

T.C.
HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ
TIP FAKÜLTESİ
HALK SAĞLIĞI ANABİLİM DALI

**ANKARA İLİ ÇANKAYA İLÇESİ DİKMEN SEMTİNDE ÇALIŞMAKTA OLAN
TAKSİ ŞOFÖRLERİNDE EMNİYET KEMERİ KULLANMA DAVRANIŞININ
GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK BİR MÜDAHALE ÇALIŞMASI**

Dr. Merve TUFAN
UZMANLIK TEZİ
Olarak hazırlanmıştır

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. Dilek ASLAN

ANKARA
2019

TIP FAKÜLTESİ DEKANLIĞINA

Merve TUFAN'ın 14.11.2019 tarihinde jürimiz önünde savunmasını yaptığı "**Ankara İli Çankaya İlçesi Dikmen Semtinde Bazı Taksi Duraklarında Çalışmakta Olan Şoförlerde Emniyet Kemerini Kullanma Davranışının Geliştirmesine Yönelik Bir Müdahale Çalışması**" başlıklı çalışma jürimiz tarafından Halk Sağlığı Uzmanlık tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Başkanı Prof. Dr. K. Hakan ALTINTAŞ
Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi
Halk Sağlığı Anabilim Dalı Başkanı



Üye (Danışman) Prof. Dr. Dilek ASLAN
Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi
Halk Sağlığı Anabilim Dalı



Üye Prof. Dr. Ferda ÖZYURDA
Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi
Halk Sağlığı Anabilim Dalı



ONAY



Bu Tez Tıpta ve Diş Hekimliğinde Uzmanlık Eğitimi Yönetmeliği uyarınca yukarıdaki jüri tarafından uygun görülmüş ve Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Dekanlığı tarafından kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Bülent ALTUN
Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Dekanı

TEŞEKKÜR

Bu araştırmanın planlama aşamasından itibaren iki yıllık süre boyunca bana yol gösteren, yoğun çalışma temposu içerisinde zaman ayırarak bilgi, deneyimleriyle desteğini her zaman yanımda hissettiğim değerli tez danışman hocam Prof. Dr. Dilek ASLAN'a,

Uzmanlık eğitimime bilgi, deneyimleriyle katkı veren, her ihtiyaç duyduğumda çekinmeden kapısını çalıp danışabildiğim Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı'nın değerli öğretim üye/görevlilerine,

Bu çalışmanın gerçekleştirilmesine kurumsal izin veren Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Esnaf Odası Başkanı Sayın Mehmet YİĞNER'e, yardımcısı Sayın Cevdet KAVLAK'a, araştırmaya katılmayı kabul eden Dikmen semtindeki duraklarda çalışmakta olan taksi şoförlerine,

Gelecekte çok daha başarılı olacaklarına inandığım, bilgi ve birikimleriyle bu çalışmaya öneri ve destek veren, varlıklarıyla hayatıma güzellik katan arkadaştan öte kardeşlerim olarak gördüğüm Dr. Ayşe TAŞ ve Dr. Çağla SUSUZ'a,

Uzmanlık eğitimim boyunca hayatıma hatırlanması hoş anılar katarak, tanıştığım için kendimi şanslı hissettiğim değerli çalışma arkadaşlarıma,

Hayatımın her döneminde karşılıksız sevgileriyle beni kucaklayan, her sendelememde tekrar devam etmem için beni cesaretlendiren canım babam, annem ve kardeşime çok teşekkür ederim.

Dr. Merve TUFAN

ÖZET

TUFAN M. Ankara İli Çankaya İlçesi Dikmen Semtinde Çalışmakta Olan Taksi Şoförlerinde Emniyet Kemerinin Kullanma Davranışının Geliştirilmesine Yönelik Bir Müdahale Çalışması Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi, Halk Sağlığı Anabilim Dalı, Halk Sağlığı Uzmanlık Tezi, Ankara 2019.

Bu araştırmada; Ankara ili Çankaya ilçesi Dikmen semtinde bulunan taksi duraklarında hizmet veren taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma davranışının geliştirilmesine yönelik yapılan eğitim müdahalesinin şoförlerin emniyet kemeri kullanımı konusundaki bilgi düşünce ve davranışları üzerindeki değişime etkisinin değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Müdahale tipinde tasarlanmış araştırma iki aşamadan oluşmaktadır ve araştırmada kontrol grubu bulunmamaktadır. Elli iki sorudan oluşan veri toplama formu aracılığı ile Nisan 2019 döneminde durum tespiti yapılan çalışmanın birinci aşamasına 342 kişi katılmıştır. Bu aşamanın ardından 5 ay süreli eğitim müdahalesi uygulaması kapsamında katılımcılara 3 farklı zamanda broşür verilmiş ve duraklara afişler asılmıştır. Birinci broşürü 339 kişi, ikinci broşürü 336 kişi, üçüncü broşürü 335 kişi alıp okumuştur. Katılımcıların tamamı duraklara asılmış olan afişleri gördüğünü belirtmiştir. Müdahale adımlarının ardından çalışmaya katılanlara yönelik Ekim 2019 tarihinde ikinci durum saptama aşaması tamamlanmıştır. İkinci aşamada ilk aşamaya katılan 342 kişinin 339'una ulaşılmıştır. Bu aşamada veri toplama formunda 27 soru yer almıştır.

Hesaplama ve yorumlama kolaylığı açısından veri toplama formunda yer alan sorulardan yararlanarak 'bilgi puanı' hesaplaması yapılmıştır. Puanlamada doğru cevap '1 puan' alırken, yanlış cevap/bilmiyorum '0 puan' almıştır. Bilgi sorularının tamamına doğru cevap veren katılımcıların alacağı en yüksek puan 14 olarak hesaplanmıştır. Araştırmada bağımlı değişken olarak belirlenen emniyet kemeri kullanma ile ilgili bilgi, düşünce ve davranış ve ilgili bazı faktörlerin değişimi incelenmiştir. Araştırmanın verilerinin analizi sırasında; müdahale öncesi ve sonrası durum tespit karşılaştırılmasında McNemar ve Wilcoxon testleri kullanılmıştır. Katılımcıların bilgi puanlarındaki değişim incelendiğinde müdahale öncesi emniyet kemeri ile ilgili bilgi puan ortalamaları $6,1 \pm 2,8$ iken müdahale sonrasında $10,8 \pm 1,9$ 'a

yükseldiği tespit edilmiştir. Bilgi puan ortancaları arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur ($p<0,001$). Çalışma katılımcılarının bazı düşüncelerinde de değişim saptanmıştır. Örneğin; *'Emniyet kemeri uyarı sinyali her araçta olması gerekir'* önermesine müdahale öncesi katılımcıların %71,1'i müdahale sonrası %84,4'ü katıldığını belirtmiştir ($p<0,001$). Çalışmada katılımcıların beyanına dayalı olarak emniyet kemeri kullanma davranışlarının sıklığında artış saptanmıştır. Katılımcılar müdahale öncesi ticari araçta daima emniyet kemeri kullanma sıklığı %17,4, özel araçta %21,5 bulunmuştur. Müdahale sonrasında daima emniyet kemeri kullanma sıklığı ticari araçta %49,0'a, özel araçta %37,8'e yükselmiştir. Hem ticari hem de özel araçta müdahale öncesi ve sonrası arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur ($p<0,001$). Çalışmanın başlangıcında katılımcıların %11,5'inin emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmek için yaptıkları önerilerin %65'ini eğitim müdahalesi oluşturmaktadır. Sonuç olarak, katılımcıların %91,4'ünün çalışmayı yararlı bulduğunu belirtmiştir ve bu durum bu gibi eğitimlerin sağlığı geliştirmek için önemli adımlar olduğunu işaret etmektedir. Bu kapsamda Sağlık Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü gibi kamusal otorite ile meslek örgütlerinin multidisipliner yaklaşımıyla programlar oluşturulması geleceğe dair iyileşmelerde başarı sağlayabilir. Çalışmalarda ilerlerken toplum katılımının desteklenmesi anahtar bir bileşen olmalıdır.

Anahtar sözcükler: Emniyet Kemeri, Müdahale Çalışması, Taksi Şoförü

ABSTRACT

TUFAN M. An Intervention Study for Improving the Seat Belt Using Behavior in Taxi Drivers Working in Ankara, Çankaya District, Dikmen District, Hacettepe University Faculty of Medicine, Department of Public Health, Public Health Specialist Thesis, Ankara 2019.

The aim of this study was to evaluate the effect of intervention to improve the seatbelt the knowledge, ideas and behaviors of taxi drivers serving in taxi ranks located in Dikmen, Çankaya district of Ankara province. There are two stages of this interventional research and there is no control group in the research. 342 people participated in the first phase of the study which was conducted in April 2019 by means of a data collection form consisting of fifty-two questions. After this stage, brochures were given to the participants at three different times within the scope of the five-month and posters were hung at the taxi ranks. 339 people took the first brochure, 336 people took the second brochure, and 335 people took and read the third brochure. All the participants stated that they saw the posters hanged at the taxi ranks. Following the intervention, the second assessment study was completed in October 2019. In the second stage, 339 out of 342 people who participated in the first stage were reached. At this stage, 27 questions were included in the data collection form. "Knowledge score" was calculated by making use of the questions in the data collection forms for ease of calculation and interpretation. While the correct answers were assigned 1 point, the wrong or "I do not know" answers were assigned 0 point. The highest possible score for the participants who answered all questions correctly was 14 points. In this research, knowledge, ideas, and behaviors related to the use of seatbelts and the change of some related factors were examined. During the statistical analysis of the data of the research; Mcnemar and Wilcoxon tests were used to interpret the pre-intervention and post-intervention comparisons and levels were considered statistically significant. When the change in the knowledge points of the participants was examined, it was found that the mean score increased from 6.1 ± 2.8 to 10.8 ± 1.9 after the intervention. The difference between the median score points before and after the intervention was statistically

significant ($p < 0.001$). In the study, some of the participants' opinions were also changed. For example, 'Seatbelt warning signal should be in every vehicle' proposition increased from %71.1 to % 84.4 after the intervention ($p < 0.001$). In the study, an increment was observed in the frequency of the seatbelt wearing behaviors of the participants. The frequency of using a seatbelt was %17.4 in the commercial vehicle and %21.5 in the private vehicle before the intervention. The frequency of always using the seatbelt after the intervention has increased to 49.0% in commercial vehicles and %37.8 in private vehicles. A statistically significant difference was found between pre- and post-intervention in both commercial and private vehicles ($p < 0.001$). At the beginning of the study, 65% of the suggestions made by 11.5% of the participants to improve seat belt use behavior were on educational intervention. As a result, 91.4% of the participants stated that they found the study useful and this indicates that such trainings are important steps to improve health. In this context, the establishment of programs with the multidisciplinary approach of public authorities and professional organizations such as the Ministry of Health and the General Directorate of Security can provide success in future improvements. Community participation encouragement should also be a key component while proceeding.

Keywords: Seatbelt, Interventional Study, Taxi Driver

İÇİNDEKİLER

	SAYFA NO
ONAY SAYFASI	i
TEŞEKKÜR	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vii
SİMGELER ve KISALTMALAR	ix
ŞEKİLLER	x
TABLolar	xi
1. GİRİŞ	1
2. AMAÇLAR	4
3. GENEL BİLGİLER	5
4. GEREÇ ve YÖNTEM	30
4.1. Araştırmanın Yeri	30
4.2. Araştırmanın Evreni, Örnekleme ve Araştırma Grubu	31
4.3. Araştırmanın Tipi	32
4.4. Araştırmanın Değişkenleri	32
4.5. Araştırmanın Yöntemi ve Veri Toplama Aracı	33
4.6. Araştırmanın Ön Denemesi	36
4.7. Verilerin Analizi	38
4.8. Araştırma İçin Gerekli İnsan Gücü	38
4.9. Etik Konular ve Kurumsal İzinler	38
4.10. Araştırmanın Güçlü Yanları	39
4.11. Araştırmanın Kısıtlılıkları	39
4.12. Araştırmanın Bütçesi	40
5. BULGULAR	42
6. TARTIŞMA	118
7. SONUÇ VE ÖNERİLER	128
8. KAYNAKLAR	133

EKLER	SAYFA
	NO
Ek 1. Ön Testte Kullanılan Veri Toplama Formu	138
Ek 2. Son Testte Kullanılan Veri Toplama Formu	147
Ek 3. Müdahale Öncesi Onam Formu	152
Ek 4. Kurum İzni	153
Ek 5. Hacettepe Üniversitesi Girişimsel Olmayan Etik Kurul İzin Yazısı	154
Ek 6. Bilgilendirme Broşür İçeriği	155
Ek 7. Bilgilendirme Afiş İçeriği	158

SİMGE VE KISALTMALAR

ABS	Anti-lock Brake System
ASR	Acceleration Slip Regulation
dl	Desilitre
DSÖ	Dünya Sağlık Örgütü
EBD	Electronic Brake-force Distribution
EMG	Emniyet Genel Müdürlüğü
ESP	Electronic Stability Program
g	Gram
HBV	Hepatit B Virüsü
HİS	Herkes İçin Sağlık
KKTC	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
km	Kilometre
KOAH	Kronik Obstrüktif Akciğer Hastalığı
ODTÜ	Orta Doğu Teknik Üniversitesi
sa	Saat
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi

ŞEKİLLER

Şekil	Sayfa No
1. Üç Noktalı Emniyet Kemerı	14
2. İki Noktalı Emniyet Kemerı	14
3. Tekil Çapraz Emniyet Kemerı	15
4. Araştırmanın akış şeması	34
5. Pilot çalışmanın akış şeması	37

TABLO DİZİNİ

	30
Tablo 4.1.1. Taksi durakları ile ilgili bilgiler	
Tablo 5.1.1. Taksi şoförlerinin bazı sosyodemografik özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	43
Tablo 5.2.1. Taksi şoförlerinin sahip oldukları ehliyetleri ile ilgili özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	44
Tablo 5.2.2. Taksi şoförlerinin bazı çalışma özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	45
Tablo 5.2.3. Taksi şoförlerinin çalışma düzenleri süreleri ve yıllık katedilen yol dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	46
Tablo 5.2.4. Taksi şoförlerinin yurt dışında araç kullanma, taksi şoförlüğü dışında iş yapma, durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	47
Tablo 5.2.5. Taksi şoförlerinin kendisi dışında ailesinde taksi şoförlüğü yapan kişi bulunma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	48
Tablo 5.2.6. Taksi şoförlerinin sağlık durumları ile ilgili bazı özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	49
Tablo 5.2.7. Taksi şoförlerinin tütün ve tütün ürünü kullanma durumu ile ilgili bazı özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	50
Tablo 5.2.8. Taksi şoförlerinin alkol kullanma durumu ile ilgili bazı özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	51
Tablo 5.2.9. Taksi şoförlerinin beslenme alışkanlıkları ve fiziksel aktivite yapma durumları ile ilgili bazı özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	52
Tablo 5.2.10. Taksi şoförlerinin iş yaşamında stres yaşama durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	52
Tablo 5.2.11. Taksi şoförlerinin trafik kazası geçirme öyküsü ile ilgili bazı özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	53
Tablo 5.2.12. Taksi şoförlerinin trafik kazasında birinci derece yakınıni kaybetme durumunun dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	54
Tablo 5.3.1. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili bazı bilgi sorularına verdikleri yanıtların dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	55

TABLO DİZİNİ	Sayfa No
Tablo 5.3.2. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanımının zorunlu olduğu durumları sorgulayan soruya verdikleri cevapların dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	56
Tablo 5.3.3. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili bazı önermeleri bilme durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	57
Tablo 5.3.4. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili bazı düşüncelerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	59
Tablo 5.3.5. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanımı konusunda uyarılma ve ceza alma durumu ile ilgili bazı özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	60
Tablo 5.3.6. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanımı sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	61
Tablo 5.3.7. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma ve kullanmama nedenlerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	62
Tablo 5.3.8. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri uyarı susturucusu kullanma durumunun (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	63
Tablo 5.3.9. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullandığı durumların dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	64
Tablo 5.3.10. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanımı ile ilgili uyarma durumların dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	65
Tablo 5.3.11. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmeye yönelik eğitim alma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	66
Tablo 5.3.12. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmeye yönelik önerilerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım, 2019).	66
Tablo 5.4.1. Taksi şoförlerinin yaşlarına göre emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	67
Tablo 5.4.2. Taksi şoförlerinin medeni durumlarına göre emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	68

Tablo 5.4.3. Taksi şoförlerinin öğrenim durumlarına göre emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	69
Tablo 5.4.4. Taksi şoförlerinin ekonomik durumlarına göre emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	70
Tablo 5.4.5. Taksi şoförlerinin ehliyet yıllarına göre emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	71
Tablo 5.4.6. Taksi şoförlerinin yurt dışında araç kullanma durumlarına göre emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	72
Tablo 5.4.7. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili düşüncelerini yansıtan önermelere verdikleri yanıtlara göre müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	73
Tablo 5.4.8. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullandıkları durumlara göre müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	75
Tablo 5.4.9. Taksi şoförlerinin eğitim alma durumlarına göre emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	79
Tablo 5.4.10. Taksi şoförlerinin yaşlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	80
Tablo 5.4.11. Taksi şoförlerinin medeni durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	81
Tablo 5.4.12. Taksi şoförlerinin öğrenim durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	82
Tablo 5.4.13. Taksi şoförlerinin ekonomik durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	83
Tablo 5.4.14. Taksi şoförlerinin, yapılan şoförlük yıllarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	84
Tablo 5.4.15. Taksi şoförlerinin çalışma saatlerine göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	85

TABLO DİZİNİ

Sayfa
No

Tablo 5.4.16. Taksi şoförlerinin çalışma düzenlerine göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	86
Tablo 5.4.17. Taksi şoförlerinin yurt dışında araç kullanma durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	87
Tablo 5.4.18. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili düşüncelerini yansıtan önermelere verdikleri yanıtlara göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	88
Tablo 5.4.19. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili düşüncelerini yansıtan önermelere verdikleri yanıtlara göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	89
Tablo 5.4.20. Taksi şoförlerinin birinci derece yakınlarını trafik kazasında kaybetme durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	90
Tablo 5.4.21. Taksi şoförlerinin son bir yılda trafik kazası geçirme durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	91
Tablo 5.4.22. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanmadığı için trafik cezası alma durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	92
Tablo 5.4.23. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma nedenlerine göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	93
Tablo 5.4.24. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili eğitim alma durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	94
Tablo 5.5.1. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmeye yönelik çalışma sırasında başka bir kaynaktan eğitim alma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	95

	Sayfa
TABLO DİZİNİ	No
Tablo 5.5.2. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmeye yönelik bu çalışma kapsamında emniyet kemeri ile ilgili eğitim alma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	95
Tablo 5.5.3. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmeye yönelik bu çalışmanın yararı konusundaki düşüncelerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	96
Tablo 5.6.1. Taksi şoförlerinin yaşlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi-sonrası emniyet kemeri kullanma sıklıklarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	97
Tablo 5.6.2. Taksi şoförlerinin medeni durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi-sonrası emniyet kemeri ile ilgili emniyet kemeri kullanma sıklıklarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	98
Tablo 5.6.3. Taksi şoförlerinin öğrenim durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi-sonrası emniyet kemeri kullanma sıklıklarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	100
Tablo 5.6.4. Taksi şoförlerinin ekonomik durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi-sonrası emniyet kemeri kullanma sıklıklarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	102
Tablo 5.6.5. Taksi şoförlerinin taksi şoförlüğü yapılan yıllara göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi-sonrası emniyet kemeri kullanma sıklıklarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	104
Tablo 5.6.6. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi ve sonrası bilgi puan dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	106
Tablo 5.6.7. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi ve sonrası düşüncelerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	107
Tablo 5.6.8. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi ve sonrası polis ve yolcu tarafından uyarılma ve trafik cezası alma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	109
Tablo 5.6.9. Taksi şoförlerinin ticari araçta müdahale öncesi ve sonrası emniyet kemeri kullanım sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	110

TABLO DİZİNİSayfa
No

Tablo 5.6.10. Taksi şoförlerinin müdahale öncesi ve sonrası emniyet kemeri kullanma nedenlerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	111
Tablo 5.6.11. Taksi şoförlerinin müdahale öncesi ve sonrası emniyet kemeri uyarı susturucu kullanma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	112
Tablo 5.6.12. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi ve sonrası yolcu ve sürücüyü uyarma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	113
Tablo 5.6.13. Taksi şoförlerinin müdahale öncesi ve sonrası emniyet kemeri kullandıkları durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	114
Tablo 5.6.14. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili afişi görme durumunun bilgi puanı ve emniyet kemeri kullanma sıklığı üzerine etkisi (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).	117

1. GİRİŞ

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ), sağlığı bireyin bedensel, ruhsal ve sosyal açıdan tam bir iyilik durumu olarak tanımlamaktadır. Sağlığın bu tanımının karşılanması, kişilerin meslekleri ve çalışma koşulları, yaşadıkları yer, ekonomik düzey gibi pek çok faktör tarafından etkilenmektedir (1).

Her yıl tüm dünyada trafik kazalarında 1,35 milyondan fazla insan hayatını kaybetmekte, 20-50 milyondan fazla insan ise ölümcül olmayan yaralanmalara maruz kalmaktadır. Bu durumun bir sonucu olarak yeti yitimi ile yaşamını sürdürmek zorunda kalmaktadır (2).

Trafik yaralanmaları, bireylerin, ailelerinin ve bir bütün olarak ulusların kayda değer ekonomik kayıplar yaşamasına neden olmaktadır. Bu kayıplar, yaralanan ve yeti yitimi yaşayan kişilerin tedavi masraflarının yanında işten/okuldan ayrı kalmaları nedeniyle gerçekleşen üretkenlik kaybını içermektedir. Karayolu trafik kazaları, çoğu ülkede gayri safi yurtiçi hasılanın %3'ünü oluşturmaktadır (2).

Trafik kaza analizleri, taşıt çarpışmalarındaki hızın yüksek olmasının, ağır ve ölümcül hasar olasılığını artırdığını göstermiştir (3). Trafik kazası sırasında, yolcunun oturduğu kısım, aracın ön tarafına göre daha yavaş durma eğilimindedir. Bu durum, araçta 'çarpma etkisi' olarak tanımlanmaktadır. Kaza sırasında araç durduğu halde, araç içindeki sürücü ve yolcular aracın çarpma öncesi hızı ile hareket etmeye devam ederler. Aracın tamamen durmasından sonra, aracın içindeki kişiler kaza noktasına doğru sürüklenir; direksiyona, ön panele, cama veya birbirlerine çarparak durabilirler. Bu nedenle trafik kazalarındaki yaralanmaların bir kısmı 'çarpma etkisi'yle oluşur. Diğer yandan, araçtaki kişilerin vücudu tamamen durmuş olsa bile, iç organları aynı hızda harekete devam eder. Hareket sonucunda iç organlar birbirine çarpar ve yaralanmalar meydana gelir (4).

Trafik kazaları sırasında çarpışma hızı arttıkça taşıttaki yolcuların ölme olasılığı artmaktadır. Trafik kazalarındaki ölümlü vakaların sayısı hızın dördüncü kuvvetiyle, ağır yaralanmaların sayısı hızın üçüncü kuvvetiyle, hafif yaralanmaların sayısı ise hızın ikinci kuvvetiyle orantılı olarak değişmektedir (5). Kazalarda ortaya çıkan bu kuvvetleri en aza indirebilmek için üretici firmalar taşıt üzerinde yeni teknolojiler geliştirse de, kaza sonunda sürücü ve yolcuları taşıt içinde güvenli bir şekilde tutacak tek sistem emniyet kemeri (6). 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 azalma görülmektedir (7).

Emniyet kemeri basit şekliyle ilk defa 1900'lü yılların başında icat edilmiş ve 1960'larda pek çok taşıtın standart bir ekipmanı haline gelmiştir. Ancak, emniyet kemeri kullanımının yasal bir zorunluluk haline gelmesi her ülkede aynı tarihlerde olmamıştır. Yasa ile beraber emniyet kemeri kullanımının zorunlu hale getirildiği ülkelerde trafik kazaları nedeniyle yaşanan ölümlerde fark edilir derecede düşüşler gerçekleşmiştir (6). Türkiye'de şehirlerarası yollarda 1986 yılında, şehir içi yollarda ise 1992 yılından itibaren emniyet kemeri kullanımı yasal olarak zorunlu hale getirilmiştir. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı tarafından gerçekleştirilen çalışmaların kronolojik süreci izlendiği zaman, Türkiye'de emniyet kemeri bilinci ve emniyet kemeri kullanımında ciddi yükselişin olduğu fark edilmektedir (8).

Yurt dışı ya da yurt içi yapılan birçok çalışmada emniyet kemeri kullanımını belirleyen değişik durumsal ve psikososyal etkenler belirlenmiştir. Genç sürücülerin emniyet kemeri kullanma yüzdesinin düşük olması, 'kural tanımaz' ve riskli sürücü teknikleri nedeniyle trafik kazalarına daha fazla maruz kaldıkları, daha fazla ölüm ve yaralanma riski ile karşılaştıkları bilinmektedir (9). Kadın, orta yaş üstü, sosyokültürel seviyesi yüksek ve ekonomik durumları daha iyi olan sürücülerin ise daha az riskli sürücü tekniklerini tercih ettikleri ve emniyet kemeri kullanma sıklıklarının daha yüksek olduğu belirtilmektedir (10). Türk sürücülerde yapılan bir çalışmada ise emniyet kemeri kullanımı, kötü hava şartlarında, gece, şehir dışı yolculuklarda yüksek; iyi hava şartlarında, gündüz şehir içi yolculuklarda ise çok daha düşük bulunmuştur (11).

Taksi şoförlerinde meslekleri gereği trafik kazası geçirme riski daha yüksek olduğundan; emniyet kemeri kullanmaları can güvenliklerini sağlamak açısından önem kazanmaktadır. Norveç'te yapılan bir çalışmada ticari araç sürücülerinin emniyet kemeri kullanma davranışları incelenmiştir. Bu çalışmada sürücülüğü meslek haline getirmiş olan kişilerin diğer sürücülerden farklı sürücü davranışları gösterdiği, bu sürücülerin trafikte risk alma sıklığının daha yüksek olduğu ve trafik kurallarını ihlal etmeye daha eğilimli oldukları belirtilmiştir. Ayrıca bu sürücülerin diğer sürücülerden saldırganlık, aşırı hız yapma, trafikte daha fazla risk alma, emniyet kemeri kullanmama ve alkol alma gibi davranışları açısından da farklı olabilecekleri sonucu elde edilmiştir. Norveç'te yapılan bu araştırmanın bulgularına göre sürücülüğü meslek olarak yapanlar diğer sürücülere göre daha az sıklıkta emniyet kemerini kullanmaktadırlar. Özellikle taksi

şoförlerinde emniyet kemeri kullanma sıklığı daha düşüktür ve buna gerekçe olarak sıklıkla kısa mesafe yolculuklar sırasında araca iniş binişlerini emniyet kemerinin zorlaştıyor olmasını göstermişlerdir. Ayrıca bu sürücüler, trafik kurallarına karşı daha duyarsız olmaları nedeniyle güvenli sürüş kurallarına da uymamaktadırlar (12).

Bütün bu gerekçelere bağlı olarak; Ankara ili Çankaya ilçesi Dikmen semtinde bulunan taksi duraklarında hizmet veren taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma davranışının geliştirilmesine yönelik eğitim müdahalesinin; şoförlerin emniyet kemeri kullanımı konusundaki bilgi, düşünce ve davranışları üzerindeki değişime etkisinin değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

2. AMAÇLAR

2.1. Kısa-Orta Dönem Amaçlar

Ankara ili Çankaya ilçesi Dikmen semtinde taksi duraklarında hizmet veren taksi şoförlerinin;

- ✓ Bazı sosyo-demografik özelliklerinin belirlenmesi,
- ✓ Sağlık/hastalık durumu ile ilgili bazı özelliklerinin saptanması,
- ✓ Emniyet kemeri kullanımlarını etkilemesi olası çalışma koşullarının değerlendirilmesi,
- ✓ Emniyet kemeri kullanım durumları ile ilgili bilgi, düşünce ve davranışlarının belirlenmesi,
- ✓ Uygulanan eğitim müdahalesi ile emniyet kemeri kullanma ile ilgili bilgi, düşünce ve davranışlarının olumlu yönde değişimine katkı sağlanması amaçlanmıştır.

2.2. Uzun Dönem Amaçlar

- ✓ Taksi şoförlerinde trafik kazası nedeniyle meydana gelen ölüm ve yaralanmaları önlenmesine katkı sağlanması,
- ✓ Bu konuda yapılacak çalışmalara güncel bilimsel kaynak oluşturulması amaçlanmıştır.

3. GENEL BİLGİLER

3.1. Halk Sağlığı Perspektifi ve Sağlığın Geliştirilmesi

Sağlığın geliştirilmesi kavramının ortaya çıkması ve yaygınlaşması ile ilgili Winslow'un halk sağlığı tanımı ve yaklaşımı büyük önem taşımaktadır. İlk olarak 1920'lerde Winslow halk sağlığını '*Halk sağlığı, çevre sanitasyonu, bulaşıcı hastalıkların kontrolü, kişiye yönelik sağlık uygulamaları konusunda bireylerin eğitimi, erken tanı ve tedavi hizmetleri, sağlığın iyileştirilmesi/sürdürülmesi amacıyla herkesin yeterli yaşam standardına erişilmesi için sosyal gelişimin desteklenmesine yönelik organize edilmiş toplumsal çabalar yoluyla sağlığın geliştirilmesi, iyilik halinin sürdürülmesi, yaşamın uzatılması ve hastalıkların önlenmesi bilimi ve sanatıdır.*' şeklinde tanımlamıştır (14).

İngiliz Tıp Tarihçisi Sigerist 1946 yılında herkesin sağlıklı bir yaşam sürebilmesi için disiplinler arası bir çalışmanın gerekliliğini vurgulamış ve '*sağlığın yeterli yaşam standardı, iyi çalışma koşulları, sağlığı destekleyici eğitim, kültür ve uygun dinlenme araçları sağlanarak geliştirilebileceğini*' belirtmiştir. Dünya Sağlık Örgütü tarafından yapılan sağlık tanımında, bütünsel bir yaklaşımla sağlığın temel belirleyicilerinin altı çizilerek '*sağlık yalnız hastalık ve sakatlığın olmayışı değil, beden, ruhen ve sosyal yönden tam iyilik hali*' vurgulanmıştır. Endüstrileşmiş ülkelerde 1946-1974 yılları arasında bağışıklama, atıkların uygun şekilde imhası, sütün pastörizasyonu gibi temel halk sağlığı önlemleri ve yoksulluğun/kötü yaşam koşullarının ortadan kaldırılmasına yönelik ekonomik önlemler sayesinde bulaşıcı hastalıkların sıklığı önemli ölçüde azaltılmıştır. Bu dönemde batı ülkelerinde sigara içme, yağlı diyet, alkol, fiziksel aktivite yetersizliği gibi sağlıksız davranışların ortadan kaldırılması için sağlıklı yaşam biçimlerinin geliştirilmesine ilginin arttığı görülmüştür (14).

Sağlığın geliştirilmesi; 1974 yılında Lalonde raporunda, bir model olarak tanımlanmış ve dünyanın yeni bir sağlık politikası dönüşümü yaşamaya hazırlandığının ilk işareti olduğu belirtilmiştir. İlerleyen yıllarda Lalonde raporu, bireylerin sağlıklı yaşam biçimi davranışlarını kazanmalarında sosyal ve ekonomik engelleri ihmal ettiği için eleştirilmiştir (15). Uluslararası düzeyde sağlığı geliştirme alanında yedi konferans gerçekleştirilmiş ve bu konferanslarda sağlığı geliştirme stratejileri ve araçları tartışılmıştır. (1986 Ottawa-Ottawa Sözleşmesi-, 1988 Adelaide-Sağlıklı kamu politikaları oluşturma-, 1991 Sundsvall-Destekleyici çevreler-, 1997 Jakarta-Yeni alan için yeni oyuncular-, 2000 Mexico -Eşitliği sağlama-, 2005 Bangkok -Eylem için ortak politika geliştirme; sağlığın belirleyicileri- ve 2009 Nairobi-Sağlığı geliştirme ve kalkınma; uygulamadaki boşlukları giderme) (14). Tüm bu konferanslarda sağlığın sadece sağlık hizmetleri sunanların

yükümlülüğünde olmadığı düşüncesi ön plana çıkmaya başlamıştır. Kişilerin sağlıklı olabilmeleri için barış, eğitim, barınma, gıda, sağlıklı çevre koşulları, sürdürülebilir kaynaklar, sosyal adalet ve hakkaniyetin de olması gerektiği, bunun ise ancak disiplinler arası bir yaklaşımla sağlanabileceği vurgulanmıştır. İnsanların yaşam sürelerinin uzaması ile kronik hastalık sıklığı artmaya başlamıştır ve bu durum hastalıklar ile kişilerin yaşam tarzı arasındaki ilişki, hastalıklardaki risk faktörlerinin belirlenmesi, sağlığın geliştirilmesi için yapılan çalışmaların hız kazanmasına neden olmuştur. Ülkelerin ihtiyaçlarına göre sağlığın geliştirilmesi politikaları arasında bulunan; DSÖ Tütün Kontrol Çerçeve Sözleşmesi, DSÖ Avrupa Bölgesi Atina Sağlıklı Şehirler Deklarasyonu, Avrupa'da Sağlığı Geliştiren Okullar Ağı Projesi, Avrupa Kalp Sağlığı Ağı ve Avrupa Kalp Sağlığı Sözleşmesi gibi uluslararası ölçekteki sözleşme ve politikalar ile sağlığın geliştirilmesi politikalarının küresel ölçekte yaygınlaştırılması amaçlanmıştır (16).

Türkiye'de ise Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren sağlığın geliştirilmesi için; bilimsel faaliyetler, kampanya, program ve sosyal etkinlikler sürdürülmüş, bulaşıcı hastalıklarla mücadelede halkın eğitilmesinin gerekliliği vurgulanmıştır. 'Umumi Hıfzısıhha Kanunu' 1930 yılında çıkarılmış ve bu da bakanlığa sağlık konusunda eğitim yapma sorumluluğu vermiştir. İstatistik ve Neşriyat Müdürlüğü tarafından yürütülen hizmetler 1936 yılında, 3017 sayılı Teşkilat Kanunu ile 'Sağlık Propagandası ve Tıbbi İstatistik Genel Müdürlüğü' haline getirilmiştir. Sağlık eğitim faaliyetlerini etkinleştirmek için 1963 yılında merkezde 'Sağlık Eğitimi ve Sağlık Eğitimi Uygulama Şubeleri' ile 1969 yılında taşrada 'Sağlık Eğitimi Üniteleri' kurulmuştur. Bu ünitelerde; toplumun sosyal, ekonomik, kültürel durumu ve sorunlarına uygun sağlık eğitimleri ve kampanyaları düzenlenmiştir. İran ve Irak'ta 1965 ve 1966 yıllarında ortaya çıkan kolera salgının yurda yayılmasının önlenmesi için illerde 'Kolera Eğitimi Kampanyası' düzenlenerek halka sağlık eğitimleri verilmiştir. Aynı dönemde Milli Eğitim Bakanlığı, Radyo ve Televizyon Kurumu ile işbirliği halinde farklı içerikte programlar düzenlemiştir. Sağlık Ocağı, Sağlık Evleri, Ana ve Çocuk Sağlığı Merkezlerinde anne adaylarına eğitim verilmiştir (17). Bakanlığın kuruluşunun ilk yıllarında, toplumun üçte ikisinin sıtma, trahom, frengi ve veremle mücadele etmesi sebebiyle, bulaşıcı hastalık sıklığını azaltmak için eğitim seferberliği yapılmıştır (18).

Türkiye'de sağlığın geliştirilmesi amacıyla yapılan etkinlikler arasında; basılı yayın, sağlık filmleri, radyo ve televizyon programları, sağlık müzeleri ve seyyar sergiler yer almaktadır. Sağlığın Teşviki ve Geliştirilmesi Daire Başkanlığı 18 Ocak 2008'de Temel Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak kurulmuş ve kronik hastalıkların araştırılması, bu hastalıklara ilişkin halkın bilinç düzeyinin artırılması, risk faktörleriyle mücadele edilmesi, koruyucu sağlık

hizmetlerine daha fazla öncelik verilmesi, risklerin belirlenmesi, kalıcı yeti yitimi, iş gücü kayıplarının azaltılması, toplumun sağlık ihtiyaçlarına göre sağlık hizmetlerinin yeniden düzenlenmesi faaliyetlerini yürütmesi amaçlanmıştır (19).

Sağlığın geliştirilmesi, bireylerin sağlık durumlarını iyileştirmek için onların sağlıklarını etkileyen faktörler üzerinde kontrollerini artırmayı sağlayan bir süreçtir. Sağlık sorunlarını çözmek ve sağlığın geliştirilmesi amacıyla DSÖ 1978 yılında Alma Ata'da 'Herkes İçin Sağlık' (HİS) politikasının temelini atmıştır (20). 'Herkes İçin Sağlık' politikasında temel amaç; ülkeler arasında ve ülkelerin bölgeleri arasındaki farklılıkların en aza indirilmesi, insanların fiziksel, psikolojik ve sosyal potansiyellerini kullanmasını sağlamak, hastalık ve yeti yitiminin en aza indirilmesi, erken ölümlerin önlenerek doğumda beklenen yaşam süresinin uzatılması olmuştur (21).

Sağlığın geliştirilmesi uygulamalarında; biyomedikal, davranışsal ve sosyo-çevresel modeller birlikte kullanılmaktadır. Biyomedikal model sağlığı hastalığın olmayışı olarak tanımlarken, davranışsal model kişinin sağlıklı yaşam biçimlerini seçmesi olarak, sosyal-çevresel model ise toplumun ve bireyin sağlığına zarar veren sosyal, kültürel ve çevresel faktörlerin ortadan kaldırılması olarak ele almaktadır. Dolayısıyla sağlığı geliştirme stratejileri bireylerdeki davranış değişimini (sağlık inanç modeli, planlı eylem teorisi, önceden önlem almayı benimseme, değişim aşamaları, sosyal öğrenme teorileri), toplumsal değişimi (toplum organizasyonu, yeniliklerin yayılması, proceed-preceed modeli) kurumsal değişimi ve sağlıklı toplum politikalarının gelişimini açıklayan teorilere dayalı olarak geliştirilmiştir. Genel olarak değerlendirildiğinde bireyleri, kurumları ve toplumu güçlendirme temeline dayanan sağlığın geliştirilmesi stratejilerinin aşağıda yazılı olan beş alanı kapsadığı görülmektedir:

- ✓ Bireysel güçlendirme (sağlık eğitimi, sağlık okur-yazarlığı),
- ✓ Toplumu güçlendirme,
- ✓ Sağlık sistemini güçlendirme,
- ✓ Sağlıklı toplum politikaları inşa etmek için sektörler arası iş birliği,
- ✓ Sağlığı geliştirmede kapasiteyi artırmadır.

