

J Child 2012; 12(1):16-23

GİRİŞ

Gelişmekte olan ülkelerde daha fazla olmak üzere, her yıl bir milyonun üzerinde insanın ölümüyle ve çok daha fazlasının yaralanması ya da sakatlanması-

la sonuçlanan ve önlenebilir olduğu halde çok sık meydana gelen trafik kazaları önemli bir halk sağlığı sorunu olarak kabul edilmektedir. Dünya Sağlık Örgütü'nün (DSÖ) raporuna göre, özellikle orta düzeyde gelire sahip ülkelerde ölüm nedenlerinin % 2.8'ini; sakatlık nedenlerinin ise 4. sıradaki nedenini trafik kazaları oluşturmaktadır ⁽¹⁾. Dünya Sağlık Örgütü ve Dünya Bankası'nın ortak olarak hazırladıkları Trafik Kazalarının Önlenmesine İlişkin Dünya Raporuna göre karayolu trafik kazaları, ortalama olarak her yıl 1.2 milyon kişinin ya da her gün 3.242 kişinin ölümüne; yılda 20-50 milyon kişinin yaralanmasına ya da sakat kalmasına yol açmaktadır ⁽²⁾. Trafik kazalarının önlenmesi karayolu güvenliği yaklaşımı ile sağlanacağı görüşü benimsenmektedir. Uluslararası otoriteler trafik kazaları ve karayolu güvenliğini küresel bir sorun olarak kabul edilmekte, küresel ve ulusal ölçekte çözüm stratejileri geliştirilmesine öncülük etmektedirler ^(2,3).

Türkiye'de çocuk ölümleri içinde trafik kazası nedeniyle olan yaralanmalar önemli bir yer tutmaktadır. Özellikle 0-14 yaş arası çocuklarda trafik kazasına bağlı ölümler 6. sırada yer almaktadır ⁽⁴⁾. Türkiye'de 0-14 yaş arası trafik kazası sonucu çocukların % 14.7'sinin yaşamının sona erdiği saptanmıştır. Gelişmiş ülkelerde bu sıklıklar; Almanya'da % 4.09, İngiltere'de % 5.86, ABD'de % 6.59, Yunanistan'da % 2.89 arasında değişmektedir ⁽⁵⁾ İlköğretim dönemi (6-13 yaş) çocuklarda yapılan bir çalışmada travma nedenleri arasında ilk sırada düşmelerin (% 40.3) ikinci sırada ise trafik kazalarının (% 38.3) görüldüğünü bildirilmiştir ⁽⁶⁾. Bir araştırmada 15 yaş ve altı çocukların en sık olarak araç içi trafik kazasına (AİTK) maruz kaldığı saptanmıştır ⁽⁷⁾.

Trafik kazası sırasında, araçta çarpma olduğunda, yolcunun oturduğu kısım, aracın ön tarafına göre daha yavaş durma eğiliminde olması durumu araçta çarpma etkisi olarak tanımlanmaktadır ⁽⁸⁾. Aracın tamamen durmasından sonra, aracın içindeki kişiler kaza noktasına doğru sürüklenerek birbirlerine ve araca çarpar. Bu durumda ön ya da arka koltukta oturmak farklı şekilde yaralanmalara yol açabilir ⁽⁹⁾. Çocukların trafik kazalarında oturdukları yerin seçimi çok önemlidir ⁽¹⁰⁾.

Araştırmalar trafik kazalarındaki yaralanmaların önlenebilir olduğunu ve geliştirilecek girişimlerle

