

PAPER DETAILS

TITLE: KÜTAHYA'DA EMNİYET KEMERİ KULLANIMI ALİSKANLIKLARININ
DEĞERLENDİRİLMESİ

AUTHORS: Safak BİLGİÇ,Yasar VİTOSOGU,Polat YALINIZ

PAGES: 57-68

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/436795>



KÜTAHYA'DA EMNİYET KEMERİ KULLANIM ORANININ DEĞERLENDİRİLMESİ

***Şafak BİLGİÇ¹, Yaşar VİTOŞOĞLU²**

¹Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi

²Dumlupınar Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği

³Dumlupınar Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği

Geliş Tarihi: 12.10.2014

ÖZET

Türkiye’de trafik güvenliği açısından ciddi sorunlarla karşılaşan bir ülke olarak, Türkiye’de emniyet kemeri kullanım oranının düşük olması ciddi trafik sorunları olan bir ülke olarak, Türkiye’de emniyet kemeri kullanımı oldukça önemli bir konudur. Bu yüzden, emniyet kemeri kullanımı düşünülmektedir. Bu çalışmada, bu düşük oranın nedenleri araştırılmıştır. Bu çalışmada, emniyet kemeri kullanımında cinsiyetler, yaşlar ve eğitim durumları değerlendirilmiştir. Bu çalışmadan elde edilen sonuçlar, emniyet kemeri kullanımını gerçekleştirmiş emniyet kemeri kullanımına ilişkin c

1. GİRİŞ

Türkiye hızla gelişmekte olan bir ülke olduğundan araç paralel olarak, trafik kazaları da ciddi bir şekilde artı ölümler; trafik güvenliği kampanyaları, daha güvenli ve iyileştirmeleri gibi bazı nedenler yüzünden azalmıştır. 1 motorlu araç sayılarına ek olarak kaza, ölüm ve yaralanm ve 2000 ile 2010 yılları arasında bu rakamlarda meydana [1].

Çizelge 1. Türkiye hakkında bazı göstergeler.

Yıl	1990	2000
Otomobil	1.649.879	4.855.421
Toplam Motorlu Araç	3.750.678	8.320.449
Nüfus	56.154.000	67.420.000
Araç/1000kişi	67	123
Kazalar	115.295	500.664
Ölümler*	6.317	5.510
Yaralanmalar	87.668	136.751

* Sadece kaza yerinde

2. EMNİYET KEMERİ KULLANIMININ FAYDALA

Birçok çalışma, emniyet kemerlerinin yol kazaları sırası etkili güvenlik cihazları olduğunu göstermiştir [2-5]. B

3. TÜRKİYE'DE EMNİYET KEMERİ KULLANIMI

Türkiye’de, ön koltuklarda emniyet kemeri kullanımının yılında çıkarılmıştır. 1992 yılında, emniyet kemeri ile sonra, emniyet kemeri kullanımı 1995 yılında arka k olmuştur.

Emniyet kemeri kullanımının kanıtlanmış etkinliğine ve Türkiye’de çok sayıda otomobil kullanıcısı emniyet ke oranları özellikle kentsel yollarda düşüktür. Bu düşük em ölüm ve yaralanma oranlarının çok yüksek olduğu Tür olarak kabul edilebilir [2].

Türkiye’de, emniyet kemeri uygulaması ilk olarak, “ minibüs, otobüs ve kamyonlarda sağ ön koltukta seyahat sonra, otomobil sürücülerinin (taksi sürücülerini hariç), tica hariç) ve ön koltukta seyahat eden yolcuların emniyet ken

Her yıl trafik kazalarında pek çok insan öldüğü ve yaralan sahip gelişmekte olan bir ülkedir. Örneğin, 2007 yılında kazası kaydedilmiştir. Bu kazalarda, 3.459 kişi ölürken kazalarındaki yaralanma ve ölüm oranları çok yüksektir. da Türkiye’de bir milyon araç başına ölüm oranının 2006 Federasyonu'ndan sonra ikinci en yüksek değerdir. Öte y daha azdır [9]. Artan emniyet kemeri kullanımı, Türkiye oranlarını azaltabilir. Ancak, yüksek gelir düzeyine sah kemeri kullanım oranları Türkiye’de oldukça düşüktür. sürücülerinin sadece yüzde 16’sı ve ön koltukta oturan yo