Bireyleri güçlendirme, bireylerin ihtiyaçlarını tanımlayarak, kendilerinin ve içinde yaşadıkları toplumun yaşam kalitesinin yükselmesi için sağlıkları üzerinde kontrollerini artırmadır. Bireysel güçlendirme; sağlık eğitimi ve sağlık okur-yazarlığı olmak üzere iki ana bileşenden oluşmaktadır (14). Sağlık eğitimi; sağlığı, bireysel ya da ortaklaşa bir davranışla, gönüllü bir şekilde, olanaklı kılmak ve güçlendirmek için düzenlenen öğrenme deneyimlerinin herhangi bir bileşimi olarak

tanımlanmaktadır (21). Sağlık eğitiminin amacı; bireyin ve toplumun gereksinimini karşılayacak, sağlıklı yaşam için kişilerin sağlıklarını korumalarını ve geliştirmelerini, tedavi olanaklarından yararlanmalarını ve olumlu bir çevre yaratmalarını sağlayacak davranış değişikliği oluşturmaktır (22). Yaş, eğitim, bilgi durumu, sosyo-kültürel faktörler, kişisel inançlar bazı durumlarda davranış değişikliğini desteklerken bazen de engelleyici olabilmektedir (21). Sağlık eğitiminde ele alınan temel konular arasında; kişisel hijyen, çevre sağlığı (sanitasyon), kazalardan korunma, ilk yardım, anne-çocuk sağlığı, aile planlaması, bulaşıcı hastalıklardan korunma, sağlığa zararlı alışkanlıklar, dejeneratif hastalıklardan korunma eğitimi yer almaktadır (22). Dünya Sağlık Örgütü 1974 yılında sağlık okuryazarlığını; 'sağlığın korunması ve sürdürülmesi için bireyin sağlık bilgisine ulaşma, anlama ve kullanma becerisi' olarak tanımlamıştır (23). Sağlık okuryazarlığı genel okuryazarlık ile ilişkili olup, insanların yaşamları boyunca sağlık hizmetleri ile ilgili konularda kanaat geliştirmeleri ve karar verebilmeleri, sağlıklarını korumak, sürdürmek ve geliştirmek, yaşam kalitesini yükseltmek için sağlık ile ilgili bilgi kaynaklarına ulaşabilmeleri, sağlık ile ilgili bilgileri ve mesajları doğru olarak algılamaları ve anlamaları konularındaki istekleri ve kapasiteleri olarak tanımlanmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü; 2013 yılında genel okuryazarlık düzeyi ile sağlık okuryazarlığı arasındaki ilişkiyi vurgulamıştır (24). Yapılan çalışmalar; sağlık okuryazarlığı yüksek bireylerin sağlıklarının daha iyi olduğunu ifade ettiklerini, sağlık bakım maliyetini azalttığını, sağlık bilgisinin arttığını, hastanede yatış süresini ve sağlık hizmeti kullanım sıklığını azalttığını, tutumlarının olumlu yönde geliştiğini, öz etkililiklerinin, motivasyonlarının ve sorun çözme becerilerinin artması sonucu daha yüksek ölçüde sağlıklı yaşam davranışı geliştirdiklerini göstermiştir (25).

3.1.1. Sağlık Geliştirilmesinde Emniyet Kemeri'nin Yeri

Karayolu trafik yaralanmaları, önlemesi için etkili ve sürdürülebilir çaba gerektiren ve ihmal edilen önemli bir halk sağlığı sorunudur. Dünya Sağlık Örgütü raporuna göre, trafik kazaları sonucunda her yıl yaklaşık 1,35 milyon kişi hayatını kaybetmektedir. Ölümcül olmayan yaralanmalara 20-50 milyon arasında insan maruz kalmaktadır, bunların birçoğu ise yaralanmalar nedeniyle yeti yitimi ile yaşamına devam etmektedir. Trafik kazası nedeniyle gerçekleşen ölümler, tüm yaş gruplarındaki ölüm sebepleri arasında sekizinci sırada yer almaktadır (2).

Trafik kazaları sonucunda manevi kayıplarının yanı sıra; bireyler, aileleri ve bir bütün olarak uluslar için önemli ekonomik kayıplar da yaşanmaktadır. Karayolu trafik kazaları çoğu ülkede gayrisafi yurtiçi hasılanın %3'ünün kaybına neden olmaktadır (2). Küresel olarak, karayolu trafik kazalarının hükümetlere olan tahmini ekonomik maliyeti 518 milyar dolardır (26). Ekonomik

kayıplar, ölüm, yaralı bakımı için gerekli olan tedavi maliyeti, yeti yitimi yaşayan kişilerin işten veya okuldan uzak kalması sonucu verimlilikte yaşanan kayıplar üzerinden hesaplanmaktadır. Bu sebeple 2030 yılı Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerinde, 2020 yılına kadar karayolu trafik kazalarından kaynaklanan küresel ölüm ve yaralanma sayısını azaltmak yer almaktadır (2).

Yıllar içerisinde trafiğe çıkan araç sayısının artmasına paralel olarak; 2000-2016 yılları arasında trafik kazası ölümleri sayısal olarak artmıştır; ancak araçlar güvenlik sistemleri ve sürüş güvenliği ile ilgili yapılan düzenlemelerin de etkisiyle oransal olarak azalarak trafik kazası ölümleri yüz binde 18'e gerilemiştir (2). Emniyet kemeri kullanımı da bu düzenlemelerin başında gelmektedir. Her ne kadar trafik kazalarının oluşmasında önleyici bir rolü olmasa da, kaza sonrasında araç içinde bulunanların hayatta kalmasında önemli bir rol oynamaktadır (27). Emniyet kemeri kullanmak; ölüm riskini, sürücüde ve ön koltukta oturan kişilerde %45–50, arka koltukta oturan kişilerde ise %25 azaltmaktadır (7). Kaza türlerine göre emniyet kemerinin sürücüde yaralanmayı azaltma etkisi; önden çarpışmada %43, yandan çarpışmada %27, yandan olmayan çarpışmada %39, arkadan çarpışmada ise %49' dur. En fazla etkili olduğu kaza tipi olan yuvarlanmada ise %77 yaralanma azaltıcı etkisi olduğu saptanmıştır (28). Özellikle düşük ve orta gelirli ülkelerde emniyet kemeri ile ilgili yasaların halka tanıtımı ve uygulanması emniyet kemeri kullanımını artırmakta, trafik kazası nedeniyle yaşanan ölüm ve yaralanmaları önemli ölçüde engellemektedir (7).

Emniyet kemerlerinin kişinin görebileceği hasara karşı etkili bir koruma sağladığı ve herhangi bir çarpışmanın olumsuz sonuçlarını hafifletebileceği konusunda; politikacıları, polisleri, sürücüleri ve yolcuları ikna etmek için daha fazla çaba sarf edilmesi gerekmektedir. Emniyet kemeri faydalarını tanıtmak ve yasa oluşturulduktan sonra bu yasaya uyulmasını sağlamak için yasa doğrultusunda denetimlere, halkın eğitime ve tanıtım bilgilendirme çalışmalarına ihtiyaç duyulmaktadır (29).

3.2. Trafik Güvenliği

Çevre, taşıt ve insan faktörleri arasında çıkabilecek olası sorunları ve bu sorunlara karşı geliştirilen yöntemleri içeren çok yönlü bir konu olan trafik güvenliği yaklaşımının amacı; tüm yol kullanıcılarına güvenli bir ulaşım sağlamaktır (30). Böyle bir yaklaşım, insanların trafik kazalarındaki ciddi yaralanmalara karşı incinebilirliklerini göz önünde bulundurmakta ve sistemin insan hatasını tolere edebilecek şekilde tasarlanması gerektiğini kabul etmektedir. Bu yaklaşımın temel

bileşenlerini, ölümcül kazaları önlemek ve ciddi yaralanmaları azaltmak için güvenli yol ve yol kenarları, güvenli hız, güvenli araç oluşturmaktadır (2).

3.2.1. Trafik Güvenliği Risk Faktörleri

✓ Aşırı Hız

Ortalama hızdaki artış, hem kaza meydana gelme olasılığı hem de kazanın sonuçlarının ciddiyeti ile doğrudan ilgilidir. Ortalama hızdaki her %1'lik artış ölümcül kaza riskinde %4'lük bir artışa sebep olmaktadır. Araç dışı yaya yaralanmalarında hız 50 km/sa'den 65 km/sa'e çıktığında ölüm riski 4,5 kat artmaktadır, 65 km/sa hız için araç içi yolcu yaralanmalarında ölüm riski %85'tir (2). Şehir ve şehirler arası yollarda hız limitleri yasal olarak belirlenerek uygulanmalıdır. Araçlar, teknolojik gelişmelerden yararlanılarak hız konusunda sürücülere yardımcı olacak şekilde tasarlanarak üretilmelidir (30).

✓ Alkol ve Diğer Psikoaktif Maddeler Kullanmak

Alkol ve herhangi bir psikoaktif madde veya ilacın etkisi altında araç kullanmak, ölümle veya ciddi yaralanmalarla sonuçlanabilecek çarpma riskini artırmaktadır (2). Alkol alındıktan sonra muhakeme yeteneği, algılama giderek bozulurken, sürücülük becerileri azalmakta ve kendine güvende yersiz bir artış meydana gelmektedir (31). Bu etkiler nedeniyle trafik kazası riski düşük kan alkol konsantrasyonunda başlamakta ve sürücünün kan alkol konsantrasyonu 0,04 g/dl ve üzerinde olduğunda belirgin şekilde artmaktadır. Karayolu trafik kazalarına maruz kalma riski, kullanılan psikoaktif ilaca bağlı olarak farklı derecelerde artmaktadır. Amfetamin kullananlar arasında meydana gelen ölümcül kaza riski yaklaşık 5 kat daha fazladır (2).

✓ Motosiklet Kaskı, Emniyet Kemerini ve Çocuk Emniyetini Kullanmamak

Doğru kask kullanımı; ölümcül yaralanma riskini %42, kafa travması riskini ise %69 azaltmaktadır. Emniyet kemeri kullanmak; ölüm riskini, sürücüde ve ön koltukta oturan kişilerde %45-50, arka koltukta oturan kişilerde ise %25 azaltmaktadır. Çocuk emniyetinin kullanılması ise ölümlerin %60 azalmasını sağlamaktadır (2).

✓ **Dikkat Dağınıklığı**

Araç kullanırken cep telefonu kullanan sürücülerin, kullanmayan sürücülere göre trafik kazası geçirme olasılığı yaklaşık dört kat daha fazladır. Araba sürerken telefon kullanmak, tepki sürelerini yavaşlatmasının yanı sıra, doğru şeritte kalmayı ve doğru mesafeyi takip etmeyi de zorlaştırmaktadır (2).

✓ **Güvenli Olmayan Yol Altyapısı**

Yolların tasarımının, yol güvenliği üzerinde önemli bir etkisi bulunmaktadır. İdeal olarak, yollar tüm yol kullanıcılarının güvenliğini göz önünde bulundurarak tasarlanmalıdır. Yollar; yayalar, bisikletliler ve motosikletliler için yeterli olanaklara sahip olmalıdır. Kaldırımlar, bisiklet yolları, güvenli geçiş noktaları ve hız kesici bariyerler gibi önlemler, yol kullanıcılarının yaralanma riskini azaltmak için kritik öneme sahiptir (2). Yolların birleştiği noktalarda katılan yollar için ayrı cep oluşturulmalı ve araç girişinin yasak olduğu bölgeler arttırılarak yayalara öncelik tanınmalıdır. Konut, iş yeri ve okul bölgelerinde trafik sınırlandırılmalıdır. Toplu taşıma faaliyetleri teşvik edilmelidir (30).

✓ **Güvenli Olmayan Araçlar**

Güvenli araçlar, kazaların önlenmesinde ve ciddi yaralanma olasılığını azaltmada kritik bir rol oynamaktadır. Hayat kurtarıcı olan araç güvenliği konusunda bir dizi Birleşmiş Milletler düzenlemesi bulunmaktadır. Bunlar arasında araç üreticilerinin ön ve yan darbe yönetmeliklerine uyması, elektronik stabilite kontrolü ve hava yastığı ve emniyet kemerinin tüm araçlara takılması gibi standartlar bulunmaktadır. Bu temel standartlar olmadan, trafik kazası riski önemli ölçüde artmaktadır (2).

✓ **Kaza Sonrası Yetersiz Bakım**

Trafik kazası geçiren kişilere verilen sağlık hizmetinde yaşanan gecikmeler yaralanmaların ciddiyetini artırmaktadır. Kaza sonrası yaralılara zamanında müdahale oldukça kritik bir öneme sahiptir, öyle ki dakikaların gecikmesi yaşam ile ölüm arasındaki farkı yaratabilir (2). Bu nedenle hastanelerle entegre acil müdahale sistemleri oluşturulmalı ve bireylere ilk yardım eğitimleri verilmelidir (30)

Trafik Yasalarının Yetersiz Uygulanması

Alkollü araç kullanma, emniyet kemeri, hız limitleri, kasklar ve çocuk koruma sistemleriyle ilgili trafik yasaları uygulanmazsa, karayolu trafik kazaları ve bu kazalarla ilgili yaralanma ve ölümlerde beklenen düşüş sağlanamaz. Etkili bir uygulama için yukarıda belirtilen risk faktörlerini ele alan ulusal ve yerel düzeylerde yasaların oluşturulması, düzenli olarak güncellenmesi ve uygun cezaların tanımlanarak uygulanması gerekmektedir (2).

3.3. Araçlardaki Aktif ve Pasif Güvenlik Sistemleri

Taşıtlarda bulunan güvenlik sistemleri aktif ve pasif olarak ikiye ayrılmaktadır. Bir araçta olması gereken direkt kaza önleyici özellikler, 'aktif güvenlik' sistemi olarak, bir kaza oluştuğunda araçların, kullanıcılara en az zararı, yaralanmayı verecek şekilde tasarlanmaları ise 'pasif güvenlik' sistemi olarak adlandırılmaktadır (6, 32).

3.3.1. Aktif Güvenlik Sistemleri

Aktif güvenlik sistemleri, herhangi bir kaza ihtimali öncesinde, kazadan korunmak için devreye giren güvenlik sistemleridir. Aktif güvenlik sistemleri; algılayıcılar aracılığıyla araç ve yolun durumu hakkında bilgi sahibi olur, elde ettikleri bu verilere göre kendi algoritmalarını uygular ve gerektiğinde karar verme mekanizmalarını çalıştırıp araç donanımlarına müdahale ederler. ABS (Anti-lock Brake System), ASR (Acceleration Slip Regulation), EBD (Electronic Brake-force Distribution), ESP (Electronic Stability Program) gibi elektronik donanımlar aktif güvenlik sistemlerine verilebilecek örnekler arasındadır (33).

3.3.2. Pasif Güvenlik Sistemleri

Pasif güvenlik sistemleri, bir kaza ile karşılaşılması durumunda, kazanın olumsuz sonuçlarını olabildiğince azaltmak amacıyla yapılan bütün yapısal ve tasarım özelliklerini kapsayan güvenlik sistemleridir. Araçlarda pasif güvenlik denildiğinde, araç yapısının çarpışma anında içindeki kişilere en az zararı verecek şekilde üretilmesi anlaşılmalıdır. Taşıt gövdesinin deformasyonu, taşıtın dış biçimi, direksiyon sistemi, yangından korunma sistemi, hava yastıkları ve emniyet kemeri gibi sistemler de pasif güvenlik sistemlerine örnek olarak gösterilebilir (33).

3.4. Emniyet Kemerini

3.4.1. Emniyet Kemerini ve Çalışma Prensibi

Emniyet kemeri; kazalarda sürücüyü taşıt içinde sabit tutan sistemlerdir. Emniyet kemerinin görevi yolcu ve sürücülerin kaza olmasa bile ani frenleme durumlarında yolcu ve sürücülerin emniyetli olarak koltuklarında sabit olarak kalmalarını sağlamaktadır (4, 34).

Emniyet kemerinin çalışma prensibi Newton'un hareket kanununun ilk maddesi olan 'Atalet momentini'dir. Buna göre; bir cisim başka bir cisim tarafından durdurulana kadar hareketine devam eder, başka bir ifadeyle bir cismin, gidiş yönünün ve hızının değişmesine gösterdiği dirençtir (35). Atalet momentine göre; bir araba 50 km/sa hızla gittiğinde, Atalet prensibi 50 km/sa hızın devamlılığını sağlamaya çalışır. Aracın içindeki herhangi bir cisim de yolcu ve sürücü dâhil, aracın ataletinden ayrı olarak kendi ataletine sahiptir. Motor gücü ile hava direnci ve yolun sürtünme kuvveti ile kaybedilen enerji telafi edilerek, araç içindeki kişi ve cisimleri hızlandırarak neredeyse kendi hızına ulaştırır. Ama araç, örneğin bir duvara çarptığı zaman, sürücü ve aracın ataletinin birbirinden bağımsız hale geleceği için direğin uyguladığı güç aracı aniden durduracak ama sürücünün hızı aynen devam edecektir. Emniyet kemeri yoksa, 50km/sa hızla kişi ya direksiyona çarpacak ya da camdan dışarı fırlayacaktır. Direk aracı aniden durdururken, araçtaki paneller, rüzgarlık sürücü ve yolcuyla güç sarf ederek durduracaktır; ancak gücün nerede ve nasıl uygulandığına bağlı olarak kaza anında yaralanma ve ölümler de gerçekleşecektir. Eğer kişi ön cama kafasını çarparsa, durdurma kuvveti vücudunun en hayati organlarından birine yoğunlaşmış olur ve sürücüyü hemen durdurur. Ama bu durum kişinin ya ölmesine ya da ağır şekilde yaralanmasına neden olacaktır (35).

Bu sırada meydana gelen ölümlü vakaların sayısı hızın 4. kuvvetiyle, ağır yaralanmaların sayısı hızın 3. kuvvetiyle, hafif yaralanmaların sayısı ise hızın 2. kuvvetiyle orantılı olarak değişmektedir (4). Kazalarda ortaya çıkan bu durdurma kuvvetini en aza indirebilmek için geliştirilmiş olan emniyet kemeri, kuvveti daha uzun bir süre içinde vücudun daha dayanıklı organlarından olan bel ve göğüs bölgesine dağıtarak şiddetini azaltır ve zararını minimuma indirir, sürücü ve yolcuların araçtan fırlamalarını önler (34).

3.4.2. Emniyet Kemerleri Çeşitleri

Emniyet kemeri tasarımlarının kullanım kolaylığı sağlaması, kullanım sıklığının artmasına katkı sağlamaktadır. Üç noktalı kucaktan ve çapraz saran emniyet kemerleri; otomobillerde, kamyonlarda, minibüslerde, kamyonlarda ve otobüslerin sürücü koltuklarında en güvenli tür iken, iki noktalı kucaktan saran emniyet kemeri daha çok otobüslerin yolcu koltuklarında kullanılmaktadır. Gelişen teknoloji ile beraber emniyet kemerleri; öngergi düzeneği, hava yastığı gibi cihazları da içeren genel taşıt güvenliği sistemleri ile entegre edilmiştir (34).

✓ Üç Noktalı Kucaktan ve Çapraz Saran Emniyet Kemerleri

Emniyet kemerinin dili taşıtların ön koltuklarında ana gövdeye ya da direkt koltuğa takılı olan tokaya oturur, gereksiz gevşemenin giderilmesi için kemer sisteminin parçası olarak bir geri çekme mekanizması bulunmaktadır. Bu sistem ile kullanıcı dili ve tokayı tek eliyle bağlayabilir, oturma konumunu aldıktan sonra kişinin fırlaması engellenmiş olur (34).



Şekil 1. Üç Noktalı Emniyet Kemerleri(34)

✓ İki Noktalı Kucaktan Sاران Kemerleri

Geri çekme düzeneği bulunan bu kemer çeşidinin koruyuculuğu, üç noktalı kucaktan ve çapraz saran emniyet kemerine göre daha düşük olsa da otobüslerde yolcuların çarpışma anında buldukları konumda kalmalarını sağlamaktadır. Çarpışma araştırmalarında bu tip kemerin kişilerin araçtan fırlama riskini azaltmasına rağmen, baş ve gövdenin üst kısmının aracın iç kısmına çarpmasını engelleyemediği bulunmuştur. Ancak otobüslerin boyutunun büyük olması sebebiyle çarpışma sırasında meydana gelecek hasar otomobil ve kamyonet gibi taşıtlarda bulunan kişilere göre daha hafif olacaktır (34).



Şekil 2. İki Noktalı Emniyet Kemerleri(34)

✓ **Tekil Çapraz Saran Kemer**

İki noktalı kucaktan saran kemere göre gövdenin üst kısmını daha iyi sarmasına rağmen taşıttan fırlama ve kemerin altından kaymayı önlemede daha başarısızdır (34).



Şekil 3. Tekil Çapraz Emniyet Kemerini(34)

✓ **Tam Vücut Kemerini**

Tam vücut kemeri hem araçtan fırlamayı önlemede hem de araç içi çarpmaya bağlı hasar riskini azaltmakta oldukça etkilidir. Ancak bağlaması çok zor olabilir ve tek elle kolayca takılamamaktadır. Kullanımının zorluğu nedeniyle tam vücut kemeri, sürücü ve yardımcı sürücülerde yüksek riskli motor sporlarında kullanılmaktadır (34).

3.4.3. Emniyet Kemerinin Tarihçesi

İsveç bir otomobil firmasının öncülüğünde 1849 yılında başlayan emniyet kemerinin tarihsel süreci, bir otomobil firmasında mühendis olarak çalışan Nils Bohlin'in 1958'de üç noktalı emniyet kemerinin patentini alması ile dönüm noktasını yaşamıştır. Emniyet kemeri 1960'larda pek çok taşıtın standart bir ekipmanı olmuştur. Ancak, emniyet kemeri kullanımının yasal bir zorunluluk haline gelmesi her ülkede aynı tarihlerde olmamıştır. Amerika'nın bazı eyaletlerinde 1962'de, İsveç'te 1969'da, Avustralya'da 1970, Tayland'da 1996'da, İran'da 2001'de, Nijerya'da ise 2003 yılında yapılan yasal düzenlemelerle emniyet kemeri kullanımı zorunlu hale getirilmiştir (6, .36)

Emniyet kemeri ile ilgili gelişmeler teknolojik gelişmelerle uyumlu olarak sürmektedir. Bazı otomobil firmaları 1950'li yılların ortasından günümüze kadar olan sürede iki noktalı emniyet kemerini, üç noktalı emniyet kemerini araçlara yerleştirmeye başlamıştır. Benzer şekilde firmalar 1980'li yıllarda sürücü hava yastığı, diz destek yastıkları üretimine başlamış ve bütün üç noktalı emniyet kemerlerine esneme mesafesi bırakmıştır (6, 36). Firmalar, 2000 yılında emniyet kemeri uyarı sistemini bazı modellerinde tanıtmış, 2002'den itibaren ise tüm modellerinde standart bir donanım haline getirmiştir (37).

✓ **Türkiye’de Emniyet Kemerinin Tarihçesi**

Türkiye’de 1986 yılından itibaren şehirlerarası karayollarında otomobil ve tescil bakımından otomobil gibi işlem gören arazi taşıtları ve minibüslerde sürücüsü ve yanında oturan yolcular için emniyet kemeri uygulaması başlatılmıştır (36).

Şehir içi yollarda ise 1992 yılından itibaren otomobil ve otomobil gibi tescil işlemi gören arazi taşıtları ve minibüs gibi taşıtların sürücüleri ile ön koltuğunda oturan yolcularına emniyet kemeri kullanımı yasal olarak zorunlu hale getirilmiştir (36).

✓ **Türkiye’deki Emniyet Kemerinin Mevzuatı**

Karayolları Trafik Kanunu ile belirli sürücülerin ve yolcuların, araçların sürülmesi sırasında koruyucu tertibat kullanmaları zorunlu hale getirilmiştir. Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde 1998 yılında değişiklikler yapılmıştır. Değişiklikler aşağıda yer almaktadır:

-Otomobil ve tescil bakımından otomobil gibi işlem gören arazi taşıtlarında sürücüsü ile ön ve arka koltuklarda, minibüslerde ise sürücüsü ile yanında oturan yolcuların; kamyon, kamyonet ve çekicilerde sürücü ve sürücü yanındaki koltuklarda; şehirlerarası otobüslerde arka koltuklar hariç olmak üzere, sürücüsü dahil en ön ve önünde boşluk olan arka koltuklarda, önünde boşluk olan kapı önü koltuklarında; iki katlı şehirlerarası otobüslerde merdiven önü, en ön ve önünde boşluk olan en arka koltuklarda, masa etrafında bulunan koltuklardan aracın gidiş yönüne doğru olanlarda oturan yolcular için emniyet kemeri, bulundurulması ve kullanılması mecburidir.

-Bu yönetmelik hükümlerine göre 1995 yılı itibari ile Türkiye’de imali yapılan veya yurtdışından ithaline izin verilen araçların arka koltuklarında emniyet kemeri bulundurulması ve kullanılması mecburidir. Minibüslerin arka koltuklarında, kamyon, kamyonet, çekici ve şehirlerarası otobüslerde emniyet kemeri ile ilgili hükümler 01.08.1998 tarihinden sonra üretilen araçlarda uygulanır. Bu araçlar yerleşim yeri içinde sürülürken gerekli görülenler için emniyet kemeri kullanma mecburiyeti İçişleri Bakanlığı'nca çıkarılacak genelgeler doğrultusunda aranmayabilir.

-Sürücü yanındaki ön koltukta 10 yaşından küçük çocukların taşınması yasaktır.

-Ceza konusu ise Karayolları Trafik Kanun'unun 78. maddesinde düzenlenmiştir. Kanuna göre otomobil ve minibüs cinsi taşıtlarda emniyet kemeri bulundurmayan ve kullanmayanlar para cezası ve 15 ceza puanı ile cezalandırılmıştır (38).

3.4.2. Emniyet Kemeri Kullanımı ve Sağlık İlişkisi

Trafik kazası nedeniyle gerçekleşen ölümler, tüm yaş gruplarındaki ölüm sebepleri arasında sekizinci sırada yer almaktadır ve araç sayısı arttıkça giderek sayısı artmaktadır. Özellikle 5-29 yaş arası çocuklar ve genç yetişkinler için önde gelen ölüm nedenleri arasındadır (2). Ayrıca karayolu trafik kazalarının diğer küt travmalara kıyasla daha çok sayıda ölüme neden olmasının yanı sıra; ağır yaralanma, ciddi fonksiyonel bozuklukları ile sonuçlandığı tahmin edilmektedir (39).

Emniyet kemeri, doğru kullanıldığında, hayat kurtarmak ve yaralanma şiddetini ve sayısını azaltan hayat kurtarıcı etkili yöntemlerden biridir (40). Uygun emniyet kemerini kullanmak ölümcül yaralanmaların %25-50'sini, ciddi yaralanmaların %25-45'ini ve küçük yaralanmaların ise %20-25'ini önlemektedir (41). Kore'de acil servise başvuran yaralılar ile yapılan sörveyans çalışmasının veri tabanı kullanılarak yapılan bir çalışmada; emniyet kemeri kullanmanın, yaralanmanın ölümcül olması ve kafa içi yaralanmalar üzerinde önemli derecede koruyucu etkisi olduğu bulunmuştur (39).

Emniyet kemeri kullanmanın travma türlerine göre koruyuculuğu aşağıdaki başlıklarda sunulmuştur:

✓ Kafa Travması

Kafaya alınan bir darbe, penetran yaralanma veya bir sarsıntı gibi mekanik bir güç ile ilişkili beyin fonksiyonlarında meydana gelen bozulmaya travmatik beyin yaralanması denir (41). Gençlerde ve 75 yaş üzerinde kafa travması daha siktir. Erkeklerde kadınlardan iki kat fazla görülür. Türkiye'de ve dünya'da trafik kazaları ve düşmeler kafa travmasına en fazla yol açan nedenler arasındadır (42).

Ön koltuklarda oturanların emniyet kemeri kullanmamaları, yüzlerini ya da kafalarını ön ve yan cama, yan direk ve çerçevelere, güvenlik sistemi olarak devreye giren hava yastığına çarpmaları, hatta kırılan ön camdan araç dışına fırlamaları ile sonuçlanabilir. Bu sırada maruz kalınan kafa travması, kafatasında kırık, beyin zarı kanamaları, intraserebral kanama, serebral kontüzyon ve diffüz aksonal hasar ile sonuçlanabilir (43).

Amerika'da 1991-1998 yılları arasındaki ulusal veritabanı kullanılarak yapılan bir çalışmada; önden çarpmalarda kafa travmalarının, hem emniyet kemeri kullanılması hem de hava yastığı varlığıyla büyük ölçüde azaldığı sonucuna varılmıştır (44). Ayrıca emniyet kemerinin; direksiyondan dolayı yüz kırıklarına karşı etkinliği sınırlı olsa da; ön koltuktaki yolcularda yüz kırıklarının oluşmasına karşı koruyucu olduğu tespit edilmiştir (45).

✓ **Göğüs Travması**

Göğüs travmaları basit kosta kırıklarından büyük damar yaralanmalarına kadar geniş bir spektrumu kapsamaktadır (46). Trafik kazalarının oluşturduğu yaralanmalar içinde göğüs yaralanmaları kafa travmalarının ardından ikinci sırada gelmektedir (48).

Toraks travmasının olduğu en sık kaza mekanizması önden ve yandan çarpmalardır; emniyet kemeri kaza anında kişinin yerinde stabil kalmasını sağlayarak major göğüs hasarını azaltmakta, morbidite ve mortaliteyi düşürmektedir, ancak trafik kazaları sonrası sık görülen klavikula kırığı gibi minör göğüs travma riskini artırmaktadır (49, 50).

Emniyet kemeri kuvveti nedeniyle oluşan sternum kırığı, kosta kırığı, pulmoner kontüzyon ve daha nadiren miyokard kontüzyonu gelişebilir; ancak emniyet kemeri ve hava yastığı yarar/zarar dengesi göz önüne alındığında kullanılması önerilmektedir (50, 51). Hava yastığı ve emniyet kemerinin bir aradaki etkinliğinin; ciddi toraks yaralanma riskini %66 azalttığı belirlenmiştir (52).

✓ **Batın Travması**

Künt karın travmasının en sık nedeni trafik kazalarıdır ve dalak, karaciğer ve böbrek künt karın travmasında en sık yaralanan organlardır (53). Araç-içi yaralanma paternleri; üç noktalı emniyet kemerlerinin kullanılmaya başlaması ile değişiklik göstermiştir. Emniyet kemeri kullanmayan kişilerde en sık karşılaşılan yaralanma; karaciğer ve dalak laserasyonu iken, emniyet kemeri kullanımı ile solid organ yaralanmaları azalmış, mezenter ve intestinal yaralanma sıklığı artmıştır (43).

Emniyet kemeri, doğru kullanıldığında bu künt travmaların verdiği hasarlanmayı engelleyerek pek çok trafik kazası sırasında hayatı kurtarıcı olmuştur (54). Emniyet kemeri kullanımı ile ilgili kohort çalışmalarının sistematik bir incelemesinde de emniyet kemerinin

koruyucu etkinliği doğrulanmış ve emniyet kemeri kullanan kişilerin kullanmayan kişilere göre, karın yaralanma riskinin önemli ölçüde düşük olduğu bildirilmiştir (55).

✓ **Omurga Travması**

Omurga yaralanmasının en sık nedeni gelişmiş ülkelerde motorlu taşıt kazalarıdır. Türkiye’de ise batı bölgelerinde travmatik omurilik yaralanmalarının ana nedeni motorlu taşıt kazalarıdır. Tüm çalışmalarda önemli yer tutan trafik kazalarında, araç içindeki yolcuların emniyet kemeri kullanması, gerek vertebra kırığı oluşma riskini gerekse nörolojik yaralanma riskini büyük ölçüde azaltmaktadır. Vertebra kırığı ile sonuçlanan trafik kazalarında olguların %67’sinde emniyet kemerinin bağlı olmadığı bildirilmiştir (56).

İlk olarak 1948 yılında Chance tarafından tanımlanan halen de bu isimle anılan fleksiyon, distraksiyon yaralanmaları emniyet kemeri ile ilişkilendirilmiştir. Posterior da distraksiyona yol açan bir yaralanma mekanizması ile oluşmaktadır (56). Mekanizmayla bağlantılı olarak, geçmişte kullanılan sadece pelvis üzerinden geçen emniyet kemeri kullanan kişilerde benzer yaralanma görüldüğü için emniyet kemeri kırıkları da denilmektedir. Bu tür emniyet kemeri kafa travmalarını nlese de daha sonra geliştirilen çapraz bant ile emniyet kemerleri daha güvenli hale gelmiş ve fleksiyon distraksiyon kırığı görülme riski azalmıştır (56).

✓ **Emniyet Kemeri Sendromu**

Emniyet kemeri kullanımı son yıllarda artmış ve trafik kazalarından kaynaklanan ölümlerde önemli ölçüde azalma görülmüştür. İyi tasarlanmış ve uygun şekilde kullanılan bir emniyet kemeri, sürücü ve yolcuların; direksiyona, araç gösterge paneline veya ön cama çarpmalarını önlerken aynı zamanda literatürde ‘Emniyet Kemeri Sendromu’ olarak tanımlanan bir duruma da sebep olabilir (57).

Emniyet kemeri sendromu; kemerin seyri boyunca oluşan basınç sonucu meydana gelen vcttaki emniyet kemeri izleri, bağırsak perforasyonu ve lumbal vertebra fraktürleri gibi emniyet kemerinin neden olduğu hasarlanmaları içermektedir. Emniyet kemerinden kaynaklanan mekanik kuvvetler, araç kazasından farklı yaralanma türlerine ve semptomlara neden olabilir (58).

Bu nedenle travmayı tedavi eden hekimlerin, özellikle emniyet kemeri hattı boyunca yaygın ekimozu olan hastalarda bu tanıyı mutlaka akıllarında bulundurmaları gerekir. Başlangıçta sorunsuz

karın muayenesi olan hastalarda dahi kazadan birkaç gün sonra semptomların ortaya çıkabileceği gösterilmiştir. Ayrıca çocuklar ve gebeler uygun olmayan emniyet kemeri uygulamasından kaynaklanan yaralanmalara karşı yüksek riskli gruplar olması nedeniyle, sağlık hizmeti sırasında emniyet kemeri uygulaması konusunda eğitim verilmelidir. Günümüzde yapılan çalışmalarda emniyet kemerinin hayat kurtarıcı olduğu kesin olarak bilinmektedir ancak emniyet kemeri sistemlerinin yüksek riskli grupları kapsayacak şekilde özelleştirilmesi ve bu konudaki gerekli önlemlerin alınmasının yaralanma riskini azaltacağı unutulmamalıdır (59).

3.4.3. Emniyet Kemeri Kullanımını Etkileyen Faktörler

✓ Ülkelerin Gelişmişlik Düzeyi

Dünyadaki karayollarında meydana gelen ölümlerin %93'ü, düşük ve orta gelirli ülkelerde meydana gelmektedir, düşük gelirli ülkelerde ölüm riski, yüksek gelirli ülkelere göre üç kat daha fazladır (Düşük gelirli ülkelerde ölüm riski 100.000'de 27,5 iken yüksek gelirli ülkelerde 8,3'tür (60). Dünyadaki motorlu araçların yalnızca %1'i düşük gelirli ülkelerde olmasına rağmen ölümlerin %13'ü bu ülkelerde gerçekleşmektedir. Trafik kazası ölümlerinin en yüksek olduğu ülkeler yüz binde 26,6 ve 20,7 ile Afrika ve Güney-Doğu Asya'dır. Bu ülkeleri Doğu Akdeniz ve Batı Pasifik yüz binde 18,0 ve 16,9 ile takip etmektedir. Amerika ve Avrupa yüz binde 15,6 ve 9,3 ile tüm dünyada trafik kazası ölüm hızının en düşük olduğu ülkelerdir (2).

✓ Emniyet Kemeri ile İlgili Kanunlar

Ülkelerin emniyet kemeri kullanımını zorunlu kılan yasalarının bulunması, uygulanması ve uygun kamuoyu bilinçlendirme kampanyalarının yapılması emniyet kemeri takma sıklığının artırılmasında etkili bir yöntem olduğu gösterilmiştir (60).

Amerika'da birincil emniyet kemeri yasasının bulunduğu eyaletlerde; emniyet kemeri kullanılmamasını birincil suç olarak kabul eder ve yasa, polis sadece emniyet kemeri kullanmadığı için sürücülerini durdurmasına izin verir. İkincil emniyet kemeri yasası bulunan eyaletlerde ise emniyet kemeri kullanılmadığında ikincil bir suç olarak kabul edilir, polis, sadece hız gibi başka bir suç için aracı durduğunda, kemer kullanmadığı için de ceza verebilir. Birincil ve ikincil emniyet kemeri yasası türü ile genç bireylerin emniyet kemeri kullanımı arasındaki ilişkiyi inceleyen kesitsel

çalışmalar, birincil emniyet kemeri yasası olan eyaletlerde emniyet kemeri kullanım sıklığının daha yüksek olduğunu bildirmektedir (61).

✓ **Kır-Kent**

Gözlemsel emniyet kemeri araştırmaları ve ölümcül kaza verileri, kırsal kesimde yaşayan her yaştan insanın, kentsel bölgelerdeki kişilere göre biraz daha düşük emniyet kemeri kullanma sıklığına sahip olduğunu göstermektedir (61). Bu durum; trafik kurallarının denetimini sağlayacak kaynakların sınırlı olmasından dolayı şehir merkezindeki yollarda araç kullanan sürücülerin şehir dışındakilere göre daha sık kontrol edilmesi ile ilgilidir (62).

✓ **Yaş**

Yaşlı sürücülerin genç sürücülere göre emniyet kemeri kullanma olasılığının daha yüksek olduğu sonucu; Batı Hint Adaları, Nijerya, Rusya, Tayland ve Amerika'da yapılan çalışmalar ile gösterilmiştir (62). Amerika'da emniyet kemeri kullanımı son yıllarda artmış olsa da, gençler ve genç yetişkinler tarafından kullanımı; 25 yaşından büyük yetişkinlerin gerisinde kalmaya devam etmektedir. Genç bireyler kendi içinde değerlendirildiğinde, emniyet kemeri kullanımının yaşla birlikte arttığı görölmektedir; öyle ki 18 yaşından büyük öğrencilerin emniyet kemeri kullanımı, 14 yaşındakilere göre en az %20 daha sık bulunmuştur (61).

✓ **Etnik Köken**

Emniyet kemeri kullanımında etnik köken bakımından farklılıklar olduğu ifade edilmektedir. Afrika kökenli Amerikalı öğrencilerin, emniyet kemeri kullanma sıklığı diğer gruplardan anlamlı derecede daha düşük olduğuna dair bulgular mevcuttur (61).

✓ **Medeni Durum**

Evli sürücüler; eşlerinden ayrılmış veya yalnız yaşayan sürücülere göre emniyet kemerini daha sık kullanmaktadır. Bu durum evli olan bireylerin aileleri için ek sorumlulukları olması nedeniyle; yol güvenliği önlemlerine uyum gösterme olasılığının daha yüksek olması ile ilgili olabileceği belirtilmiştir (62).

✓ **Öğrenim Durumu**

Sürücülerin öğrenim durumlarının emniyet kemeri kullanımı ile önemli ölçüde ilişkili olduğunu göstermiştir. Meslek yüksekokulu ve üzeri öğrenim durumuna sahip sürücülerin emniyet kemeri kullanma sıklığı artmaktadır. Amerika, Batı Hindistan ve Kuzeybatı Nijerya'dan gelen raporlar da benzer şekilde, öğrenim durumu yüksekliği emniyet kemeri takma ile olumlu ve anlamlı şekilde ilişkili olduğunu göstermiştir (62).

✓ **Alkol ve Uyuşturucu Kullanımı**

Alkol, uyuşturucu; sürücülerin tepki sürelerini ve riskleri tahmin etme yeteneklerini bozmaktadır, bu durum trafik yasalarının ciddi şekilde ihlal edilmesine neden olmaktadır. Tayland ve Amerika'da yapılan bazı çalışmalarda; alkol, uyuşturucu gibi riskli sürüş davranışları bulunan kişilerin emniyet kemeri kullanma sıklığının daha düşük olduğu tespit edilmiştir (63).

✓ **Araç İçi Yerleşim**

Emniyet kemeri kullanımının önemine duyulan inanç ile emniyet kemeri takma davranışı arasında güçlü bir ilişki bulunmuştur. Yapılan pek çok çalışmada ön koltukta oturmanın emniyet kemeri kullanma davranışını artırdığı tespit edilmiştir; arka koltukta bulunan yolcular, arka koltuğun öne göre daha güvenli olduğu gerekçesi ile emniyet kemeri kullanmamayı tercih etmektedirler (64).