yüz binlerce kişinin yaşamının kurtarılabilceğini göstermektedir ⁽¹¹⁾. Halk sağlığında korunma yaklaşımı içinde kişilerin kaza sırasında yaralanmayı en aza indirecek uygulamaların geliştirilmesi ve uygulamalarına ilişkin yaptırımların düzenlenmesi gerekmektedir ⁽¹¹⁾. Son yıllarda kaza sırasında yaralanmayı önleyici araç içi aktif güvenlik sistemlerinin (ABS, aktif süspansiyon sistemi, çekiş kontrol sistemi, elektronik stabilite programları gibi) yanı sıra kaza olduğu andan itibaren araç içinde seyahat eden sürücü ve yolcuların yaralanmalarını önlemeye yönelik arka koltuk emniyet kemeri, çocuk oto güvenlik koltuğu gibi pasif güvenlik önlemlerinde de yoğun bir geliştirme süreci yaşanmıştır ⁽¹²⁾. Bu güvenlik sistemleri içinde çocuklar için güvenlik sistemi olarak çocuk oto koltuğu sistemi geliştirilmiştir ^(9,13). Otomobillerde çocuk koltuklarının kullanılmasının nedeni, araç içinde bulunan bir çocuğun kaza anında oturduğu yerden fırlayıp savrulmasını önlemektir. Çocuk oto güvenlik koltukları, çarpma etkisini vücudun belli bir kısmına yönlendirmeyip, bu etkiyi vücudun güçlü bölgelerine (kalça kemiği, sırt ve omuz) dağıtarak çarpma etkisini azaltma işlevi görür ^(9,14). Dünya Sağlık Örgütü'nün raporunda ÇOGK'nun arkaya bakacak şekilde sürücü koltuğunun arkasına yerleştirilmesi ile tüm yaralanmalarda % 76, ciddi yaralanmalarda % 92 koruyuculuğa sahip olduğunu belirtmektedir ⁽¹⁵⁾. Amerika Birleşik Devletleri'nde Ulusal Karayolu Trafik Güvenliği Dairesi, çocuk oto koltuğunun doğru şekilde kullanılması halinde bu sistemlerin trafik kazalarında çocuk ölümlerini % 71 azalttığını bildirmektedir ⁽¹⁴⁾. Motorlu araçlarla seyahatte çocukların ön koltuk yerine arka koltukta oturması, araç içi trafik kazalarında çocuk yaralanma veya ölümlerini % 35 azaltmaktadır ⁽¹⁶⁾. Bu nedenle emniyet kemeri ve çocuk oto güvenlik koltuklarının kullanımını çoğu ülkede yasal zorunluluk haline getirilmiştir.

Trafik kazalarından dolayı meydana gelen ölüm ve sakatlıkların en önemli özelliği önlenebilir olmasıdır. Dünya Sağlık Örgütü, 3 Mart 2010'da Cenevre'de yaptığı toplantıda, 2011-2020 yıllarını yol güvenliği için hareket dönemi olarak belirlemiştir. Bu kararın alınmasında 5-29 yaş grubunda ölüm nedenlerinin önemli bir kısmının trafik kazalarına bağlı olması etkili olmuştur ⁽³⁾. DSÖ'nün önerilerinin ilk sıralarında otomobillerde seyahat sırasında çocuk oto güvenlik koltuğu (ÇOGK) kullanımı ve emniyet kemeri

bağlanması özellikle önerilmektedir⁽³⁾. Ancak, gelişmekte olan ülkelerde ÇOGK kullanımı yaygın değildir. Gelişmiş ülkelerde dahi bu konuda doğru kullanıma ilişkin, ailelerin bilgilerinin yeterli olmadığını gösteren araştırma sonuçları vardır^(17,18).

Türkiye’de 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 78. Maddesi’nde belirli sürücülerinve yolcuların, araçların sürülmesi sırasında koruyucu tertibat kullanmaları zorunlu hale getirilmiştir. Düzenlemeler sonrası ÇOGK kullanımı, Haziran 2010 tarihinde yasayla zorunlu hale getirilmiştir⁽¹²⁾. Türkiye’de 0-14 yaş grubunda travmaların önemli bir grubunu trafik kazaları oluşturmaktadır. Bu da anne ve babalara büyük sorumluluk düştüğünü göstermektedir. Bu sorumlulukların başında bebek ve çocuklarının trafik kazalarında zarar görmesini önlemek veya en aza indirmek için güvenlik önlemlerini almak gelmektedir. Bu önlemleri alabilmeleri için anne ve babalar ÇOGK’yi tanımalı, önemini kavramalı ve kullanmanın gerekli olduğuna inanmalıdır. Bu araştırma, esnaf olarak çalışan bir grup kişinin ÇOGK kullanımı hakkında bilgi ve uygulamaları öğrenmek amacıyla planlanmıştır.

YÖNTEM

Tanımlayıcı tipte olan araştırmanın evreni Ankara kent merkezinde iki caddede (Keçiören ilçesi Fatih Caddesi, 2. Cadde ve Ahıska Caddesi) yer alan esnaf oluşturmaktadır. Araştırmada örneklem seçilmemiş olup, belirlenen güzergahta 94 işletme ziyaret edilmiş, işletmelerin 83’ünde çalışmaya katılım olmuştur. Ziyaret edilen işletmede çalışan 18 yaşını doldurmuş toplam 341 kişinin 300’ü (% 87.9) çalışmaya katılmayı kabul etmiştir.

Araştırma verisi “Sosyodemografik özellikler”, “ÇOGK kullanımını etkileyen faktörler”, “ÇOGK kullanımı” ve “ÇOGK kullanımı ile ilgili bilgiler” bölümlerinden oluşan toplam 32 soruluk bir anket formu ile araştırmacılar tarafından yüzyüze anket yöntemi kullanılarak toplanmıştır. Anket formu, soruların bazılarının daha iyi anlaşılması için görsel materyal ile desteklenmiştir.