Otomobil kullanıcıları arasındaki düşük emniyet kemeri kullanım oranının yaralanma ve ölüm oranlarının çok yetersizliğine neden olan temel sorunlardan biridir. Bu oranın artırılması için gerçekleştirilmiş olup, iki gözlem çalışmasından oluşmaktadır. İlk gözlemde, emniyet kemeri kullanım oranı, Türkiye’de yüzde 20’nin altındadır. Eskişehir’de otobüs kavşağında, sürücülerin emniyet kemeri kullanım oranının artırılması için gerçekleştirilmiştir. Bu çalışma, Anadolu Üniversitesi’nde öğrenciler tarafından 27 Aralık 2004 tarihinde Eskişehir’de gerçekleştirilmiştir. 929 sürücüyü gözlemlemiş ve bunlardan sadece 85’inin (9,14%) emniyet kemeri taktığı bildirilmiştir [12]. Aynı çalışmada, 350 tane ön koltukta oturan yolcu da gözlemlenmiştir. Bunların 6,57%’i emniyet kemeri taktığı bildirilmiştir [12].

Ayrıca Dünya Sağlık örgütünün de içinde bulunduğu bir proje başlatmıştır. Bu projede düşük ve orta gelirli 10 ülke (Güney Afrika, Hindistan, Meksika, Pakistan, Peru, Rusya, Güney Afrika, Çin, Brezilya, Hindistan) destekleri de alarak) yol güvenliği ile ilgili birtakım stratejiler geliştirmek ve sonuçlarının gözlenmesi planlanmıştır. Seçilen 10 ülkede birtakım planlar yapılmıştır. Çalışma kapsamında Ankara’da emniyet kemeri takma konularında sıkı takipler ve kontroller yapılmıştır. Kasım 2010 ile 2012 Mayıs tarihleri arasında emniyet kemeri kullanım oranı gözlenmiştir [13].

4. FARKLI ÜLKELERDEN EMNİYET KEMERİ KULLANIM ORANLARI

ABD’deki emniyet kemeri kullanım oranları, sürekli olarak artmaktadır. Emniyet kemeri kullanım oranı, 2006 yılında yüzde 81 olmuştur. Diğer yollar kullanıcıları için emniyet kemeri kullanım oranı, sadece yüzde 58 civarındaydı. Dört yıl sonra, emniyet kemerleri 2006 yılında yaklaşık 1,5 kat artmıştır. Eğer bütün binek aracı yolcuları emniyet kemeri takmış olsaydı,

yılında yüzde 58'den 2002 yılında yüzde 75'e yükseldi. Norveç'teki kentsel yollarda hafif araç sürücülerinin 1995'ten itibaren emniyet kemeri kullanımı zorunludur. Bundan başka, İngiltere'de, emniyet kemeri kullanımı 1991'den itibaren zorunludur. İngiltere'de emniyet kemeri kullanım oranı yüzde 90 olarak bulunmuştur [2].

5. KÜTAHYA'DA GERÇEKLEŞTİRİLEN EMNİYET KEMERİ KULLANIMI İLE İLGİLİ TRAFİK İSTATİSTİKLERİ

Kütahya'da, şehir merkezindeki ana bulvarlar üzerinde emniyet kemeri kullanım alışkanlıklarını gözlemlemek için bir çalışma yapılmıştır. Gözlemler Atatürk Bulvarı'nın Hacı Hıfzı Emer Caddesi ile kesiştiği kavşak, yine Atatürk Bulvarı'nın Haber ve İkbal Sokakları ile kesiştiği kavşak, Adnan Menderes Bulvarı'nın Osmanlı Caddesi ile kesiştiği kavşak, Dördüncü ve beşinci kavşaklar ise Fatih Sultan Mehmet Caddesi ile kesiştiği noktalarda yer almaktaydı. Araçlar bu noktalarından geçerken emniyet kemeri takılı veya takılmamış olarak gözlemlenmiştir. Yapılan çalışmanın Kütahya il merkezinin tamamını kapsamaması nedeniyle, gözlemler 22 Aralık 2014'de saat 15:00 ile 16:45 arasında ve 23 Aralık 2014 tarihinde saat 13:00 ile 14:40 arasında gerçekleştirilmiştir. 24 Aralık 2014 tarihinde sırasıyla saat 11:00 ile 11:55 ve saat 12:00 ile 12:55 arasında gözlemler yapılmıştır. Çalışmada 1.172 sürücü gözlemlenmişler ve bunların 460 tanesinin emniyet kemeri taktıklarını kaydetmişlerdir. Aynı çalışmada, 460 tane örnekten sadece 84 tanesinin (yüzde 18) emniyet kemeri taktığını gözlemlenmiştir. Sonuçlar, Çizelge 3'te verilmiş olup, yine Şekil 1a'dan 1g'ye kadar grafiklerle sunulmuştur.