✓ **Emniyet Kemeri ile İlgili Yanlış Düşünce ve İnanışlar**

Sürücüler bazen *'Kısa yolculuklarda emniyet kemeri hiçbir işe yaramaz'* ya da *'Emniyet kemeri düşük hızla seyir halindeyken pek işe yaramaz'* düşüncesiyle emniyet kemeri kullanmamaktadır. Oysa trafik kazası ölümlerinin %35'i şehir içinde ve büyük olasılıkla günlük güzergahlar üzerinde meydana gelmektedir. Emniyet kemeri kullanılmadığında 30 km/s hız ile trafik kazası geçirildiğinde bile, ağır yaralanma riski yüksektir. Emniyet kemeri kullanılmayan yaralanmaların %70'i, 50 km/s'dan daha düşük bir hızda gerçekleşmektedir. İnsan kas iskelet sistemi; 50 km/s hızda dahi yaklaşık iki tonluk bir etki ile karşılaşır ve bu etkinin sonuçları ölümcül olabilir (52).

Trafik kazası sırasında emniyet kemeri nedeniyle araç içinde kilitli kalma endişesi; emniyet kemeri kullanılmamasına sebep olabilir; emniyet kemeri kullanılmaması kafa travmasına bağlı bilinç kaybı riskini artırarak otomobilde meydana gelecek yangın, suya batma gibi durumlardan

kurtulmayı zorlaştırır. Yapılan çalışmalara göre; emniyet kemeri takanların yangında yaşama olasılığı beş kat, suya batma durumunda ise üç kat daha fazladır (65).

Tek başına hava yastığının emniyet kemerine göre koruyuculuğunun daha yüksek olduğunu düşünmek hatalı olacaktır (36). Hava yastığı; kaza sırasında sürücü ve yolcuların bedenlerini darbelerden, parça saplanmalarından, diğer zarar verici etkilerden koruyan, emniyet kemerine ek olarak tasarlanan bir sistemdir. Hava yastığı belli bir hızın üzerindeki çarpışmalarda devreye girmektedir; düşük hızda gerçekleşen bir çarpışmada hava yastığı çalışmayacağı için emniyet kemeri ile yeterli koruma sağlanmaktadır (66).

Trafik kazası sırasında araçtan dışarı fırlamayı tercih edeceğini belirterek emniyet kemeri kullanmayı reddeden kişiler bulunmaktadır. Ancak yapılan çalışmalar ile kaza sırasında en güvenli yerin araç içi olduğu ispatlanmıştır (36). Trafik kazası sırasında araçtan dışarı fırlatılan kişilerin %75'i ölmektedir; emniyet kemeri takmayıp ölenlerin %44'ü, emniyet kemeri takıp ölenlerin ise %5'i tam ya da yarım olarak araç dışına fırlatılmıştır (67).

Kişiler; *'Emniyet kemeri benim problemim, başkalarını ilgilendirmez', 'Emniyet kemeri rahatsız ediyor', 'Benim böyle bir şeyle karşılaşma ihtimalim oldukça düşük, bunlar diğer insanların başına gelir'* gibi nedenlerle emniyet kemeri kullanmamaktadırlar (36).

3.4.5. Emniyet Kemeri Kullanımı ile İlgili Sayısal Veriler

✓ Dünyada Emniyet Kemeri Kullanımı ile İlgili Sayısal Veriler

Karayolu trafik kazalarından kaynaklanan küresel ölüm ve yaralanma sayısını 2020 yılına kadar azaltılması 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri'nde yer verilmiştir. Özellikle dünyadaki motorlu araçların yalnızca %1'i düşük gelirli ülkelerde olmasına rağmen, ölümlerin %13'ü bu ülkelerde gerçekleştiği göz önünde bulundurulduğunda; trafik kazası sonrası ölüm ve yaralanmaları önlemede etkili bir ekipman olan emniyet kemeri kullanımının artırılmasının gerekliliği kaçınılmazdır (2).

Ülkelerin gelişmişlik düzeyine göre değişim gösteren emniyet kemeri kullanma sıklığı; yüksek gelirli ülkelerde yaklaşık %80 iken orta gelirli ülkelerde %43, düşük gelirli ülkelerde ise %8'dir (6). Bazı ülkelerdeki sürücülerin emniyet kemeri kullanma sıklığı DSÖ'nün 2013 yılı verilerine göre; Avusturya'da %87,0, Kanada'da %95,7, Çin'de %36,7, Kıbrıs'ta %85,9, Fransa'da %99,0, Almanya'da %97,0, Finlandiya'da %91,0, Yunanistan'da %77,0, Hindistan'da %26,0, Japonya'da %99,4, Meksika'da %57,5, Nijerya'da %87,5, Güney Afrika'da %33,0, Tayland'da %58,0, Uruguay'da %62,4'tür (68). Amerika emniyet kemeri kullanma sıklığını; yasalar, eğitim ve teknolojinin etkisiyle

1981 yılında %11 iken, 2013 yılında yaklaşık %87'ye yükselterek yüz binlerce kişinin hayatını kurtarmıştır. Ancak Amerika'da hala her yedi kişiden biri emniyet kemeri kullanmamaktadır (69). Diğer ülkelerde de Amerika'ya benzer şekilde yıllar içerisinde emniyet kemeri kullanımında artış tespit edilmiştir (68).

✓ **Türkiye'de Emniyet Kemeri Kullanımı ile İlgili Sayısal Veriler**

Türkiye genelinde sürücülerin %50,1'i, ön koltuk yolcularının %40,6'sı emniyet kemeri kullanmaktadır; şehir içinde sırasıyla %42,4 ve %31,0, şehir dışında ise sırasıyla %61,5 ve %52,2 olduğu tespit edilmiştir. Yapılan gözlem çalışması sonuçlarına göre 2014 yılından 2016 yılına kadar emniyet kemeri kullanımı Türkiye genelindeki sürücülerde %2,5, ön koltuk yolcularında ise %3,1 artış göstermiştir (70).

Araç tipine göre; Türkiye genelinde sürücülerin emniyet kemeri kullanımı binek araçlarda %57,9, taksilerde %41,7, minibüslerde %39,3, kamyonlarda %27,2 ve otobüslerde %34,3 olduğu tespit edilmiştir. Bu durum ön koltuk yolcuları için sırasıyla %48,8, %34,2, %21,2, %20,8 ve %13,5 şeklindedir. Gözlem çalışması sonuçlarına göre 2016 yılında, 2014 yılına kıyasla sürücülerin emniyet kemeri kullanım sıklığı Türkiye genelinde binek araçlarda %2,9, minibüslerde %3,9, kamyonlarda %0,1 ve otobüslerde %7,7 artış, ticari taksilerde %2,1 düşüş göstermiştir. Bu sıklıklar ön koltuk yolcularında binek araçlarda %4,9, minibüslerde %0,6, kamyonlarda %1,9 ve otobüslerde %1,7 artış, ticari taksilerde %4,8 düşüş göstermiştir (70).

Sürücüler için Türkiye geneli emniyet kemeri kullanım sıklığı incelendiğinde; 75,1-100,0 yüzdeler diliminde emniyet kemeri kullanımı genel ortalaması olan herhangi bir il bulunmamaktadır. Emniyet kemeri kullanımı genel ortalamasının 0-25,0 yüzdeler diliminde olduğu tespit edilen il sayısı 4'tür; 32 ilin ise 25,1-50,0 yüzdeler diliminde yer aldığı görülmektedir. Geri kalan 35 il, 50,1-75,0 yüzdeler diliminde yoğunlaşmıştır. Türkiye'de sürücülerde en yüksek emniyet kemeri kullanma sıklığı görülen şehir, %73,9 Çanakkale, en düşük kullanma sıklığı görülen şehir ise %15,0 ile Kars'tır. Bu sıklık Ankara'daki sürücülerde %45,1, İzmir'de %58,4, İstanbul'da ise %43,6'dır (70).

Sürücülerin Türkiye genel emniyet kemeri kullanımında 2014 yılından 2016 yılına kadar değişim incelendiğinde ise; artış gösteren 33 il, düşüş gösteren 28 il bulunmaktadır. Sürücüler için emniyet kemeri kullanımının %50,0'ın altında olduğu illerin sayısında azalma ve kullanım sıklığı %50,1-75,0 arasındaki illerin sayısında ise artış gözlemlenmiştir. Bahsedilen değişim, şehir içinde, şehir dışına göre daha yüksek olmuştur (70).

3.4.6. Emniyet Kemerini Kullanımını Artırma Stratejileri

✓ Emniyet Kemerini Yasaları

Emniyet kemeri kullanmak; ölüm riskini, sürücü ve ön koltukta oturan kişilerde %45-50, arka koltukta oturan kişilerde ise %25 azaltmaktadır. Emniyet kemeri ile ilgili yasalar özellikle düşük ve orta gelirli ülkelerde trafik kazası nedeniyle yaşanan ölüm ve yaralanmaları önemli ölçüde engellemektedir. Emniyet kemeri ile ilgili yasanın halka tanıtımı ve uygulanması emniyet kemeri kullanımını artırmaktadır. Ülkelerin emniyet kemeri yasası ile ilgili iyi bir uygulamaya sahip olduğunu düşündüren aşağıda yazılı olan iki kriter bulunmaktadır:

1. Emniyet kemeri ile ilgili yasaya sahip olma,
2. Ön ve arka koltukta oturan kişilere emniyet kemeri kullanma ile ilgili yasanın uygulanmasıdır.

Ulusal emniyet kemeri yasası 5,3 milyar kişinin yaşadığı 105 ülkede uygulanmaktadır, bu yasayı uygulayan ülkelerin sadece %7'si düşük gelirli ülkelerdir. Emniyet kemeri yasalarının uygulanması, tüm ülkeler göz önüne alındığında yetersizdir, sadece 40 ülkede emniyet kemeri kullanım yasalarının uygulanmasını "iyi" olarak değerlendirilmiştir (0-10 arasında derecelendirilen bir ölçekte sekiz ve üzeri 'iyi' olarak değerlendirilmiştir). Ülkelerin yarısından azı emniyet kemeri takma konusunda veri toplamaktadır ve bunların çoğunu yüksek ve orta gelirli ülkeler oluşturmaktadır (7).

Amerika'da birincil yasalar emniyet kemeri yasasının bulunduğu eyaletlerde; emniyet kemeri kullanılmaması birincil suç olarak kabul edilir ve yasa, polis sadece emniyet kemeri kullanmadığı için sürücülerini durdurmasına ve ceza vermesine izin vermektedir. İkincil emniyet kemeri yasalarının bulunduğu eyaletlerde ise emniyet kemeri kullanılmadığında ikincil bir suç olarak kabul edilir, polis, hız gibi başka bir suç için aracı durdurduğunda, kemer kullanmadığı için ceza verebilir. Birincil yasalar, ikincil yasalara göre emniyet kemeri kullanma sıklığını artırmada daha başarılı sonuçlar vermektedir. Buna ek olarak emniyet kemeri yasalarının, aracın tüm koltuklarındaki yolcuları kapsamaya etkinliği artırmaktadır (71).

✓ Cezaların Artırılması

Emniyet kemeri yasalarının ihlal edilmesi halinde hem para cezalarının hem de ceza puanlarının artırılması; sürücülerin trafik kurallarına uyumunu artırmaktadır (71).

✓ Denetimlerin Görünürlüğünün Artırılması

Trafik polislerinin kontrol noktalarında bulunması veya devriyeye çıkarak denetim yapması ve bu durumun medya aracılığı ile halka duyurulması özellikle erkekler, gençler ve genç erişkinlerin emniyet kemeri kullanmasını olumlu yönde etkilemektedir (7).

✓ **Gece Denetim Programları**

Gece denetim programları, kısa vadeli, oldukça görünür stratejilerdir. Gece emniyet kemeri kullanım sıklığının düşük ancak kazaların yaygın olması sebebiyle bu program emniyet kemeri kullanma sıklığının artırılmasına katkıda bulunur (7).

✓ **Ebeveynlerin Emniyet Kemeri Kullanması**

Çocuklar ve ebeveynleri arasındaki ilişki; çocukların genel iyilik halini artırmakta ve daha iyi sosyal destek sağlayarak; çocukları duygu durum bozukluğu, intihar ve riskli sağlık davranışlarından korumaktadır. Literatüre benzer şekilde 6-12. sınıf öğrencilerinde Lübnan'da yapılan bir çalışmada; ebeveyn-çocuk ilişkisinin emniyet kemeri kullanımını önemli ölçüde etkilediği ve birçok diğer demografik, sağlık, yaşam tarzı ve kişisel değişkenleri kontrol ettikten sonra bile emniyet kemeri kullanımıyla ilişkili olmaya devam ettiği gösterilmiştir. Ebeveynleriyle ilişkilerini iyi olarak değerlendiren öğrencilerin, emniyet kemeri kullanma olasılığı; ebeveynleriyle ilişkisini kötü olarak tanımlayanlarınkinden iki kat daha yüksek bulunmuştur (72, 73).

✓ **Emniyet Kemeri İkaz Sistemleri**

Günümüzde modern otomobillerde yüksek-net ses ve ışık sinyalleri ile emniyet kemeri kullanımını hatırlatan emniyet kemeri ikaz sistemleri bulunmaktadır. Bu sistemler yıllar içerisinde gelişim göstermiştir (74). Emniyet kemeri ikaz sistemleri; emniyet kemerini takmayı unutan sürücülerde etkili olmaktadır, ancak emniyet kemerinin gereksiz olduğunu düşünen kişilerde bir defalık hatırlatma yetersiz kalabilmektedir. Bu nedenle özellikle genç sürücüler için sürekli devam eden zil sesi gibi daha agresif bir alarm ile kullanım sıklığı önemli ölçüde artırılabilir. Yapılan araştırmalar gelişmiş kemer ikaz sistemlerinin hem sürücü hem de yolcu emniyet kemeri kullanımını yaklaşık üç puan artırdığını; bunun da teorik olarak sürücü ölüm sıklığını yaklaşık %2 azalttığını tahmin etmektedir. Emniyet kemeri ikaz sistemleri; Avrupa'da kemer kullanım sıklıklarının artmasında da etkili olmuştur. Yapılan bir gözlem çalışmasında, yedi ülkede 11.000'den fazla sürücü incelenmiş ve kemer ikaz sistemleri olmayan sürücülerin emniyet kemeri kullanma sıklığı %86 iken ikaz sistemi olan sürücülerin kullanma sıklığı %98 olarak bildirilmiştir (37).

✓ Medya

Genç yetişkinler arasında önde gelen ölüm nedenleri arasında olan trafik kazalarının oluşması kişilerin riskli davranışlar göstermesiyle ilişkilidir. Sosyal medya ve televizyon, genç yetişkinlerin risk alma davranışında bulunma ihtimalini etkilemektedir. Bu durumun en önemli nedeni, sosyal medyada görülen riskli davranışların normalleşme ve kabullenme eğilimi göstermesidir. Popüler televizyon dizilerinin riskli sürüş davranışı sergilediği sürüş sahnelerini inceleyen bir çalışmada; en yaygın riskli sürüş davranışının emniyet kemerinin kullanılmaması olduğu bulunmuştur (72).

İkincil emniyet kemeri yasasına sahip bir eyalet olan Nevada'da kapsamlı saha gözlemlerine dayanan, medya aracılığı ile yapılan eğitim ve sosyal yardımlaşma kampanyalarını içeren bir çalışmada emniyet kemeri kullanımında önemli bir artış sağlanmıştır. Nevada'nın 50 bölgesinde bulunan 40 bin araç 2003 yılından 2005 yılına kadar gözlemlenmiş ve bu süreçte sosyal medya kampanyaları ile hem halkın farkındalığı artırılmış hem de trafik polislerinin emniyet kemeri yasasını uygulamasının önemi vurgulanmıştır. Ayrıca emniyet kemeri kullanımını artırmak amacıyla yapılan bu kampanyanın bir yıl sonrasında dahi olumlu etkisinin devam ettiği gözlemlenmiştir (75). Yine benzer şekilde Amerika'daki 14-19 yaşları arasındaki gençlerin emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmek amacıyla bir hemşirelik klinik grubu tarafından 'hastane yaralanmasını önleme programı' kapsamında eğitim aracı olarak, instagram hesabı oluşturmuş ve üç aylık bir program uygulanarak lise öğrencilerinin beğenileri analiz edilmiştir. Çalışmanın sonuçları; sosyal medyanın yaralanma önleme çabalarını teşvik etmek için platform sağladığının göstergesidir. Ancak sosyal medyanın ölçülebilir unsurlarını tanımlamak ve katılım sonrası davranışsal değişiklikleri takip etmek için daha fazla araştırmaya ihtiyaç duyulmaktadır (76).

3.4.7. Emniyet Kemerinin Kullanımının Önemli Olduğu Meslek Grubu: Şoförler

Karayolunda ticari olarak tescil edilmiş motorlu taşıtı kullanan kişi şoför olarak tanımlanmaktadır (77). Yapılan çalışmalar, şoförlerin çevresel strese ve olumsuz çalışma koşullarına maruz kalan hassas bir meslek grubu olduğunu göstermiştir. Ayrıca, işle ilgili stres; kardiyovasküler hastalık, inme, kas-iskelet sistemi sorunları, baş ağrısı, diyabet, hipertansiyon gibi fiziksel sağlık sorunlarının yanı sıra depresyon, bıkkınlık, unutkanlık, yalnız hissetme, anksiyete bozuklukları gibi ruh sağlığı sorunları ve olumsuz iş performansı ile ilişkilendirilmiştir (78, 79).

Şoförlük mesleğindeki başlıca stres kaynakları; uzun çalışma süreleri, yetersiz ücret, monotonluk, işte gelecek kaygısı, sosyal hayata zaman ayıramama, iletişim problemleri, sigara, alkol ve madde bağımlılığı, uyku problemleri, kurallara uymakta güçlük çekme şeklinde sıralanabilir

(80). Özellikle daha az deneyime sahip şoförlerde iş stresi ile trafikte riskli davranış gösterme ve şiddet eğilimi arasında pozitif bir ilişki bulunmuştur (78). Şoförlerin şiddet eğilimi kendine zarar vermek ve intihar şeklinde olabileceği gibi; aile içi şiddet, trafikte şiddet olarak da karşımıza çıkabilir. Şoförlerin genellikle yalnız çalışıyor olması nedeniyle yaralanma, hastalık gibi acil durumlarda kendisine o an için yardım edebilecek birini bulamama riski, vardiyalı uzun çalışma saatleri nedeniyle yorgun ve uykusuz halde araç kullanma, trafiğin ve aracın çalışması sırasında çıkardığı seslerden kaynaklanan gürültü başlıca diğer sorunlar arasındadır (80).

Trafik güvenliğinde; yol, taşıt ve insan olmak üzere üç temel unsur yer almaktadır. İstatistikler yol ve taşıtın trafik kazalarının nedenleri arasındaki payının çok düşük olduğunu göstermektedir. Yaşanan trafik kazalarının %90'ından sürücüler sorumludur (81). Bu nedenle meslekleri gereği trafikte geçirdikleri süre daha fazla olan şoförlerin trafik güvenliğini tehdit eden davranışlar sergilememesi oldukça önemlidir. Yapılan çalışmalarla riskli sürücü davranışları ile dürtüsellik trafikte güvenliğiyle yakından ilişkili olduğu bulunmuştur. Risk algısı düşük ve dürtüsellik seviyesi yüksek bireylerin; alkollü araç kullanma, alkollü bir sürücünün aracına binme, emniyet kemerini nadiren kullanma ve heyecan için hız yapma, saldırgan araç kullanma gibi riskli davranışlarda daha fazla buldukları gösterilmiştir (82). Trafik ve yol güvenliği konusundaki sürücülerin görüşlerini sosyolojik bakış açısıyla inceleyen bir çalışmada; sürücülerin büyük çoğunluğu trafikteki hareketlerinin yanlış olduğunu bilmesine rağmen, kurallara uymama davranışını sergilemektedirler (83).

Emniyet Kemerini Kullanma Davranışının Taksi Şoförleri Açısından Mesleki Önemi

Gelişmekte olan ülkelerde giderek popüler hale gelen taksiler; doğrudan veya dolaylı olarak karayolu trafik kazalarının büyük bir kısmından sorumlu olmaktadır. Çoğunlukla gelişmiş ülkelerde yapılan karayolu trafik kazaları ile ilgili çalışmalarda taksilere göreceli olarak daha fazla yer verilmiştir (84). Taksi şoförleri üzerine yapılan çalışmalarda çarpışma özelliklerini ve trafik kazalarının altında yatan risk faktörlerini belirlemeye çalışılmıştır. Gelişmiş ülkelerde, taksi şoförlerinin trafik kazası yapmasına neden olan bir dizi insan faktörünün yanı sıra, işle ilgili bazı risk faktörleri de tanımlanmıştır (85). Avustralya'da yapılan bir araştırmaya göre; taksi kazalarının sayısı, iş vardiyaları arasındaki molalara harcanan zamanla negatif olarak ilişkilendirilmiştir. Buna ek olarak, sürücülerin %23'ü taksi şoförlüğü yaptıkları süre içerisinde en az bir kez direksiyonda uyuşukaldıklarını bildirmiştir. Beklenildiği gibi, bu durum sürücülerin trafik kazası geçirme riskini artırmaktadır. Risk gece yolculuğunda %60 ve yolcu varlığında %20 artmaktadır (84). Cinsiyete ilişkin olarak, Norveç'te taksi şoförlerinde yapılan bir araştırmada, erkek taksi şoförlerinin, kadın

sürücülerden daha fazla trafik kazası geçirdiği sonucuna varılmıştır (85). Bununla birlikte, Avustralya'nın Yeni Güney Galler'deki taksi şoförleri araştırmasında, kaza sonucu ölüm ve yaralanma riskinin kadın taksi şoförlerinde erkek meslektaşlarından neredeyse 2,5 kat daha yüksek olduğunu ve yaşın ise trafik kazası sıklığı ile ilişkili olmadığını tespit etmiştir (86). İsrail'de taksi sürücülerinin özellikle emniyet kemeri kullanımıyla ilgili riskli davranışlarda bulunma olasılıklarının diğer sürücülere göre daha yüksek bulunmuştur (87). Yapılan diğer araştırmalarda da, benzer sonuçlar bulunmuştur. Çin'in Pekin kentinde, taksi şoförlerinin yalnızca %7,7'si araç kullanırken emniyet kemeri kullanmaktadır. Ayrıca, bazı taksi şoförlerinin bekleyen yolcuları almak için acele etmeye eğilimli olması aşırı hız riskini artırmaktadır. Hızdaki artış, trafik kazası sırasındaki çarpışma tutumu ve ciddiyeti ile ilişkilidir, bu durum taksi şoförlerinin kaza sırasında emniyet kemeri takmalarının önemini artırmaktadır (84).

4. GEREÇ VE YÖNTEM

4.1. Araştırmanın Yeri

Çankaya, 9 Haziran 1936'da ilçe olmuştur. O dönemde bucak olan Gölbaşı ve Elmadağ Çankaya ilçesine bağlanmıştır. Daha sonra Kayaş, Cebeci, Bahçelievler ve Dikmen bucak olmuştur. Bucak teşkilatının 1960 yılında kaldırılması ile Kayaş, Cebeci, Bahçelievler ve Dikmen Çankaya'nın semtleri haline getirilmiştir. Mamak ve Gölbaşı ise 1983 yılında ilçe yapılarak Çankaya'dan ayrılmıştır. Çankaya ilçesinin 17 semti ve 124 mahallesi bulunmaktadır ve 2017 yılı nüfus sayımına göre nüfusu 921.999'dur. Çankaya ilçesi sınırları içerisinde Cumhurbaşkanlığı Köşkü, Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM), Başbakanlık, kuvvet komutanlıkları, bakanlıklar, kamu kuruluşları, büyükelçilikler, önemli ticari, kültürel ve sosyal merkezler yer almaktadır (88).

Çankaya ilçesinde yer alan 237 taksi durağı bulunmaktadır. Durakların, semtlere göre dağılımı ve duraklara kayıtlı şoförlerin sayısı Tablo 4.1.1'de sunulmuştur.

Tablo 4.1.1. Taksi durakları ile ilgili bilgiler

Semt	Durak Sayısı	Duraklara kayıtlı şoför sayısı*
Kızılay-Sıhhiye	52	560
Bahçelievler	25	460
Dikmen**	21	410
Esat	23	330
Ayrancı	20	387
Balgat	13	254
Gaziosmanpaşa	14	354
Çankaya	10	163
Yıldız	17	393
Cebeci	9	111
Kavaklıdere	20	268
Bilkent	7	241
Kırkkonaklar	4	68
Ahlatlıbel	2	43
Toplam	237	4042

*13 durağın kayıt bilgisine ulaşamamıştır.

** Araştırma için seçilmiş duraklar

4.2. Araştırmanın Evreni, Örnekleme ve Araştırma Grubu

Çankaya ilçesinde yer alan 237 taksi durağında kayıtlı 4042 şoför araştırmanın evrenini oluşturmuştur.

Araştırmanın birinci aşaması (durum tespit çalışması) için 'Epi tools/online' programı aracılığıyla 'evren oranını (hızını) tahmin etmek için örneklem büyüklüğü formülü' (89) kullanılarak örneklem büyüklüğü hesaplanmıştır. Orta Doğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ) ve Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM)'nin ortak bir çalışması olan "Türkiye Analizi: Sürücü ve Ön Koltuk Yolcularının Emniyet Kemerini Kullanımı, 2016" raporunda yer alan Ankara ili ticari araç sürücüleri verilerine dayanılarak sapma değeri 0,02 ve tip1 hata 0,05 alınarak örneklem büyüklüğü 312 kişi olarak hesaplanmıştır. Katılımcıların durumunu saptamaya yönelik verilerin toplandığı araştırmanın birinci aşamasında 410 kişiden 342 kişiye ulaşılmıştır. Çalışmanın birinciaşamasının gerçekleşme düzeyi %83,4'tür.

Araştırmanın **ikinci aşamasında**; 342 kişi içerisinde 339 kişiye ulaşılmış 3 kişi görev yaptığı duraktan ayrılması sebebiyle çalışmaya katılamamıştır, çalışmanın bu aşamasının gerçekleşme düzeyi %99,1'dir. Çalışmanın hem ön testine hem de son tesitine katılmak dahil edilme kriteri olması nedeniyle analizler 339 kişi üzerinden yapılmıştır.

Örneklem büyüklüğünü hesaplamak için bilimsel literatürde bu konu ile ilgili yapılmış bir çalışmaya ulaşılamamış olması nedeniyle, Ayrancı semtinde bulunan bir durak seçilerek pilot çalışma yürütülmüştür. Yapılan pilot çalışmaya göre odd ratio 1,5 olarak saptanmış olup, GPower programı kullanılarak tip 1 hata 0,05 ve güç %80 alınarak örneklem büyüklüğü 332 kişi olarak hesaplanmıştır. Müdahalenin etkinliğini değerlendirmek için McNemar testi¹ kullanılmıştır.

Araştırmada kontrol grubu oluşturulmamıştır.

Araştırmaya Dahil Edilme Kriterleri

- ✓ Araştırmaya katılımın kabul edilmesi
- ✓ Araştırmanın birinci ve ikinci aşamasında uygulanan ön test ve son teste katılmış olunması
- ✓ Çalışma kapsamında dağıtılmış olan üç broşürden en az bir kez alınıp, okunması
- ✓ Türkçe bilinmesi
- ✓ Okur–yazar olunması

4.3. Araştırmanın Tipi

Çalışma müdahale tipinde bir araştırmadır.

4.4. Araştırmanın Değişkenleri

4.4.1. Bağımlı Değişkenler

Şoförlerin;

- ✓ Emniyet kemeri kullanımı ile ilgili bilgi düzeyleri
- ✓ Emniyet kemeri kullanımı ile ilgili düşünceleri
- ✓ Emniyet kemeri kullanma davranışları

4.4.2. Bağımsız Değişkenler

Şoförlerin;

- ✓ Bazı sosyodemografik özellikleri (yaş, cinsiyet, medeni durum, öğrenim durumu, sosyal güvence, vb),
- ✓ Ailesinde taksi şoförlüğü yapan birisinin olup olmama durumu,
- ✓ Sağlık/hastalık durumu ile ilgili özellikleri (tanı konulan hastalık, ilaç kullanma öyküsü, tütün ürünü kullanma, fiziksel aktivite vb),
- ✓ Çalışma koşulları (çalışma düzeni, çalışma süresi, ek iş yapma durumu vb),
- ✓ Emniyet kemeri kullanma davranışı ile ilgili eğitim alma durumu

4.5. Araştırmanın Yöntemi ve Veri Toplama Aracı

4.5.1. Araştırmanın Yöntemi

Çalışma temel olarak iki aşamada tamamlanmıştır.

✓ Birinci Aşama

Çalışmaya katılan taksi şoförlerinin sosyodemografik, hastalık/sağlık durumları ve çalışma yaşamlarına ilişkin bazı özelliklerinin, emniyet kemeri kullanma durumu ile ilgili bilgi, düşünce ve davranış özelliklerinin saptandığı tanımlayıcı tipte bir araştırmadır.

✓ İkinci Aşama

Dikmen semtindeki taksi duraklarında çalışan taksi şoförlerine; emniyet kemeri kullanma davranışı geliştirmek amacıyla yazılı bilgi kaynakları ile bilgilendirme yapılmıştır (afiş/broşür). Bu bilgilendirmenin ardından durum tespit çalışması tekrarlanmıştır.

Şekil 1. Araştırmanın akış şeması



4.5.2. Veri Toplama Araçları

İki temel aşaması olan bu müdahale araştırmasının müdahale öncesi (Form 1) (Ek 1) ve sonrası (Form 2) (Ek 2) veri toplama formları sosyo-demografik özellikler dışındaki içerik açısından birbirini benzerdir.

Form 1; taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma davranışını değerlendiren benzer çalışmalarda kullanılan sorular incelenerek, araştırmacılar tarafından hazırlanmıştır. Araştırma kapsamında, taksi şoförlerinin bazı sosyodemografik özellikleri, sağlık/hastalık ve çalışma durumları ile ilgili özellikleri, emniyet kemeri kullanma davranışları ile ilgili özelliklerini içeren veri toplama formu, 52 sorudan (6 bölüm) oluşmaktadır. Onam formu dokümanın ilk sayfasıdır.

Form 2; müdahalenin etkisinin değerlendirilmesini sağlayan 27 sorudan (4 bölüm) oluşmaktadır. Onam formu dokümanın ilk sayfasıdır.

Katılımcıların yapmış olduğu hem birinci hem de ikinci veri toplama formunda emniyet kemeri ile ilgili olarak; şehir içi ve şehirler arası yollarda zorunlu hale getirildiği yıllar, kullanması zorunlu olan kişi ve durumlar, kullanılmadığında uygulanan ceza ile ilgili sorulara ve bilgi durumlarını inceleyen bazı önermelere yer verilmiştir. Birden fazla seçeneğin işaretlenebildiği tek soru; emniyet kemerinin zorunlu olarak kullanıldığı durumlardır. Katılımcıların bu soruyu doğru cevapladığında aldığı en yüksek puan 5, 'Bilmiyorum' seçeneğini belirttiğinde ise aldıkları puan '0' olarak hesaplanmıştır. Diğer bilgi sorularında ve önermelerde; katılımcılar doğru cevap verdiğinde '1 puan' alırken, yanlış cevap/bilmiyorum seçeneklerini belirttiğinde '0 puan' almıştır. Bilgi sorularının tamamına doğru cevap veren katılımcıların aldığı en yüksek puan 14 olarak hesaplanmıştır. Bilgi puanı hesaplaması için puan ortalamaları, standart sapmaları, katılımcıların aldığı en küçük ve en büyük değerler verilmiştir. Puan dağılımı aşağıdaki sunulmuştur:

<u>Emniyet kemeri ile ilgili bilgi soruları</u>	<u>Puan</u>
Şehir içi-şehirler arası yollarda zorunlu hale getirildiği yıl	2
Zorunlu olarak kullanması gereken kişiler	1
Zorunlu olarak kullanılması gereken durumlar	5
Kullanılmadığında uygulanan ceza	1
Önermeler	5
Toplam	14

Her iki aşamada veri toplama formları, araştırmacı tarafından, taksi şoförlerinin çalıştıkları duraklara gidilerek gözlem altında uygulanmıştır.

4.5.3. Müdahale Araçları

Araştırmada müdahale aracı olarak araştırmacı tarafından hazırlanmış olan broşür (Ek 6) ve afişler (Ek 7) kullanılmıştır.

✓ **Broşür**

Emniyet kemeri kullanma davranışının geliştirmeye yönelik bilgilendirme broşürleri, broşür almayı kabul eden kişilere ayda bir kez olmak üzere toplamda üç kez verilmiştir ve araştırmacı tarafından broşürde yer alan bilgiler kısaca özetlenmiştir. Katılımcılardan broşürü alan ve okuyan kişi dağılımı aşağıdaki gibidir:

- ✓ Birinci broşürü alan ve okuyan 339 kişi
- ✓ İkinci broşürü alan ve okuyan 336 kişi
- ✓ Üçüncü broşürü alan ve okuyan 335 kişi bulunmaktadır.

✓ **Afiş**

Emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmeye yönelik, Dikmen semtinde bulunan durakların tamamına her ay değiştirilmek üzere toplamda iki ay, farklı içerikte iki afiş hazırlanmış ve bu yolla bilgilendirme yapılmıştır. Afişleri katılımcılardan 244 kişi gördüğünü ve incelediğini belirtirken, 95 kişi ise sadece gördüğünü belirtmiştir.

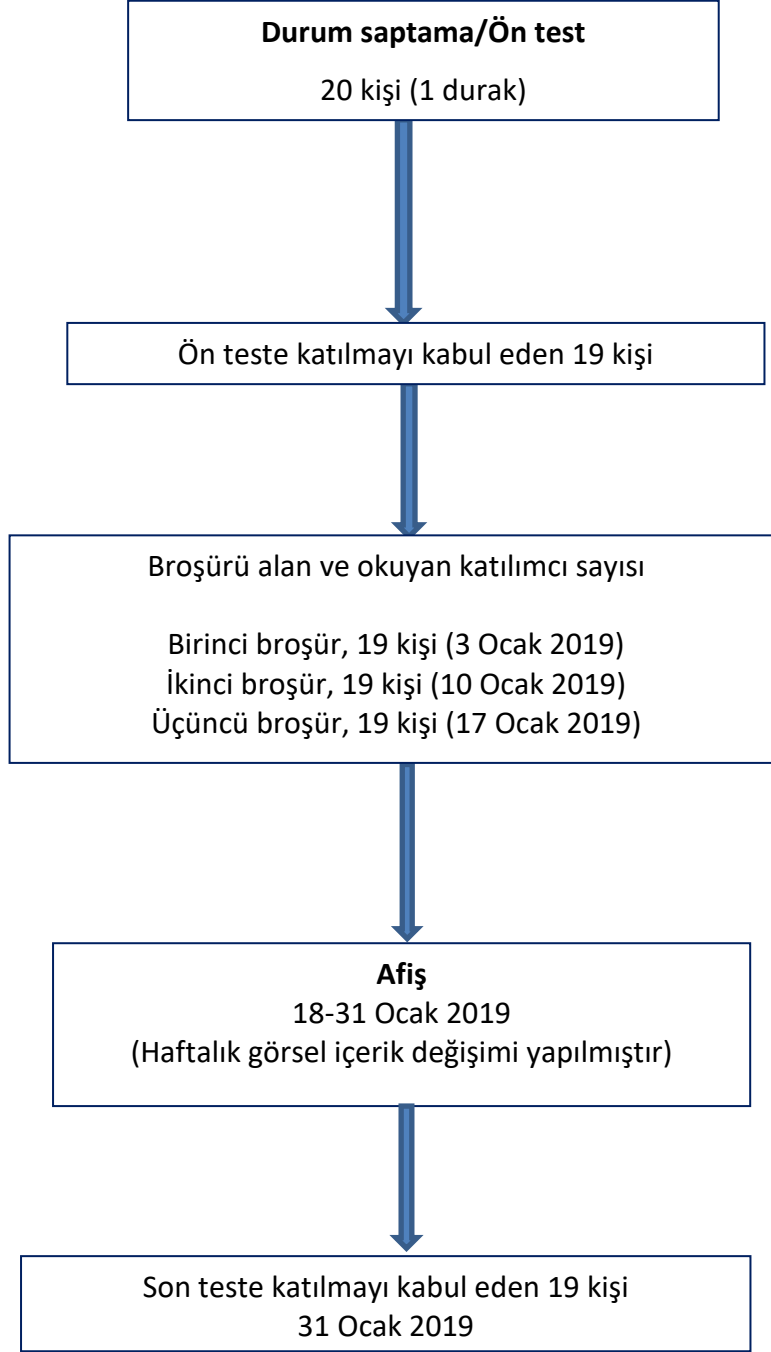
Bilgilendirme öncesi imzalı Müdahale Öncesi Onam Formu alınmıştır (Ek 3).

Katılımcılara broşür dağıtımı yapılırken ad soyad baş harfleri alınarak oluşturulan kayıt listesi kullanılmıştır. Afiş asımı süreci de kayıt altına alınmıştır.

4.6. Araştırmanın Ön Denemesi

Araştırmada kullanılan veri toplama formunun son haline getirilmesinden önce, Ayrancı semtindeki bir taksi durağında çalışmakta olan 20 şoförden 19'una bir ay süren pilot çalışma yapılmıştır. Ön deneme Ocak 2019 döneminde yapılmıştır.

Şekil 2. Pilot çalışmanın akış şeması
Ayrancı/ Ocak 2019



4.7. Verilerin Analizi

Verilerin değerlendirilmesinde IBM Statistics Package for Social Sciences (SPSS ver. 23.0) istatistiksel paket programı kullanılmıştır.

Analizlerde tanımlayıcı istatistikler sayı ve yüzde olarak, dağılım istatistikleri ise ortalama, standart sapma, ortanca, en küçük ve en büyük değer olarak belirtilmiştir. Değişkenlerin normal dağılıma uygunluğu Kolmogorow Smirnow ve Shapiro Wilk testleri (90) ile kontrol edilmiştir. Kategorik değişkenler için gruplar arasındaki farklılık Ki-Kare testi (90) ile değerlendirilmiştir. Normal dağılıma uyum göstermeyen iki bağımsız grup karşılaştırmaları için Mann Whitney U testi(90); ikiden fazla bağımsız grubun karşılaştırmaları için ise Kruskal Wallis testi(90) kullanılmıştır. Normal dağılıma uymayan ikiden fazla bağımsız grup karşılaştırmaları için ordinal değişkenlerde ise Joncheere-Terpstra test² kullanılmıştır. Ön test son test bilgi puanları normal dağılıma uyum göstermediği için, iki bağımlı grup karşılaştırmasında Wilcoxon testi (90) kullanılmıştır. Öncesi ve sonrası kullanım yüzdelerinin karşılaştırılmasında McNemar test (90) kullanılmıştır. İstatistiksel anlamlılık için tip 1 hata değeri %5'in altında olan durumlar anlamlı kabul edilmiştir.

4.8. Araştırma İçin Gerekli İnsan Gücü

Araştırma bir öğretim üyesi danışmanlığında bir uzmanlık öğrencisi tarafından yürütülmüştür. Her aşama uzmanlık öğrencisi tarafından tamamlanmıştır.

4.9. Etik Konular ve Kurumsal İzinler

- ✓ Çalışmanın verilerinin toplanabilmesi için Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Esnaf Odası'ndan ve Hacettepe Üniversitesi Girişimsel Olmayan Araştırmalar Etik Kurul'undan izin alınmıştır (Ek 4 ve Ek 5).
- ✓ Veri toplama aşamasına başlamadan önce, araştırma ile ilgili bir bilgilendirme yapılmıştır.
 - ✓ Araştırma ile ilgili bilgilendirmede araştırmanın amacı, içeriği, süresi ve araştırma sonuçlarının paylaşımına ilişkin açıklamalar yer almaktadır.

Aydınlatılmış onam formu, veri toplama formunun ilk sayfasında yer almaktadır. Bilgilendirme için broşür dağıtımı ve afiş asılması öncesi imzalı Müdahale öncesi onam formu alınmıştır (Ek 3).