Araştırmanın veri analizi için SPSS 15.0 istatistik paket programı kullanılmıştır. Araştırmada sürekli değişkenler için iki ortalama arasında farkın önemli-

lik testi ve varyans analizine yönelik t-test, kesikli değişkenler arası farkın anlamına yönelik ki-kare testleri uygulanmıştır.

Benzer sosyodemografik özelliklere sahip bir grupta ön deneme yapılmıştır. Araştırma için katılımcıların sözel izni alınmıştır.

Anket uygulanması sonrasında ÇOGK kullanımına ilişkin bilgilendirme broşürü anketin uygulandığı esnafa dağıtılmıştır.

BULGULAR

Bebek ve çocuklarda oto güvenlik koltuğu kullanımını değerlendiren araştırmada 300 kişiye ulaşılmıştır. Çalışmaya katılanların % 67.0’ını erkekler oluşturmaktadır. Katılımcıların yaş ortalaması 33.6±11.45’tir. Görüşülen kişilerin % 59.3’ü evlidir (Tablo 1).

Görüşülen kişilerin % 41.0’ının kendine ait arabası bulunmakta ve % 60.7’si araba kullanmaktadır. Araba kullanan kişilerin % 40.7’si hemen her gün araba kullanmaktadır. Araba kullanım amaçlarının % 80’ini “çalışma”, “işe gidip gelme” ve “aile ile vakit geçirme” seçenekleri oluşturmaktadır.

Çalışmaya katılan 300 kişinin “12 yaş ve altında” toplam 119 çocuğu bulunmaktadır. Yaş ortalamaları 1. çocukta 5.4±3.35; 2. çocukta 7.3±3.53 ve 3. çocukta 4.9±3.06 olarak bulunmuştur (Tablo 2).

Anne kucağında oturma özellikle 0-4 yaş grubunda (% 56) önemli bir seyahat şekli olup, 5-9 yaş grubunda (% 2.5) hâlen devam edebildiği görülmektedir. Çocukların yalnız oturması ve emniyet kemerlerinin olmaması da riskli seyahat şekillerinden biridir (0-4 yaş grubunda % 18.0, 5-9 yaş grubunda % 61.5) (Tablo 3). Yaş grubu 10-12 olan çocukların sayısı 24 olup, 13’ü yalnız ve emniyet kemeri takılı (% 54.1) ve 11’i yalnız ve emniyet kemeri takılı olmadan (% 45.9) seyahat ettiğini belirtmiştir.

Çalışmaya katılanların 0-4 yaş arası çocukların % 14.0’ı ve 5-9 yaş grubu çocukların % 17.9’u ön koltukta seyahat etmektedir. Arka orta ve yan koltuklarda seyahat eden 0-4 yaş grubu çocuklar % 22 olup, 5-9 yaş grubunda % 25.9’dur (Tablo 3).

Tablo 1. Çalışmaya katılan esnafın bazı sosyodemografik özellikleri (2011).

Özellikler (s=300)	Sayı	Yüzde
Cinsiyet		
Erkek	201	67.0
Kadın	99	33.0
Yaş		
30≤	135	47.0
31-40	69	24.0
41-50	61	21.3
≥51	35	9.7
Ort=33,6 SS=11,45 En Küçük=18 En Büyük=69		
Medeni Durum		
Halen evli	178	59.3
Halen evli değil	122	40.7
Meslek		
Hizmet ve satış elemanları	98	32.6
Sanatkarlar ve ilgili işlerde çalışanlar	72	24.0
Tesis, makine operatörleri ve montajcılar	22	7.3
Özel bir öğrenim ve beceri gerektirmeyen işlerde çalışanlar	118	39.3
En son mezun olduğu okul		
İlkokul	23	7.7
Ortaokul	56	18.7
İlköğretim	18	6.0
Lise	156	52.0
Üniversite ve üstü	47	15.7
Çocuk sayısı		
Yok	121	40.3
1	74	24.7
2	71	23.7
3 ve üzeri	34	11.4

Çalışmaya katılan 13 yaş altı çocukların % 83.2'si (n=99) hiç ÇOGK kullanmamıştır. Çalışmaya katılan ve ÇOGK kullanan esnafın % 91.0'ı (n=10) güvenli olduğunu düşündüğü için ÇOGK kullandığı yanıtını

Tablo 3. Çalışmaya katılan esnafın çocuklarının arabada oturma davranışlarının yaş.