Çizelge 3. 2014 Yılında Kütahya il merkezinde emniyet kemeri kullanım oranları

Birinci denklem % 95 olasılıkla örneklemede hata limiti x = hata limitini,
 k = örnekleme oranını,
 m = esas alınan otomobil sayısını göstermektedir.
İkinci denklem ise örnekleme oranı ve esas alınan otomobil sayısını belirtmektedir. Bu formülde;
 n = gözlenmesi gereken otomobil sayısıdır.
Bu çalışmada, öncelikle 1 numaralı denklemden, yaklaşık kent merkezi için $\pm$ % 10 hata limitinde % 95 olasılıkla g

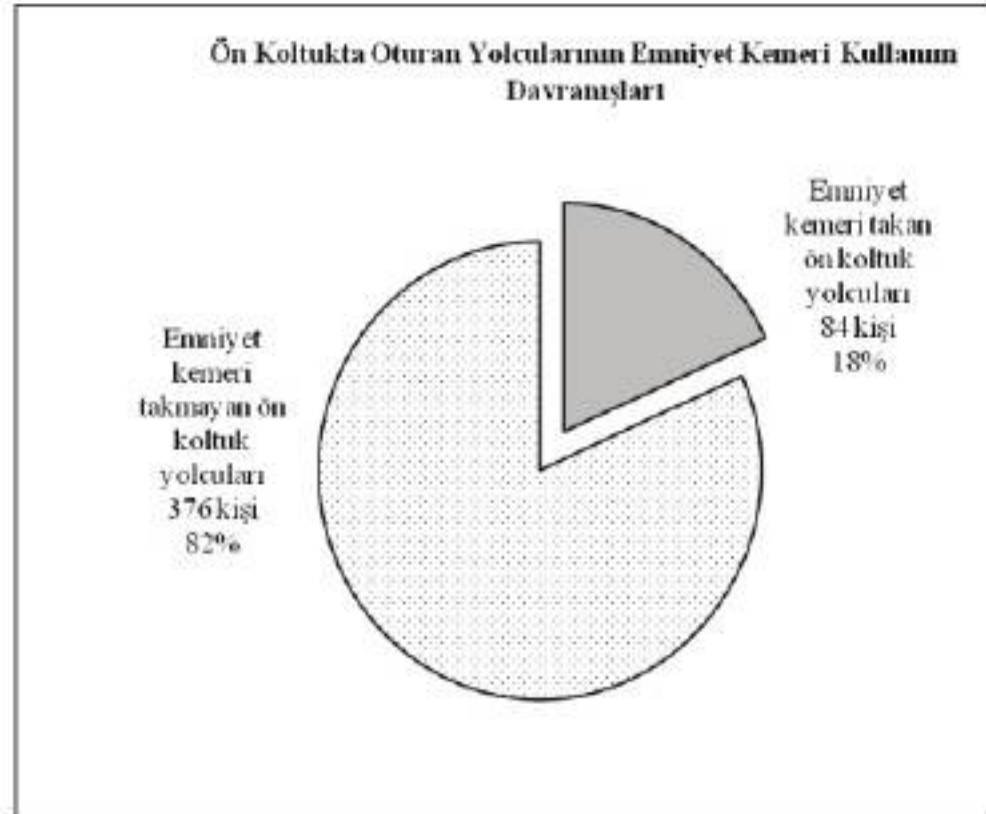
$$x = 1,96 \sqrt{\frac{1-k}{mk}}$$

$$0,10 = 1,96 \sqrt{\frac{1-k}{45.000.k}}$$

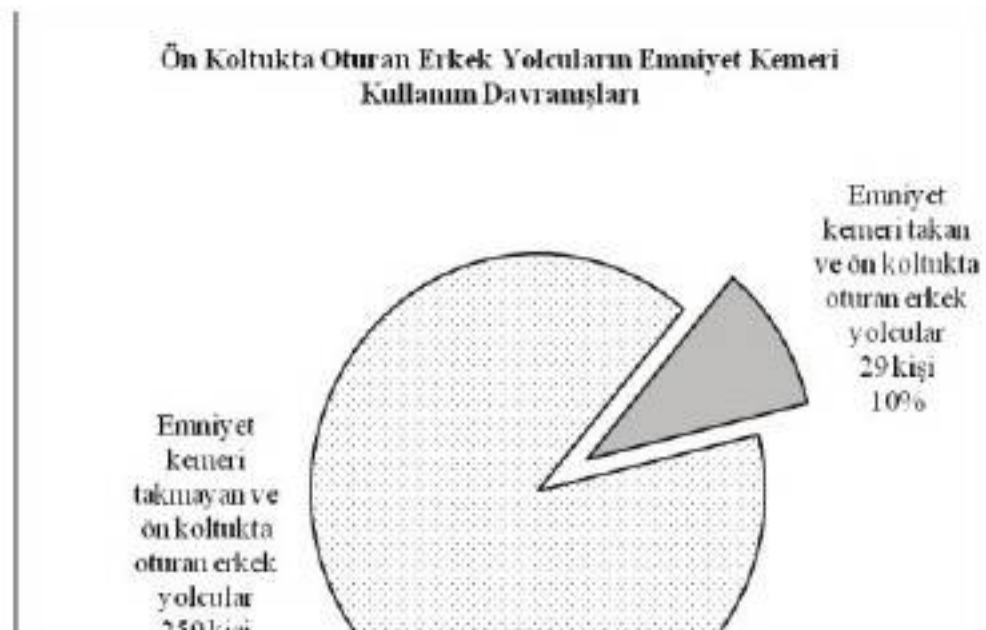
Buradan örnekleme oranı, $k = 8,46 \times 10^{-3}$ olarak elde edilmiştir.
gözlenmesi gereken otomobil sayısı,

$$n = m \times k = 45.000 \times 8,46 \times 10^{-3} = 381 \text{ otomobil olarak belirlenmiştir}$$

Dolayısıyla 381 tane otomobilin gözlenmesinin yeterli olduğunu düşünülür.
çalışmada 1.172 tane özel otomobil gözlemlendiğinden % 95'ten daha fazla bir güvenilirlik düzeyi ile temsil ettiği s



Şekil 1c. Ön koltukta oturan yolcuların emniyet kemeri kullanım alışkanlıkları.