4.10. Araştırmanın Güçlü Yanları

Araştırmanın bir müdahale çalışması olması ortaya çıkan sonuçların kanıtı açısından değerlidir. Bu çalışmada emniyet kemeri kullanma davranışını etkileyebilecek özellik ve durumlar ve eğitim müdahalesi sonrası değişim detaylı olarak incelenmiştir. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma davranışlarına olumlu yönde katkı vererek sağlığı geliştirmek amacıyla yapılan eğitimin kişilerin bilgi, düşünce ve davranışları üzerinde etkili olduğu tespit edilmiştir.

Literatürde incelendiği kadarıyla çalışma Türkiye’de taksi şoförlerinde emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmek amacıyla yapılan ilk müdahale çalışmasıdır. Bu konuda yapılacak sağlık eğitimi çalışmalarına katkı verecek olması değerlidir.

4.11. Araştırmanın Kısıtlılıkları

Araştırmanın yapıldığı duraklarda çalışan şoförler arasında iş yoğunluğu sebebiyle katılmayı kabul etmeyenler olmuştur.

Araştırmanın Nisan-Ekim 2019 arasındaki yedi ayı kapsayan sürede yürütülmesi nedeniyle durak değiştiren kişilere ulaşamamıştır.

Araştırmaya katılan kişiler ‘Müdahale Öncesi Onam Formu’na isim soyisim belirterek imza atmışlardır. Ancak bu durum bazı katılımcıların tedirginlik duymalarına neden olmuştur.

Taksi şoförlerinin kendilerinin de belirttiği gibi çok stresli çalışma koşullarının olması, iş yoğunluğu ve emniyet kemeri ile ilgili önyargılarının olması nedeniyle eğitim müdahalesine direnç gösterilmesi müdahalenin etkisinin tam olarak ortaya çıkmasını engellemiş olabilir.

Çalışmada kişilerin emniyet kemeri kullanma davranışı gözlenmiş, kişilerin beyanına dayanarak sonuç değişkeni oluşturulmuştur. Bu durum subjektif olduğundan bildirme yanlılığına sebep olmuş olabilir.

Müdahalenin sonrasındaki bir aylık süreçte kısa dönem etkiler incelenebilmiştir. Kısa dönem etkilerin olumlu olması çalışmanın etkisini göstermek açısından değerlidir. Ancak uzun dönem etkisinin incelenememesi araştırmanın bir kısıtlılığıdır. Müdahalenin uzun dönem etkilerinin incelendiği çalışma tasarımlarına ihtiyaç duyulmaktadır.

4.12. Araştırmanın Bütçesi

Araştırma giderleri araştırmacılar tarafından karşılanmıştır.

<u>No</u>	<u>Bütçe Kalemi</u>	<u>Tutar (TL)</u>
1	Formların çoğaltılması	600
2	Raporun basımı	50
3	Broşür basımı	150
4	Afiş basımı	400
5	Ulaşım	500
Toplam		1700

4.13. Araştırmanın Zaman Çizelgesi

	2018										2019									
	Ocak	Mayıs	Hazira	Temm	Ağust	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Hazira	Temm	Ağust	Eylül	Ekim	Kasım
Konu seçimi																				
Literatür tarama																				
Gerekçe, amaçlar ve yöntemin belirlenmesi																				
Veri toplama formunun hazırlanması																				
Veri toplama																				
Veri girişi ve verilerin analizi																				
Rapor yazımı																				
Araştırma sunumu																				

5. BULGULAR

Araştırmanın bulguları altı alt başlıkta sunulmuştur. Birinci bölümde durum saptama çalışmasına katılan kişilerin bazı sosyodemografik özelliklerine ait bulgular, ikinci bölümde çalışma hayatı, genel sağlık durumu ve trafik kazası geçirme öyküsüne ilişkin bulgular; üçüncü bölümde katılımcıların müdahale öncesi ve sonrası emniyet kemeri ile ilgili bilgi, düşünce ve davranış özelliklerine ilişkin bulgular, dördüncü bölümde araştırmanın durum saptama çalışmasına katılan kişilerin emniyet kemeri kullanımını etkileyebilecek karşılaştırmalar, beşinci bölümde müdahale süreci ile ilgili bazı bulgular, altıncı bölümde müdahalenin etkisini gösteren öncesi ve sonrası karşılaştırmalı bulgular yer almaktadır.

5.1. Durum saptama çalışmasına katılan kişilerin bazı sosyodemografik özellikleri

Tablo 5.1.1. Taksi şoförlerinin bazı sosyodemografik özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Sayı	Yüzde
Cinsiyet		
Erkek	339	100,0
Kadın	-	-
Yaş grubu		
≤30	53	15,6
31-40	73	20,9
41-50	101	29,8
51-60	91	26,9
>60	23	6,8
<i>Ortalama±ss= 44,6±11,8, Ortanca= 46,0, En küçük= 19 En büyük= 75</i>		
Medeni durum		
Evli	258	76,1
Evli değil	68	20,1
Eşinden ayrılmış	11	3,2
Eşi ölmüş	2	0,6
Öğrenim durumu		
Okur-yazar	2	0,6
İlkokul-Ortaokul mezunu	159	46,9
Lise mezunu	136	40,1
Üniversite mezunu	40	11,8
Yüksek lisans/Doktora	2	0,6
Ekonomik durumu		
Düşük	73	21,5
Orta	259	76,4
Yüksek	7	2,1
Sosyal güvence varlığı		
Yok	26	7,7
Primlerini düzenli olarak ödeyenler	209	61,7
Primlerimi düzenli olarak ödeyemeyenler	49	14,4
Emekliler	55	16,2
Toplam	339	100,0

Çalışmaya katılan 339 kişinin (%100,0) tamamı erkektir. Katılımcılar arasından 53 kişi (%15,6) 30 yaş ve altındayken, 73 kişi (%20,9) 31-40 yaş aralığında, 101 kişi (%29,8) 41-50 yaş aralığında, 91 kişi (%26,9) 51-60 yaş aralığında, 23 kişi (%6,8) ise 60 yaş üzerindedir.

Katılımcıların medeni durumları incelendiğinde; 258 kişi (%76,1) evli olduğunu, 68 kişi (%20,1) evli olmadığını, 11 kişi (%3,2) eşinden ayrıldığını, 2 kişi (%0,6) ise eşinin öldüğünü belirtmiştir.

Katılımcılardan 159 kişi (%46,9) ilkokul ve ortaokul mezunu, 136 kişi (%40,1) lise mezunudur. Ayrıca 40 kişi (%11,8) üniversite, 2 kişi (%0,6) ise yüksek lisans/doktora mezunudur.

Katılımcılar kendi ekonomik durumlarını değerlendirdiğinde; 259 kişi (%76,4) orta, 73 kişi (%21,5) düşük, 7 kişi (%2,1) ise yüksek seçeneğini işaretlemiştir.

Katılımcılar arasında 26 kişinin (%7,7) sosyal güvencesi bulunmamaktadır. Sosyal güvencesi olduğu halde primlerini düzenli ödeyemediği için sağlık hizmetlerinden yararlanamadığı dönemler olduğunu belirten 49 kişi (%14,4), emekli olduğu için artık prim ödemeyen 55 kişi (%16,2) bulunmaktadır. Katılımcılardan 209 kişi (%61,7) ise primlerini düzenli olarak ödemektedirler.

5.2. Çalışma hayatı, genel sağlık durumu ve trafik kazası geçirme öyküsü

Tablo 5.2.1. Taksi şoförlerinin sahip oldukları ehliyetleri ile ilgili özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Sayı	Yüzde
Ehliyet türü		
B	203	59,4
C	10	2,9
D	1	0,3
E	128	37,4
Ehliyet yılı		
$\geq 26^1$	179	52,8
$< 26^1$	160	47,2
<i>Ortalama\pmss= 24,0\pm11,1, Ortanca= 26,0, En küçük=1, En büyük= 51</i>		
Toplam	339	100,0

¹Sayısal değişkenler normal dağılıma uymadığı için gruplandırmalar ortanca değere göre yapılmıştır.

Çalışmaya katılan 339 kişi arasında 203 kişinin (%59,4) ehliyet türü B, 128 kişinin (%37,4) E, 10 kişinin (%2,9) C, bir kişinin (%0,3) ise D'dir.

Katılımcıların 179'unun (%52,8) ehliyet yılı 26 ve üzerinde, 160'ının (%47,2) ise 26'nın altındadır.

Tablo 5.2.2. Taksi şoförlerinin bazı çalışma özelliklerinin dağılımı ((Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Sayı	Yüzde
Araç plaka sahibi olma durumu (n=339)		
Araç plaka sahibi olanlar	209	61,7
Araç plaka sahibi olmayanlar	130	38,3
Taksi şoförlüğü yapma süresi (yıl) (n=339)		
$\leq 16^1$	171	50,4
$> 16^1$	168	49,6
<i>Ortalama\pmss= 16,5\pm10,6, Ortanca= 16,0, En küçük= 1, En büyük= 45</i>		
Bulunduğu durakta çalışma süresi (yıl) (n=338)*		
$\leq 10^1$	194	57,4
$> 10^1$	144	42,6
<i>Ortalama\pmss= 11,2\pm9,0, Ortanca= 10,0, En küçük= 0 En büyük= 41</i>		
Birden fazla durakta çalışma durumu (n=339)		
Birden fazla durakta çalışmayanlar	333	98,2
Birden fazla durakta çalışanlar**	6	1,8

¹Sayısal değişkenler normal dağılıma uymadığı için gruplandırmalar ortanca değere göre yapılmıştır.

*Bu tablo 339 katılımcıdan veri toplama formundaki ilgili soruyu yanıtlayan 338 katılımcı değerlendirilerek oluşturulmuştur.

**Birden fazla durakta çalışmakta olan 6 katılımcıdan; 2 kişi Kızılay depolama, 1 kişi Hacettepe Taksi, 1 kişi Hazine Taksi, 1 kişi Oran Taksi, 1 kişi de Vip Taksi'dedir.

Çalışmaya katılan 339 kişinin 209'u (%61,7) araç plaka sahibi, 130'u (%38,3) ise araç plaka sahibi değildir.

Katılımcıların 171'i (%50,4) 16 yıl ve daha kısa süredir taksi şoförlüğü yapmış olup, 194'ü (%57,4) ise 10 yıl ve daha kısa süredir aynı durakta görev yapmaktadır.

Şoförlerin çoğunluğu (333 kişi; %98,2) tek durakta çalışmaktadır. Birden fazla durakta görev yapan 6 kişi (%1,8) bulunmaktadır.

Tablo 5.2.3. Taksi şoförlerinin çalışma düzenleri süreleri ve yıllık katedilen yol dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Sayı	Yüzde
Çalışma düzeni		
Sürekli gündüz	161	47,5
Gündüz/ gece karışık	154	45,4
Sürekli gece	24	7,1
Haftalık taksi şoförlüğü yapılan gün		
$\leq 6^1$	240	70,8
7^1	99	29,2
<i>Ortalama\pmss: 5,7 \pm 1,3, Ortanca: 6,0, En küçük: 1, En büyük: 7</i>		
Günlük taksi şoförlüğü yaptığı saat		
$\leq 12^1$	226	66,7
$> 12^1$	113	33,3
<i>Ortalama\pmss= 12,4 \pm 2,9, Ortanca= 12,0, En küçük= 5, En büyük= 24</i>		
Yıllık katedilen yol (km)		
$\leq 60000^1$	185	54,6
$> 60000^1$	154	45,4
<i>Ortalama\pmss= 63474\pm25195, Ortanca= 60000, En küçük= 2000, En büyük= 170000</i>		
Toplam	339	100,0

¹Sayısal değişkenler normal dağılıma uymadığı için gruplandırmalar ortanca değere göre yapılmıştır.

Katılımcılardan 161 kişi (%47,5) çalışma düzenini sürekli gündüz, 154 kişi (%45,4) gece/gündüz karışık, 24 kişi (%7,1) ise sürekli gece olarak belirtmiştir.

Çalışmaya katılan 339 kişinin 240'ı (%70,8) 6 gün ve daha az çalıştığını belirtirken, 99 kişi (%29,2) ise haftanın her günü çalıştığını belirtmiştir.

Günlük taksi şoförlüğü yapılan süre; 12 saat ve altında olan 226 kişi (%66,7), 12 saatin üzerinde olan 113 kişi (%33,3) bulunmaktadır.

Katılımcılardan 185 kişinin (%54,6) yıllık katettiği yol 60000 km ve altında, 154'ünün (%45,4) ise 60000 km üzerindedir.

Tablo 5.2.4. Taksi şoförlerinin yurt dışında araç kullanma, taksi şoförlüğü dışında iş yapma, durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Sayı	Yüzde
Yurt dışında araç kullanma durumu		
Kullanmayanlar	309	91,2
Kullananlar*	30	8,8
Taksi şoförlüğü dışında başka bir iş yapma durumu		
Yapmayanlar	275	81,1
Emekliler	44	13,0
Yapanlar	20	5,9
Toplam	339	100,0

*Katılımcıların yurt dışında araç kullandıkları ülkeler; Almanya, Fransa, Danimarka, Avusturya, Rusya, KKTC, Azerbaycan, Gürcistan, İran, Irak, Suudi Arabistan, Makedonya, Suriye'dir.

Yurt dışında araç kullanan 30 kişi (%8,8) bulunurken, 309 kişi (%91,2) ise yurt dışında araç kullanmamıştır.

Taksi şoförlüğü dışında başka bir iş yapan 20 kişi (%5,9), emekli olup taksi şoförlüğü yapmaya devam eden 44 kişi (%13,0), taksi şoförlüğü dışında başka bir iş yapmayan 275 kişi (%81,1) çalışmaya katılmıştır.

Tablo 5.2.5. Taksi şoförlerinin kendisi dışında ailesinde taksi şoförlüğü yapan kişi bulunma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Ailesinde şu anda kendisi dışında taksi şoförü bulunma durumu	Sayı	Yüzde
Olmayanlar	217	64,0
<i>Hayatı boyunca hiç olmayanlar</i>	193	88,9
<i>Geçmişte olanlar*</i>	24	11,1
Olanlar **	122	36,0
Toplam	339	100,0

*Katılımcılar kendisi dışında geçmişte taksi şoförlüğü yapan aile üyelerini; baba, dede, amca, kardeş olarak belirtmişlerdir.

**Katılımcılar kendisi dışında taksi şoförlüğü yapan aile üyelerini; kardeş, baba, çocuk, dede, amca, kuzen ve yeğen olarak belirtmişlerdir.

Çalışmaya katılan 339 kişi arasından 122 kişinin (%36,0) ailesinde kendisi dışında taksi şoförlüğü yapan kişi bulunduğunu belirtmiştir. Şu anda ailesinde taksi şoförü bulunmayan 217 kişi arasından 193'ünün (%88,9) hayatı boyunca ailesinde taksi şoförü olan yakını hiç olmamışken, 24'ünün (%11,1) ise geçmişte olmuştur.

Tablo 5.2.6. Taksi şoförlerinin sağlık durumları ile ilgili bazı özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Sayı	Yüzde
Doktor tarafından tanı konulan hastalık bulunma durumu		
Bulunmayanlar	281	82,9
Bulunanlar*	58	17,1
Düzenli ilaç kullanma durumu		
Kullanmayanlar	290	85,5
Kullananlar**	49	14,5
Düzenli sağlık kontrolü yaptırma durumu		
Hiç yaptırmayanlar	197	58,1
Yaptıran ama düzenli yaptırmayanlar	106	31,3
Düzenli olarak yaptıranlar	36	10,6
Kendi sağlık durumunu değerlendirmesi		
İyi	203	59,9
Orta	132	38,9
Kötü	4	1,2
Toplam	339	100,0

*Katılımcıların tanı aldığı hastalıklar; diyabet, hipertansiyon, astım, mide ülseri, kalp hastalığı, akciğer kanseri, lösemi, böbrek hastalığı, KOAH, romatizma, nefrolitiazis, psöriasis, hidradenitis suppurativa, HBV enfeksiyonu, talasemi, hipotiroidi, ülseratif kolit, kolelitiazis ve intrakranial hemorajidir.

** Katılımcıların kullandığı ilaçlar; anti-diyabetik, bronkodilatör, antihiperlipidemik ilaçlardır.

Elli sekiz kişinin (%17,1) doktor tarafından tanı konulan bir hastalığı bulunurken, 281 kişinin (%82,9) ise bulunmamaktadır.

Kırk dokuz kişi (%14,5) düzenli ilaç kullanmakta ve 290 kişi (%85,5) ise düzenli ilaç kullanmamaktadır.

Kendi sağlık durumunu 339 katılımcının; 203'ü (%59,9) iyi, 132'si (%38,9) orta, 4'ü (%1,2) ise kötü olarak değerlendirmiştir.

Tablo 5.2.7. Taksi şoförlerinin tütün ve tütün ürünü kullanma durumu ile ilgili bazı özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Sayı	Yüzde
Herhangi bir tütün ürünü kullanma durumu (n=339)		
Halen kullananlar	194	57,3
Hiç kullanmayan ve sadece deneyenler	91	26,8
Halen kullanmayanlar ama geçmişte kullananlar	54	15,9
Tütün ürünü kullanım miktarı (sigara adeti) (n=188)*		
$\leq 20^1$	150	79,8
$> 20^1$	38	20,2
<i>Ortalama\pmss= 21,8\pm10,2, Ortanca= 20,0, En küçük= 2, En büyük= 60</i>		

¹Sayısal değişkenler normal dağılıma uymadığı için gruplandırmalar ortanca değere göre yapılmıştır.

*Bu soruya tütün ürünü kullandığını belirten 194 kişiden 188 kişi cevap vermiştir

Araştırmaya katılan 194 (%57,3)'ü halen tütün ürünü kullanmaktadır. Tütün ürünü kullanan 194 katılımcının 193'ü (%99,4) tütün ürünü olarak sigara kullandığını belirtirken bir (%0,6) kişi tütün ürünü çeşidini belirtmemiştir.

Halen sigara içen 188 katılımcı arasından 150 (%79,8) kişi 20 adet ve daha az sayıda sigara içmektedir

Halen sigara içen 194 katılımcı arasından 131 (%67,5) kişi ise bir saatten daha sık aralıklarla sigara içmektedir.

Tablo 5.2.8. Taksi şoförlerinin alkol kullanma durumu ile ilgili bazı özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Sayı	Yüzde
Alkol kullanma durumu		
Hiç içmeyenler	169	49,9
Çok nadir, sosyal ortamlarda içenler	106	31,3
Geçmişte içen ama şu anda içmeyenler	47	13,8
Düzenli olarak içenler	17	5,0
Hayatı boyunca alkollü araç kullanma durumu		
Kullanmayanlar	316	93,2
Kullananlar	20	5,9
Hatırlamayanlar	3	0,9
Toplam	339	100,0

Çalışmada hayatında hiç alkol kullanmayan 169 kişi (%49,9), sosyal ortamlarda alkol kullanan 106 kişi (%31,3), geçmişte alkol kullanan ama şu anda kullanmayan 47 kişi (%13,8) ve düzenli olarak alkol kullanan 17 kişi (%5,0) bulunmaktadır.

Hayatı boyunca alkollü araç kullanmadığını belirten 316 kişi (%93,2), kullandığını belirten 20 kişi (%5,9), hatırlamayan 3 kişi (%0,9) bulunmaktadır.

Tablo 5.2.9. Taksi şoförlerinin beslenme alışkanlıkları ve fiziksel aktivite yapma durumları ile ilgili bazı özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Sayı	Yüzde
Beslenme alışkanlıkları		
Sağlıklı	230	67,8
Sağlıksız	57	16,8
Fikri yok	52	15,4
Fiziksel aktivite yapma durumu		
Yapmayanlar	261	77,0
Yapanlar*	78	23,0
Toplam	339	100,0

*Katılımcıların belirttiği fiziksel aktiviteler; yürüyüş, koşu, yüzme, bisiklet sürme, fitness-kardiyo, kickbox, futbol ve basketboldur.

Beslenme durumunu; katılımcıların 230'u (%67,8) sağlıklı, 57'si (%16,8) sağlıksız olarak belirtmiştir, 52 katılımcı (%15,4) ise 'fikrim yok' yanıtını vermiştir.

Katılımcıların çoğunluğunu oluşturan 261 kişi (%77,0) fiziksel aktivite yapmazken, 78 kişi (%23,0) fiziksel aktivite yapmaktadır. Haftada bir kez ve daha sık aralıklarla fiziksel aktivite yaptığını belirten 56 (%71,7) katılımcı bulunmaktadır, 48 katılımcı (%61,5) haftada bir saat ve daha fazla süre fiziksel aktivite yaptığını belirtmiştir.

Tablo 5.2.10. Taksi şoförlerinin iş yaşamında stres yaşama durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

İş yaşamında stres yaşama durumu	Sayı	Yüzde
Çok stresli	217	64,0
Stresli	84	24,8
Az stresli	19	5,6
Stressiz	11	3,2
Fikrim yok	8	2,4
Toplam	339	100,0

İş yaşamında stres yaşama durumunu 217 kişi (%64,0) çok stresli, 84 kişi (%24,8) stresli, 19 kişi (%5,6) az stresli, 11 kişi (%3,2) stressiz olduğunu belirtmiştir.

Tablo 5.2.11. Taksi şoförlerinin trafik kazası geçirme öyküsü ile ilgili bazı özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Trafik kazası geçirme öyküsü	Durum Saptama Çalışması	
	Sayı	Yüzde
Hayatı boyunca trafik kazası geçirme		
Evet, yaralanma olmadı	278	82,0
Evet, yaralanma oldu	36	10,6
Hayır	25	7,4
Son bir yıl içinde trafik kazası geçirme		
Hayır	261	76,9
Evet, ayrıntıları hatırlamıyor	29	8,5
Evet, ayrıntıları hatırlıyor	49	14,6
Toplam	339	100,0
Yer		
Şehir içi	46	93,9
Şehir dışı	3	6,1
Araç içi konum		
Ön koltuk	48	98,0
Arka koltuk	1	2,0
Araç tipi		
Ticari araç	36	73,5
Özel araç	13	26,5
Hız durumu		
Hızlı değil	39	79,6
Hızlı	3	6,1
Hatırlamıyor	7	14,3
Kaza nedeni		
İnsan	31	63,3
Taşıt	13	26,5
Çevre- iklim	3	6,1
Yol	2	4,1
Emniyet kemeri kullanma		
Kullanmış	30	61,2
Kullanmamış	19	38,8
Toplam	50	100,0

Durum saptama çalışmasında katılımcılardan 25 kişi (%7,4) hayatı boyunca trafik kazası geçirmediğini, 278 kişi (%82,0) kaza geçirdiğini ve yaralanma olmadığını, 36 kişi (%10,6) kaza geçirdiğini ve yaralanma olduğunu belirtmiştir.

Son bir yıl içinde ise; 261 kişi (%76,9) trafik kazası geçirmediğini, 29 kişi (%8,5) kaza geçirip ayrıntıları hatırlamadığını, 49 kişi (%14,6,) geçirdiği kazanın ayrıntılarını hatırladığını belirtmiştir.

Geçirdiği trafik kazasının ayrıntılarını hatırladığını belirten 49 kişi içinden, 46 kişi (%93,9) şehir içinde, 48 kişi (%98,0) ön koltukta iken, 36 kişi (%73,5) ticari araç kullanırken, 39 kişi (%79,6) araç hızı düşükken kazayı geçirdiğini belirtmiştir. Otuz bir kişi (%63,3) insan faktörünü geçirdikleri kazanın nedeni olarak göstermiş ve kaza sırasında 30 kişi (%61,2) emniyet kemeri kullandıklarını belirtmiştir.

Tablo 5.2.12. Taksi şoförlerinin trafik kazasında birinci derece yakınını kaybetme durumunun dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Trafik kazasında birinci derece yakınını kaybetme durumu	Sayı	Yüzde
Hayır	326	96,2
Evet *	13	3,8
Toplam	339	100,0

* Eş, çocuk, anne, baba, kardeş

Müdahale öncesinde trafik kazasında birinci derece yakınını kaybeden 13 kişi (%3,8), kaybetmeyen 326 kişi (%96,2) bulunmaktadır.

5.3. Katılımcıların müdahale öncesi ve sonrası emniyet kemeri ile ilgili bilgi, düşünce ve davranış özellikleri

Tablo 5.3.1. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili bazı bilgi sorularına verdikleri yanıtların dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Bilgi durumu	Müdahale öncesi		Müdahale sonrası	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Ülkemizde şehirlerarası emniyet kemeri zorunlu kullanım yılı				
Bilmiyorum/ Fikrim yok	211	62,2	75	22,1
1986*	39	11,5	164	48,4
1998	34	10,0	17	5,0
1995	30	8,9	23	6,8
1992	25	7,4	60	17,7
Ülkemizde şehir içi emniyet kemeri zorunlu kullanım yılı				
Bilmiyorum/ Fikrim yok	218	64,3	90	26,5
1998	45	13,4	29	8,6
1995	35	10,3	40	11,8
1992*	21	6,2	156	46,0
1986	20	5,8	24	7,1
Araç içi yerleşime göre emniyet kemerinin zorunlu kullanması gereken kişiler				
Araçtaki herkes*	172	50,7	276	81,4
Ön koltukta oturanlar	152	44,8	61	18,0
Bilmiyorum/ Fikrim yok	8	2,4	-	-
Arka koltukta oturanlar	7	2,1	2	0,6
Emniyet kemeri kullanmayan kişilere uygulanan ceza				
Sadece para cezası	140	41,3	19	5,6
Bilmiyorum/ Fikrim yok	86	25,4	2	0,6
Para cezası ve 5 ceza puanı	57	16,8	95	28,0
Para cezası ve 15 ceza puanı*	56	16,5	223	65,8
Toplam	339	100,0	339	100,0

*Sorulara ait doğru cevaplardır.

Ülkemizde şehirlerarası yollarda yasalara göre emniyet kemeri kullanımının zorunlu olduğu yılın 1986 olduğunu müdahale öncesinde bilen 39 kişi (%11,5), müdahale sonrasında 164 (%48,4) kişi bulunmaktadır. Yanlış bilen müdahale öncesinde 34 kişi (%10,0) 1998, 30 kişi (%8,9) 1995, 25 kişi (%7,4) 1992 yanıtını verirken, müdahale sonrasında 17 kişi (%5,0) 1998, 23 kişi (%6,8) 1995, 60 kişi (%17,7) 1992 yanıtını vermiştir. Müdahale öncesinde; 211 kişi (%62,2), müdahale sonrasında 75 (%22,1) kişi 'bilmiyorum/ fikrim yok' seçeneğini işaretlemiştir.

Ülkemizde şehir içi yollarda yasalara göre emniyet kemeri kullanımının zorunlu olduğu yılın 1992 olduğunu müdahale öncesinde bilen 21 kişi (%6,2), müdahale sonrasında 156 (%46,0) kişi bulunmaktadır. Yanlış bilen müdahale öncesinde 45 kişi (%13,4) 1998, 35 kişi (%10,3) 1995, 20 kişi (%5,8) 1986, 218 kişi (%64,3) 'bilmiyorum/fikrim yok' yanıtını verirken, müdahale sonrasında 29 kişi (%8,6) 1998, 40 kişi (%11,8) 1995, 156 kişi (%46,0) 1992, 90 kişi (%26,5) 'bilmiyorum/ fikrim yok' yanıtını vermiştir.

Emniyet kemerinin kullanılması zorunlu olduğu araç içi yerleşiminin doğru cevabı olan 'araçtaki herkes' yanıtını veren müdahale öncesinde 172 kişi (%50,7), müdahale sonrasında 276 kişi (%81,4) bulunmaktadır. Müdahale öncesinde yanlış cevap veren; 152 kişi (%44,8) 'ön koltukta oturanlar', 8 kişi (%2,4) 'bilmiyorum/fikrim yok', 7 kişi (%2,1) 'arka koltukta oturanlar' yanıtını verirken; müdahale sonrasında, 61 kişi (%18,0) 'ön koltukta oturanlar', 2 kişi (%0,6) 'bilmiyorum/fikrim yok' yanıtını vermiştir.

Emniyet kemeri kullanmayan kişilere uygulanan cezanın 'Para cezası ve 15 ceza puanı' olduğunu bilen müdahale öncesinde 56 kişi (%16,5), müdahale sonrasında 223 kişi (%65,8) bulunmaktadır. Müdahale öncesinde yanlış cevap veren; 140 kişi (%41,3) 'Sadece para cezası', 86 kişi (%25,4) 'bilmiyorum/ fikrim yok', 57 kişi (%16,8) 'para cezası ve 5 ceza puanı' yanıtını vermiştir.

Tablo 5.3.2. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanımının zorunlu olduğu durumları sorgulayan soruya verdikleri cevapların dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri kullanımının zorunlu olduğu durumlar*	Müdahale öncesi		Müdahale sonrası	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Şehir dışı	266	78,5	336	99,1
Şehir içinde(çevre yollar hariç)	182	53,7	320	94,4
Sadece otoyol	131	38,6	278	82,0
Şehir içindeki çevre yolu	111	32,7	265	78,2
Tali yollarda, köy yolu	39	11,5	119	35,1
Bilmiyorum/fikrim yok	8	2,4	-	-

*Bu soruda birden çok yanıt işaretlenebilmektedir. Satır yüzdesi olarak belirtilmiştir.

Emniyet kemeri kullanımının zorunlu olduğu durumları müdahale öncesi katılımcıların 266'sı (%78,5) şehir dışı, 182'si (%53,7) şehir içinde, 131'i (%38,6) sadece otoyol, 111'i (%32,7) şehir içindeki çevre yol olarak belirtirken, 8 kişi (%2,4) fikrinin olmadığını belirtmiştir. Müdahale sonrası 336 kişi (%99,1) şehir dışı, 320 kişi (%94,4) şehir içinde, 278 kişi (%82,0) sadece otoyol, 265

kişi (%78,2) şehir içindeki çevre yol olarak belirtmiştir. Müdahale sonrasında bu konuda fikrinin olmadığını belirten kişi bulunmamaktadır.

Tablo 5.3.3. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili bazı önermeleri bilme durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Önermeleri bilme durumu	Müdahale öncesi		Müdahale sonrası	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Emniyet kemeri trafik kazalarında ölüm ve yaralanmaların önlenmesinde etkili bir yöntemdir.				
Doğru	282	83,2	328	96,8
Yanlış	44	13,0	11	3,2
Fikrim yok	13	3,8	-	-
Araçlarda bulunan güvenlik sistemlerinden hayat kurtarmada en etkili olanı emniyet kemeridir.				
Doğru	210	61,9	320	91,4
Yanlış	88	26,0	15	3,5
Fikrim yok	41	12,1	4	5,0
Şehir içi yollarda 50 km/saat hızla kafa kafaya çarpışmada sürücü tonlarca kuvvet ile karşılaşmaktadır.				
Doğru	180	53,1	310	91,4
Yanlış	63	18,6	12	3,5
Fikrim yok	96	28,3	17	5,0
Emniyet kemeri kullanımının zorunlu olduğu ülkelerdeki ölüm ve yaralanma oranları, kullanımın zorunlu olmadığı ülkelere göre neredeyse yarı yarıya daha azdır.				
Doğru	182	53,5	280	82,6
Yanlış	47	14,3	27	8,0
Fikrim yok	110	32,2	32	9,4
Sürücü ve ön koltuktaki yolcularda emniyet kemeri ölüm riskini yarı yarıya azaltmaktadır.				
Doğru	214	63,1	295	87,0
Yanlış	48	14,2	23	6,8
Fikrim yok	77	22,7	21	6,2
Toplam	339	100,0	339	100,0

*Önermelerin doğru cevaplarıdır.

Müdahale öncesi katılımcıların emniyet kemerinin trafik kazalarında ölüm ve yaralanmaların önlenmesinde etkili bir yöntem olduğunu 282 kişi (%83,2) doğru olarak, 44 kişi

(%13,0) yanlış olarak yanıtlarken, 13 kişi (%3,8) bu konuda fikrinin olmadığını belirtmiştir. Müdahale sonrası katılımcılardan 328 kişi (%96,8) doğru olarak, 11 kişi (%3,2) yanlış olarak yanıtlarken, bu konuda fikrinin olmadığını belirten kişi bulunmamaktadır.

Müdahale öncesi katılımcıların araçlarda bulunan güvenlik sistemlerinden hayat kurtarmada en etkili olanının emniyet kemeri olduğunu 210 kişi (%61,9) doğru olarak, 88 kişi (%26,0) yanlış olarak yanıtlarken, 41 kişi (12,1) bu konuda fikrinin olmadığını belirtmiştir. Müdahale sonrası katılımcılardan 320 kişi (%91,4) doğru olarak, 15 kişi (%3,5) yanlış olarak yanıtlarken, 4 kişi (%5,0) bu konuda fikrinin olmadığını belirtmiştir.

‘Müdahale öncesi katılımcılardan şehir içi yollarda 50 km/saat hızla kafa kafaya çarpışmada sürücü tonlarca kuvvet ile karşılaşmaktadır.’ önermesini 180 kişi (%53,1) doğru olarak, 63 kişi (%18,6) yanlış olarak yanıtlarken, 96 kişi (%28,3) bu konuda fikrinin olmadığını belirtmiştir. Müdahale sonrası katılımcılardan 310 kişi (%91,4) doğru olarak, 12 kişi (%3,5) yanlış olarak yanıtlarken, 17 kişi (%5,0) bu konuda fikrinin olmadığını belirtmiştir.

Emniyet kemeri kullanımının zorunlu olduğu ülkelerdeki ölüm ve yaralanma oranları, kullanımın zorunlu olmadığı ülkelere göre neredeyse yarı yarıya daha az olduğunu müdahale öncesi katılımcılardan 182 kişi (%53,5) doğru olarak, 47 kişi (%14,3) yanlış olarak yanıtlarken, 110 kişi (%32,2) bu konuda fikrinin olmadığını belirtmiştir. Müdahale sonrası katılımcılardan 280 kişi (%82,6) doğru olarak, 27 kişi (%8,0) yanlış olarak yanıtlarken, 32 kişi (%9,4) bu konuda fikrinin olmadığını belirtmiştir.

Sürücü ve ön koltuktaki yolcularda emniyet kemerinin ölüm riskini yarı yarıya azalttığını müdahale öncesi katılımcılardan 214 kişi (%63,1) doğru olarak, 48 kişi (%14,2) yanlış olarak yanıtlarken, 77 kişi (%22,7) bu konuda fikrinin olmadığını belirtmiştir. Müdahale sonrası katılımcılardan 295 kişi (%87,0) doğru olarak, 23 kişi (%6,8) yanlış olarak yanıtlarken, 21 kişi (%6,2) bu konuda fikrinin olmadığını belirtmiştir.

Tablo 5.3.4. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili bazı düşüncelerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri ile ilgili düşünce	Müdahale öncesi		Müdahale sonrası	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Emniyet kemeri uyarı sinyali her araçta olması gerekir.				
Katılıyorum	241	71,1	286	84,4
Katılmıyorum	89	23,3	36	10,6
Kararsızım	19	5,6	17	5,0
Ülkemizde emniyet kemeri kullanımı ile ilgili yasal olarak yapılan uyarılar yeterlidir.				
Katılıyorum	146	43,1	203	59,8
Katılmıyorum	101	29,8	41	12,1
Kararsızım	92	27,1	95	28,1
Ülkemizdeki sürücüler emniyet kemeri kullanımı konusunda hassasiyet gösterirler.				
Katılıyorum	89	26,3	115	33,9
Katılmıyorum	161	47,4	104	30,6
Kararsızım	89	26,3	120	35,4
Ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum.				
Katılıyorum	191	56,3	164	48,3
Katılmıyorum	139	41,0	151	44,9
Kararsızım	9	2,7	23	6,8
Toplam	339	100,0	339	100,0

Katılımcıların emniyet kemeri ile ilgili düşüncelerini içeren önermeler incelendiğinde;

‘Emniyet kemeri uyarı sinyali her araçta olması gerekir.’ önermesine, müdahale öncesinde 241 kişi (%71,1) katıldığını, 89 kişi (%23,3), 19 kişi (%5,6) kararsız olduğunu belirtirken, müdahale sonrasında 286 kişi (%84,4) katıldığını, 36 kişi (%10,6) katılmadığını, 17 kişi (%5,0) kararsız olduğunu belirtmiştir.

‘Ülkemizde emniyet kemeri kullanımı ile ilgili yasal olarak yapılan uyarılar yeterlidir.’ önermesine müdahale öncesinde 146 kişi (%43,1) katıldığını, 101 kişi (%29,8) katılmadığını, 92 kişi (%27,1) kararsız olduğunu belirtirken; müdahale sonrasında 203 kişi (%59,8) katıldığını, 41 kişi (%12,1) katılmadığını, 95 kişi (%28,1) kararsız olduğunu belirtmiştir.

'Ülkemizdeki sürücüler emniyet kemeri kullanımı konusunda hassasiyet gösterirler.' önermesine müdahale öncesinde 89 kişi (%26,3) katıldığını, 161 kişi (%47,4) katılmadığını, 89 kişi (%26,3) kararsız olduğunu belirtirken; müdahale sonrasında 115 kişi (%33,9) katıldığını, 104 kişi (%30,6) katılmadığını, 120 kişi (%35,4) kararsız olduğunu belirtmiştir.

'Ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum.' önermesine müdahale öncesinde 191 kişi (%56,3) katıldığını, 139 kişi (%41,0) katılmadığını, 9 kişi (%2,7) kararsız olduğunu belirtirken; müdahale sonrasında 164 kişi (%48,3) katıldığını, 151 kişi (%12,1) katılmadığını, 23 kişi (%28,0) kararsız olduğunu belirtmiştir.

Tablo 5.3.5. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanımı konusunda uyarılma ve ceza alma durumu ile ilgili bazı özelliklerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri kullanımı ile ilgili uyarılma ve ceza durumu	Müdahale öncesi		Müdahale sonrası	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Polis tarafından uyarılma durumu				
Hayır	260	76,7	257	76,0
Hatırlamıyor	14	4,1	14	4,1
Evet	65	19,2	67	19,9
Ceza alma durumu				
Hayır	295	87,0	287	84,9
Evet	34	10,0	39	11,5
Hatırlamıyor	10	3,0	12	3,6
Yolcu tarafından uyarılma durumu				
Hayır	275	81,1	264	77,9
Evet	49	14,5	49	14,5
Hatırlamıyor	15	4,4	26	7,6
Toplam	339	100,0	339	100,0

Müdahale öncesinde katılımcılardan 260 kişi (%76,7) polis tarafından uyarılma durumunun olmadığını belirtirken, 65 kişi (%19,2) uyarıldığını belirtmiş, 14 kişi (%4,1) hatırlamadığını belirtmiştir. Müdahale sonrasında 257 kişi (%76,0) polis tarafından uyarılma durumunun olmadığını belirtirken, 67 kişi (%19,9) uyarıldığını belirtmiş, 14 kişi (%4,1) hatırlamadığını belirtmiştir.

Müdahale öncesinde katılımcılardan 295 kişi (%87,0) ceza almadığını belirtirken, 34 kişi (%10,0) aldığını belirtmiş, 10 kişi (%3,0) hatırlamadığını belirtmiştir. Müdahale sonrasında 287 kişi (%84,9) ceza almadığını belirtirken, 39 kişi (%11,5) ceza aldığını belirtmiş, 12 kişi (%3,6) hatırlamadığını belirtmiştir.

Müdahale öncesinde katılımcılardan 275 kişi (%81,1) yolcu tarafından uyarılmadığını belirtirken, 49 kişi (%14,5) uyarıldığını belirtmiş, 15 kişi (%4,4) hatırlamadığını belirtmiştir. Müdahale sonrasında 264 kişi (%77,9) yolcu tarafından uyarılmadığını belirtirken, 49 kişi (%14,5) uyarıldığını belirtmiş, 26 kişi (%7,6) hatırlamadığını belirtmiştir.