Pozisyon	Çocuğun arabada oturma şekli									
	Yalnız, EK* takarak		Yalnız, EK takmadan		Anne kucağında		ÇOGK'de		Toplam	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
0-4 yaş										
Ön koltuk	7	14,0	-	-	-	-	-	-	7	14,0
Arka orta	-	-	-	-	10	20,0	1	2,0	11	22,0
Arka yan	-	-	9	18,0	18	36,0	5	10,0	32	64,0
Toplam	7	14,0	9	18,0	28	56,0	6	12,0	50	100,0
5-9 yaş										
Ön koltuk	7	17,9	-	25,6	-	-	-	-	7	17,9
Arka orta	-	-	10	35,8	-	-	-	-	10	25,6
Arka yan	4	10,2	14	61,4	1	2,5	3	7,6	22	56,4
Toplam	11	28,1	24		1	2,5	3	7,6	39	100,0

* EK: Emniyet Kemeri

Tablo 2. Çalışmaya katılan esnafın 12 yaş ve altı çocuklarının arabada seyahat etme durumlarının dağılımı (2011).

Çocuğa ait özellikler	12 ve altı yaş çocuklar		1. çocuk (s=75)		2. çocuk (s=35)		3. çocuk (s=9)	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Cinsiyet								
Erkek	59	49.6	42	56.0	13	37.1	4	44.4
Kız	60	50.4	33	44.0	22	62.9	5	55.6
Yaş ortalaması (± SS)	5.9±3.48		5.4±3.35		7.3±3.53		4.9±3.06	

vermiştir. On bir kişinin yalnızca 6'sı (% 54.5) ilk 11 ay içerisinde ÇOGK kullanmaya başlamıştır. İki kişi (% 18.2) 12-23 ay arasında; 3 kişi (% 27.3) de çocuğu 24 aylıktan büyükken ÇOGK kullanmaya başlamıştır.

Çalışmaya katılan esnafın % 40.7'si ÇOGK kullanmaya başlama yaşını 1 ay - 1 yaş arası kullanılmaya başlanacağını ve % 44.3'ü ÇOGK'nin 5-10 yaş arasında bırakılması gerektiğini düşünmekte olduğunu belirtmiştir. Katılımcıların % 61.3'ü ÇOGK hakkındaki bilgilerini medyadan almıştır ve % 45.7'sinin ÇOGK kullanımı hakkında mevcut yasal düzenlemeleri bildikleri görülmüştür (Tablo 4).

“ÇOGK koltuğa sabitlenmelidir.”, “ÇOGK'nin tipine göre emniyet kemeri uygulaması değişir.” ve “ÇOGK'nin güvenlik kemeri kesinlikle takılmalıdır.” diyenler sırasıyla % 85.3, % 54.0 ve % 85.0 iken, çalışmaya katılanların % 36'sı “Çocuk ÇOGK'da otururken eline oyuncak verilmemelidir.” dediği saptanmıştır (Tablo 5).

Tablo 4. Çalışmaya katılan esnafın ÇOGK kullanımı hakkında bazı bilgileri (2011).

ÇOGK kullanım bilgileri	Sayı	Yüzde
Kullanma şekli		
<i>Bir yaşından küçüklerde:</i>		
Ön koltukta arkaya bakacak şekilde	3	1.0
Ön koltukta öne bakacak şekilde	4	1.4
Arka koltukta arkaya bakacak şekilde	95	32.3
Arka koltukta öne bakacak şekilde	192	65.3
<i>Bir yaşından büyüklerde:</i>		
Ön koltukta arkaya bakacak şekilde	2	0.7
Ön koltukta öne bakacak şekilde	4	1.3
Arka koltukta arkaya bakacak şekilde	10	3.4
Arka koltukta öne bakacak şekilde	278	92.7
Bilmiyor	12	4.0
Araba emniyet kemeri uygulaması		
Uygulanmalıdır	162	54.0
Uygulanmamalıdır	40	13.3
Bilmiyor	98	32.7
Yasal düzenleme		
Vardır	137	45.7
Yoktur	40	13.3
Bilmiyor	123	41.0
Bilgi kaynağı		
Doktor tavsiyesi	6	2.0
Arkadaş / akraba tavsiyesi	56	18.7
Reklam	74	24.3
Medya	118	61.3
İnternet	27	9.0
Toplam	300	100.0