Çizelge 3'te gösterildiği gibi, emniyet kemeri kullanımı erkek yolcuların oranından daha yüksektir. Kadın sürücülerin yüzde 26, erkek sürücülerin yüzde 26, bu oran sadece yüzde 26 olmuştur. Ön koltukta oturan yolcuların emniyet kemeri kullanımı alışkanlıkları erkek yolcularınkiyle karşılaştırıldığında, kadın yolcuların emniyet kemeri kullanım oranı erkek yolcularınkiyle çok fazla değildir. Bu çalışmadan elde edilen bir başka sonuç, kadın sürücüler emniyet kemerlerini daha fazla kullanma eğiliminde olmamaktadır. Kadın olsun, emniyet kemeri kullanım oranları, ön koltukta oturan yolcuların durumu ile kıyaslandığında daha düşüktür. Bu sonuç, 2009 yılında Antalya şehir merkezinde yapılan çalışmadan önceki çalışmalardan elde edilen sonuçlarla paraleldir. Kadın sürücüler için ön koltukta oturan yolcular için 2009 yılında Antalya şehir merkezinde gerçekleştirilen çalışmadan elde edilen sonuçlar, 2009 yılında Antalya şehir merkezinde gerçekleştirilen çalışmadan elde edilen sonuçlarla paraleldir. Çizelge 5, 10-11 Şubat 2011 tarihlerinde yapılan çalışmadan elde edilen sonuçlar.