Tablo 5.3.6. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanımı sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri kullanım sıklığı	Müdahale öncesi		Müdahale sonrası	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Ticari araçta seyir halinde				
Daima	59	17,4	166	49,0
Çalışma süresinin yarısından fazla	52	15,3	142	41,8
Çalışma süresinin yarısı	141	41,6	22	6,5
Çalışma süresinin yarısından az	72	21,2	8	2,4
Hiçbir zaman	15	4,5	1	0,3
Özel araçta seyir halinde				
Daima	73	21,5	128	37,8
Çalışma süresinin yarısından fazla	45	13,3	136	40,1
Çalışma süresinin yarısı	127	37,5	56	16,5
Çalışma süresinin yarısından az	65	19,1	12	3,5
Hiçbir zaman	29	8,6	7	2,1
Toplam	339	100,0	339	100,0

Müdahale öncesinde ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığını; daima olarak belirten 59 kişi (%17,4), çalışma süresinin yarısından fazla olarak belirten 52 kişi (%15,3), çalışma süresinin yarısı kadar belirten 141 kişi (%41,6), çalışma süresinin yarısından az olduğunu belirten 72 kişi (%21,2), hiçbir zaman olarak belirten 15 kişi (%4,5) bulunmaktadır. Müdahale sonrasında daima emniyet kemeri kullanan 166 kişi (%49,0), çalışma süresinin yarısından fazla kullanan 142 kişi (%41,8), çalışma süresinin yarısı kadar kullanan 22 kişi (%6,5), çalışma süresinin yarısından az kullanan 8 kişi (%2,4), hiçbir zaman kullanmayan bir kişi (%0,3) bulunmaktadır.

Müdahale öncesinde özel araçta emniyet kemerini; daima kullandığını belirten 73 kişi (%21,5), çalışma süresinin yarısından fazla kullandığını belirten 45 kişi (%13,3), çalışma süresinin yarısı kadar belirten 127 kişi (%37,5), çalışma süresinin yarısından az kullandığını belirten 65 kişi (%19,1), hiçbir zaman kullanmadığını belirten 29 kişi (%8,6) bulunmaktadır. Müdahale sonrasında daima emniyet kemeri kullanan 128 kişi (%37,8), çalışma süresinin yarısından fazla kullanan 136 kişi (%40,1), çalışma süresinin yarısı kadar kullanan 56 kişi (%16,5), çalışma süresinin yarısından az kullanan 12 kişi (%3,5), hiçbir zaman kullanmayan 7 kişi (%2,1) bulunmaktadır.

Tablo 5.3.7. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma ve kullanmama nedenlerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Müdahale öncesi		Müdahale sonrası	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Kullanma nedeni				
Zorunlu olması	149	44,0	110	32,4
Trafik kazalarında koruyucu olması	98	28,9	171	50,5
Para cezası	89	26,2	58	17,1
Diğer*	3	0,9	-	-
Toplam	339	100,0	339	100,0
Kullanmama nedeni**				
Kısa mesafe yolculuk	144	49,3	76	32,6
Alışkanlık	65	22,3	64	27,5
Konforsuz olması	53	18,2	71	30,5
Acil durumlarda dışarı çıkmama korkusu	21	7,1	21	9,0
Diğer***	9	3,1	1	0,4
Toplam	298	100,0	233	100,0

*Müdahale öncesi 3 katılımcı emniyet kemeri kullanma nedeni olarak diğer seçeneğini işaretlemiştir. Bir kişi 'can güvenliği' nedeniyle kullandığını ifade ederken iki kişi açıklamamıştır.

**Hem ticari hem de özel araçta 'daima' emniyet kemeri kullanan kişiler emniyet kemeri kullanmama nedenini soran soruyu cevaplamamaları gerektiği için bu soruyu müdahale öncesinde 292 kişi, müdahale sonrasında 233 kişi cevaplamıştır.

*** Müdahale öncesi 9 katılımcı emniyet kemeri kullanmama nedeni olarak diğer seçeneğini işaretlemiştir. İki kişi 'unutkanlık', iki kişi 'gasp edilmesi durumunda kendi güvenliğini sağlayamama', bir kişi 'trafik kazası sırasında emniyet kemerinin zarar verici olması', bir kişi ise 'ticari araçlarda tam denetimin sağlanamaması' nedeniyle kullanmadığını ifade ederken; üç kişi açıklamamıştır. Müdahale sonrasında diğer seçeneğini işaretleyen bir kişi ise 'unutkanlık' nedeniyle emniyet kemeri kullanmadığını belirtmiştir.

Emniyet kemeri kullanma nedenini; müdahale öncesinde 149 kişi (%44,0) zorunlu olması, 98 kişi (%28,9) trafik kazalarından koruyucu olması, 89 kişi (%26,2) para cezası, 3 kişi (%0,9) ise diğer nedenleri belirtmiştir. Müdahale sonrasında; 110 kişi (%32,4) zorunlu olması, 171 kişi (%50,5) trafik kazalarından koruyucu olması 58 kişi (%17,1) ise para cezası yanıtını vermiştir.

Emniyet kemeri kullanmama nedenini belirten 292 katılımcıdan, müdahale öncesinde 144 kişi (%49,3) kısa mesafe yolculuk, 64 kişi (%27,5) alışkanlık, 53 kişi (%18,2) konforsuz olması, 21 kişi (%7,1) acil durumlarda dışarı çıkamama korkusu, 9 kişi (% 3,1) diğer nedenler yanıtını vermiştir. Müdahale sonrasında ise; 76 kişi (%32,6) kısa mesafe yolculuğu, 64 kişi alışkanlık olmasını (%27,5), 71 kişi (%30,5) konforsuz olmasını, 21 kişi (%9,0) acil durumlarda dışarı çıkamama korkusunu, bir kişi (%0,4) diğer nedenleri emniyet kemeri kullanmama sebebi olarak belirtmiştir.

Tablo 5.3.8. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri uyarı susturucusu kullanma durumunun (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri uyarı susturucusu kullanma durumu	Müdahale öncesi		Müdahale sonrası	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Hayır	150	44,2	239	70,5
Evet	189	55,8	100	29,5
<i>Hep kullananlar</i>	100	52,9	64	64,0
<i>Zaman zaman kullananlar</i>	89	47,1	36	36,0
Toplam	339	100,0	339	100,0

Emniyet kemeri uyarı susturucusu müdahale öncesinde kullanan 189 (%55,8), kullanmayan 150 katılımcı (%44,2) bulunurken; müdahale sonrasında kullanan 100 (%29,5), kullanmayan 239 (70,5) katılımcı bulunmaktadır. Müdahale öncesinde uyarı susturucusu kullanan 189 kişinin 100'ü (%52,9) daima, 89'u (%47,1) zaman zaman kullandığını belirtirken; müdahale sonrasında uyarı susturucusu kullanan 100 kişi arasından 64 kişi (%64,0) daima, 36 kişi (%36,0) zaman kullandığını belirtmiştir.

Tablo 5.3.9. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullandığı durumların dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri kullanılan durumlar*	Müdahale öncesi		Müdahale sonrası	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Şoför olarak bulunduğu	285	84,1	334	98,5
Yolcu olarak bulunduğu	157	46,3	233	68,7
Gündüz yolculuğu	68	20,1	245	72,3
Gece yolculuğu	66	19,5	174	51,3
Şehir içi yolculuğu	50	14,7	262	77,3
Şehir dışı yolculuğu	133	39,2	251	74,0
Çevre yolu yolculuğu	71	20,9	167	49,3
Araç hızı yüksekken	139	41,0	248	73,2
Araç hızı düşükken	26	7,7	71	20,9
İkaz sesini durdurmak için	19	5,6	71	20,9
Birisi hatırlattığında	14	4,1	48	14,2
Trafik polisini gördüğünde	48	14,2	178	52,5
Diğer **	3	0,9	-	-

*Bu soruda birden çok yanıt işaretlenebilmektedir. Satır yüzdesi olarak belirtilmiştir.

**Katılımcılardan üç kişi diğer seçeneğini işaretlemiş, bir kişi 'kendisini güvende hissetmediğinde', bir kişi 'şoföre güvenmediğinde' emniyet kemeri kullandığını belirtmiş, bir kişi ise açıklama yapmamıştır.

Katılımcıların emniyet kemeri kullandığı durumlar incelendiğinde; müdahale öncesinde, 285 kişi (%84,1 şoförken), 157 kişi (%46,3)yolcuyken, 68 kişi (%20,1) gündüz, 66 kişi (%19,5) gece, 50 kişi (%14,7) şehir içinde, 133 kişi (%39,2) şehir dışında, 71 kişi (%20,9) çevre yolunda, 139 kişi (%41,0) araç hızı yüksekken, 26 kişi (%7,7) araç hızı düşükken, 19 kişi (%5,6) emniyet kemeri ikaz sesini durdurmak için, 14 kişi (%4,1) birisi hatırlattığında, 48 kişi (%14,2) trafik polisini gördüğünde, 3 kişi (%0,9) ide diğer durumlarda emniyet kemeri kullanmaktadır.

Müdahale sonrasında; 334 kişi (%98,5) şoförken, 233 kişi (%68,7)yolcuyken, 245 kişi (%72,3) gündüz, 174 kişi (%51,3) gece, 262 kişi (%77,3) şehir içinde, 251 kişi (%74,0) şehir dışında, 167 kişi çevre yolunda, 248 kişi (%73,2) araç hızı yüksekken, 71 kişi (%20,9) araç hızı düşükken, 71 kişi (%20,9) emniyet kemeri ikaz sesini durdurmak için, 48 kişi (%14,2) birisi hatırlattığında, 178 kişi (%14,2) trafik polisini gördüğünde emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir.

Tablo 5.3.10. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanımı ile ilgili uyarma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri kullanımı ile ilgili uyarma durumu	Müdahale öncesi		Müdahale sonrası	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Sürücü iken yolcuyu uyarma				
Her zaman uyarır	94	27,7	110	32,4
Bazen uyarır	122	36,0	150	44,3
Karışmaz	76	22,4	53	15,6
Uyarmaz	47	13,9	26	7,7
Yolcu iken sürücüyü uyarma				
Her zaman uyarır	56	16,5	70	20,6
Bazen uyarır	73	21,5	143	42,2
Karışmaz	119	35,2	87	25,7
Uyarmaz	91	26,8	39	11,5
Toplam	339	100,0	339	100,0

Sürücü iken yolcuyu müdahale öncesinde emniyet kemeri kullanımı konusunda; 94 kişi (%27,7) her zaman, 122 kişi (%36,0) bazen uyarırken, müdahale sonrasında her zaman uyarın 110 kişiye (32,4), bazen uyarın 150 kişiye (%44,3) yükselmiştir. Müdahale öncesinde sürücü iken yolcuyu emniyet kemeri konusunda uyardığını/karışmadığını belirten 123 kişi (%36,3), müdahale sonrasında 79 kişiye (%23,3) gerilemiştir.

Müdahale öncesinde yolcu iken sürücüyü emniyet kemeri kullanımı konusunda her zaman uyardığını belirten 56 kişi (%16,5), bazen uyardığını belirten 73 kişi (%21,5) bulunurken; müdahale sonrasında 70 kişi (%20,6) her zaman, 143 kişi (%42,2) bazen uyardığını belirtmiştir. Bu konuda müdahale öncesinde uymayan/karışmayan 210 kişi (%62,0), müdahale sonrasında ise 126 kişi (%37,2) bulunmaktadır.

Tablo 5.3.11. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmeye yönelik eğitim alma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri ile ilgili eğitim alma	Sayı	Yüzde
Hayır	320	94,4
Hatırlamıyor	13	3,8
Evet*	6	1,8
Toplam	339	100,0

*Emniyet kemeri ile ilgili eğitim alan katılımcılar; Emniyet Genel Müdürlüğü, ehliyet kursu, Trafik Vakfı ve Şoförler Odası'ndan almışlardır.

Müdahale öncesinde hayatı boyunca emniyet kemeri ile ilgili eğitim almayan 320 kişi (%94,4), eğitim alıp almadığını hatırlamayan 13 kişi (%3,8) ve eğitim aldığını belirten 6 kişi (%1,8), bulunmaktadır.

Tablo 5.3.12. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmeye yönelik önerilerinin dağılımı (Dikmen, Ankara, Kasım, 2019).

Öneri	Sayı	Yüzde
Örgün eğitim kullanılarak eğitim verilmesi	14	35,8
Trafik cezalarının artırılması	10	25,7
Görsel materyallerle eğitim vererek farkındalığın artırılması	10	25,7
Trafik denetimlerinin artırılması	5	12,8
Toplam	39	100,0

Katılımcılardan 39 kişi (%11,5) emniyet kemeri ile ilgili öneride bulunmuştur, öneride bulunan; 14 kişi (%35,8) örgün eğitim kullanılarak eğitim verilmesini, 10 kişi (%25,7) trafik cezalarının artırılmasını, 10 kişi (%25,7) görsel materyallerle eğitim vererek farkındalığın artırılmasını, 5 kişi (%12,8) ise trafik denetimlerinin artırılmasını önermiştir.

5.4. Araştırmanın durum saptama çalışmasına katılan kişilerin emniyet kemeri kullanımını etkileyebilecek karşılaştırmalar

Tablo 5.4.1. Taksi şoförlerinin yaşlarına göre emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Bilgi puanı					p ¹
	Yaş grubu	Ortalama	±ss	Ortanca	En büyük-En küçük	
19-28	6,05	2,57	6,0	1-11	4,0-8,0	
29-38	6,46	2,88	6,0	2-13	4,0-8,0	0,390
39-48	6,45	2,93	7,0	1-12	3,25-9,0	
≥49	5,90	2,75	6,0	1-12	3,0-8,0	

¹Kruskal Wallis testi

Emniyet kemeri ile ilgili bilgi puanı, 19-28 ve 29-38 yaş aralığındaki katılımcıların ortanca değeri 6,0 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0), 39-48 yaş aralığında ortanca değeri 7,0 (birinci çeyreklik değeri 3,25, üçüncü çeyreklik değeri 9,0) olduğu bulunmuştur. Yaşı 49 ve üzerinde olan kişilerin bilgi puanı ortancası 6,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olduğu tespit edilmiştir. Yaş gruplarına göre bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır (p=0,390).

Tablo 5.4.2. Taksi şoförlerinin medeni durumlarına göre emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Bilgi puanı					
	Ortalama	\pm SS	Ortanca	En büyük-En küçük	1.-3. Çeyrekler	p ¹
Evli	6,31	2,83	6,0	1-13	4,0-8,0	0,120
Diğer*	5,72	2,70	6,0	1-12	3,0-8,0	

¹Mann Whitney U testi

*Evli olmayan, eşinden ayrılan, eşi ölen kişiler

Evli olan katılımcılar arasında emniyet kemeri ile ilgili bilgi puanı ortanca değeri 6,0 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0), medeni durumunu evlilik dışındaki diğer durumları belirten kişilerde ise ortanca değeri 6,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0 , üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olduğu bulunmuştur. Medeni durumlarına göre bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır (p=0,120).

Tablo 5.4.3. Taksi şoförlerinin öğrenim durumlarına göre emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Bilgi puanı					p ¹
	Ortalama	±ss	Ortanca	En büyük- En küçük	1.-3. Çeyrekler	
Okur-yazar	6,50	6,36	6,5	2-11	2,0-6,5	
İlkokul	5,66	2,56	5,0	2-11	3,75-8,0	
Ortaokul	6,14	2,53	7,0	1-12	4,0-8,0	0,018
Lise	6,22	3,00	6,0	1-13	3,0-9,0	
Üniversite	7,02	2,75	7,0	2-12	5,0-9,0	
Yüksek lisans/doktora	9,00	4,24	9,0	6-12	6,0-9,0	

¹Jonckheere-Terpstra testi

Öğrenim durumuna göre katılımcıların emniyet kemeri ile ilgili bilgi puanı ortanca değeri; okur-yazar olanlarda 6,50 (birinci çeyreklik değeri 2,0, üçüncü çeyreklik değeri 6,5), ilkokul mezunlarında 5,0 (birinci çeyreklik değeri 3,75, üçüncü çeyreklik değeri 8,0), ortaokul mezunlarında 7,0 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0), lise mezunlarında 6,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 9,0), üniversite mezunlarında 7,0 (birinci çeyreklik değeri 5,0, üçüncü çeyreklik değeri 9,0) ve yüksek lisans/doktora mezunlarında ise 9,0 (birinci çeyreklik değeri 6,0, üçüncü çeyreklik değeri 9,0) olduğu bulunmuştur. Öğrenim durumlarına göre bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur (p=0,018). Öğrenim durumu arttıkça bilgi puanı da artmaktadır.

Tablo 5.4.4. Taksi şoförlerinin ekonomik durumlarına göre emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Bilgi puanı					
	Ortalama	$\pm ss$	Ortanca	En büyük-En küçük	1.-3. Çeyrekler	p^1
Düşük	5,75	2,69	6,0	1-10	3,0-8,0	0,223
Orta-Yüksek	6,28	2,83	6,0	1-13	4,0-8,0	

¹Mann Whitney U testi

Ekonomik durumun düşük olarak belirten kişilerde emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri 6,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) iken ekonomik durumunu orta-yüksek olarak belirten kişilerde ortanca değeri 6,0 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların ekonomik durumlarına göre bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($p=0,223$).

Tablo 5.4.5. Taksi şoförlerinin ehliyet yıllarına göre emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Ehliyet yılı	Bilgi puanı					p ¹
	Ortalama	±ss	Ortanca	En büyük-En küçük	1.-3. Çeyrekler	
≤10	6,09	2,64	6,0	1-12	4,0-8,0	
11-20	6,53	2,89	7,0	2-13	4,0-9,0	
21-30	6,32	2,89	7,0	1-12	3,25-8,0	0,533
31-40	5,80	2,84	6,0	1-12	3,0-8,0	
≥41	5,90	2,36	5,0	2-12	4,0-7,5	

¹Kruskal Wallis testi

Emniyet kemeri ile ilgili bilgi puanı, ehliyet yılı; 10 yıl ve altında olan katılımcıların ortanca değeri 6,0 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0), 11-20 yıl aralığında ortanca değeri 7,0 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 9,0), 21-30 yıl aralığında ortanca değeri 7,0 (birinci çeyreklik değeri 3,25, üçüncü çeyreklik değeri 8,0), 31-40 yıl aralığında ortanca değeri 6,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) ve 41 yıl ve üzerinde olanlarda ise ortanca değeri 5,0 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 7,5) olduğu bulunmuştur. Katılımcıların ehliyet yılı gruplarına göre bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır (p=0,533).

Tablo 5.4.6. Taksi şoförlerinin yurt dışında araç kullanma durumlarına göre emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Bilgi puanı					
	Ortalama	$\pm ss$	Ortanca	En büyük-En küçük	1.-3. Çeyrekler	p^1
Yurt dışında araç kullanma						
Evet	6,30	2,73	6,5	2-12	4,0-8,0	0,906
Hayır	6,16	2,82	6,0	1-13	4,0-8,0	

¹Mann Whitney U testi

Yurt dışında araç kullandığını belirten kişilerde emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri 6,50 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) iken yurt dışında araç kullanmayan kişilerde ortanca değeri 6,0 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların yurt dışında araç kullanma durumlarına göre bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($p=0,906$).

Tablo 5.4.7. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili düşüncelerini yansıtan önermelere verdikleri yanıtlara göre müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Düşünce	Bilgi puanı					
	Ortalama	$\pm ss$	Ortanca	En büyük- En küçük	1.-3. Çeyrekler	p^1
‘Emniyet kemeri ile ilgili uyarı sinyali her araçta olması gerekir.’						
Katılıyor	6,62	2,80	7,0	1-13	4,0-9,0	
Kararsız	3,52	2,45	3,0	1-10	2,0-4,0	<0,001
Katılmıyor	5,44	2,43	5,0	1-11	3,0-7,0	
‘Ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum.’						
Katılıyor	5,48	2,88	5,0	1-13	3,0-8,0	
Kararsız	7,33	4,27	5,0	3-12	3,0-12,0	<0,001
Katılmıyor	7,05	2,29	7,0	2-12	6,0-8,0	

¹Jonckheere-Terpstra test

‘Emniyet kemeri ile ilgili uyarı sinyali her araçta olması gerekir.’ önermesine yanıt veren kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri; katılanlarda 7,0 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 9,0), kararsız olanlarda 3,0 (birinci çeyreklik değeri 2,0, üçüncü çeyreklik değeri 4,0), katılmayanlarda 5,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 7,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların bu önermeye verdikleri yanıtlara göre bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur ($p < 0,001$). Katılımcıların bu önermeye katılma durumları arttıkça bilgi puanları da artmaktadır.

‘Ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum.’ önermesine yanıt veren kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri; katılanlarda 5,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0), kararsız olanlarda 5,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 12,0), katılmayanlarda

7,0 (birinci çeyreklik değeri 6,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların bu önermeye verdikleri yanıtlara göre bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur ($p<0,001$). Katılımcıların bu önermeye katılmama durumları arttıkça bilgi puanları da artmaktadır.

Tablo 5.4.8. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullandıkları durumlara göre müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri kullanılan durum	Bilgi puanı					p ¹
	Ortalama	±ss	Ortanca	En büyük- En küçük	1.-3. Çeyrekler	
Şoför iken						
Evet	6,20	2,78	6,0	1-13	4,0-8,0	0,706
Hayır	6,03	2,94	5,50	1-11	3,0-9,0	
Yolcu iken						
Evet	6,78	2,67	7,0	1-13	5,0-8,0	<0,001
Hayır	5,64	2,86	5,0	1-12	3,0-8,0	
Gündüz						
Evet	7,22	2,93	7,0	1-13	5,0-9,0	0,001
Hayır	5,91	2,72	6,0	1-12	3,0-8,0	
Gece						
Evet	7,39	2,68	7,0	2-13	5,0-9,0	<0,001
Hayır	5,87	2,76	6,0	1-12	3,0-8,0	
Şehir içi						
Evet	7,44	2,78	7,0	2-13	6,0-9,25	0,002
Hayır	5,95	2,75	6,0	1-12	3,0-8,0	
Şehir dışı						
Evet	6,69	2,69	6,0	1-13	5,0-9,0	0,008
Hayır	5,83	2,83	6,0	1-12	3,0-8,0	
Çevre yolu						
Evet	7,89	2,53	8,0	2-13	6,0-9,0	<0,001
Hayır	5,72	2,71	6,0	1-12	3,0-8,0	

¹Mann Whitney U

Tablo 5.4.8 (Devam). Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullandıkları durumlara göre müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Dikmen, Ankara, Kasım, 2019).

Emniyet kemeri kullanılan durum	Bilgi puanı					p ¹
	Ortalama	±ss	Ortanca	En büyük-En küçük	1.-3. Çeyrekler	
Hız yüksek iken						
Evet	6,51	2,83	7,0	1-13	4,0-8,0	0,092
Hayır	5,94	2,77	6,0	1-12	3,0-8,0	
Hız düşük iken						
Evet	8,84	2,22	9,0	5-13	7,0-11,0	<0,001
Hayır	5,95	2,73	6,0	1-12	3,0-8,0	
Ikaz sesini durdurmak için						
Evet	6,89	2,76	7,0	3-12	5,0-9,0	0,287
Hayır	6,13	2,80	6,0	1-13	4,0-8,0	
Birisi hatırlattığında						
Evet	7,28	3,26	7,0	3-12	4,5-10,2	0,192
Hayır	6,12	2,78	6,0	1-13	4,0-8,0	
Polisi gördüğünde						
Evet	6,95	2,72	7,0	2-12	4,2-9,0	0,028
Hayır	6,04	2,80	6,0	1-13	3,0-8,0	

¹Mann Whitney U testi

Emniyet kemerini şoförken kullandığını belirten kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri; 6,0 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0); şoförken kullanmadığını belirtenlerde ise 5,5 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 9,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların şoförken emniyet kemeri kullanma durumları ile bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır (p=0,706).

Emniyet kemerini yolcuyken kullandığını belirten kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri; 7,0 (birinci çeyreklik değeri 5,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0); yolcuyken

kullanmadığını belirtenlerde ise 5,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların yolcuken emniyet kemeri kullanma durumları ile bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur ($p<0,001$).

Emniyet kemerini gündüz yolculuk yaparken kullandığını belirten kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri; 7,0 (birinci çeyreklik değeri 5,0, üçüncü çeyreklik değeri 9,0); gündüz kullanmadığını belirtenlerde ise 6,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların gündüz yolculuklarında emniyet kemeri kullanma durumları ile bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur ($p=0,001$).

Emniyet kemerini gece yolculuk yaparken kullandığını belirten kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri; 7,0 (birinci çeyreklik değeri 5,0, üçüncü çeyreklik değeri 9,0); gece kullanmadığını belirtenlerde ise 6,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların gündüz yolculuklarında emniyet kemeri kullanma durumları ile bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur ($p<0,001$).

Emniyet kemerini şehir içi yolculuk yaparken kullandığını belirten kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri; 7,0 (birinci çeyreklik değeri 6,0, üçüncü çeyreklik değeri 9,25); şehir içinde kullanmadığını belirtenlerde ise 6,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların şehir içi yolculuklarında emniyet kemeri kullanma durumları ile bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur ($p=0,002$).

Emniyet kemerini şehir dışı yolculuk yaparken kullandığını belirten kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri; 6,0 (birinci çeyreklik değeri 5,0, üçüncü çeyreklik değeri 9,0); şehir dışında kullanmadığını belirtenlerde ise 6,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların şehir dışı yolculuklarında emniyet kemeri kullanma durumları ile bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur ($p=0,008$).

Emniyet kemerini çevre yolculuk yaparken kullandığını belirten kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri; 8,0 (birinci çeyreklik değeri 6,0, üçüncü çeyreklik değeri 9,0); çevre yolunda kullanmadığını belirtenlerde ise 6,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların çevre yolculuklarında emniyet kemeri kullanma durumları ile bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur ($p<0,001$).

Emniyet kemerini araç hızı yüksek iken kullandığını belirten kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri; 7,0 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0); aracın hızı

yüksekken kullanmadığını belirtenlerde ise 6,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların aracın hızı yüksekken emniyet kemeri kullanma durumları ile bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($p=0,092$).

Emniyet kemerini araç hızı düşük iken kullandığını belirten kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri; 9,0 (birinci çeyreklik değeri 7,0, üçüncü çeyreklik değeri 11,0); aracın hızı düşükken kullanmadığını belirtenlerde ise 6,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların aracın hızı düşükken emniyet kemeri kullanma durumları ile bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur ($p<0,001$).

Emniyet kemerini, ikaz sesini durdurmak için kullandığını belirten kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri; 7,0 (birinci çeyreklik değeri 5,0, üçüncü çeyreklik değeri 9,0); ikaz sesini durdurmak için kullanmayanlarda ise 6,0 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların aracın emniyet kemeri ikaz sesini durdurmak için emniyet kemeri kullanma durumları ile bilgi puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($p=0,287$).

Emniyet kemerini birisi ikaz ettiğinde kullandığını belirten kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri; 7,0 (birinci çeyreklik değeri 4,5, üçüncü çeyreklik değeri 10,2); biri ikaz ettiğinde kullanmayanlarda ise 6,0 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların birisi ika ettiğinde emniyet kemeri kullanma durumları ile bilgi puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($p=0,192$).

Emniyet kemerini polis gördüğünde kullandığını belirten kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri; 7,0 (birinci çeyreklik değeri 4,2, üçüncü çeyreklik değeri 9,0); polis gördüğünde kullanmayanlarda ise 6,0 (birinci çeyreklik değeri 3,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların polis gördüğünde emniyet kemeri kullanma durumları ile bilgi puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur ($p=0,028$).

Tablo 5.4.9. Taksi şoförlerinin eğitim alma durumlarına göre emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi bilgi puanlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Eğitim alma durumu	Bilgi puanı					p ¹
	Ortalama	±ss	Ortanca	En büyük- En küçük	1.-3. Çeyrekler	
Alan	5,66	3,01	5,50	2-10	2,75-8,50	0,651
Almayan/hatırlamayan	6,18	2,80	6,0	1-13	4,0-8,0	

¹Mann Whitney U testi

Emniyet kemeri ile ilgili daha önce eğitim aldığını belirten kişilerin emniyet kemeri bilgi puanı ortanca değeri 5,50 (birinci çeyreklik değeri 2,75, üçüncü çeyreklik değeri 8,50) iken emniyet kemeri ile ilgili eğitim alamayan/hatırlamayan kişilerde ortanca değeri 6,0 (birinci çeyreklik değeri 4,0, üçüncü çeyreklik değeri 8,0) olarak bulunmuştur. Katılımcıların emniyet kemeri ile ilgili daha önce eğitim alma durumlarına göre bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır (p=0,651).

Tablo 5.4.10. Taksi şoförlerinin yaşlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Daima		Diğer *		Toplam		
Yaş	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
≤46	38	22,4	132	77,6	170	100,0	
>46	21	12,5	148	87,5	169	100,0	0,016
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0	

Yaş	Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
≤46	41	24,1	129	75,9	170	100,0	
>46	32	18,9	137	81,1	169	100,0	0,246
Toplam	73	21,5	266	78,5	339	100,0	

¹Ki-kare testi

*Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman.

**Sayısal değişkenler normal dağılıma uymadığı için ortanca değere göre gruplandırılmıştır.

Ticari araçta, 46 yaş ve altı olan 170 kişi arasından 38'i (%22,4) daima emniyet kemeri kullandığını belirtirken; 46 yaş üzeri olan 169 kişiden 21 kişi (%12,5) daima cevabını vermiştir. Yaş gruplarına göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır (p=0,016).

Özel araçta, 46 yaş ve altında olan 170 kişiden 41'i (%24,1) daima emniyet kemeri kullandığını belirtirken; 46 yaş üzerinde olan 169 kişiden 32 kişi (%18,9) daima kullandığını belirtmiştir. Yaş gruplarına göre özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır (p=0,246).

Tablo 5.4.11. Taksi şoförlerinin medeni durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Daima		Diğer **		Toplam		
Medeni durum	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evli	47	18,2	211	81,8	258	100,0	
Diğer*	12	14,8	69	85,2	81	100,0	0,481
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0	

Medeni durum	Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evli	60	23,3	198	76,7	258	100,0	
Diğer*	13	16,0	68	84,0	81	100,0	0,169
Toplam	73	21,5	266	78,5	339	100,0	

¹Ki-kare testi

* Evli olmayan, eşinden ayrılan, eşi ölen kişiler

** Emniyet kemeri kullanma sıklığı; çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman

Medeni durumunu evli olarak belirten 211 kişiden 47'si (%18,2) ticari araçta daima emniyet kemeri kullanırken; medeni durumunu diğer olarak belirten 81 kişiden 12 kişi (%14,8) daima kullanmaktadır. Medeni durumlarına göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır (p=0,481).

Medeni durumunu evli olarak belirten 211 kişiden 60'ı (%23,3) özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtirken; medeni durumunu diğer olarak belirten 81 kişiden 13 kişi (%16,0) daima cevabını vermiştir. Medeni durumlarına göre özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır (p=0,169).

Tablo 5.4.12. Taksi şoförlerinin öğrenim durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Daima		Diğer *		Toplam		
Öğrenim durumu	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Lise altı	24	14,9	137	85,1	161	100,0	
Lise ve üzeri	35	19,7	143	80,3	178	100,0	0,249
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0	

Öğrenim durumu	Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Lise altı	26	16,1	135	83,9	161	100,0	
Lise ve üzeri	47	26,4	131	73,6	178	100,0	0,220
Toplam	73	21,5	266	78,5	339	100,0	

¹Ki-kare testi

*Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman

Katılımcılar öğrenim durumlarına göre incelendiğinde; lise altı mezuniyeti olan 161 kişiden 24'ü (%14,9) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtirken; lise ve üzerinde mezuniyeti olan 178 kişiden 35 kişi (%19,7) daima kullandığını belirtmiştir. Öğrenim durumlarına göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır (p=0,249).

Özel araçta ise; lise altında mezuniyet belirten 161 kişiden 26'sı (%16,1) daima emniyet kemeri kullanırken, lise ve üzerinde mezuniyeti bulunan 178 kişi arasından 47'si (%26,4) daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Öğrenim durumlarına göre özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır (p=0,220).

Tablo 5.4.13. Taksi şoförlerinin ekonomik durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Daima		Diğer *		Toplam		
Ekonomik durum	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Düşük	6	8,2	67	91,8	73	100,0	
Orta-yüksek	53	19,9	213	80,1	266	100,0	0,019
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0	

Ekonomik durum	Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Düşük	14	19,2	59	80,8	73	100,0	
Orta-yüksek	59	22,2	207	77,8	266	100,0	0,740
Toplam	73	21,5	266	78,5	339	100,0	

¹Ki-kare testi

* Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman

Ekonomik durumlarını düşük olarak belirten 73 kişiden 6'sı (%8,2) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtirken; ekonomik durumunu orta-yüksek olarak belirten 266 kişiden 53 kişi (%19,9) daima kullandığını belirtmiştir. Ekonomik durumlarına göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır (p=0,019).

Ekonomik durumlarını düşük olarak belirten 73 kişiden 14'ü (%19,2) özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtirken; ekonomik durumunu orta-yüksek olarak belirten 266 kişiden 59 kişi (%22,2) daima kullandığını belirtmiştir. Ekonomik durumlarına göre özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır (p=0,740).

Tablo 5.4.14. Taksi şoförlerinin, yapılan şoförlük yıllarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Daima		Diğer *		Toplam		
Şoförlük yapılan yıl	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
≤16	35	20,5	136	79,5	171	100,0	
>16	24	14,3	144	85,7	168	100,0	0,133
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0	

Şoförlük yapılan yıl	Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
≤16	37	21,6	134	78,4	171	100,0	
>16	36	21,4	132	78,6	168	100,0	0,963
Toplam	73	21,5	266	78,5	339	100,0	

¹ Ki-Kare testi

*Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman.

**Sayısal değişkenler normal dağılıma uymadığı için ortanca değere göre gruplandırılmıştır.

Şoförlük yaptığı süre 16 yıl ve altında olan 171 kişiden 35'i (%20,5) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtirken, 16 yıl üzerinde şoförlük yapan 168 kişiden 24'ü (%14,3) daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Şoförlük yapılan yıllara göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır (p=0,133).

Şoförlük yaptığı süre 16 yıl ve altında olan 171 katılımcıdan 37'si (%21,6) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtirken, 16 yıl üzerinde şoförlük yapan 168 katılımcıdan 36'sı (%21,4) daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Şoförlük yapılan yıllara göre özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır (p=0,963).

Tablo 5.4.15. Taksi şoförlerinin çalışma saatlerine göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Çalışma saati	Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Daima		Diğer *		Toplam		
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
≤12	40	17,7	186	82,3	226	100,0	
>12	19	16,8	94	83,2	113	100,0	0,839
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0	

¹Ki-Kare testi

* Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman

**Sayısal değişkenler normal dağılıma uymadığı için ortanca değere göre gruplandırılmıştır.

Günlük çalışma süresini 12 saat ve altı olarak belirten 226 katılımcıdan 40'ı (%17,7) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtirken, 12 saat üzeri şoförlük yapan 113 katılımcıdan 19'u (%16,8) daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Günlük çalışma süresine göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır (p=0,839).

Tablo 5.4.16. Taksi şoförlerinin çalışma düzenlerine göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Çalışma düzeni	Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Daima		Diğer**		Toplam		
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Sürekli gece	8	33,3	16	66,7	24	100,0	
Sürekli gündüz	30	18,6	131	81,4	161	100,0	0,054
Gece-gündüz karışık	21	13,6	133	86,4	154	100,0	
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0	

¹ Ki-Kare testi

* Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman.

Katılımcıların çalışma düzenlerine göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklıklarına bakıldığında; sürekli gece çalışan 24 kişiden 8'i (%33,3), sürekli gündüz çalışan 161 kişiden 30'u (%18,6), gece-gündüz karışık çalışan 154 kişiden 21'i (%13,6) daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Çalışma düzenlerine göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır (p= 0,054).

Tablo 5.4.17. Taksi şoförlerinin yurt dışında araç kullanma durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Daima		Diğer*		Toplam		
Yurt dışında araç kullanma	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evet	8	26,7	22	73,3	30	100,0	
Hayır	51	16,5	258	83,5	309	100,0	0,161
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0	
Yurt dışında araç kullanma	Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evet	9	30,0	21	70,0	30	100,0	
Hayır	64	20,7	245	79,3	309	100,0	0,237
Toplam	73	21,5	266	78,5	339	100,0	

¹ Ki-Kare testi

* Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman.

Yurt dışında araç kullanma deneyimi bulunan 30 katılımcıdan 8 kişi (%26,7) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtirken, yurt dışında araç kullanmayan 309 kişi arasında 51 kişi (%16,5) daima emniyet kemeri kullanmaktadır. Yurt dışında araç kullanma deneyiminin bulunma durumuna göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır (p=0,161).

Yurt dışında araç kullanma deneyimi bulunan 30 katılımcıdan 9 kişi (%30,0) özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtirken, yurt dışında araç kullanmayan 309 kişi arasında 64 kişi (%20,7) daima emniyet kemeri kullanmaktadır. Yurt dışında araç kullanma deneyiminin bulunma durumuna göre özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır (p=0,161).

Tablo 5.4.18. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili düşüncelerini yansıtan önermelere verdikleri yanıtlara göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

'Emniyet kemeri uyarı sinyali her araçta olması gerekir.'	Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹		
	Daima		Diğer*		Toplam				
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde			
Katılıyor	46	19,1	195	80,9	241	100,0			
Kararsız	-	-	19	100,0	19	100,0	0,104		
Katılmıyor	13	16,5	66	83,5	79	100,0			
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0			
'Emniyet kemeri uyarı sinyali her araçta olması gerekir.'	Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹		
	Katılıyor	62	25,7	179	74,3	241		100,0	
	Kararsız	-	-	19	100,0	19		100,0	0,005
	Katılmıyor	11	13,9	68	86,1	79		100,0	
	Toplam	73	21,5	266	78,5	339		100,0	

¹Ki-kare testi

* Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman.

'Emniyet kemeri uyarı sinyali her araçta olması gerekir.' önermesine katılan 241 kişiden 46 kişi (%19,1), kararsız olan 19 kişiden hiçkimse (%0,0), katılmayan 79 kişiden 13 kişi (%16,5) daima ticari araçta emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Katılımcıların bu önermeye verdikleri yanıtlara göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı istatistiksel olarak anlamlı bulunmamıştır (p=0,104).

'Emniyet kemeri uyarı sinyali her araçta olması gerekir.' önermesine katılan 241 kişiden 62 kişi (%25,7), kararsız olan 19 kişiden hiçkimse (%100,0), katılmayan 79 kişiden 11 kişi (%13,9) daima özel araçta emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Katılımcıların bu önermeye verdikleri yanıtlara göre özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı istatistiksel olarak anlamlı bulunmamıştır (p=0,005).

Tablo 5.4.19. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili düşüncelerini yansıtan önermelere verdikleri yanıtlara göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

'Ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum.'	Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹		
	Daima		Diğer*		Toplam				
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde			
Katılıyor	28	14,7	163	85,3	191	100,0			
Kararsız	3	33,3	6	66,7	9	100,0	0,191		
Katılmıyor	28	20,1	111	79,9	139	100,0			
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0			
'Ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum.'	Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹		
	Katılıyor	41	21,5	150	78,5	191		100,0	
	Kararsız	3	33,3	6	66,7	9		100,0	0,677
	Katılmıyor	29	20,9	110	79,1	139		100,0	
	Toplam	73	21,5	266	78,5	339		100,0	

¹ Ki-kare testi

* Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman.

'Ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum.' önermesine katılan 191 kişiden 28 kişi (%14,7), kararsız olan 9 kişiden 3 kişi (%33,3), katılmayan 139 kişiden 28 kişi (%20,1) daima özel araçta emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Katılımcıların bu önermeye verdikleri yanıtlara göre özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı istatistiksel olarak anlamlı bulunmamıştır (p=0,191).

'Ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum.' önermesine katılan 191 kişiden 41 kişi (%21,5), kararsız olan 9 kişiden 3 kişi (%33,3), katılmayan 139 kişiden 29 kişi (%20,9) daima özel araçta emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Katılımcıların bu önermeye verdikleri yanıtlara göre özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı istatistiksel olarak anlamlı bulunmamıştır (p=0,677).