TARTIŞMA

ÇOGK kullanımı hakkında bilgi ve uygulamaları öğrenmek amacıyla yapılan bu araştırmaya Ankara kent merkezinde çalışan 300 esnafa ulaşılmıştır. Görüşülen esnafın çoğunluğu erkek (% 67), yaş ortalaması 33.6 (± 11.45) 50 yaş altında, lise ve üzeri öğrenim durumuna (% 67.7) sahiptir. Görüşülen kişilerin öğrenim durumları Türkiye ortalamasına göre

daha yüksek olduğu dikkat çekmektedir. Bunun çalışma yapılan bölgenin sosyokültürel durumunun iyi olmasından kaynaklanmış olabileceği düşünülmüştür. Katılımcılar arasında özel bir öğrenim gerektirmeyen işlerde çalışma en büyük yüzdeye sahiptir (% 39.3). Bu da çalışanların öğrenim durumlarının yüksek olmasına karşılık öğrenimleri ile farklı istihdam alanlarında çalıştıklarını düşündürmektedir. Katılımcıların yaklaşık yarısının aktif olarak trafik içinde olduğunu göstermektedir. Araba kullananlar içinde her 10 kişiden altısı haftada birkaç defa ya da daha sık trafikte bulunmakta ve sıklıkla iş amaçlı araba kullanmaktadır. Bu bulgu trafik ile ilgili değişiklikleri takip eden bir grup ile araştırma yapıldığını göstermektedir.

Çocuk oto güvenlik koltuğunun kullanımı ülkelere göre değişmektedir. DSÖ'nün yaptığı çalışmaya göre, Avustralya'da ÇOGK kullanımı % 90, ABD'de ise % 84 olarak saptanmıştır⁽¹⁹⁾. Bu çalışmada bulunan ÇOGK kullanım sıklığı 0-9 yaş grubunda % 10,1 olup, gelişmiş ülke sayılarına göre çok daha düşüktür. İstanbul'da çocuk hastanesine başvuranlar ile yapılan bir çalışmada ÇOGK kullanım sıklığı % 20.5 olarak tespit edilmiştir⁽²⁰⁾. Koçak ve ark.'nın⁽²¹⁾ 2000 yılında yayımladıkları ve öğretim üyeleri arasında yapılan bir çalışmada, çocukları olan ailelerin % 30.2'sinin ÇOGK kullandıkları bulunmuştur. Türkiye'de yapılan çalışmalar her ne kadar tanımlayıcı çalışmalar ise de ÇOGK kullanım sıklığının oldukça düşük olduğunu göstermektedir. Ancak, çalışmalarda ulaşılan grubun farklı sosyoekonomik düzeyde olması ÇOGK sıklığını etkilediğini desteklemektedir. Bu çalışmada ulaşılan grubun öğrenim durumunun genel ortalamaya göre yüksek olması genel toplum düzeyinde ÇOGK kullanımının çok daha düşük olduğunu düşündürmektedir.

Tablo 5. Çalışmaya katılan esnafın ÇOGK kullanımı ile ilgili bazı bilgileri (2011).

	Doğru		Yanlış		Bilmiyor	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
ÇOGK kullanımı bilgisi (n=300)						
Koltuğa sabitlenmelidir.	256	85.3	17	5.7	27	9.0
Tipine göre emniyet kemeri uygulaması değişir.	162	54.0	56	18.7	82	27.3
Güvenlik kemeri kesinlikle takılmalıdır.	255	85.0	21	7.0	24	8.0
Çocuğun eline oyuncak verilmemelidir.	108	36.0	154	51.3	38	12.7
Oturma pozisyonu (n=300)						
Arka koltukta tek başına	57	19.0	242	80.6	1	0.3
Ön koltukta tek başına	263	87.8	32	10.6	5	1.8
Ön koltukta anne kucağında	111	37.0	158	52.6	31	10.3

Bu çalışmada çocukların ÇOGK'da seyahat etmemelerinin yanı sıra çocukların ön koltukta anne kucağında seyahat ettikleri de dikkati çekmektedir. Anne kucağında oturma özellikle 0-4 yaş grubunda (% 56) önemli bir seyahat şekli olup, 5-9 yaş grubunda (% 2.5) halen devam edebildiği görülmektedir. Oysaki anne kucağında seyahat ettikleri sırada meydana gelen bir kazada anne kendi ağırlığıyla bebeğini ezerek ölümüne neden olabilmektedir. Ekim 2004'te yapılan II. Trafik Şurası'nda, çocukların ön koltukta oturmasına sıklıkla izin verildiği, anne kucağında yolculuk yapan çocuğun kaza sırasında savrulup başını cama ya da aracın paneline çarptığı veya camdan dışarı fırladığı ve bazen de anne ile aracın paneli arasında kalarak tonlarca ağırlık altında ezildiği belirtilmiştir (17). Bir diğer riskli seyahat ise çocukların ön koltukta seyahat etmeleri şeklindedir. Bu çalışmada 0-4 yaş arası çocukların % 14.0'ı ve 5-9 yaş grubu çocukların % 17.9'u ön koltukta seyahat ettiği belirtilmiştir. Bu araştırmada çocukların çocuk oto koltuğunda seyahat etmemelerinin yanı sıra ön koltukta anne kucağında ve yalnız olarak ön koltukta oturarak seyahat ettikleri bulunmuştur. Çocukların araç içi güvenlik açısından risk altında olduklarını göstermektedir.