Çizelge 4. 2009 Yılında Antalya şehir merkezinde emniyet kemeri kullanımı

Gözlem	(+)	(-)
Sürücü	334	1.166
Ön Koltukta Oturan Yolcu	110	600

Kütahya için gerçekleştirilen çalışmadan elde edilen sonuçlar, Kütahya'da da yüksek olmadığı söylenebilir. Bu sonuç, 2009 yılında Antalya şehir merkezinde gerçekleştirilen çalışmadan önceki çalışmalardan elde edilen sonuçlarla çoğunlukla paraleldir. Bu çalışmadan elde edilen sonuçlar, Kütahya için gerçekleştirilen çalışmadan elde edilen sonuçlarla ve Antalya şehir merkezinde gerçekleştirilen çalışmadan elde edilen sonuçlarla daha yakın bir uyuma göstermektedir. Ön koltukta oturan yolcular için 2009 yılında Antalya şehir merkezinde gerçekleştirilen çalışmadan elde edilen sonuçlar, 2009 yılında Antalya şehir merkezinde gerçekleştirilen çalışmadan elde edilen sonuçlarla paraleldir.

Bu, gerçekten sadece bir yıl içinde meydana gelen b incelenmiştir. Geçen bir yıl esnasında emniyet kemeri medya kampanyasının Antalya'da gerçekleştirilmediği b nedenler incelenmiştir. Sonuç olarak, Antalya şehir merk trafik cezalarının sayıları Antalya Emniyet Müdürlüğü'n Bu sayılar, Çizelge 7'de verilmektedir. Aynı zamanda gösterilmektedir.

Çizelge 6. Bir yıl esnasında emniyet kemeri kullanımında

Gözlem	24-25 Aralık 2009
Sürücü	% 22,27
Ön Koltuk Yolcusu	% 15,49

Çizelge 7. Antalya şehir merkezinde emniyet kemeri takı

Yıllar	2008
Cezaların Sayısı	1.420
2008 Yılına Göre Artış	-

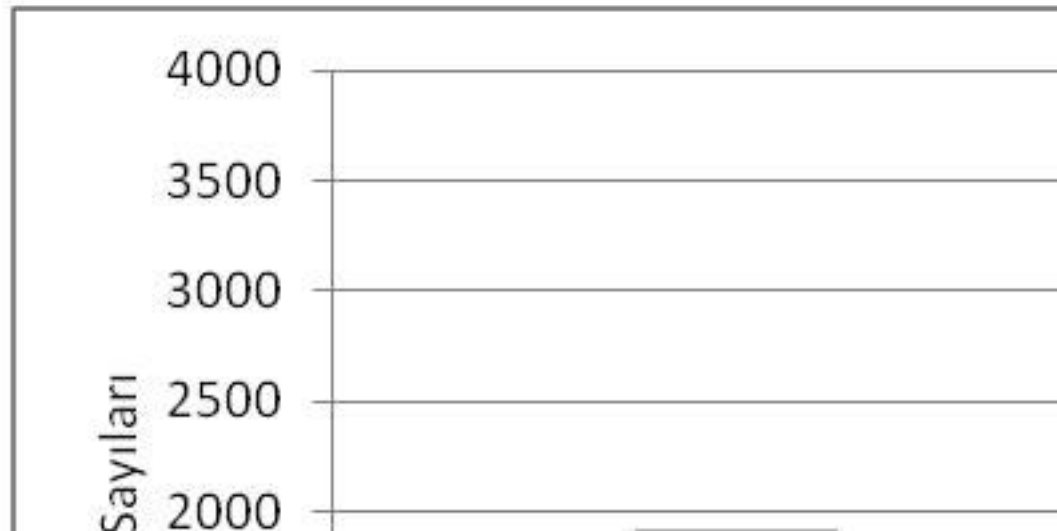
Çizelge 7'de görüldüğü gibi, 2010 yılında emniyet ker sayısı, 2008 yılında verilen cezaların sayısı ile kıyaslandı Antalya'da meydana gelen emniyet kemeri kullanı Dolayısıyla, polis kontrolleri ve trafik cezalarının emniy olarak, 62 TL tutarındaki trafik cezalarının, insanların olduğu görülmektedir.