Tablo 5.4.20. Taksi şoförlerinin birinci derece yakınlarını trafik kazasında kaybetme durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı							p ¹
Trafik kazasında yakınını kaybetme	Daima		Diğer *		Toplam		
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evet	1	7,7	12	92,3	13	100,0	0,480
Hayır	58	17,8	268	82,2	326	100,0	
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0	

Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						
Trafik kazasında yakınını kaybetme	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
	Evet	2	15,4	11	84,6	13
Hayır	71	21,8	255	78,2	326	100,0
Toplam	73	21,5	266	78,5	339	100,0

¹ Fisher's Exact testi

* Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman.

Trafik kazasında birinci derece yakınını kaybeden 13 katılımcı arasından 1 kişi (%7,7) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Trafik kazasında birinci derece yakınını kaybetmeyen 326 kişiden ise 58'i (%17,8) kişi ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını cevabını vermiştir. Katılımcıların birinci derece yakınlarını trafik kazasında kaybetme durumlarına göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır (p=0,480).

Trafik kazasında birinci derece yakınını kaybeden 13 katılımdan 2 kişi (15,4) özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtirken; trafik kazasında birinci derece yakınını kaybetmeyen 326 kişiden ise 71'i (%21,8) kişi ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Katılımcıların birinci derece yakınlarını trafik kazasında kaybetme durumlarına göre özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır (p=0,742).

Tablo 5.4.21. Taksi şoförlerinin son bir yılda trafik kazası geçirme durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Daima		Diğer*		Toplam		
Trafik kazası geçirme	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evet	19	24,4	59	75,6	78	100,0	
Hayır	40	15,3	221	84,7	261	100,0	0,065
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0	

Trafik kazası geçirme	Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evet	24	30,8	54	69,2	78	100,0	
Hayır	49	18,8	212	81,2	261	100,0	0,024
Toplam	73	21,5	266	78,5	339	100,0	

¹Ki-Kare testi

* Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman.

Son bir yıl içerisinde trafik kazası geçiren 78 katılımcı arasından 19 kişi (%24,4) ticari araçta daima emniyet kemeri kullanırken; kaza geçirmeyen 261 kişiden 40'ı (%15,3) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığı yanıtını vermiştir. Katılımcıların son bir yıl içinde trafik kazası geçirme durumlarına göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır (p=0,065).

Son bir yıl içerisinde trafik kazası geçiren 78 kişiden 24'ü (%30,8) özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtirken; kaza geçirmeyen 261 kişiden 49'u (%18,8) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Katılımcıların son bir yıl içinde trafik kazası geçirme durumlarına göre özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır (p=0,024).

Tablo 5.4.22. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanmadığı için trafik cezası alma durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Daima		Diğer *		Toplam		
Trafik cezası alma	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evet	3	8,8	31	91,2	34	100,0	
Hayır-hatırlamıyor	56	18,4	249	81,6	305	100,0	0,164
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0	

Trafik cezası alma	Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evet	7	20,6	27	79,4	34	100,0	
Hayır- hatırlamıyor	66	21,6	239	78,4	305	100,0	0,888
Toplam	73	21,5	266	78,5	339	100,0	

¹ Ki-Kare testi

* Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman.

Emniyet kemeri kullanmadığı için trafik cezası alan 34 katılımcıdan 3'ü (%8,8) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtirken; ceza almayan/hatırlamayan 305 kişiden 56'sı (%18,4) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Katılımcıların emniyet kemeri ile ilgili trafik kazası alma durumlarına göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır (p=0,164).

Katılımcıların emniyet kemeri ile ilgili ceza alma durumlarına göre özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları incelendiğinde ise; ceza alan 34 kişiden 7'si (%20,6), ceza almayan/hatırlamayan 305 kişi arasından ise 66'sı (%21,6) daima emniyet kemeri kullanmaktadır. Katılımcıların emniyet kemeri ile ilgili trafik kazası alma durumlarına göre özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır (p=0,888).

Tablo 5.4.23. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma nedenlerine göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Daima		Diğer *		Toplam		
Emniyet kemeri kullanma nedeni	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Trafik kazalarında koruyucu olması	31	31,6	67	68,4	98	100,0	<0,001
Diğer **	28	11,6	213	88,4	241	100,0	
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0	
	Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Trafik kazalarında koruyucu olması	39	39,8	59	60,2	98	100,0	<0,001
Diğer **	34	14,1	207	85,9	241	100,0	
Toplam	73	21,5	266	78,5	339	100,0	

¹Ki-kare test

*Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman.

**Emniyet kemeri kullanma nedeni olarak verilen diğer yanıtlar; para cezası, zorunlu olmasıdır.

Emniyet kemeri kullanma nedeni olarak trafik kazalarından koruyucu olmasını belirten 98 kişiden 31 kişi (%31,6) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Emniyet kemeri kullanma nedenini diğer yanıtları veren 241 kişiden 28 kişi (%11,6) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Katılımcıların belirttikleri emniyet kemeri kullanma nedenine göre ticari araçta emniyet kullanma sıklığı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur (p<0,001).

Emniyet kemeri kullanma nedeni olarak trafik kazalarından koruyucu olmasını belirten 98 kişiden 39 kişi (%39,8) özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Emniyet kemeri kullanma nedeni olarak diğer durumları belirten 241 kişiden 34 kişi (%14,1) özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Katılımcıların emniyet kemeri kullanma nedeni ve özel araçta emniyet kullanma sıklığı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur (p<0,001).

Tablo 5.4.24. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili eğitim alma durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi emniyet kemeri kullanma sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Daima		Diğer *		Toplam		
Eğitim alma	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evet	1	16,7	5	83,3	6	100,0	
Hayır-hatırlamıyor	58	17,4	275	82,6	333	100,0	1,0
Toplam	59	17,4	280	82,6	339	100,0	

Eğitim alma	Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p ¹
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evet	3	50,0	3	50,0	6	100,0	
Hayır-hatırlamıyor	70	21,0	263	79,0	333	100,0	0,117
Toplam	73	21,5	266	78,5	339	100,0	

¹ Fisher's Exact test

* Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman.

Daha önce emniyet kemeri ile ilgili eğitim aldığını belirten 6 kişiden 1 kişi (%16,7) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Emniyet kemeri ile ilgili eğitim almayan/hatırlamayan 333 kişiden 58 kişi (%17,4) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Katılımcıların emniyet kemeri ile ilgili eğitim alma durumları ile ticari araçta emniyet kullanma sıklığı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır (p=1,0).

Emniyet kemeri ile ilgili daha önce eğitim aldığını belirten 6 kişiden 3 kişi (%50,0) özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Emniyet kemeri ile ilgili eğitim almayan/hatırlamayan 333 kişiden 70 kişi (%21,0) özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Katılımcıların emniyet kemeri ile ilgili eğitim alma durumları ile özel araçta emniyet kullanma sıklığı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır (p=0,117).

5.5. Müdahale süreci ile ilgili bazı bulgular

Tablo 5.5.1. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmeye yönelik çalışma sırasında başka bir kaynaktan eğitim alma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri ile ilgili eğitim alma	Sayı	Yüzde
Hayır	331	97,6
Hatırlamıyor	8	2,4
Evet*	-	-
Toplam	339	100,0

Müdahalenin yapıldığı süre boyunca 331 kişi (%97,6) başka bir kaynaktan eğitim almadığını belirtirken, 8 kişi (%2,4) eğitim alıp almadığını hatırlamamaktadır.

Tablo 5.5.2. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmeye yönelik bu çalışma kapsamında emniyet kemeri ile ilgili eğitim alma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Sayı	Yüzde
Afiş görme durumu		
Sadece görenler	95	28,0
Gören ve inceleyenler	244	72,0
Broşür alma durumu		
Bir kez alan ve okuyanlar	1	0,3
İki kez alan ve okuyanlar	3	0,9
Üç kez alan ve okuyanlar	335	98,8
Toplam	339	100,0

Müdahale kapsamında duraklara asılan afişleri; 244 kişi (%72,0) görüp, incelediğini belirtirken, 95'i kişi (%28,0) sadece gördüğünü belirtmiştir. Ayda bir kez olmak üzere toplamda üç kez dağıtılan broşürleri; üç kez alan ve okuyan 335 kişi (%98,8), iki kez alan ve okuyan 3 kişi (%0,9), bir kez alan ve okuyan bir kişi (%0,3) bulunmaktadır.

Tablo 5.5.3. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmeye yönelik bu çalışmanın yararı konusundaki düşüncelerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Çalışmanın yararı ile ilgili düşünce	Sayı	Yüzde
Yararlı oldu*	310	91,4
<i>Bilgi değişimi olanlar</i>	297	87,6
<i>Düşüncesi değişenler</i>	268	79,0
<i>Davranışı değişenler</i>	277	81,7
Fikri yok/kararsız	29	8,6
Yararlı olmadı	-	-
Toplam	339	100,0

*Bu soruda birden çok yanıt işaretlenebilmektedir. Satır yüzdesi olarak belirtilmiştir.

Araştırmaya katılan 310 kişi (%91,4) çalışmayı yararlı bulurken, 29 kişi (%8,6) fikri olmadığını belirtmiştir. Çalışma sonucunda bilgi değişimi olan 297 kişi (%87,6), düşüncesi değişen 268 kişi (%79,0), davranışı değişen 277 kişi (%81,7) bulunmaktadır.

5.6. Müdahale öncesi ve sonrası karşılaştırmalı bulgular

Tablo 5.6.1. Taksi şoförlerinin yaşlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi-sonrası emniyet kemeri kullanma sıklıklarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Ticari araçta yaşa göre emniyet kemeri kullanma sıklığı		Müdahale sonrası					p ¹
Müdahale öncesi		Daima		Diğer *		Toplam	
46 yaş ve altında olanlar **	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Daima	37	97,4	1	2,6	38	100,0	
Diğer *	55	41,7	77	58,3	132	100,0	<0,001
Toplam	92	54,1	78	45,9	170	100,0	
46 yaş üzerinde olan grup **		Müdahale sonrası					p ¹
Müdahale öncesi		Daima		Diğer*		Toplam	
46 yaş ve altında olan grup**	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Daima	21	100,0	-	-	21	100,0	
Diğer *	53	35,8	95	64,2	148	100,0	<0,001
Toplam	74	43,8	95	56,2	169	100,0	
Özel araçta yaşa göre emniyet kemeri kullanma sıklığı		Müdahale sonrası					p ¹
Müdahale öncesi		Daima		Diğer*		Toplam	
46 yaş ve altında olan grup**	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Daima	40	97,6	1	2,6	41	100,0	<0,001
Diğer *	28	21,7	101	78,3	129	100,0	
Toplam	68	40,0	102	60,0	170	100,0	
46 yaş üzerinde grup**		Müdahale sonrası					p ¹
Müdahale öncesi		Daima		Diğer*		Toplam	
46 yaş ve altında olan grup**	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Daima	30	93,8	2	6,3	32	100,0	<0,001
Diğer *	30	21,9	107	78,1	137	100,0	
Toplam	60	35,5	109	64,5	169	100,0	

¹McNemar testi

*Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman

**Sayısal değişkenler normal dağılıma uymadığı için gruplar ortanca değere göre ayrılmıştır.

Kırk altı yaş ve altındaki katılımcılar arasında müdahale öncesinde ve sonrasında ticari araçta daima emniyet kemeri kullanan 37 kişi (%97,4) olduğu saptanmıştır. Kırk altı yaş üzerindeki katılımcılar arasında müdahale öncesi ve sonrası ticari araçta daima emniyet kemeri kullanan 21 kişi (%100,0) olduğu belirlenmiştir. Her iki yaş grubunda bulunan katılımcıların müdahale öncesi ve sonrası emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasındaki fark anlamlıdır (p<0,001).

Kırk altı yaş ve altındaki katılımcılar arasında müdahale öncesinde ve sonrasında özel araçta daima emniyet kemeri kullanan 40 kişi (%97,6) tespit edilmiştir. Kırk altı yaş üzerindeki katılımcılar arasında müdahale öncesi ve sonrası ticari araçta daima emniyet kemeri kullanan 30 kişi (%93,8) saptanmıştır. Her iki yaş grubunda bulunan katılımcıların müdahale öncesi ve sonrası emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasındaki fark anlamlıdır ($p < 0,001$).

Tablo 5.6.2. Taksi şoförlerinin medeni durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi-sonrası emniyet kemeri ile ilgili emniyet kemeri kullanma sıklıklarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Ticari araçta medeni duruma göre emniyet kemeri kullanma sıklığı							p¹
Müdahale öncesi	Daima		Müdahale sonrası		Toplam		
	Sayı	Yüzde	Diğer *	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evli olan grup							
Daima	46	97,9	1	2,1	47	100,0	<0,001
Diğer *	80	37,9	131	62,1	211	100,0	
Toplam	126	48,8	132	51,2	258	100,0	
Diğer medeni durumda olan grup**							
Daima	12	100,0	-	-	12	100,0	<0,001
Diğer *	28	40,6	41	59,1	69	100,0	
Toplam	40	49,4	41	50,6	81	100,0	
Özel araçta medeni duruma göre emniyet kemeri kullanma sıklığı							
Müdahale öncesi	Daima		Müdahale sonrası		Toplam		p¹
	Sayı	Yüzde	Diğer*	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evli olan grup							
Daima	57	95,0	3	5,0	60	100,0	<0,001
Diğer *	46	23,2	152	76,8	198	100,0	
Toplam	103	39,9	155	60,1	258	100,0	
Diğer medeni durumda olan grup**							
Daima	13	100,0	-	-	13	100,0	<0,001
Diğer **	12	17,6	56	82,4	68	100,0	
Toplam	25	30,9	56	69,1	81	100,0	

¹McNemar testi

*Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman.

**Evli olmayan, eşinden ayrılan, eşi ölen kişiler.

Evli olan 258 kişi arasından müdahale öncesi ve sonrasında ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirten 46 kişi (%97,9) tespit edilmiştir. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 80 kişi (%37,9) belirlenmiştir. Evli kişilerde ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında; müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlıdır ($p<0,001$).

Medeni durumunu evlilik dışındaki diğer durumlar olarak belirten 81 katılımcıdan müdahale öncesinde ve sonrasında daima ticari araçta emniyet kemeri kullandığını belirten 12 kişi (%100,0) tespit edilmiştir. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 28 kişi (%40,6) belirlenmiştir. Medeni durumunu evli dışındaki diğer durumlar olarak belirten kişilerde ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlıdır ($p<0,001$).

Medeni durumu evli olan 258 kişi arasından müdahale öncesinde ve sonrasında özel araçta daima emniyet kemeri kullanan 57 kişi (%95,0) belirlenmiştir. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 46 kişi (%23,2) tespit edilmiştir. Medeni durumu evli dışında diğer durumlar olan kişilerde özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlıdır. ($p<0,001$).

Medeni durumunu evlilik dışındaki diğer durumlar olarak belirten 81 kişiden müdahale öncesinde ve sonrasında daima özel araçta emniyet kemeri kullanan 13 kişi (%100,0) tespit edilmiştir. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 12 kişi (%17,6) belirlenmiştir. Medeni durumunu evli dışındaki diğer durumlar olarak belirten kişilerde özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlıdır ($p<0,001$).

Tablo 5.6.3. Taksi şoförlerinin öğrenim durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi-sonrası emniyet kemeri kullanma sıklıklarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Ticari araçta öğrenim durumuna göre emniyet kemeri kullanma sıklığı		Müdahale sonrası					p ¹
		Müdahale öncesi		Diğer *		Toplam	
Lise altı mezuniyeti olan grup	Daima	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Daima	24	100,0	-	-	24	100,0	<0,001
Diğer *	51	37,2	86	62,8	137	100,0	
Toplam	75	46,6	86	53,4	161	100,0	
Lise ve üzeri mezuniyeti olan grup		Müdahale sonrası					p ¹
		Müdahale öncesi		Diğer*		Toplam	
Lise altı mezuniyeti olan grup	Daima	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Daima	34	97,1	1	2,9	35	100,0	<0,001
Diğer *	57	39,9	86	60,1	143	100,0	
Toplam	91	51,1	87	48,9	178	100,0	
Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı		Müdahale sonrası					p ¹
		Müdahale öncesi		Diğer*		Toplam	
Lise altı mezuniyeti olan grup	Daima	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Daima	26	100,0	-	-	26	100,0	<0,001
Diğer *	28	20,7	107	79,3	135	100,0	
Toplam	54	33,5	107	66,5	161	100,0	
Lise ve üzeri mezuniyeti olan grup		Müdahale sonrası					p ¹
		Müdahale öncesi		Diğer*		Toplam	
Lise altı mezuniyeti olan grup	Daima	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Daima	44	93,6	3	6,4	47	100,0	<0,001
Diğer *	30	22,9	101	77,1	131	100,0	
Toplam	74	41,6	104	58,4	178	100,0	

¹Mcnemar testi

* Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman

Katılımcılar arasından öğrenim durumu lise altı mezuniyet olan 161 kişiden müdahale öncesinde ve sonrasında ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirten 24 kişi (%100,0) tespit edilmiştir. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 51 kişi (%37,2) belirlenmiştir. Öğrenim durumu lise altı mezuniyet olan kişilerde ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlıdır ($p<0,001$).

Öğrenim durumunu lise ve üzeri olarak belirten 178 katılımcı arasından müdahale öncesinde daima ticari araçta emniyet kemeri kullandığını belirten 34 kişi (%97,1) saptanmıştır. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 57 kişi (%39,9) belirlenmiştir. Öğrenim durumu lise ve üzeri mezuniyet olan kişilerde ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlıdır ($p<0,001$).

Öğrenim durumu lise altı mezuniyet olan 161 katılımcıdan müdahale öncesinde özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirten 26 kişi (%100,0) belirlenmiştir. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 28 kişi (%20,7) tespit edilmiştir. Öğrenim durumu lise altı mezuniyet olan kişilerde özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlıdır ($p<0,001$).

Öğrenim durumu lise ve üzeri mezuniyet olan 178 kişi arasından müdahale öncesinde özel araçta emniyet kemerini daima kullanan 44 kişi (%93,6) belirlenmiştir. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 30 kişi (%22,9) tespit edilmiştir. Öğrenim durumu lise ve üzeri mezuniyet olan kişilerde özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlıdır ($p<0,001$).

Tablo 5.6.4. Taksi şoförlerinin ekonomik durumlarına göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi-sonrası emniyet kemeri kullanma sıklıklarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Ticari araçta ekonomik duruma göre emniyet kemeri kullanma sıklığı		Müdahale sonrası					p ¹
		Müdahale öncesi		Diğer *		Toplam	
Düşük ekonomik durumda olan grup		Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Daima		6	100,0	-	-	6	100,0
Diğer *		31	46,3	36	53,7	67	100,0
Toplam		37	50,7	36	49,3	73	100,0
Orta-yüksek ekonomik olan grup							
Daima		52	98,1	1	11,9	53	100,0
Diğer *		77	36,2	136	63,8	213	100,0
Toplam		129	48,5	137	51,5	266	100,0
Özel araçta sosyoekonomik duruma göre emniyet kemeri kullanma sıklığı		Müdahale sonrası					
Müdahale öncesi		Daima		Diğer*		Toplam	
Düşük ekonomik durumda olan grup		Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Daima		14	100,0	-	-	14	100,0
Diğer *		17	28,8	42	71,2	59	100,0
Toplam		31	42,5	42	57,5	73	100,0
Orta-yüksek ekonomik olan grup							
Daima		56	94,9	3	5,1	59	100,0
Diğer *		41	19,8	166	80,2	207	100,0
Toplam		97	36,5	169	63,5	266	100,0

¹Mcnemar testi

* Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zamandır.

Katılımcılar arasında ekonomik durumunu düşük olarak belirten 73 kişiden; hem müdahale öncesinde hem de müdahale sonrasında ticari araçta daima emniyet kemeri kullananı 6 kişi (%100,0) belirlenmiştir. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 31 kişi (%46,3) tespit edilmiştir. Ekonomik durumunu düşük olarak belirten katılımcılarda ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlı bulunmuştur ($p<0,001$).

Ekonomik durumu orta-yüksek olan 266 katılımcıda ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesi ve sonrasında daima olarak belirten 52'si (%98,1) tespit edilmiştir. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 77 kişi (%36,2) tespit edilmiştir. Ekonomik durumunu orta-yüksek olarak belirten katılımcılarda ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlıdır ($p<0,001$).

Ekonomik durumu düşük olan 73 katılımcı arasından müdahale öncesinde ve sonrasında özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirten 14 kişinin (%100,0) belirlenmiştir. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 17 kişi (%28,8) tespit edilmiştir. Ekonomik durumunu düşük olarak belirten kişilerde özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlıdır ($p<0,001$).

Ekonomik durumu orta-yüksek olan 266 katılımcı arasından müdahale öncesinde ve sonrasında özel araçta daima emniyet kemeri kullanan 56 kişi (%94,9) saptanmıştır. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 41 kişi (%19,8) belirlenmiştir. Ekonomik durumu orta-üst olan kişilerde özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlıdır ($p<0,001$).

Tablo 5.6.5. Taksi şoförlerinin taksi şoförlüğü yapılan yıllara göre ticari ve özel araçta müdahale öncesi-sonrası emniyet kemeri kullanma sıklıklarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Ticari araçta şoförlük yılına göre emniyet kemerinin kullanma sıklığı	Müdahale sonrası						p ¹
	Müdahale öncesi	Daima		Diğer *		Toplam	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
16 yıl ve altında olan grup							
Daima	35	100,0	-	-	35	100,0	<0,001
Diğer *	52	38,2	84	61,8	136	100,0	
Toplam	87	50,9	84	49,1	171	100,0	
16 yıl üzerinde olan grup							
Daima	23	95,8	1	4,2	24	100,0	<0,001
Diğer *	56	38,9	88	61,1	144	100,0	
Toplam	79	47,0	89	53,0	168	100,0	
Özel araçta emniyet kemerinin kullanma sıklığı							
Müdahale öncesi							
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
16 yıl ve altında olan grup							
Daima	35	94,6	2	5,4	37	100,0	<0,001
Diğer *	27	20,1	107	79,9	134	100,0	
Toplam	62	36,3	109	63,7	171	100,0	
16 yıl üzerinde olan grup							
Daima	35	97,2	1	2,8	36	100,0	<0,001
Diğer *	31	23,5	101	76,5	132	100,0	
Toplam	66	39,3	102	60,7	168	100,0	

¹McNemar testi

* Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman

Taksi şoförlüğü yapılan süre 16 yıl ve daha kısa olan 171 kişiden müdahale ve öncesinde sonrasında ticari araçta daima emniyet kemeri kullanan 35 kişi (%100,0) belirlenmiştir. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında

daima kullanan 52 kişi (%38,2) tespit edilmiştir. Ticari araçta emniyet kemeri kulanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasında istatiksels olarak anlamlı bir fark bulunmuştur ($p<0,001$).

Taksi şoförlüğü yapma süresi 16 yıldan uzun olan 168 katılımcıdan ticari araçta daima emniyet kemeri kullanan 23' (%95,8) bulunmaktadır. Emniyet kemeri kulanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 56 kişi (%38,9) tespit edilmiştir. Ticari araçta emniyet kemeri kulanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark istatiksels olarak anlamlıdır ($p<0,001$).

Katılımcılar arasında taksi şoförlüğü yapılan süre 16 yıl ve daha kısa olan 171 katılımcıdan, müdahale öncesinde ve sonrasında özel araçta daima emniyet kemeri kullanan 35 kişi (%94,6) belirlenmiştir. Emniyet kemeri kulanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 27 kişi (%20,1) bulunmaktadır. Özel araçta emniyet kemeri kulanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlıdır.

Taksi şoförlüğü yapma süresi 16 yıldan uzun olan 168 kişiden; müdahale öncesinde ve sonrasında özel araçta daima emniyet kemeri kullanan 35 kişi (%97,2) belirlenmiştir. Emniyet kemeri kulanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 31 kişi (%23,5) bulunmaktadır. Özel araçta emniyet kemeri kulanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark istatiksels olarak anlamlıdır ($p<0,001$).

Tablo 5.6.6. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi ve sonrası bilgi puan dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri ile ilgili bilgi puanı*	≤6		>6		Toplam		p**
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Müdahale öncesi							
≤6	9	5,0	171	95,0	180	100,0	<0,001
>6	-	-	159	100,0	159	100,0	
<i>Ortalama¹ ± ss =6,1±2,8, Ortanca¹=6,0, En küçük¹=1,0, En büyük¹=13,0</i> <i>Ortalama² ± ss =10,8± 1,9, Ortanca²=11,0, En küçük²=4,0, En büyük²=14,0</i>							
Toplam	9	2,7	330	97,3	339	100,0	

*Katılımcıların tüm sorulara doğru yanıt vermesi durumunda alabilecekleri en yüksek puan 14'tür.

**Wilcoxon testi

¹Müdahale öncesi

²Müdahale sonrası

Katılımcıların emniyet kemeri ile ilgili bilgi sorularına verdikleri cevaplara göre; hem müdahale öncesinde hem de müdahale sonrasında 6 puan üzerinde alan 159 kişi (%100) bulunmaktadır. Müdahale öncesinde 6 puan altında almasına rağmen müdahale sonrasında 6 puan üzerinde alan 171 kişi (%95) bulunmaktadır. Katılımcıların emniyet kemeri ile ilgili bilgi puanları arasında müdahale öncesi ve sonrası arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır ($p<0,001$).

Çalışmada müdahale sonrasındaki bilgi puan ortanca değerleri; on'arlı yaş gruplarına, öğrenim durumu gruplarına ve ehliyet aldıkları yıl gruplarına göre detaylandırılarak incelenmiştir. Yaş gruplarına ve ehliyet yıllarına göre tüm gruplarda müdahale sonrası emniyet kemeri ile ilgili bilgi puan ortancaları ile müdahale öncesi arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (yaş grupları için $p<0,001$, ehliyet yılı grupları için $p<0,001$). Öğrenim gruplarına göre ise bilgi puan ortancaları arasındaki fark okur-yazar grup ve doktora/yüksek lisans mezunu grup dışındaki tüm gruplarda anlamlı bulunmuştur (Okur-yazar ve yüksek lisans/doktora için $p =0,180$, diğer öğrenim durumu grupları için $p<0,001$).

Tablo 5.6.7. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi ve sonrası düşüncelerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Önerme	Müdahale sonrası						p ¹	
	Katılıyorum		Katılmıyorum - Kararsızım		Toplam			
Müdahale öncesi	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde		
'Emniyet kemeri uyarı sinyali her araçta olması gerekir.'	Katılıyorum	234	97,1	7	2,9	241	100,0	<0,001
	Katılmıyorum-Kararsızım	52	53,1	46	46,9	98	100,0	
	Toplam	286	84,4	53	15,6	339	100,0	
Ülkemizde emniyet kemeri kullanımı ile ilgili yasal olarak yapılan uyarılar yeterlidir.	Katılıyorum	126	86,3	20	13,7	146	100,0	<0,001
	Katılmıyorum-Kararsızım	77	39,9	116	60,1	193	100,0	
	Toplam	203	59,9	136	40,1	339	100,0	
Ülkemizde sürücüler emniyet kemeri konusunda hassasiyet gösterirler.	Katılıyorum	47	52,8	42	47,2	89	100,0	0,017
	Katılmıyorum-Kararsızım	68	27,2	182	72,8	100,0	100,0	
	Toplam	115	33,9	224	66,1	339	100,0	
Müdahale öncesi	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	p ¹	
Ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum'	Katılıyorum-Kararsızım	154	77,0	46	23,0	200	100,0	0,171
	Katılmıyorum	33	23,7	106	76,3	139	100,0	
	Toplam	187	55,2	152	44,8	339	100,0	

¹Mcnemar testi

'Emniyet kemeri uyarı sinyali her araçta olması gerekir.' ifadesine, müdahale öncesinde ve sonrasında katıldığını belirten 234 kişi (%97,1) belirlenmiştir. Müdahale öncesinde önermeye katılmayan/kararsız olan ancak müdahale sonrası katılan 52 kişi (%53,1) tespit edilmiştir. Müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlıdır ($p<0,001$).

'Ülkemizde emniyet kemeri kullanımı ile ilgili yasal olarak yapılan uyarılar yeterlidir.' ifadesine, müdahale öncesinde ve sonrasında katılan 126 kişi (%86,3) bulunmaktadır. Müdahale öncesinde önermeye katılmayan/kararsız olan ancak müdahale sonrası katılan 77 kişi (%39,9) belirlenmiştir. Müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlıdır ($p<0,001$).

'Ülkemizde sürücüler emniyet kemeri konusunda hassasiyet gösterirler.' ifadesine, müdahale öncesinde ve sonrasında katılan 47 kişi (%52,8) bulunmaktadır. Müdahale öncesinde önermeye katılmayan/kararsız olan ancak müdahale sonrası katılan 68 kişi (%27,2) belirlenmiştir. Müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlıdır ($p=0,017$).

'Ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum.' önermesine müdahale öncesinde ve sonrasında katılmayan 106 kişi (%76,3) bulunmaktadır. Müdahale öncesinde bu düşünceye katılan/kararsız olan ancak müdahale sonrasında katılmayan 46 kişi (%23,0) müdahale sonrası fikrini değiştirerek katılmadığını belirtmiştir. Katılımcıların ticari araçlarda şehir içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanılmaması ile ilgili yasa hakkındaki düşüncelerinde müdahale öncesi ve sonrası arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,177$).

Tablo 5.6.8. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi ve sonrası polis ve yolcu tarafından uyarılma ve trafik cezası alma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Özellik	Müdahale sonrası						p ¹
	Evet		Hayır-hatırlamıyor		Toplam		
Müdahale öncesi	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Trafik polisinin uyarması (n=338)							
Evet	65	100,0	-	-	65	100,0	
Hayır-hatırlamıyor	2	0,7	271	99,3	273	100,0	0,500
Toplam	67	19,8	271	80,2	338	100,0	
Yolcunun uyarması							
Evet	44	89,8	5	10,2	49	100,0	
Hayır-hatırlamıyor	5	1,7	285	98,3	290	100,0	1,0
Toplam	49	14,5	290	85,5	339	100,0	
Trafik cezası alma(n=338)							
Evet	30	88,2	4	11,8	34	100,0	0,267
Hayır-hatırlamıyor	9	3,0	295	97,0	304	100,0	
Toplam	39	11,5	299	88,5	338	100,0	

¹Mcneamar testi

Müdahale öncesi ve sonrasında emniyet kemeri kullanmadığı için trafik polisi tarafından uyarıldığını belirten 65 kişi (%100,0) tespit edilmiştir. Müdahale öncesi polis tarafından uyarılmayan/hatırlamayan ancak müdahale sonrasında uyarılan 2 kişi (%0,7) belirlenmiştir. Polis tarafından uyarılma durumlarına göre müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlı değildir (p= 0,500).

Müdahale öncesi ve sonrasında emniyet kemeri kullanmadığı için yolcu tarafından uyarıldığını belirten 44 kişi (%89,8) tespit edilmiştir. Müdahale öncesi yolcu tarafından uyarılmayan/hatırlamayan ancak müdahale sonrasında uyarılan 5 kişi (%1,7) belirlenmiştir. Yolcu tarafından uyarılma durumlarına göre müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlı değildir (p= 1,0).

Müdahale öncesi ve sonrasında emniyet kemeri kullanmadığı için ceza aldığını belirten 30 kişi (%88,2) belirlenmiştir. Müdahale öncesi ceza almayan/hatırlamayan ancak müdahale sonrasında alan 9 kişi (%3,0) saptanmıştır. Trafik cezası alma durumlarına göre müdahale öncesi ve sonrasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,267$).

Tablo 5.6.9. Taksi şoförlerinin ticari araçta müdahale öncesi ve sonrası emniyet kemeri kullanım sıklığının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri kullanımı	Müdahale sonrası						p ¹
	Daima		Diğer*		Toplam		
Müdahale öncesi	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Ticari araç							
Daima	58	98,3	1	1,7	59	100,0	<0,001
Diğer*	108	38,6	172	61,4	280	100,0	
Toplam	166	49,0	173	51,0	339	100,0	
Özel araç							
Daima	70	95,9	3	4,1	73	100,0	<0,001
Diğer*	58	21,8	208	78,2	266	100,0	
Toplam	128	37,8	211	62,2	339	100,0	

¹McNemar testi

* Çalışma süresinin yarısından fazla, çalışma süresinin yarısı, çalışma süresinin yarısından az ve hiçbir zaman

Müdahale öncesinde ve sonrasında ticari araçta daima emniyet kemeri kullanan 58 kişi (%98,7) tespit edilmiştir. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 108 kişi (%38,6) belirlenmiştir. Ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlıdır ($p<0,001$).

Müdahale öncesinde ve sonrasında özel araçta daima emniyet kemeri kullanan 70 kişi (%95,9) saptanmıştır. Emniyet kemeri kullanma sıklığını müdahale öncesinde diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında daima kullanan 58 kişi (%21,8) saptanmıştır. Özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlıdır ($p<0,001$).

Tablo 5.6.10. Taksi şoförlerinin müdahale öncesi ve sonrası emniyet kemeri kullanma nedenlerinin dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri kullanma nedeni	Müdahale sonrası						p ¹	
	Trafik kazalarından koruyucu		Diğer*		Toplam			
	Müdahale öncesi	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı		Yüzde
Trafik kazalarından koruyucu		93	94,9	5	5,1	98	100,0	<0,001
Diğer*		78	32,4	163	67,6	241	100,0	
Toplam		171	50,4	168	49,6	339	100,0	

¹Mcnemar testi

*Zorunlu olması, para cezası

Müdahale öncesinde ve sonrasında trafik kazalarında koruyucu olması nedeniyle emniyet kemeri kullandığını belirten 93 kişi (%94,9) bulunmaktadır. Müdahale öncesinde emniyet kemeri kullanma nedenini diğer olarak belirten ancak müdahale sonrasında koruyucu olduğu için emniyet kemeri kullanan 78 kişi (%32,4) saptanmıştır. Katılımcıların emniyet kemeri kullanma nedenlerinde müdahale öncesi ve sonrasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır ($p < 0,001$).

Tablo 5.6.11. Taksi şoförlerinin müdahale öncesi ve sonrası emniyet kemeri uyarı susturucu kullanma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri uyarı susturucusu kullanma durumu	Müdahale sonrası						p ¹	
	Müdahale öncesi	Kullanıyor		Kullanmıyor		Toplam		
		Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı		Yüzde
Kullanıyor		99	52,4	90	47,6	189	100,0	<0,001
Kullanmıyor		1	0,7	149	99,3	150	100,0	
Toplam		100	29,5	139	70,5	339	100,0	

¹Mcnemar testi

Müdahale öncesinde emniyet kemeri uyarı susturucu kullanan 189 kişiden 90'ı (%47,6) müdahale sonrasında uyarı susturucusu kullanmadığını belirtmiştir. Emniyet kemeri uyarı susturucusu kullanma durumlarına göre müdahale öncesi ve sonrası arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur ($p < 0,001$).

Tablo 5.6.12. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili müdahale öncesi ve sonrası yolcu ve sürücüyü uyarma durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Sürücü iken emniyet kemeri ile ilgili yolcu uyarma	Müdahale sonrası						p ¹
	Her zaman		Diğer*		Toplam		
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Müdahale öncesi							
Her zaman	90	95,7	4	4,3	94	100,0	0,002
Diğer*	20	8,2	225	91,8	245	100,0	
Toplam	110	32,4	229	67,6	339	100,0	
Yolcu iken emniyet kemeri ile ilgili sürücüyü uyarma							
Her zaman	54	96,4	2	3,6	56	100,0	0,001
Diğer*	16	5,7	267	94,3	283	100,0	
Toplam	70	20,6	269	79,4	339	100,0	

¹Mcnemar testi

*Bazen, karışmam, uyardım, hiç uyardım

Müdahale öncesinde ve sonrasında sürücü iken yolcu emniyet kemeri kullanma konusunda her zaman uyarın 90 kişi (%95,7) belirlenmiştir. Müdahale öncesinde yolcu her zaman uyardım ancak müdahale sonrasında her zaman uyarın 20 kişi (%8,2) tespit edilmiştir. Katılımcıların yolcuları uyarın davranışlarında müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlıdır (p=0,002).

Müdahale öncesinde ve sonrasında yolcu iken sürücüyü emniyet kemeri kullanma konusunda her zaman uyarın 54 kişi (%96,4) saptanmıştır. Müdahale öncesinde sürücüyü her zaman uyardım ancak müdahale sonrasında 16 kişi (%5,7) uyarın tespit edilmiştir. Katılımcıların emniyet kemeri ile ilgili sürücüyü uyarın davranışlarında müdahale öncesi ve sonrası arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır (p=0,001).

Tablo 5.6.13. Taksi şoförlerinin müdahale öncesi ve sonrası emniyet kemeri kullandıkları durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri kullanma durumu	Müdahale sonrası						p ¹
	Evet		Hayır		Toplam		
	Müdahale öncesi						
Şoför iken	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evet	284	99,6	1	0,4	285	100,0	
Hayır	50	92,6	4	7,4	54	100,0	<0,001
Toplam	334	98,5	5	1,5	339	100,0	
Yolcu iken	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	p ¹
Evet	153	97,5	4	2,5	157	100,0	
Hayır	80	44,0	102	56,0	182	100,0	<0,001
Toplam	233	68,7	106	31,3	339	100,0	
Gündüz yolculuğu	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	p ¹
Evet	65	95,6	3	4,4	68	100,0	
Hayır	180	66,4	91	33,6	271	100,0	<0,001
Toplam	245	72,3	94	27,7	339	100,0	
Gece yolculuğu	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	p ¹
Evet	62	93,9	4	6,1	66	100,0	
Hayır	112	41,0	161	59,0	273	100,0	<0,001
Toplam	174	51,3	165	48,7	339	100,0	
Şehir içi yolculuğu	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	p ¹
Evet	44	88,0	6	12,0	50	100,0	
Hayır	218	75,4	71	24,6	289	100,0	<0,001
Toplam	262	77,3	77	22,7	339	100,0	
Şehir dışı yolculuğu	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	p ¹
Evet	128	96,2	5	3,8	133	100,0	
Hayır	123	59,7	83	40,3	206	100,0	<0,001
Toplam	251	74,0	88	26,0	339	100,0	

Tablo 5.6.13. Devam. Taksi şoförlerinin müdahale öncesi ve sonrası emniyet kemeri kullandıkları durumlarının dağılımı (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri kullanma durumu	Müdahale sonrası						p ¹
	Evet		Hayır		Toplam		
	Müdahale öncesi						
Çevre yolu yolculuğu	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Evet	66	93,0	5	7,0	71	100,0	
Hayır	101	37,7	167	62,3	268	100,0	<0,001
Toplam	167	49,3	172	50,7	339	100,0	
Araç hızı yüksek iken	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	p¹
Evet	128	92,1	11	7,9	139	100,0	
Hayır	120	60,0	80	40,0	200	100,0	<0,001
Toplam	248	73,2	91	26,8	339	100,0	
Araç hızı düşük iken	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	p¹
Evet	21	80,8	5	19,2	26	100,0	
Hayır	50	16,0	263	84,0	313	100,0	<0,001
Toplam	71	20,9	268	79,1	339	100,0	
İkaz sesini durdurmak için	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	p¹
Evet	15	78,9	4	21,1	19	100,0	
Hayır	56	17,5	264	82,5	320	100,0	<0,001
Toplam	71	20,9	268	79,1	339	100,0	
Birisi hatırlattığında	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	p¹
Evet	14	100,0	-	-	14	100,0	
Hayır	34	10,5	291	89,5	325	100,0	<0,001
Toplam	48	14,2	291	85,8	339	100,0	
Trafik polisini gördüğünde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	p¹
Evet	45	93,8	3	6,3	48	100,0	
Hayır	133	45,7	158	54,3	291	100,0	<0,001
Toplam	178	52,5	161	47,5	339	100,0	

Katılımcıların emniyet kemeri kullanma durumları incelendiğinde; müdahale sonrasında müdahale öncesine göre tüm durumlarda artış olduğu gözlemlenmiştir. Müdahale sonrasında katılımcılardan 334 kişi (%98,5) şoförken, 233 kişi (%68,7) yolcu iken, 245 kişi (%72,3) gündüzyolculukta, 174 kişi (%51,3) gece yolculukta, şehir içi yolculukta 262 kişi (%77,3), şehir dışı yolculukta 251 kişi (%74,0), çevre yolu yolculukta 167 kişi (%49,3), araç hızlıyken 248 kişi (%73,2), araç yavaşken 71 kişi (%20,9), ikaz sesini durdurmak için 71 kişi (%20,9), birisi hatırlattığında 48 kişi (%14,2), trafik polisini gördüğünde ise 178 kişi (%52,5) emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir. Tüm durumlarda katılımcıların müdahale öncesi sonrası arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur ($p<0,001$).