ÇOGK kullanımının oldukça düşük olmasının yanı sıra araç içi seyahat esnasında çocuklar için ÇOGK dışında en güvenli yer olan arka orta koltukta seyahat edenlerin payı da oldukça düşüktür. Sıfır-12 yaş grubu çocuğu olanlarla 2002'de yapılan bir çalışmada ebeveynlerin yalnızca % 48'i çocuklar için en güvenli yerin arka koltuk olduğunu söylemiştir (22). İsrail'de 2006'da yapılan farklı bir çalışmada ebeveynlerin % 58'i çocuklar için en güvenli yeri bilmedikleri saptanmış (23). Araştırmada ebeveynlerin "en güvenli yer" hakkındaki bilgileri araştırılmamıştır, ancak bu konudaki yanlış davranışları tespit edilmiştir. Araştırmalar, çocukların herhangi bir sistem kullanmadığı durumlarda bile önde oturmak yerine arkada oturarak % 25 daha az risk altında bulduklarını göstermiştir (10). Bu çalışmanın sonuçları toplumun arka koltuk güvenliği konusundaki bilgilerine ilişkin çalışma yapılması gerektiğini göstermektedir.

ÇOGK kullanan kişilerin büyük kısmı güvenlik nedeniyle ÇOGK kullandığını belirtmiştir. Kullananların ancak yarısı bir yaşından küçükken ÇOGK kullanımına başlamıştır. National Occupant

Protection Use Survey'in 2005 yılı verilerine göre, bir yaşından küçük çocuklar motorlu araçla seyahat ederken % 98'i için ÇOGK kullanılmaktadır (24). Bu çalışmanın sonuçları kuralların konulduğu ülkelerde bu uygulamaya erken yaşta başladığını göstermektedir. Burada ÇOGK kullanımına erken başlanılmaması ülkemizde bu konunun daha yeni gündeme gelmesi nedeniyle, davranışa henüz dönüşmediğini göstermektedir. Ülkemizde çocukların küçük yaş grubundan itibaren oto koltuğunda seyahat etmesine ilişkin müdahalelere ivedilikle gereksinim olduğunu göstermektedir.

Çocuk oto güvenlik koltuğunun kullanımında çocuğun yaşı ve vücut ağırlığı farklılık yaratmaktadır. ÇOGK'nın araç içindeki "doğru" konumunu basitleştirilmiş şekiller arasından seçmesini isteyerek sorulan "ÇOGK nasıl kullanılır" sorusuna, çocuğun 1 yaşından küçük veya büyük olması fark etmeksizin "arka koltukta, öne bakacak şekilde" verilen yanıtlar çoğunluktadır. Katılan esnafın büyük kısmı, ayrıca aracın emniyet kemerinin de kullanılması gerektiğini düşünmektedir. Bu bulgu da ÇOGK kullanımının gerekliliği ile beraber, ÇOGK'nın nasıl kullanılacağına da eğitiminin verilmesi önem teşkil etmektedir. Esnafın büyük çoğunluğu kullanım ile ilgili bilgilerini medyadan elde ettiğini belirtmiştir. Aile hekimi dâhil herhangi bir hekimden ÇOGK hakkında bilgi edindiğini belirten kişi sayısı son derece düşüktür. Bu nedenle de çocuk izlemi yapan ve aile ile her zaman iletişimde bulunan hem birinci basamak hekim ve hemşirelerinin hem de pediatristlerin ÇOGK konusunda aileleri bilgilendirilmeleri önemli olabilir. Bu şekilde çocukların oto güvenlik sistemi kullanımının önemli olduğu bilgisi yaygınlaşarak kullanım sıklığı ve doğru kullanma davranışının edinilmesini sağlanabilir.