Daha önce açıklandığı gibi, emniyet kemeri kullanım durumu izah etmek için birkaç açıklama yapılabilir. Örneğin herhangi bir fazladan eğitim ve medya kampanyası Kütahya polis kontrolleri ve trafik cezaları, sürücüleri ve yolcuları caydırmak için yeterli değildir. Kütahya şehir merkezinde cezalarının sayıları da son iki yıl için Kütahya Emniyet Müdürlüğü'nde verilmektedir. Şekil 3'teki çubuk diyagramlar da, ay

Çizelge 8. Kütahya şehir merkezinde emniyet kemeri tak

Yıllar	2012
Cezaların Sayısı	1.923
2010 Yılına Göre Artış	-

Sonuç olarak, insanların Kütahya'da emniyet kemeri takma cezaları artırılmalıdır.



insanların emniyet kemeri takmalarında çok etkili olma
ilgili kontrollerin çok daha fazla yapılması gerekmektedir

6. SONUÇ

Gelişmekte olan ülkelerde, trafik güvenliği, en önemli so
emniyet kemeri kullanım oranının düşük olmasıdır. D
kavramış ve bu kavrayış yönünde düzenlemeler yapmı
ülkelerde emniyet kemeri kullanım oranı yaklaşık yüze
20'den daha azdır. Dolayısıyla, ciddi trafik sorunları
kullanım oranının düşüklüğü oldukça önemli bir konudur
şehri için incelenmiştir. Ayrıca bu çalışmada, emniyet
çıkan farklılıklar da analiz edilmiştir. Bu çalışmadan elde
önce bu konuda gerçekleştirilmiş çalışmaların sonuçları i

Kütahya için gerçekleştirilen çalışmadan elde edilen so
Kütahya'da da yüksek olmadığı söylenebilir. Bu y
çalışmalardan elde edilen sonuçlarla çoğunlukla paralel o
Çalışmada, sürücülerin sadece yüzde 29'unun, ön koltukt
kemeri taktıkları gözlemlenmiştir. Daha önce bahsedildi
bayan sürücüler için erkek sürücüler için olduğundan
emniyet kemeri takarken, erkek sürücüler için bu oran s
yolcuların emniyet kemeri kullanım alışkanlıkları erke
sonuçlar elde edilmiştir. Yani, bayan yolcuların emniyet
yüksek bulunmuştur. Ancak, bu durumda, fark çok fazla
da, araç yolcularının otomobil kullanırken emniyet kem
Diğer bir deyişle, araç yolcuları erkek veya kadın olsun,

Kullanım oranlarının artması için, her şeyden önce, emniyet kemeri hakkında yanlış bilgiye sahip olduklarını iddia eden sürücülerin eğitilmesinin ve bu konudaki yanlış algılarının düzeltilmesinin sağlanması gerekmektedir. Ayrıca, polis kontrollerinin ve cezalarının

KAYNAKLAR

- [1] Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı, "Trafik Kazaları ve Yaralanmalarının İstatistiksel Analizi", (2006). Çevrimiçi bulunabilirlik: http://www.trafik.gov.tr/istatistikler/istatistikler/2006/2006_1.pdf, 2006.
- [2] O. Simsekoglu and T. Lajunen, T., "Why Turks do not use seat belts: A qualitative analysis", *Accident Analysis and Prevention* 40, 470–478, (2008b).
- [3] D. Glassbrenner, "Safety belt and helmet use in 2002", *Accident Analysis and Prevention* 36, 470–478, (2002). Çevrimiçi bulunabilirlik: [http://www-nhtsa.gov/people/orgnizations/dot/otherpublications/500.pdf](http://www.nhtsa.gov/people/orgnizations/dot/otherpublications/500.pdf), 2006.
- [4] M. Peden, R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A. A. H. "Global status of road traffic injury prevention: summary", *World Health Statistics Quarterly* 59, 1–6, (2006). Çevrimiçi bulunabilirlik: <http://www.paho.org/English/DD/PUB/2006/0601.pdf>, 2006.
- [5] G. Boztaş ve H. Özcebe, "Trafik kazası yaralanmalarının önlenmesi için eğitim", *Eğitim Dergisi*, 14, (5), Ankara, (2005).
- [6] European Transport Safety Council (ETSC), ETSC "Road traffic deaths in Europe", (2006). Çevrimiçi bulunabilirlik: http://www.etsc.be/docs/2006/2006_1.pdf, 2014.
- [7] A. J. Silveira, "Seat Belt Use in Argentina - A 10-Year Review", *Accident Analysis and Prevention* 27, 1–6, (2003).
- [8] Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı, "Trafik Kazaları ve Yaralanmalarının İstatistiksel Analizi", (2006). Çevrimiçi bulunabilirlik: http://www.trafik.gov.tr/istatistikler/istatistikler/2006/2006_1.pdf, Nisan 2006.