Tablo 5.6.14. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri ile ilgili afişi görme durumunun bilgi puanı ve emniyet kemeri kullanma sıklığı üzerine etkisi (Taksi durakları, Dikmen, Çankaya, Ankara, Kasım 2019).

Emniyet kemeri ile ilgili afişi görme durumu	Müdahale sonrası bilgi puanı						p
	≤6		>6		Toplam		
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Sadece görenler	4	4,2	91	95,8	95	100,0	
Gören ve inceleyenler	5	2,0	239	98,0	244	100,0	0,274*
Toplam	9	2,7	330	97,3	339	100,0	

	Müdahale sonrası ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p
	Daima		Diğer		Toplam		
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Sadece görenler	52	54,7	43	45,3	95	100,0	
Gören ve inceleyenler	114	46,7	130	53,3	244	100,0	0,185**
Toplam	166	49,0	173	51,0	339	100,0	

	Müdahale sonrası özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı						p
	Daima		Diğer		Toplam		
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	
Sadece görenler	40	42,1	55	57,9	95	100,0	
Gören ve inceleyenler	88	36,1	156	63,9	244	100,0	0,303**
Toplam	128	37,8	211	62,2	339	100,0	

*Fisher's Exact testi

**Ki kare testi

Afişi görüp, incelediğini belirten 244 kişiden 239'unun (%98,0) müdahale sonrası bilgi puanı 6'nın üzerindedir. Emniyet kemeri ile ilgili afişi görme durumlarına göre müdahale sonrası bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,274$).

Afişi görüp, incelediğini belirten 244 kişi arasından 114 kişi (%46,7) ticari araçta daima emniyet kemeri kullandığı saptanmıştır. Emniyet kemeri ile ilgili afişi görme durumlarına göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı istatistiksel olarak anlamlı değildir ($p=0,185$).

Afişi görüp, incelediğini belirten 244 kişi arasından 88 kişi (%36,1) özel araçta daima emniyet kemeri kullandığı saptanmıştır. Emniyet kemeri ile ilgili afişi görme durumlarına göre özel araçta emniyet kemeri kullanma sıklığı istatistiksel olarak anlamlı değildir ($p=0,303$).

6. TARTIŞMA

Toplumsal-bireysel maddi ve manevi kayıplara neden olan trafik kazaları önemli bir halk sağlığı sorunudur. Trafik kazalarının meydana gelmesinin önlenmesi, önlenemediği durumlarda ise neden olduğu hasarın şiddetinin düşürülmesi bu sorunun çözülmesinde kilit rol oynamaktadır. Trafik kazaları nedeniyle gerçekleşen ölüm ve yaralanmaları önleme konusunda etkinliği kanıtlanmış olan emniyet kemerinin önemini; bireylerin kavraması ve toplumun bu konuya katılımının sağlanması için yapılacak olan müdahalelere ihtiyaç duyulmaktadır. Özellikle sürücülüğü meslek olarak edinen kişilerde hem trafikte geçirilen sürenin artması hem de risk alma eğilimlerinin fazla olması, kaza geçirme olasılıklarını artırmaktadır. Emniyet kemerini kullanma davranışını geliştirecek bir eğitim müdahalesi ile kişilerin bilgilerini artırarak farkındalık oluşturulabilir. Olanaklar ölçüsünde erişilebildiği kadarıyla literatürde bu konuda taksi şoförleri arasında yapılan bir müdahale çalışması bulunmamaktadır. Dolayısıyla bu çalışmanın konusu ve içeriği itibarıyla literature katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Araştırma raporunun tartışma bölümü, müdahale öncesi ve sonrası verilerin tartışılması şeklinde kurgulanmış ve metin bu şekilde yazılmıştır.

6.1. Müdahale öncesine ilişkin veriler

Emniyet kemeri kullanım sıklığı gelişmiş ülkelerde yüksek olmasına rağmen gelişmekte olan ülkelerde halen istenilen düzeye ulaşamamıştır. Bu davranışın gelişmesini etkileyen pek çok sosyodemografik ve durumsal özellik bulunmaktadır. Yapılan çalışmalar ile yaşlı sürücülerin genç sürücülere göre emniyet kemeri kullanma olasılığının daha yüksek olduğu gösterilmiştir (62). Benzer şekilde Amerika'da emniyet kemeri kullanımı son yıllarda artmış olsa da, gençler tarafından kullanımı; yetişkinlerin gerisinde kalmaya devam etmektedir. Bu çalışmada da 46 yaş ve altındaki kişilerin daima emniyet kemeri kullanma sıklığı; ticari araçlarda %22,4, özel araçlarda %24,1 olarak bulunmuştur (Tablo 5.4.10). Ticari araçta daima emniyet kemeri kullanma durumu 46 yaş ve altındaki katılımcılarda daha yüksek olması istatistiksel olarak anlamlı olduğu tespit edilmiştir ($p=0,016$).

Çalışmada medeni durumunu evli olarak belirten kişilerin %18,2'si ticari araçta, %23,3'ü özel araçta daima emniyet kemeri kullanmaktadır (Tablo 5.4.11). Katılımcıların medeni durumlarına göre emniyet kemeri kullanma durumlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamasına rağmen yapılan diğer çalışmalar evli sürücülerin; eşlerinden ayrılmış veya yalnız

yaşayan sürücülere göre emniyet kemeri kullanma sıklığının daha fazla olduğunu belirlenmiştir. Bu durum evli olan bireylerin aileleri için ek sorumlulukları olması nedeniyle; yol güvenliği önlemlerine uyum gösterme olasılığının daha yüksek olması ile ilgili olabileceğini düşündürmektedir (62).

Sürücülerin öğrenim durumlarının emniyet kemeri kullanımı ile önemli ölçüde ilişkili olduğunu göstermiştir. Meslek yüksekokulu ve üstünde eğitim almış sürücülerin emniyet kemeri kullanma sıklığı artmaktadır. Bu çalışmada katılımcılar öğrenim durumlarına göre incelendiğinde; lise ve üzerinde mezuniyeti olan kişilerin %19,7'si ticari araçta, %26,4'ü özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir ve özel/ticari araçtaki kullanım durumu ile öğrenim durumu arasındaki fark anlamlı değildir (Tablo 5.4.12). Amerika, Batı Hindistan ve Kuzeybatı Nijerya'dan gelen raporlardan farklı olarak bu çalışmada öğrenim durumunun emniyet kemeri kullanma ile olumlu şekilde ilişkili olduğunu gösterilememesi katılımcıların çoğunun öğrenim düzeyinin düşük olması ile ilgili olabilir (62).

Ekonomik durumlarını orta-yüksek olarak belirten kişilerin %19,9 ticari araçta, %22,2'si özel araçta daima kullanmaktadır (Tablo 5.4.13). Ekonomik durumlarına göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunurken, özel araçta bulunmamıştır (ticari araç için $p=0,019$). Özel araçta emniyet kemeri kullanma durumunun ekonomik duruma göre istatistiksel olarak anlamlı olması literatur ile uyumlu bulunmuştur (8, 10).

Emniyet kemeri kullanımının yaş ile birlikte arttığı görülmesine rağmen deneyim arttıkça risk algısının azalması ve sürücünün kendine olan güveninin artıp koruyucu davranışları azaltması emniyet kemer kullanımı azalmaktadır (89). Benzer şekilde bu çalışmada da şoförlük yaptığı süre 16 yıl ve daha kısa olan kişilerin ticari araçta %20,5'inin, özel araçta %21,6'sının daima emniyet kemeri kullanması, şoförlük süresi 16 yıldan uzun olan gruba göre hem ticari araçta hem de özel araçta kısmen daha yüksek bulunmuştur. Ancak aradaki fark istatistiksel olarak anlamlı değildir. (Tablo 5.4.14).

Gelişmiş ülkelerde, taksi şoförlerinin trafik kazası yapmasına neden olan bir dizi insan faktörünün yanı sıra, işle ilgili bazı risk faktörleri de tanımlanmıştır (85). Avustralya'da yapılan bir araştırmaya göre; trafik kazalarının sayısı, iş vardiyalarında harcanan zamanla pozitif olarak ilişkilendirilmiştir (84). Günlük çalışma süresini 12 saat ve daha kısa olarak belirten katılımcıların %17,7'si, 12 saatten uzun şoförlük yapanların ise %16,8'si daima emniyet kemeri kullandığını

belirtmiştir. Çalışma sürelerine göre ticari ve özel araçta emniyet kemeri kullanma durumu istatistiksel olarak anlamlı değildir (Tablo 5.4.15).

Türk sürücülerde yapılan bir çalışmada ise emniyet kemeri kullanımı, kötü hava şartlarında ve gece yapılan yolculuklarda yüksek; iyi hava şartlarında, gündüz yapılan yolculuklarda ise çok daha düşük bulunmuştur (11). Bu araştırmada da çalışma düzenlerine göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma sıklıklarına bakıldığında; sürekli gece çalışan kişilerin %33,3'ü, sürekli gündüz çalışan kişilerin %18,6'sı, gece-gündüz karışık çalışanların ise %13,6'sı daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir (Tablo 5.4.16). Ancak çalışma düzenlerine göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma durumu istatistiksel olarak anlamlı değildir.

Yurt dışında araç kullanma deneyimi bulunan kişilerin %26,7'si ticari araçta, %30,0 ise özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir (Tablo 5.4.17). Yurt dışında araç kullanma deneyiminin kişilerin farkındalığının artmasını sağlayabileceği öngörülmesine rağmen; bu çalışmada hem ticari hem de özel araçta emniyet kemeri kullanma durumunda istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır.

Emniyet kemeri ikaz sistemleri otomobil firmaları tarafından 2000'li yılların başından itibaren araçlara standart bir donanım olarak yerleştirilmeye başlanmıştır (37). Bu sistemler; emniyet kemerini takmayı unutan sürücülerde etkili olmaktadır. Yapılan araştırmalar gelişmiş kemer ikaz sistemlerinin hem sürücü hem de yolcu emniyet kemeri kullanımını yaklaşık üç puan artırdığını; bunun da teorik olarak sürücü ölüm sıklığını yaklaşık %2 azalttığını tahmin etmektedir (37). Bu çalışmada kişilerin emniyet kemeri uyarı ikaz sistemlerinin tüm araçlarda bulunması gerektiği ile ilgili önermeye katılma durumlarına göre ticari ve özel araçta daima emniyet kemeri kullanma sıklığı incelenmiştir. Bu önermeye katılan kişilerin %19,1'i ticari araçta, %25,7'si özel araçta emniyet kemerini daima kullanmaktadır ancak bu duruma göre ticari/özel araçta emniyet kemeri kullanma durumu istatistiksel olarak anlamlı değildir (Tablo 5.4.18).

Özellikle taksi şoförlerinde emniyet kemeri kullanma sıklığı diğer sürücülere göre daha düşüktür. Buna gerekçe olarak sıklıkla emniyet kemerinin kısa mesafe yolculuklar sırasında araca iniş binişlerini zorlaştırmasını ve gasp gibi durumlarda kişisel güvenliklerinin emniyet kemeri tarafından engellenmesini göstermişlerdir (12). Bu nedenle, çalışmada ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasaya uygun bulma durumlarına göre emniyet kemeri kullanma sıklıkları ele alınmak istenmiştir. Yasanın uygun olduğunu düşünmeyen katılımcıların %20,1 ticari araçta, %20,9'i ise özel araçta daima emniyet

kemeri kullandığını belirtmiştir (Tablo 5.4.19). Katılımcıların bu önermeye verdikleri yanıtlara göre ticari ve özel araçta emniyet kemeri kullanma durumu istatistiksel olarak anlamlı bulunmamıştır. Yapılan başka bir çalışmada da yaklaşık her üç kişiden birinin şehir içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanılmasını anlamsız bulduğunu ifade etmesi dikkat çekicidir (8).

Son bir yıl içerisinde trafik kazası geçiren katılımcıların %24,4'ü ticari araçta, %30,8'i ise özel araçta daima emniyet kemeri kullandığı sonucuna ulaşılmıştır (Tablo 5.4.21). Trafik kazası geçirme durumlarına göre ticari araçta daima emniyet kemeri kullanma durumu istatistiksel olarak anlamlı değilken, özel araçta anlamlı bulunmuştur ($p=0,024$). Yapılan başka bir çalışmada ise trafik kazası geçiren her iki kişiden birinin emniyet kemerini daima kullandığı belirtilmiştir (8). Kişilerin trafik kazasını deneyimlemelerine rağmen halen emniyet kemeri kullanma sıklığının istenen düzeyde olmaması, emniyet kemerinin sağladığı koruyuculuğun tam olarak içselleştirilememesiyle ilgili olabilir.

Trafik kazasında birinci derece yakınıni kaybeden kişilerin %7,7 ticari araçta %15,4 özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir (Tablo 5.4.20). Katılımcıların birinci derece yakınlarını trafik kazasında kaybetme durumlarına göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma durumları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır. Bu durumun sebebi; katılımcıların zamanlarının çoğunu şehir içi trafikte geçirmeleri ve tanıdıklarına ait ölümlü kazaların ise şehirlerarası yollarda gerçekleşmiş olması ihtimali ile açıklanabilir.

Emniyet kemeri ile ilgili yasal uygulamaların artırılması, kullanım sıklığını artırmaktadır. Sürücünün ceza alma risk algısı ile emniyet kemeri kullanımı arasında bir pozitif bir ilişki bulunmaktadır (90). Ancak bu çalışmada ceza alan kişilerden sadece %8,8'i ticari araçta, %20,6'sı özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir (Tablo 5.4.22). Kişilerin trafik cezası almalarına göre emniyet kemeri kullanma durumları arasındaki fark anlamlı değildir

Çalışmanın durum saptama aşamasında en sık emniyet kemeri kullanmama gerekçeleri olarak katılımcıların %49,3'ü kısa mesafe yolculuğu, %27,5'i alışkanlık olduğunu, %18,2 konforsuz olmasını göstermişlerdir (Tablo 5.3.7). Yapılan diğer çalışmalarda da yolculuğun kısa mesafeli oluşu ile kemer kullanımı arasında ters doğrusal bir ilişki olduğu bulunmuştur (89). Benzer şekilde konforsuzluk da emniyet kemeri kullanımını olumsuz yönde etkileyen bir parametre olarak karşımıza çıkmaktadır. Farklı otomobil firmalarının yaptığı emniyet kemeri konfor testleri sonucunda, kemer tasarım parametrelerinin ürün kullanılabilirliği üzerinde doğrudan etkili olduğu bulunmuştur (91).

Emniyet kemeri ile ilgili verilen eğitim ile kişilerde farkındalık oluşturularak bu konudaki bilgi, tutum ve davranışlarını olumlu yönde etkilmesi beklenmektedir. Çalışmada daha önce emniyet kemeri ile ilgili eğitim aldığı belirten kişilerin %16,7'si ticari araçta, %50,0' si ise özel araçta daima emniyet kemeri kullandığını belirtmiştir (Tablo 5.4.24). Ancak eğitim alma durumlarına göre hem emniyet kemeri kullanma durumu hem de bilgi puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamasının sebebi katılımcıların çok küçük bir kısmının bu konu ile ilgili eğitim almış olması ve aldıkları eğitimin niteliğinin bilinmemesi ile açıklanabilir.

Bilgi puanları ile yapılan diğer analizlerde, yaş gruplarına göre katılımcıların bilgi puanı farkı anlamlı bulunmamıştır (Tablo 5.4.1). Bu durum katılımcıların yaşlarının birbirine benzer olmasından kaynaklanabilir. Çalışmada katılımcıların öğrenim durumlarına göre bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlıdır ve öğrenim durumları arttıkça bilgi puanlarının arttığı sonucu elde edilmiştir (Tablo 5.4.3).

'Emniyet kemeri ile ilgili uyarı sinyali her araçta olması gerekir' ve 'Ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum' önermelerine verilen yanıtta göre katılımcıların bilgi puanlarında anlamlı bir fark bulunmuştur (Tablo 5.4.7, her iki önerme için $p < 0,001$). Katılımcıların önermelere verdikleri yanıtların emniyet kemeri ile ilgili olumlu yaklaşıma sahip olma düzeyi arttıkça bilgi puanlarının arttığı tespit edilmiştir. Kişilerin emniyet kemeri ile ilgili bilgi birikiminin artması emniyet kemeri ile ilgili düşüncelerinin olumlu yönde artmasına katkı sağlamış olabilir.

Riskin düşük olduğu durumlar olarak düşünülen; gündüz, şehir içinde, yolcuken, araç hızı düşükken, hava koşulları iyiiken yapılan yolculuklarda emniyet kemerinin daha az sıklıkta kullanıldığı yapılan araştırmalarla ortaya çıkarılmıştır (11). Bu çalışmada kişilerin bilgi puanlarına göre emniyet kemeri kullandıkları durumlar incelenmiştir. Yolcuken, gece ve gündüz yolculuklarında, şehir içi, şehir dışı ve çevre yolu yolculuklarında, araç hızı düşükken, polisi gördüğünde emniyet kemeri kullandığını belirten kişilerin emniyet kemeri ile ilgili bilgi puanları kullanmayanlara göre yüksek bulunmuştur ve bu durum istatistiksel olarak anlamlıdır (Tablo 5.2.18 şehir içi için $p=0,002$, şehir dışı için $p=0,008$, polis gördüğünde $p=0,028$, diğer durumlar için $p < 0,001$). Kişilerin bilgi puanlarındaki artışın farkındalığı artırdığı ve böylece düşük riskli durumlarda dahi emniyet kemeri kullanıldığı düşünülmektedir

6.2. Müdahale sonrasına ilişkin veriler

Müdahale çalışmasına katılan ve ön testi yapan 339 kişinin yaş, medeni durum, öğrenim durumu, ekonomik durumlarına göre oluşturulan tüm gruplarda müdahale öncesi ve sonrasında ticari/özel araçta emniyet kemeri kullanma durumları incelenmiştir. Müdahale sonrasında daima emniyet kemeri kullanma sıklığındaki artış müdahale öncesine göre; tüm gruplarda anlamlı bulunmuştur (Tablo 5.6.1, Tablo 5.6.2, Tablo 5.6.3, Tablo 5.6.4, tüm durumlar için $p < 0,001$) Bu sonucun ortaya çıkması; tüm grupların sosyodemografik özelliklerindeki farklılıklara rağmen yapılan eğitim müdahalesinden fayda görmüş olması ile ilgili olabilir. Bu çalışmaya benzer şekilde Fernandez ve ark.'ları acil servise başvuran kişilerde broşür ve motivasyonel görüşme aracılığıyla müdahale ederek; müdahalenin emniyet kemeri kullanma davranışı üzerindeki etkisini değerlendirmişlerdir. Çalışma sonunda, katılımcıların 3 ve 6 aylık izlemlerinde dahi emniyet kemeri kullanma skorlarında artış tespit edilmiş ve müdahale grubunda artan yaşın emniyet kemeri kullanma sıklığını artırdığını bulmuşlardır (92).

Katılımcıların emniyet kemeri kullanma sıklığı ticari araçta müdahale öncesinde %17,4 iken; müdahale sonrasında %49,0'a yükselmiş (Tablo 5.3.6.), benzer şekilde özel araçta kullanma sıklığı da %21,5'ten %37,8'e çıkmıştır (Tablo 5.5.6). ODTÜ ve EGM'nin ortak bir çalışması olan "Türkiye Analizi: Sürücü ve Ön Koltuk Yolcularının Emniyet Kemeri Kullanımı, 2016" raporunda ülke genelinde ticari araç sürücülerinin emniyet kemeri kullanma sıklığı %41,7 ve özel araç sürücülerinde ise %50,1 olarak bulunmuştur (52). Ancak hem müdahale öncesi hem de sonrası ticari/özel araçlarda emniyet kemeri kullanma sıklığı ülke geneli ile kıyaslandığında düşük olduğu görülmüştür.

Katılımcıların emniyet kemeri ile ilgili bilgi puan ortancaları kıyaslandığında; müdahale öncesi ve sonrası arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur (Tablo 5.6.6, $p < 0,001$). Çalışmada müdahale sonrasındaki bilgi puan artışı; on'arlı yaş gruplarına, öğrenim durumu gruplarına ve ehliyet aldıkları yıl gruplarına göre detaylandırılarak incelenmiştir. Yaş gruplarına ve ehliyet yıllarına göre tüm gruplarda müdahale sonrası emniyet kemeri ile ilgili bilgi puanlarının artması ve ortancaları arasındaki farkın anlamlı olması; her bireyin fayda görebileceği ortak zeminde verilen bir eğitimin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Öğrenim gruplarına göre ise bilgi puan ortancaları arasındaki fark okur-yazar grup ve doktora/yüksek lisans mezunu grup dışındaki tüm gruplarda anlamlı bulunmuştur (okur-yazar ve yüksek lisans/doktora için $p = 0,180$, diğer öğrenim durumu grupları için $p < 0,001$). Bu durum sadece okur-yazar olan kişilerin emniyet

kemerini ile ilgili farkındalıklarının istenen düzeyde olmaması, doktora/yüksek lisans mezunu kişilerin ise müdahale öncesinde de konuyla ilgili mevcut bilgilerinin yeterli olmasından kaynaklanabilir.

Yapılan bir gözlem çalışmasında, yedi ülkede 11.000'den fazla sürücü incelenmiş ve kemer uyarı sistemleri olmayan sürücülerin emniyet kemeri kullanma sıklığı %86 iken uyarı sistemi olan sürücülerin kullanma sıklığı %98 olarak bildirilmiştir (37). Bu tespit emniyet kemeri uyarı sistemlerinin araçlarda standart bir ekipman olarak bulunmasının gerekliliğinin altını çizmektedir. Bu nedenle çalışmada yer alan 'emniyet kemeri uyarı sinyali her araçta olması gerekir' önermesine müdahale öncesinde kişilerin %71,1'i katılırken, müdahale sonrasında bu sıklığın %84,4'e yükselmesi müdahale ile sağlanan olumlu gelişmelerin etkisini göstermek açısından önemlidir(Tablo 5.3.4 ve Tablo 5.5.4) Yine bu durumla bağlantılı olan emniyet kemeri uyarı susturucusu kullanma sıklığı; müdahale öncesinde %55,8 iken, müdahale sonrasında %29,5'e düşmüştür (Tablo 5.3.8. ve Tablo 5.5.8). Bu çalışmada susturucu kullanma durumu açısından müdahale öncesi ve sonrası arasında anlamlı bir farklılık bulunmuştur (Tablo 5.6.11, $p<0,001$). Çin'de yapılan bir çalışmada taksi şoförlerinin %18,5'inin emniyet kemeri uyarı susturucusu kullanarak, kemeri arkalarından geçirerek ya da kemer kayışına kumaşlar bağlayarak araç kullandıkları gözlemlenmiştir. Emniyet kemerine şoförlerin bu şekilde müdahale etmesi trafik kazası gerçekleşmesi durumunda emniyet kemerinin etkinliğini düşürmektedir (93). Bu nedenle sürücülerin susturucu kullanma sıklığının düşürülmesini sağlayacak farkındalık çalışmalarının yapılması önemsenmelidir.

Katılımcılar; 'ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum' önermesine katılmayan kişilerin sıklığı müdahale öncesinde %41,0 iken, müdahale sonrasında %44,9'a yükselmiştir (Tablo 5.3.4. ve Tablo 5.5.4). Ancak müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlı değildir (Tablo 5.6.7). Her ne kadar çalışma sonucunda katılımcıların bilgi puanlarında artış tespit edilmiş olsa da önermeye verdikleri yanıtı göre katılımcıların yarısından fazlası halen şehir içi trafikte emniyet kemeri kullanımının zorunlu olmasını anlamlı bulmamaktadırlar.

Katılımcıların; yolcu, polis tarafından emniyet kemeri konusunda uyarılma ve emniyet kemeri kullanmama nedeniyle trafik cezası alma durumlarının müdahale öncesi ve sonrası arasındaki fark anlamlı değildir (Tablo 5.5.5). Bu durum müdahalenin yapıldığı beş aylık zaman diliminde kişilerin daima emniyet kemeri kullanma sıklığındaki artış ile açıklanabilir.

Ülkelerin emniyet kemeri yasası ile ilgili iyi bir uygulamaya sahip olduğunu düşündüren iki kriterden biri; emniyet kemeri ile ilgili yasaya sahip olma, diğeri ise araçtaki tüm kişilerin emniyet kemeri kullanmasını sağlayacak şekilde yasanın uygulanmasıdır (7). Yapılan araştırmalar göstermektedir ki; emniyet kemeri kullanımının zorunlu olması ve yasalarının ihlal edilmesi halinde hem para cezalarının hem de ceza puanlarının artırılması; sürücülerin trafik kurallarına uyumunu artırmaktadır (71). Amerika’da 38 eyalette yaşayan lise öğrencilerinde yapılan bir çalışmada; ikincil emniyet kemeri yasalarına sahip eyaletlerde, birincil yasalara sahip eyaletlere göre emniyet kemeri kullanımı, 11 puan daha düşük bulunması bu durumu destekler niteliktedir (61). Benzer şekilde bu çalışmada emniyet kemeri kullanma nedenleri arasında müdahale öncesinde en sık neden zorunlu olması olarak belirtilmiştir (Tablo 5.3.7). Müdahale sonrasında bu durum değişmiştir ve en sık neden olarak trafik kazalarından koruyucu olması gösterilmiştir (Tablo 5.5.7). Müdahale öncesinde emniyet kemeri kullanma nedenini diğeri olarak belirten kişilerin %32,4’ü müdahale sonrasında trafik kazalarından koruyucu olması nedeniyle emniyet kemeri kullandığını belirtmesi; eğitim müdahalesinin katılımcıların farkındalığının artmasına katkıda bulunduğunu düşündürmektedir (Tablo 5.6.10).

Ulusal ve uluslararası yapılan birçok çalışmada emniyet kemeri kullanımını belirleyen değişik durumsal ve psikososyal etkenler belirlenmiştir (9). Türk sürücülerde yapılan bir çalışmada ise emniyet kemeri kullanımı, kötü hava şartlarında, gece, şehir dışı yolculuklarda yüksek; iyi hava şartlarında, gündüz şehir içi yolculuklarda ise çok daha düşük bulunmuştur (11). Bu çalışmada katılımcılara; şoförken, yolcuyken, gündüz, gece, şehir içi, şehir dışı ve çevre yolundayken, araç hızı düşük, yüksekken, ikaz sesini durdurmak için, birisi uyardığında ve trafik polisini gördüğünde emniyet kemeri kullanma durumu sorularak emniyet kemeri kullanımını etkileyebilecek faktörler incelenmiştir (Tablo 5.6.13). Tüm durumlarda müdahale sonrasında müdahale öncesine göre artış olduğu gözlemlenmiştir ve fark istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur ($p < 0,001$). Fernandez ve ark.’nın yaptığı çalışmada da kişilerin otoyol, ara yol, gece, gündüz yolculuklarda, şoförken, yolcuyken, 10 dakikadan uzun ve kısa yolculuklarda emniyet kemeri kullanma durumlarına göre ‘emniyet kemeri kullanma skoru’ oluşturulmuştur. Broşür ve motivasyonel görüşme ile yapılan müdahale sonucunda 3 ve 6 aylık takiplere dahi emniyet kemeri kullanma skorundaki artış devam etmiştir (92). Benzer şekilde ergenlerde yapılan bir çalışmada da emniyet kemeri kullanma skoru kontrol grubuna göre %47 daha yüksek bulunmuştur (94).

Katılımcıların %27,7'si müdahale öncesinde sürücü iken yolcuyu emniyet kemeri kullanma konusunda her zaman uyardığını belirtken, müdahale sırasında her zaman uyarı%32,4'tür (Tablo 5.3.10 ve Tablo 5.5.10). Yolcuyken sürücüyü müdahale öncesinde %16,5'i uyarırken, müdahale sonrasında %20,6'sı uyarmıştır. Katılımcıların emniyet kemeri ile ilgili sürücüyken yolcuyu, yolcuyken sürücüyü uyarma davranışlarında müdahale öncesi ve sonrası arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur (Tablo 5.6.12, sürücü iken uyarma için $p=0,002$, yolcu iken uyarma için $p=0,001$).

Bu çalışmada afiş ve broşürler aracılığıyla bilgilendirme yapılmıştır. Katılımcıların %98,8'i üç kez broşür alması nedeniyle katılımcıların broşür alma sayılarına göre emniyet kemerini daima kullanma durumu ve bilgi puanı dağılımını gösteren analizler yapılmamıştır (Tablo 5.5.12.). Ancak kişilerin afiş görme durumlarına göre bilgi puan dağılımı incelendiğinde; sadece gördüğünü belirten kişilerin %95,8'i 6 puan ve altında alırken, gördüğünü ve incelediğini belirten kişilerin %98,0'ı 6 puan üzerinde almıştır (Tablo 5.6.14). Afişleri gören ve inceleyen kişilerin sadece gören kişilere göre ticari ve özel araçta daima emniyet kemeri kullanma sıklığı daha yüksek olmasına rağmen aradaki fark anlamlı bulunmamıştır (Tablo 5.6.14). Yapılan bir müdahale çalışmasında bu çalışmaya benzer şekilde eğitim aracı olarak afiş kullanılmış ve çalışmacıların kendi tasarladıkları afişlerin sürücülerin emniyet kemeri kullanma davranışını ne kadar etkilediği araştırılmıştır. Araştırmacılar tasarladıkları dört afişten ilk üçünde güvenlik motivasyonunu, son afişte ise normatif motivasyonu vurgulamıştır. Birinci afişte trafik kazasında yaşanan kayıplar ile terör nedeniyle ve depremde yaşanan kayıplar karşılatılmıştır, ikinci afişte Türkiye'de ve Amerika'da yaşanan trafik kayıpları kıyaslanmıştır, üçüncü afişte araç çarpışması ile yüksek bir binadan düşme karşılaştırılmıştır. Son afişte ise trafik kuralları ahlak sisteminin ayrılmaz bir parçası olarak gösterilmiştir. Emniyet kemeri kullanmalarında etkilendikleri afiş sürücülerin yarısı ilk afiş, dörtte biri ise son afiş olarak belirtmiştir. Bu çalışmanın bulguları ışığında görsel materyaller hazırlanırken sadece güvenlik motivasyonu değil normatif motivasyon da kullanılarak tasarlanması önerilmiştir (95). Rogers ve ark. (96)'larının yaptığı bir çalışmada ise üç farklı kamu kuruluşu çalışanlarına çıkartma ve levhalar kullanılarak yapılan eğitim müdahalesinin emniyet kemeri kullanma davranışı üzerindeki etkisi değerlendirilmiştir. Birinci ve ikinci kurumda çıkartma ve levhalar bir arada kullanılırken, üçüncü kurumda sadece çıkartmalar kullanılmıştır. Her üç kurumda emniyet kemeri kullanımı arttığı tespit edilmiştir; birinci kurumda %10,8'den %57,4'e, ikinci kurumda %9,4'ten %47,0'a ,üçüncü kurumda ise %9,7'den %38,0'a yükselmiştir. Katılımcıların 5 aylık izlemlerinde de emniyet kemeri kullanma sıklığı aynı seviyede kalmaya devam ettiği belirtilmiştir (96).

Çalışmanın başlangıcında katılımcıların %11,5'inin emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmek için buldukları önerilerin %65'ini eğitim müdahalesi oluşturmaktadır (Tablo 5.3.12). Bu çalışma sonucunda da katılımcıların %91,4'ünün çalışmayı yararlı bulduğunu belirtmesi bu tür eğitimlerin trafik güvenliği ile ilgili sağlığın geliştirilmesi için önemli adımlar olduğunu göstermektedir (Tablo 5.5.13).

Bu çalışmada durum tespiti çalışması Nisan 2019 yılında, müdahale çalışması ise Mayıs-Eylül 2019 arasındaki dönemde, müdahale sonrası veri toplama aşaması ise Ekim 2019'da yapılmıştır. Bu çalışmada müdahalenin kısa dönem etkileri değerlendirmiştir. Konuyla ilgili yapılan diğer müdahale çalışmalarının uzun dönem etkileri incelendiğinde pozitif etkinin devam ettiği gösterilmiştir (92, 96).

Araştırmanın bazı kısıtlılıkları bulunmaktadır. Çalışmada kişilerin emniyet kemeri kullanma davranışı gözlenmemiş olup, kişilerin beyanı esas alınmıştır. Bu durum subjektif olduğundan bildirme yanlılığına sebep olmuş olabilir. Ayrıca çalışma sonucunda emniyet kemeri kullanma sıklığında tespit edilen artışın nedeninin daha objektif olarak değerlendirilebilmesi için araştırma sürecinde 'katılımcılar tarafından da arttığı ifade edilen' denetimlerin etkisinin olup olmadığını araştırmak çalışmanın sonuçlarını güçlendirebilecektir.

Sonuç olarak; araştırma kapsamında sürdürülmüş olan eğitim müdahale programının şoförlerin emniyet kemeri ile ilgili bilgi, düşünce ve davranışlarını olumlu etkilediği saptanmıştır. Bu tür eğitimlerin planlanması ve uygulanması trafik güvenliği ile ilgili sağlığın geliştirilmesi için oldukça önemlidir ve gelecek kuşakların konu ile ilgili istenilen hedeflere erişebilmesine katkı sağlayabilecektir. Bununla birlikte; çalışmaların aynı perspektifle Sağlık Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü gibi kamusal otorite ve meslek örgütlerinin ortak programları ile sürdürülmesi beklenmektedir.

7. SONUÇ VE ÖNERİLER

Dikmen semtindeki taksi duraklarında çalışmakta olan şoförlerin emniyet kemeri kullanma durumu ve emniyet kemeri kullanımını etkileyecek faktörlerin tespit edilmesi, broşür ve afiş aracılığıyla bilgilendirme yapılması ve bu müdahalenin kişilerin emniyet kemeri ile ilgili bilgi, düşünce, davranışları üzerindeki etkisinin değerlendirildiği bu çalışma sonucunda ulaşılan sonuçlar ve öneriler aşağıda sıralanmıştır:

7.1. Durum Saptama Çalışmasına Katılan Taksi Şoförlerinin Bazı Sosyodemografik Özelliklerine Ait Sonuç ve Öneriler

Çalışmaya katılım yeterli düzeyde olmuştur. Çalışmanın ilk aşamasının gerçekleşme düzeyi %83,4, müdahale aşamasına katılım ise %99,1'dir. Bu çalışmaların daha geniş temsiliyet ile yapılabilmesi için olanak sağlanmalıdır.

Katılımcıların tamamı (%100,0) erkek, yaş ortalaması $44,6 \pm 11,8$ ve %76,1'i evlidir. Katılımcıların %46,9'u ilkokul ve ortaokul mezunu, %40,1'i lise mezunudur ve %76,4'ü kendi ekonomik durumlarını orta olarak değerlendirmişlerdir. Katılımcılar %7,7'sinin sosyal güvencesi bulunmamakta ve %61,7'si ise primlerini düzenli olarak ödemektedirler. Sosyal Güvenlik Kurumu 2017 yılı verilerine göre; Türkiye'de sosyal güvencesi bulunmayan kişi sıklığı %13,0'dır. Bu çalışmada elde edilen sosyal güvencesi bulunmayan kişi sıklığı ülke geneline göre daha düşük bulunmuştur (97).

7.2. Taksi Şoförlerinin Çalışma Hayatı, Genel Sağlık Durumu ve Trafik Kazası Geçirme Öyküsüne İlişkin Sonuç ve Öneriler

Katılımcıların yaklaşık yarısı (%49,6) 16 yıldan uzun süredir taksi şoförlüğü yapmaktadır. Haftanın her günü çalışan 99 kişi (%29,2), günlük 12 saat üzerinde çalışan 113 kişi (%33,3) bulunmaktadır. Şoförlerin çalışma sürelerinin sınırlandırılması trafik güvenliğinin sağlanmasına katkıda bulunabilir. Ayrıca %77,0'ı hiç fiziksel aktivite yapmadığını belirtmiştir. Taksi şoförlerinin sedanter geçirdikleri sürenin azaltılması ve çok stresli olarak tanımladıkları iş yaşamlarını iyileştirecek uygulamaların yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Katılımcıların %17,1'inin doktor tarafından tanı konulmuş bir hastalığı bulunmaktadır ve kendi sağlık durumunu katılımcıların çoğu (%59,9) iyi olarak belirtmiştir. Düzenli sağlık kontrolünü ise her on kişiden sadece biri yaptırmıştır. Beslenme durumunu; katılımcıların %67,8'i sağlıklı olarak

belirtmiş olsa da çalışma sırasında genellikle fast-food türevi yiyecekleri tükettikleri gözlemlenmiştir. Halen sigara içtiğini belirten kişiler, katılımcıların %57,3'ünü oluşturmaktadır. Taksi şoförlerinin sağlıklı yaşam alışkanlıkları kazanmalarını sağlayacak programlar faydalı olacaktır.

7.3. Taksi Şoförlerinin Emniyet Kemerini İle İlgili Bilgi Durumlarına Ait Sonuç ve Öneriler

Katılımcıların müdahale öncesi emniyet kemeri ile ilgili bilgi puan ortalamaları $6,1 \pm 2,8$ iken müdahale sonrasında $10,8 \pm 1,9$ 'a yükselmiştir. Bilgi puan ortalamaları arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlıdır ($p < 0,001$). Ayrıca yaş grupları ve ehliyet yıllarına göre daha ayrıntılı bakıldığında tüm gruplarda müdahale sonrası emniyet kemeri ile ilgili bilgi puan ortalamaları müdahale öncesine göre yüksek ve arasındaki fark anlamlı bulunmuştur. Katılımcıların %1,8'i müdahale öncesinde emniyet kemeri ile ilgili eğitim aldığını belirtirken, müdahale sırasında başka bir kaynaktan eğitim alan kişi bulunmamaktadır. Müdahale öncesi eğitim aldığını belirten kişilerin bilgi puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır. Taksi şoförlerinin emniyet kemeri konusunda ilgisinin artırılması için Sağlık Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, Şoförler Odası tarafından multidisipliner yaklaşımla oluşturulan programlar kapsamında konferanslar ve seminerler düzenlenmeli ve bu eğitimler afiş, broşür gibi görsellerle zenginleştirilmelidir. Ayrıca örgün eğitim içinde emniyet kemerinin dahil edilmesi hatta farkındalık artırıcı etkinliklerin düzenlenmesi, çocukken bu alışkanlığın kazanılmasına katkı sağladığı unutulmamalıdır. Medyanın da toplumun bilgilendirilmesi konusundaki etkisi göz ardı edilememelidir. Medya aracılığı ile verilen doğru bilgi ve öneriler sadece yetişkinleri değil aynı zamanda davranış kalıplarının henüz gelişmekte olduğu çocukları da etkileyerek, olumlu emniyet kemeri kullanma davranışının gelişmesinde etkili olacaktır.