ÇOGK kullanmanın yasal olarak zorunlu olduğunu düşünen esnaflar çoğunluktadır; ama yine de Haziran 2010 itibarıyla yürürlüğe konan yasanın farkındalığını artırmanın ve ÇOGK kullanımını yaygınlaştırmanın gerekli bir müdahale olduğu saptanmıştır. Ancak, müdahalenin etkili olabilmesi için kullanılacak yöntem konusunda toplumun özelliklerinin kesinlikle göz önüne alınması gerekmektedir. Örneğin, çocukların araç içi güvenliği açısından yapılan müdahaleler her zaman başarılı olamamaktadır. İran'da yapılan bir çalışmada katılımcıların % 2.2'si ücretsiz olduğu

durumda dahi ÇOGK istemediği saptanmıştır ⁽²⁵⁾. Yunanistan'da yapılan bir çalışmada ÇOGK sistemi olan ebeveynlerin % 76.1'inin bunu tutarlı bir şekilde kullanmadığı tespit edilmiştir ⁽²⁶⁾. Yine İngiltere'de yaşı 12 ve üzerinde olduğu halde boyu 135 cm'den kısa olan çocuklar için yapılan yeni düzenleme ile her yıl iki binden fazla çocuğun korunacağı tahmin edilmektedir ⁽²⁷⁾. Destekleyici koltuk kullanımını teşvik etmek için yapılan çalışmalar ücretsiz destekleyici koltuk dağıtımı ya da finansal müdahalelerin eğitimle birleştirildiği takdirde iyi sonuçlar alınabildiğini göstermektedir ⁽²⁶⁾. Bu da ülkemizde bilgilendirme çalışmalarının yanı sıra ne tür ek müdahalelere gereksinim olduğunun araştırılması gerektiğini göstermektedir.

SONUÇ ve ÖNERİLER

Bu çalışmada ulaşılan kişiler arasında ÇOGK kullanmayanların kullanmamalarının en önemli nedeni bilgi eksikliği olarak saptanmıştır. Genel olarak arabada seyahat sırasında “güvenli davranışlar” konusunun işlenmesi gerekliliği anlaşılmıştır. ÇOGK kullanımının artırılması için toplumun bu konudaki bilgisinin artırılması gerekmektedir. Trafik kazalarının önlenmesinde bütüncül bir bakış açısı ile tüm müdahalelerin ortak olarak yürütülmesi ve davranış değişikliği oluşturulması kazalara bağlı oluşabilecek yaralanmaların azaltılmasında gereklilik arz etmektedir.

Toplumun bu konuda bilgilendirilmesi gerekliliği ve bilenlerin çoğunluğunun bilgilerini medyadan öğrendikleri görülmüştür. Bunun için yazılı ve görsel medyada ÇOGK kullanmamanın neticeleri vurgulanmalı, kişiler ÇOGK kullanmaya teşvik edilmeli ve trafikte yasanın gerçekçi bir şekilde uygulanması sağlanmalıdır. Bilginin artırılmasına ilişkin müdahale yöntemleri ve ek müdahaleler konusunda toplumun özellikleri göz önüne alınmalıdır. Sağlık personelinin çocuk izlemleri sırasında bu konuyu gündeme getirmesi bilgi ve davranışı artırabilir. Çalışmanın büyük bir örneklem grubuyla yapılması, katılımcıların bilgi düzeylerini ve tutum ve davranışlarını etkileyecek etmenlerin daha detaylı incelenmesi daha genellenebilir sonuçlar alınmasına yardımcı olacaktır.

KAYNAKLAR

1. The Top Ten Leading Causes Of Death, WHO, 2008. (Accessed Ocak 26, 2012, at <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs310/en/>).
2. World Report on Traffic Injury Prevention, WHO, 2004. (Accessed Ocak 26, 2012, at http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html).
3. Decade of Action for Road Safety 2011-2020, UN Road Safety Collaboration, 2011. (Accessed Ocak 26, 2012, at http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/).
4. T.C. Sağlık Bakanlığı, Refik Saydam Hıfzıssıhha Merkezi Başkanlığı, Hıfzıssıhha Mektebi Müdürlüğü. Türkiye'de Sağlığa Bakış. Bölük Ofset Matbaacılık, 2007:23.
5. **Hatipoğlu S.** Okul öncesi çocuklarda trafik eğitiminin gerekliliği, 2002. (Accessed Şubat 10, 2012, at <http://www.trafik.gov.tr/Yayınlar-Trafik Güvenliği Kongre Yayınları>).
6. **Sözler EM, İkizci İ, Aşarogulları L, Yürümez Y, Yavuz Y, Yücel M.** Acil servise başvuran ilköğretim çağı çocuk travmalarının özellikleri. *TRJEM* 2004;4:59-63. PMID:21935803
7. **Serinken M, Özen M.** Pediyatrik yaş grubunda trafik kazası sonucu oluşan yaralanmalar ve özellikleri. *Ulus Travma Acil Cerrahi Derg* 2011;17(3):243-7. <http://dx.doi.org/10.5505/tjtes.2011.13845> PMID:18786431
8. **Mayrose J, Priya A.** The safest seat: Effect of seating position on occupant mortality. *Journal of Safety Research* 2008; 39(4):433-6. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jsr.2008.06.003>
9. **Kaplan B, Özcebe H.** Trafik kazaları ve arka koltuk güvenliği. *Toplum Hekimliği Bülteni* 2009; 1:28.
10. **Elvik R, Vaa T. (eds.)** The Handbook of Road Safety Measures, Elsevier: Amsterdam, 2004.
11. **Temel F, Özcebe H.** Türkiye'de karayollarında trafik kazaları. *Sted* 2006;15(11):192-8. PMID:17446250 PMCID:2610574
12. T.C. Adalet Bakanlığı, Karayolları Trafik Kanunu, (Accessed Şubat 2, 2012, at <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/644.html>).
13. Car Safety Seats - A Guide For Families, American Academy of Pediatrics, 2010. (Accessed Ocak 26, 2012, at <http://www.aap.org/healthtopics/carseatsafety.cfm>).
14. Evaluation of Child Safety Seat Registration, NHTSA Technical Report DOT HS 809 518, 2002. (Accessed Ocak 26, 2012, at <http://www.nhtsa.gov/cars/rules/regrev/evaluate/pdf/809518.pdf>).
15. **Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E, et al.** WHO. World report on road traffic injury prevention. Geneva, 2004.
16. **Lennon A.** A risky treat: exploring parental perceptions of the barriers to seating their children in the rear seats of passenger vehicles. *Inj Prev* 2007;13:105-9. <http://dx.doi.org/10.1136/ip.2006.012906> PMID:19779990
17. **Şevketoğlu E, Hatipoğlu S, Esin G, Öztora S.** Arabada çocuk güvenlik koltuklarının kullanımı konusunda Türk annelerin bilgi düzeyi. *Ulus Travma Acil Cerrahi Derg* 2009;15(5):482-6.
18. **O'Neil J, Daniels DM, Talty JL, Bull MJ.** Seat belt misuse among children transported in belt-positioning booster seats. *Accid Anal Prev.* 2009;41(3):425-9 <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2009.01.003>
19. World Health Organization, Violence And Injury Prevention, World Report On Road Traffic Injury Prevention. (Accessed January 20, 2012, at http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_en_rev.pdf).
20. **Esin G.** Çocuk oto güvenlik koltuğu kullanımı hakkında annelerin bilgi düzeylerinin ölçülmesi. *Ulus Travma Acil Cerrahi Dergisi* 2009;15(5):486-9. PMID:12415067
21. **Kocak A, Aktas EO, Zeyfeoglu Y.** Tıp fakültesi öğretim üyeleri arasında çocuk koltuğu ve emniyet kemeri kullanım yaygınlığı. Trafik 2000 Sempozyumu özet kitabı, Samsun, 2000: 320.
22. **Vaca F, Anderson CL, Agran P, Winn D, Cheng G.** Child safety seat knowledge among parents utilizing emergency

- services in a level I trauma center in Southern California. *Pediatrics* 2002;110:61.
<http://dx.doi.org/10.1542/peds.110.5.e61>
PMid:16432626
23. Hemmo-Lotem M, Urkin J, Endy-Findling L, Merrick J. Parental knowledge on car safety for children: An Israeli survey. *The Scientific World Journal* 2006;17(6):30-4.
<http://dx.doi.org/10.1100/tsw.2006.04>
PMid:21548995 PMCID:3110571
24. National Occupant Protection Use Survey, 2007. (Accessed January 21, 2012, at http://www.trb.org/Main/Blurbs/National_Occupant_Protection_Use_Survey_2007_157800.aspx).
25. Jarahi L, Karbakhsh M, Rashidian A. Parental willingness to pay for child safety seats in Mashad, Iran. *BMC Public Health* 2011;11:281.
<http://dx.doi.org/10.1186/1471-2458-11-281>
PMid:18398776
26. Tsoumakas K, Mavridi F, Matziou V, Androulakis I. Parents knowledge and attitudes about preventing injuries in motor vehicle accidents in children in Greece. *Traffic Injury Prevention*. 2008;9(2):129-34.
<http://dx.doi.org/10.1080/15389580701775843>
27. Motor Vehicles (Wearing of Seat Belts) (Amendment) Regulations 2006 No: 1892, Road Traffic. (Accessed Ocak 24, 2012, at http://www.legislation.gov.uk/uksi/2006/1892/pdfs/ukxi_20061892_en.pdf Erişim tarihi: 12.02.2012.