7.4. Taksi Şoförlerinin Emniyet Kemerini İle İlgili Düşüncelerine Ait Sonuç ve Öneriler

Çalışmada katılımcılara emniyet kemeri ile ilgili düşüncelerini yansıtan bazı önermelere yer verilmiştir. 'Emniyet kemeri uyarı sinyali her araçta olması gerekir.' önermesine müdahale öncesi katılımcıların %71,1'i müdahale sonrası %84,4'ü katıldığını belirtmiştir. Müdahale öncesi ve sonrası bu önermeye kişilerin katılma durumları arasındaki fark anlamlıdır ($p < 0,001$). Katılımcıların bu önermeye verdikleri yanıtta olumlu yöndeki değişiklik emniyet kemeri uyarı susturucusu kullanma durumuna da yansımıştır; müdahale öncesinde %55,8 iken, müdahale sonrasında %29,5'e düşmüştür. Susturucu kullanma durumu açısından müdahale öncesi ve sonrası arasında anlamlı bir fark bulunmaktadır. Müdahale öncesi 'Ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum.' önermesine katılımcıların

%41,0'ı katılmazken, müdahale sonrasında %44,9'u katılmadığını belirtmiştir ve müdahale öncesi sonrası arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur. Yapılan eğitim müdahalesinin olumlu emniyet kemeri yaklaşımına katkısı olmuştur ancak kişilerin bu konudaki ön yargılarını tam olarak ortadan kaldıramamıştır. Bu önermeye verdikleri yanıtta göre katılımcıların ticari ve özel araçta daima emniyet kemeri kullanma durumları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır.

7.5. Taksi Şoförlerinin Emniyet Kemeri İle İlgili Davranışlarına Ait Sonuç ve Öneriler

Katılımcıların müdahale öncesi ticari araçta daima emniyet kemeri kullanma sıklığı %17,4, özel araçta %21,5 bulunmuştur. Müdahale sonrasında daima emniyet kemeri kullanma sıklığı ticari araçta %49,0'a, özel araçta %37,8'e yükselmiştir. Emniyet kemerinin gelişmiş ülkelerdeki gibi yüksek sıklıkta kullanılabilmesi için bireylerin emniyet kemerinin koruyucu olduğu düşüncesini içselleştirmeleri oldukça önemlidir. Ayrıca bu konu ile ilgili yasal uygulamaların da kullanma sıklığının artmasına katkıda bulunacağı unutulmamalıdır.

Çalışmanın birinci aşamasında daima emniyet kemeri kullanma davranışını etkileyebilecek bazı özellik ve durumlar incelenmiştir. Kişilerin yaşlarına, medeni durumlarına, öğrenim durumlarına, şoförlük yıllarına, çalışma saatlerine, çalışma düzenlerine, yurt dışında araç kullanma, trafik cezası alma ve trafik kazasında birinci derece yakınını kaybetme öykülerine göre ticari ve özel araçta daima emniyet kemeri kullanma durumlarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır. İstatistiksel olarak anlamlı fark bulunan durumlar ise; ekonomik duruma göre ticari araçta emniyet kemeri kullanma durumu ($p=0,019$), son bir yılda trafik kazası geçirme öyküsüne göre özel araçta emniyet kemeri kullanma durumu ($p=0,024$), emniyet kemeri kullanma nedeni olarak koruyucu olduğunu belirtmesi durumuna göre ticari ve özel araçta emniyet kemeri kullanma durumudur ($p<0,001$).

Emniyet kemeri kullanma nedenleri arasında müdahale öncesinde en sık neden zorunlu olması olarak belirtilirken müdahale sonrasında en sık neden trafik kazalarından koruyucu olması olarak belirtilmiştir. Müdahale öncesinde emniyet kemeri kullanma nedenini diğer olarak belirten kişilerin %32,4'ü müdahale sonrasında trafik kazalarından koruyucu olması nedeniyle emniyet kemeri kullandığını ifade etmiştir.

Katılımcılara; şoförken, yolcuyken, gündüz, gece, şehir içi, şehir dışı ve çevre yolundayken, araç hızı düşük, yüksekken, ikaz sesini durdurmak için, birisi uyardığında ve trafik polisini gördüğünde emniyet kemeri kullanma durumu sorulmuştur. Tüm durumlarda müdahale sonrasında müdahale öncesine göre tüm durumlarda artış olduğu gözlemlenmiştir ve fark istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur ($p<0,001$).

7.5. Taksi Şoförlerinin Çalışmanın Yararı Hakkındaki Düşüncelerine Ait Sonuç ve Öneriler

Çalışmanın durum saptama aşamasında katılımcıların %11,5'i emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmek için buldukları öneride bulunmuştur ve önerilerin %65'ini eğitim müdahalesi oluşturmaktadır. Çalışmanın son aşamasında ise katılımcıların %91,4'ü çalışmanın yararlı olduğunu belirtmiştir. Çalışmanın bulguları değerlendirildiğinde yapılan eğitim müdahalesinin taksi şoförlerinin; emniyet kemeri ile ilgili bilgi, düşünce ve davranışları üzerinde olumlu etkisi olduğu tespit edilmiştir. Ancak çalışmanın sonuçlarının daha objektif bir şekilde değerlendirilebilmesi için etkileyebilecek diğer faktörlerin de katılımcılara sorulması çalışmanın sonuçlarını güçlendirilecektir. Ayrıca gelecekte yapılacak çalışmalarda odak grup görüşmesinin yapılması, infografik ve video ile eğitimin eklenmesi emniyet kemeri kullanım sıklığının artırılmasına katkı sağlayacaktır.

8. KAYNAKLAR

1. World Health Organization, Preamble to the Constitution of the World Health Organization as adopted by the International Health Conference, New York, 2013.
2. [İnternet]<https://www.who.int/en/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries%20Eri%C5%9Fim%20tarihi:%202017.%202006.2019> Erişim: 17.06.2019
3. Hatipoğlu S. Okul Öncesi Çağı Çocuklarının Trafik Bilgi ve Algıları. Pegem Eğitim ve Öğretim Dergisi, 2011; 1(3), 23-28.
4. Eken M, Yavuz İ, Mutlu İ, Ergin H. Emniyet Kemerli Çarpışma Simülasyon Cihazı Tasarım ve İmalatı. Engineer & the Machinery Magazine, 2013.
5. Aldoğan A. Trafik Kaza İstatistiklerinin Değerlendirilmesi ve Kazaların Azaltılmasında Bakanlığımızca Hazırlanan Yeni Uygulamalar ve Alınması Gerekli Kısa ve Uzun Vadeli Teklif ve Öneriler. Trafik Şurası, Ankara, 1991.
6. Delice M. Emniyet Kemerli Takma Oranının Kaza Başına Düşen Ölü ve Yaralı Sayısı Üzerine Etkilerinin İncelenmesi. Journal of Human Sciences, 2015; 12(1), 392-416.
7. Global status report on road safety 2018
8. Sever H. Trafikte Risk Alma Davranışı: Emniyet Kemerli Kullanımının Simülasyon Aracı Vasıtasıyla Karşılaştırılması. Elektronik Mesleki Gelişim Ve Araştırmalar Dergisi. 2016; 4(1), 5-10.
9. Begg D, Langley J. Seat-belt use and related behaviors among young adults. Journal of Safety Research. 2000; 31(4), 211-220.
10. Lerner E, Jehle D, Moscati R, Connery M, Stiller G. The influence of demographic factors on seatbelt use by adults injured in motor vehicle crashes. Accident Analysis & Prevention. 2001; 33(5), 659-662.
11. Şimşekoğlu Ö, Lajunen T, Why Turks do not use seat belts? An interview study. Accident Analysis & Prevention. 2008; 40(2), 470-478.
12. Nordfaern T, Jorgensen S, Rundmo T, Safety attitudes, behaviour, anxiety and perceived control among professional and non-professional drivers. Journal of Risk Research. 2012; 15(8), 875-896.
13. Winslow, CEA. The untilled field of public health. Modern Medicine, 1920; 2:183.
14. Şimşek Z, Sağlığı Geliştirmenin Tarihsel Gelişimi ve Örneklerle Sağlığı Geliştirme Stratejileri. TAF Prev Med Bull 2013; 12(3):343-358.
15. [İnternet]<https://iibfdergi.sdu.edu.tr/assets/uploads/sites/352/files/yil-2016-cilt-21-sayi-2-yazi20-28042016.pdf> Erişim: 24.06.2019
16. Tözün M, Sözmén K. Halk Sağlığının Tarihsel Gelişimi ve Temel Kavramları. Smyrna Tıp Dergisi-58, 2014.
17. Sağlık Hizmetlerinde 50 Yıl; Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Yayınları, Yayın No:422,; Ayyıldız Matbaası A.Ş.; Ankara; 1973; sf 203-219

18. Sezgin D, Sağlık İletişimi Paradigmaları ve Türkiye: Medyada Sağlık Haberlerinin Analizi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Halkla İlişkiler ve Tanıtım Anabilim Dalı Doktora Tezi, Ankara, 2010.
19. [İnternet]<http://ssyv.org.tr/wp-content/uploads/2018/05/D%C3%BCnden-G%C3%BCn%C3%BCm%C3%BCze-T%C3%BCrkiye-de-Sa%C4%9Fl%C4%B1%C4%9F%C4%B1n-Geli%C5%9Ftirilmesi-Ser%C3%BCveni.pdf> Erişim: 24.06.2019
20. [İnternet] <https://sbu.saglik.gov.tr/Ekutuphane/kitaplar/sağlığın%20teşviki.pdf> Erişim: 24.06.2019
21. Özvarış Ş, Sağlığı Geliştirme ve Sağlık Eğitimi, Hacettepe Üniversitesi Yayınları, 2. Baskı, 2016, sayfa 3-4.
22. [İnternet]http://www.ttb.org.tr/STED/sted1001/saglik_egitimi.pdf Erişim: 24.06.2019
23. [İnternet]<http://kitaplar.ankara.edu.tr/dosyalar/pdf/882.pdf> Erişim:24.06.2019.
24. [İnternet]http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/190655/e96854.pdf Erişim:24.06.2019
25. [İnternet]<http://www.deuhyoedergi.org/index.php/DEUHYOED/article/viewFile/237/200> Erişim:24.06.2019
26. Ojo K, Seat belt and child restraint use in a developing country metropolitan city. Accident Analysis & Prevention Volume 113, April 2018, Pages 325-329.
27. Akalın M, Sürücülerin Emniyet Kemeri Kullanımındaki Rasyonelliği: Ankara İli Örneği. Türk İdare Dergisi / Sayı 479,2004.
28. Bilgiç Ş, Vitoşoğlu Y, Yalın P, Kütahya'da Emniyet Kemeri Kullanımı Alışkanlıklarının Değerlendirilmesi, ResearchGate, 2015
29. [İnternet]<https://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/seatbelt/seat-belt.pdf> Erişim:24.06.2019
30. [İnternet] <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/622895> Erişim: 17.06.2019
31. [İnternet] <http://www.trafik.gov.tr/alkollu-arac-kullanimi> Erişim: 24.06.2019
32. McCoy W, Siasoco M. Integration of Active and Passive Safety Technologies - A Method to Study and Estimate Field Capability. Stapp Car Crash Journal, Vol. 59, November 2015.
33. [İnternet]http://content.lms.sabis.sakarya.edu.tr/Uploads/78526/47704/otomotivde_g%C3%BCvenlik_sistemleri.pdf Erişim: 24.06.2019
34. [İnternet]<https://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/seatbelt/seat-belt.pdf> Erişim:17.08.2019
35. [İnternet] <http://mizan.ogu.edu.tr/files/lecture/1514x2204/2017ixiyxgyg-20170528112040.pdf> Erişim:24.06.2019
36. [İnternet] <http://www.trafik.gov.tr/emniyet-kemeri-kullanimi-31> Erişim:18.06.2019.
37. Farmer C, Wells J. Effect of enhanced seat belt reminders on driver fatality risk. Journal of Safety Research,Volume 41, Issue 1, February 2010, Pages 53-57.

38. [İnternet]<https://www.mevzuat.gov.tr/Metin1.Aspx?MevzuatKod=1.5.2918&MevzuatIli ski=0&sourceXmlSearch=Karayollar%C4%B1%20Trafik%20Kanunu&Tur=1&Tertip=5&No =2918> Erişim:18.06.2019
39. Kwak BH, Ro YS, Shin SD, Song KJ, Kim YJ, Jang DB. Preventive Effects of Seat Belt on Clinical Outcomes for Road Traffic Injuries. J Korean Med Sci. 2015 Dec;30(12):1881-8.
40. Costich JF, Slavova SS. Using enforcement and adjudication data to assess the impact of a primary safety belt law. Traffic Inj Prev 2015; 16: 664-8.
41. The handbook of road safety measures. Oxford: Elsevier, 2004.
42. Korkmaz Ö, Akçıl EF, Tunalı Y. Travmatik Beyin Hasarında Yoğun Bakım Tedavisi. Turk J Anaesth Reanim 2015; 43: 1-6.
43. Yorulmaz A, Ergöner A. Araç İçi Trafik Kazaları. Birinci Basamakta Adli Tıp. 2011;2:82-6.
44. Pintar A Yoganandan N, Gennarelli TA, Airbag Effectiveness on Brain Trauma in Frontal Crashes. Annu Proc Assoc Adv Automot Med, 2000.
45. Fonseca ASF, Goldenberg D, Alonso N, Bastos E, Stocchero G, Ferreira MC. Seating position, seat belt wearing, and the consequences in facial fractures in car occupants. Clinics. 2007;62(3):289-94.
46. [İnternet]http://www.istanbulsaglik.gov.tr/w/tez/pdf/gogus_cerrahi/dr_recep_ustaalio glu.pdf Erişim: 01.07.2019
47. [İnternet] <https://www.toraks.org.tr/uploadFiles/book/file/242201118428-3338.pdf> Erişim Tarihi: 02.07.2019
48. [İnternet] http://file.toraks.org.tr/TORAKSFD23NJKL4NJ4H3BG3JH/kisokulu3-ppt-pdf/Yener_Yoruk.pdf Erişim: 10.07.2019
49. Franklin GA, Casós SR. Current advances in the surgical approach to abdominal trauma. Injury. 2006;37(12):1143-56
50. [İnternet]http://www.istanbulsaglik.gov.tr/w/tez/pdf/genel_cerrahi/dr_kadir_koray_ba s.pdf Erişim:10.07.2019
51. Huecker MR, Chapman J., Seat Belt Injuries, StatPearls Publishing; 2019.
52. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı. Ülkemizde Emniyet Kemerini Kullanımı. Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1999.
53. . Özoğul B, Kısaoğlu A, Aslan Ş, Öztürk G, Aköz A, Bayramoğlu A, Aydın B, Atamanalp S. Künt Batın Travmalarında Kolon Yaralanmaları - 43 Olguluk Seri. Abant Medical Journal,2014.
54. Turner C, McClure R. Age and gender differences in risk-taking behaviour as an explanation for high incidence of motor vehicle crashes as a driver in young males. Injury control and safety promotion. 2003;10(3):123-30.
55. Fouda Mbarga N, Abubakari AR, Aminde LN, Morgan AR. Seatbelt use and risk of major injuries sustained by vehicle occupants during motor-vehicle crashes: a

- systematic review and meta-analysis of cohort studies. MC Public Health. 2018 Dec 29;18(1):1413.
56. [İnternet]<http://www.turkomurga.org.tr/portalYonetim12/images/6/kitaplar/08OMURGA%20TRAVMALARI-2016.pdf> Erişim: 10.07.2019
57. Al-Ozaibi L, Adnan J, Hassan B, Al-Mazroui A, Al-Badri F. Seat belt syndrome: Delayed or missed intestinal injuries, a case report and review of literature. International Journal of Surgery Case Reports, 2016;20:74-6.
58. Torba M, Hijazi S, Gjata A, Bucı S, Madanı R, Subaşı K, Seat belt syndrome, a new pattern of injury in developing countries. Case report and review of literature, G Chir Vol. 35 - n. 7/8 - pp. 177-180 July-August 2014.
59. Masudi T, McMahon HC, Scott JL, Lockey AS, Seat belt-related injuries: A surgical perspective, Journal of Emergencies Trauma, and Shock, April-June 2017.
60. Oladepo O, Onyema CR. Knowledge and attitude of safety belt use among professional drivers in a tertiary Nigerian institution. Int J Injury Control Saf Promot. 2011;18(1):57-64.
61. Shults R, Haegerich T, Bhat G, Zhang X, Teens and seat belt use: What makes them click? Journal of Safety Research, Volume 57, June 2016, Pages 19-25.
62. Shaaban K. Young drivers' attitude regarding seat belt use in Qatar. Training. 2012;23(5):1.
63. Chekijian S, Truzyan N. Practices, attitudes and perceptions toward road safety in Yerevan, Republic of Armenia. In: Annals of Advances in Automotive Medicine/Annual Scientific Conference. Association for the Advancement of Automotive Medicine. 2012.
64. Beck L, Kresnow M, Bergen G, Belief about seat belt use and seat belt wearing behavior among front and rear seat passengers in the United States, Journal of Safety Research, Volume 68, February 2019, Pages 81-88.
65. [İnternet] <http://www.ttb.org.tr/STED/sted0505/trafik.pdf> Erişim: 01.07.2019
66. [İnternet]http://megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Ara%C3%A7%20G%C3%B6sterge%20Ve%20G%C3%BCvenlik%20Sistemleri.pdf Erişim: 01.07.2019
67. Ogundele OJ, Ifesanya AO, Adeyanju SA, Ogunlade SO. The impact of seat-belts in limiting the severity of injuries in patients presenting to a university hospital in the developing world, Nigerian Medical Journal, 2013 Jan-Feb; 54(1): 17-21.
68. [İnternet] <https://apps.who.int/gho/data/node.main.A1004?lang=en> Erişim: 10.07.2019
69. [İnternet] <https://www.cdc.gov/motorvehiclesafety/seatbeltbrief/> Erişim: 10.07.2019.
70. Türkiye Analizi: Takip Çalışması Sürücü ve Ön Koltuk Yolcularının Emniyet Kemerini Kullanımı, Trafik Hizmetleri Başkanlığı, 2016.
71. [İnternet] <https://www.cdc.gov/motorvehiclesafety/seatbelts/strategies.html> Erişim: 03.07.2019

72. Tien A, Chu P, Tremblay L. Prevalence of risky driving behaviours on popular television series. *Can J Surg* 2018;61(5):355-356.
73. Habib R, Hamdan M, Al-Sahab B, Tamim H, Mack A, Afifi R. The influence of parent–child relationship on safety belt use among school children in Beirut. *Health Promotion International*, Volume 25, Issue 4, December 2010, Pages 403–411.
74. Lie A, Krafft M, Kullgren A, Tingvall C. Intelligent seat belt reminders-do they change driver seat belt use in Europe. *Traffic Inj Prev*. 2008 Oct;9(5):446-9.
75. . Vasudevan V, Nambisan S, Singh K, Pearl T, Effectiveness of Media and Enforcement Campaigns in Increasing Seat Belt Usage Rates in a State with a Secondary Seat Belt Law. *Traffic Injury Prevention*, 10:330–339, 2009.
76. Drake SA, Zhang N, Applewhite C, Fowler K, Holcomb JB. A social media program to increase adolescent seat belt use. *Public Health Nurs*. 2017 Sep;34(5):500-504.
77. [İnternet]<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.8182&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=Karayollar%C4%B1%20trafik%20y%C3%B6netmeli%C4%9Fi>
Erişim:03.07.2019
78. Useche S, Cendales B, Montoro L. and Esteban C., Work stress and health problems of professional drivers: a hazardous formula for their safety outcomes. *Peer J*. 2018.
79. Durgamani MK, Suresh RV, Sethuraman G. Occupational Stress Among Private Bus-Drivers And Conductors In Thanjavur District. *International Journal of Pure and Applied Mathematics Volume 119 No. 10 2108*, 289-304.
80. [İnternet] <http://www.casgem.gov.tr/dosyalar/kitap/103/dosya-103-9073.pdf>
Erişim:03.07.2019
81. [İnternet] http://www.hutygm.hacettepe.edu.tr/semp_makale/3.pdf Erişim:15.07.2019
82. Özkan Ö, Öztürk İ, Öz B Trafik Güvenliği Bağlamında Dürtüsel Sürücülüğün Sürücü Öfke İfadesi İle İlişkisi, *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, Kasım 2018, 7 (2), 329– 354.
83. [İnternet]<https://birimler.dpu.edu.tr/app/views/panel/ckfinder/userfiles/17/files/DERG/12/37-50.pdf> Erişim:15.07.2019
84. La N, Lee A, Meuleners L, Duang DV. Prevalence and factors associated with road traffic crash among taxi drivers in Hanoi, Vietnam, *Accident Analysis and Prevention* 451-455, 2013.
85. Raanaas R, Anderson D, Norwegian taxi drivers' musculoskeletal health, and work-related risk factors. *International Journal of Industrial Ergonomics* 280–290, 2008
86. .Lam LT. Environmental factors associated with crash-related mortality and injury among taxi drivers in New South Wales, Australia. *Accident Analysis and Prevention* 905–908, 2004.
87. Rosenbloom T, Shahar A, Differences between taxi and nonprofessional male drivers in attitudes towards traffic-violation penalties, *Transportation Research Part F* 428–435, 2007.

88. [Internet]: <http://www.cankaya.bel.tr/> Erişim: 16.06.2018
89. Sümbüloğlu V, Sümbüloğlu K. Klinik ve Saha Araştırmalarında Örneklem Yöntemleri ve Örneklem Büyüklüğü. Ankara: Hatipoğlu Yayınevi, 2005.
90. Hayran M, Hayran M. Sağlık Araştırmaları İçin Temel İstatistik. Ankara: Omega Yayınları, Mayıs 2011.
91. Bektaş S, Hınıs M, Emniyet Kemerinin Kullanımına Etki Eden Faktörlerin Otomobil Sürücülerine İçin Tahmin Modeli. Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi 25 (1-2) 208 – 222, 2009.
92. Chaudhary N, Solomon MG, Cosgrove L, The relationship between perceived risk of being ticketed and self-reported seat belt use. Journal of Safety Research, 35, 383-390, 2004.
93. Akay D, Kurt M, Otomobil emniyet kemeri kullanılabilirlik testi, Gazi Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi, 21, (1), 183-191, 2006.
94. Fernandez G, Winter R, Mitchell M, Bullock H, , Donovan J, Feldman A, Gallagher S, McKay M, Bernstein E, Colton T. Six-month Follow-up of a Brief Intervention on Self-reported Safety Belt Use Among Emergency Department Patients. Society for Academic Emergency Medicine, 2009.
95. Routley V, Smith J, D Li, Hu X, Wang P, Qin Y. Pattern of seat belt wearing in Nanjing, China. Injury Prevention 2007;13:388–393.
96. Johnston B, Rivara F, Driesch R, Dunn C, Copass M. Behavior change counseling in the emergency department to reduce injury risk: a randomized, control trial. Pediatrics. 2002; 110(2 Pt 1):267–74.
97. Akbaş O, Güven R, Cebeci G, Bertlek S, Aldemir G, Bal E. A study on the effects of seat belt posters on drivers. Procedia Social and Behavioral Sciences 2 (2010) 1002–1007.
98. Rogers W, Rogers S, Baile S, Promoting Safety Belt Use Among State Employees: The Effects Of Prompting And A Stimulus-Control Intervention. Journal of Applied Behavior Analysis, 1988, 219, 263-269.
99. [Internet] http://www.sgk.gov.tr/wps/portal/sgk/tr/kurumsal/istatistik/sgk_istatistik_yilliklari Erişim:31.10.2019

EK 1: Ön testte kullanılan veri toplama aracı**ANKARA İLİ ÇANKAYA İLÇESİ DİKMEN SEMTİNDE ÇALIŞMAKTA OLAN TAKSİ ŞOFÖRLERİ
ARASINDA EMNİYET KEMERİ KULLANMA DAVRANIŞININ GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK BİR
ÇALIŞMA****VERİ TOPLAMA FORMU-1**

Sayın katılımcılar,

Taksi şoförlerinde emniyet kemeri kullanma davranışının geliştirilmesi amacıyla hazırlanan yazılı ve sözlü bilgi kaynakları aracılığı ile bilgi ve bilinç düzeylerinin geliştirilmesine katkı sağlamak amacıyla bu çalışma Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı çalışanları tarafından planlanmıştır. Sizin yanıtlarınızdan elde edilecek sonuçlar taksi şoförleri arasında emniyet kemeri kullanım sıklığının saptanmasına ve bu davranışın sürekliliğinin sağlanması için öneriler geliştirilmesine katkı sağlayacaktır. Bu nedenle soruların tamamına yanıt vermeniz büyük önem taşımaktadır.

Araştırmaya katılmanız gönüllülük esasına dayalıdır. Bu form aracılığı ile elde edilecek bilgiler gizli kalacaktır ve sadece araştırma amacıyla (veya “bilimsel amaçlar için”) kullanılacaktır. Çalışmaya katılmamayı tercih edebilirsiniz veya formu doldururken devam etmek istemezseniz son verebilirsiniz.

Forma adınızı ve soyadınızı yazmayınız.

Yanıtlarınızı, soruların altında yer alan seçenekler arasından uygun olanı daire içine alarak ya da açık uçlu sorularda sorunun altında bırakılan boşluğa yazarak belirtiniz. Birden fazla seçenek işaretleyebileceğiniz sorularda, size uygun gelen bütün seçenekleri işaretleyiniz. Eğer sorunun yanıtları arasında “diğer” seçeneği mevcutsa ve yanıtınız var olan seçenekler arasında yer almıyorsa, bu durumda yanıtınızı diğer seçeneğindeki boşluğa yazınız.

Soruları yanıtladığınız için teşekkür ederiz.

Çalışma ile ilgili herhangi bir sorunuz olduğunda aşağıdaki kişiler ile iletişim kurabilirsiniz:

Dr. Merve TUFAN
Prof. Dr. Dilek ASLAN
Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı
Telefon: 0312 324 46 23

Çalışmaya katılmayı kabul ediyorsanız, aşağıdaki kutucuğu X ile işaretleyiniz ve devam ediniz.

Kabul ediyorum.

Bölüm 1-Sosyo-demografik Özelliklerle İlgili Sorular

1. Doğum yılınızı belirtiniz (Örneğin; 1978)

2. Cinsiyetinizi belirtiniz.

- a. Erkek b. Kadın

3. Medeni durumunuzu belirtiniz.

- a. Evliyim b. Evli değilim c. Eşimden ayrıldım d. Eşim öldü

4. Son bitirdiğiniz okulu belirtiniz.

- a. Okur-yazar değil b. Okur-yazar c. İlkokul mezunu d. Ortaokul mezunu
e. Lise mezunu f. Üniversite mezunu g. Yüksek lisans/doktora h. Bilmiyorum

5. Ekonomik durumunuzu nasıl değerlendirirsiniz?

- a. Düşük b. Orta c. Yüksek

6. Sağlık güvenceniz var mı?

- a. Hayır, yok
b. Evet var, primlerimi düzenli olarak ödüyorum
c. Evet var, primlerimi düzenli olarak ödeyemiyorum, sağlık güvencesinden yararlanamadığım dönemler oluyor
d. Evet var, emekli olduğum için artık prim ödemiyorum.

Bölüm 2-Çalışma Koşulları ile İlgili Sorular

1. Araç ehliyet sınıfınız nedir?

- a. A b. B c. C d. D e. E f. F g. G

2. Ehliyetinizi aldığınız yılı belirtiniz (Örneğin; 2015).....

3. Kullandığınız aracın plakasının size ait olup olmadığını belirtiniz.

- a. Bana ait b. Bana ait değil

4. Çalışmakta olduğunuz durakta ne zamandır çalışıyorsunuz? (Örneğin; 2015)

5. Şu anda birden fazla durakta çalışıyor musunuz?

- a. Hayır
b. Evet (Çalıştığınız durakların isimlerini belirtiniz.....)

6. Kaç yıldır taksi şoförlüğü yaptığınızı belirtiniz

7. Haftada toplam kaç gün taksi şoförlüğü yaptığınızı belirtiniz.gün

8. Günde toplam kaç saat taksi şoförlüğü yaptığınızı belirtiniz.saat

9. Tahmini olarak yıllık ortalama kaç km yol aldığınızı belirtiniz.....)

10. Çalışma düzeniniz aşağıda yazılı olanlardan hangisi ile uyumludur?

- a. Sürekli gece b. Sürekli gündüz c. Gece/ gündüz karışık
d. Diğer (Belirtiniz.....)

11. Taksi şoförlüğü dışında başka bir iş yapıp yapmadığınızı belirtiniz.

- a. Yapmıyorum b. Yapıyorum c. Emekliyim
d. Diğer (Belirtiniz.....)

12. Ailenizde sizden başka taksi şoförlüğü yapan bir kişi olup olmadığını belirtiniz.

- a.Var (Kim olduğunu belirtiniz.....)
b.Yok
 a. Geçmişte oldu (Kim olduğunu belirtiniz.....)
 b. Hiç olmadı

13. Yurt dışında araç kullandınız mı?

- a. Hayır
b. Evet (Ülke ismi belirtiniz.....)

Bölüm 3-Sağlık/hastalık Durumu ve Bazı Sağlık Davranışları ile İlgili Sorular

1. Doktor tarafından tanısı konulmuş hastalığınız var mı?

- a. Hayır b. Evet (Belirtiniz.....)

2. Düzenli olarak kullandığınız bir ilacınız var mı?

- a. Hayır b. Evet (Belirtiniz.....)

3. Düzenli olarak sağlık kontrolü (check-up) yaptırma durumunuzu belirtiniz.

- a. Hiç yaptırmadım. b. Düzenli olarak yaptırım. c. Yaptırdım ama düzenli değil.

4. Sağlık durumunuzu değerlendirdiğinizde aşağıda yazılı olanlardan hangisi size daha uygun olur?

- a. Çok iyi b. İyi c. Orta d. Kötü e. Çok kötü

5. Herhangi bir tütün ürünü (sigara, nargile, puro, vb) kullanıyor musunuz?

- a. Hiç kullanmadım
b. Sadece denedim
c. Şu an kullanmıyorum ama geçmişte kullandım
d. Halen kullanıyorum
 Ne kullandığınızı belirtiniz.....
 Ne kadar sıklıkta kullandığınızı belirtiniz
 Günde ne kadar kullandığınızı belirtiniz

6. Herhangi bir alkollü içecek içer misiz?

- a. Hiç içmedim
b. Geçmişte içtim ama şu anda içmiyorum
c. Çok nadir, sosyal ortamlarda içerim
d. Düzenli olarak içerim

7. Yaşamınızda hiç araç kullanırken alkollü bir içecek içtiniz mi?

- a. Hayır b. Evet c. Hatırlamıyorum

8. Beslenme durumunuz aşağıdakilerden hangisi ile uyumludur?

- a. Çok sağlıklı b. Sağlıklı c. Fikrim yok d. Sağlıksız e. Çok sağlıksız

9. Fiziksel aktivite yapar mısınız?

- a. Hayır

- b. Evet

Ne yaptığınızı belirtiniz

Ne sıklıkta.....

Ne kadar süre ile.....

10. İş yaşamınızda stres yaşama durumunuz aşağıdakilerden hangisi ile uyumludur?

- a. Çok stresli bir iş yaşamım olduğunu düşünüyorum
b. Stresli bir iş yaşamım olduğunu düşünüyorum
c. Fikrim yok/karar veremedim
d. Az stresli bir iş yaşantım olduğunu düşünüyorum
e. Stresiz bir iş yaşantım olduğunu düşünüyorum

Bölüm 4-Emniyet Kemerini Kullanımı ile İlgili Bilgi ve Düşünce Soruları**1. Ülkemizde otomobillerde şehirler arası yollarda emniyet kemeri kullanımı kaç yılında zorunlu hale getirilmiştir?**

- a. 1986 b. 1992 c. 1995 d. 1998 e. Bilmiyorum/fikrim yok

2. Ülkemizde otomobillerde şehir içi yollarda emniyet kemeri kullanımı kaç yılında zorunlu hale getirilmiştir?

- a. 1986 b. 1992 c. 1995 d. 1998 e. Bilmiyorum/fikrim yok

3. Ülkemizde yasalara göre otomobillerde emniyet kemerini kim(ler) kullanmalıdır?

- a. Ön koltukta oturan kişiler
b. Arka koltukta oturan kişiler
c. Araçtaki herkes
d. Bilmiyorum/fikrim yok

4. Yasalara göre otomobillerde emniyet kemerinin aşağıdaki durumlardan hangilerinde kullanılması gerekir? (Birden fazla seçenek belirtilebilir).

- a. Şehir içinde(çevre yollar hariç) araç kullanırken
b. Şehir dışında araç kullanırken
c. Sadece otoyola çıkıldığında
d. Şehir içindeki çevre yollarında
e. Tali yollarda, köy yollarında
f. Bilmiyorum/fikrim yok

5. Emniyet kemeri bulundurmayan ve/veya kullanmayan sürücülere uygulanan ceza hangisidir?

- a. Para cezası ve 15 ceza puanı
- b. Para cezası ve 5 ceza puanı
- c. Sadece para cezası
- d. Bilmiyorum/fikrim yok

6. Emniyet kemerinin trafik kazalarında ölüm ve yaralanmaları önleme üzerine etkileri ile ilgili aşağıdaki ifadeler için uygun olan seçeneği belirtiniz.

Emniyet kemeri ile ilgili ifadeler	Doğru	Yanlış	Fikrim yok
Emniyet kemeri trafik kazalarında ölüm ve yaralanmaların önlenmesinde etkili bir yöntemdir			
Araçlarda bulunan güvenlik sistemlerinden hayat kurtarmada en etkili olanı emniyet kemeridir			
Şehir içi yollarda 50 km/saat hızla kafa kafaya çarpışmada sürücü tonlarca kuvvet ile karşılaşmaktadır			
Emniyet kemeri kullanımının zorunlu olduğu ülkelerdeki ölüm ve yaralanma oranları, kullanımın zorunlu olmadığı ülkelere göre neredeyse yarı yarıya daha azdır			
Sürücü ve ön koltuktaki yolcularda emniyet kemeri ölüm riskini yarı yarıya azaltmaktadır			

7. Emniyet kemeri ile ilgili aşağıdaki ifadeler için size göre uygun olan seçeneği belirtiniz.

	Tamamen katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Tamamen katılmıyorum
Emniyet kemeri uyarı sinyali her araçta olması gerekir					
Ülkemizde emniyet kemeri kullanımı ile ilgili yasal olarak yapılan uyarılar yeterlidir					
Ülkemizdeki sürücüler emniyet kemeri kullanımı konusunda hassasiyet gösterirler					
Ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum					

Bölüm 5-Emniyet Kemerini Kullanımı ve Trafik Kazası Geçirme Öyküsü

1. Hayatınız boyunca trafik kazası geçirdiniz mi?

- a. Hayır b. Evet, yaralanma olmadı c. Evet, yaralanma oldu

2. Daha önce trafik kazasında hayatına kaybeden birinci derece yakınınız (eş, çocuk, anne, baba, kardeş) var mı?

- a. Hayır
b. Evet (Kaybettiğiniz yakınınızın kim olduğunu belirtiniz.....)

3. Son bir yıl içinde trafik kazası geçirdiniz mi?

- a. Hayır
b. Evet, ayrıntıları hatırlamıyorum
c. Evet, ayrıntıları hatırlıyorum (Aşağıda tabloda yer alan bilgileri doldurunuz)

Son bir yıl içindeki kaza öyküsü		1	2	3	4	5	6
Nerede	1. Şehir içi 2. Şehir dışı						
Araç içi konum	1.Ön koltuk 2.Arka koltuk						
Araç tipi	1. Özel araç 2. Ticari araç						
Hız durumu	1. Hatırlamıyorum 2. Hızlı değil 3. Hızlı						
Kaza nedeni	1. İnsan (Sürücü, yolcu, yaya hatası) 2.Taşıt 3.Yol 4.Çevre-iklim						
Emniyet kemeri kullanma durumu	1. Kullandım 2. Kullanmadım						

4. Emniyet kemeri kullanmadığınız zaman trafik polisi tarafında uyarıldınız mı?

- a. Hayır
b. Evet (En son uyarıldığınız tarihi belirtiniz.....)
c. Hatırlamıyorum

5. Emniyet kemeri kullanmadığınız zaman yolcular tarafında uyarıldınız mı?

- a. Hayır
b. Evet (En son uyarıldığınız tarihi belirtiniz.....)
c. Hatırlamıyorum

6. Emniyet kemeri kullanmama nedeni ile trafik cezası aldınız mı?

- a. Hayır
- b. Evet (Ceza aldığınız tarihi belirtiniz.....)
- c. Hatırlamıyorum

Bölüm 6-Emniyet Kemeri Kullanımı ile İlgili Davranış Soruları

1. Ticari araçta çalışırken emniyet kemeri kullanma durumunuzu işaretleyiniz.

(a seçeneğini işaretlediyseniz 4. Soruya cevap vermeden geçiniz.)

- a. Daima
- b. Çalışma süremin yarısından fazla
- c. Çalışma süremin yarısı
- d. Çalışma süremin yarısından az
- e. Hiçbir zaman

2. Özel aracınızda iken emniyet kemeri kullanma durumunuzu işaretleyiniz.

(a seçeneğini işaretlediyseniz 4. Soruya cevap vermeden geçiniz.)

- a. Daima
- b. Özel araç kullanma süremin yarısından fazla
- c. Özel araç kullanma süremin yarısı
- d. Özel araç kullanma süremin yarısından az
- e. Hiçbir zaman

3. Emniyet kemeri kullanma nedeniniz aşağıdakilerde hangisi ile uyumludur?

- a. Zorunlu olması
- b. Para cezası
- c. Trafik kazalarında koruyucu olması
- d. Diğer (Belirtiniz.....)

4. Emniyet kemeri kullanmama nedeniniz aşağıdakilerde hangisi ile uyumludur?

- a. Konforsuz olması
- b. Kısa mesafe yolculuk
- c. Alışkanlık
- d. Acil durumlarda dışarı çıkmama korkusu
- e. Diğer (Belirtiniz.....)

5. Emniyet kemeri kullanmadığınız durumlarda uyarı susturucusu kullanır mısınız?

- a. Hayır
- b. Evet (Yanıtınız evet ise aşağıdaki durumlardan size uygun olan seçeneği belirtiniz.)
 - 1. Zaman zaman kullanırım (Ne sıklıkta kullandığınızı belirtiniz
 - 2. Hep kullanırım

6. Emniyet kemerini hangi durumlarda kullanırsınız? (Birden fazla seçenek belirtilebilir.)

- a. Araçta şoför olarak bulunduğumda
- b. Araçta yolcu olarak bulunduğumda
- c. Gündüz yolculuk yaparken
- d. Gece yolculuk yaparken
- e. Şehir içi yolculuk yaparken (çevre yolu hariç)
- f. Şehir dışı yolculuk yaparken
- g. Çevre yolunda yolculuk yaparken
- h. Aracın hızı yüksek iken
- ı. Aracın hızı düşük iken
- i. Emniyet kemeri ikaz sesini durdurmak için
- j. Birisi hatırlattığında
- k. Trafik polisini gördüğümde
- l. Diğer (Belirtiniz.....)

7. Sürücü olarak seyahat ettiğiniz zamanlarda yolcuları emniyet kemeri kullanması konusunda uyarma durumunuzu belirtiniz.

- a. Her zaman
- b. Bazen
- c. Karışmam
- d. Uyarmam
- e. Hiç uyarmam

8. Yolcu olarak seyahat ettiğiniz zamanlarda sürücüyü emniyet kemeri kullanması konusunda uyarma durumunuzu belirtiniz.

- a. Her zaman
- b. Bazen
- c. Karışmam
- d. Uyarmam
- e. Hiç uyarmam

9. Emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmeye yönelik eğitim aldınız mı?

- a. Hayır
- b. Evet (Bilgi aldığınız kaynağı belirtiniz.....)
- c. Hatırlamıyorum

10. Emniyet kemeri kullanma davranışının geliştirilmesi için ne önerirsiniz?

.....

.....

.....

.....

Form tamamlanmıştır. Yanıtlarınız için çok teşekkür ederiz.

EK 2: Son testte kullanılan veri toplama aracı
ANKARA İLİ ÇANKAYA İLÇESİ DİKMEN SEMTİNDE ÇALIŞMAKTA OLAN TAKSİ ŞOFÖRLERİ
ARASINDA EMNİYET KEMERİ KULLANMA DAVRANIŞININ GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK BİR
ÇALIŞMA

VERİ TOPLAMA FORMU-2

Sayın katılımcılar,

Taksi şoförlerinde emniyet kemeri kullanma davranışının geliştirilmesi amacıyla hazırlanan yazılı ve sözlü bilgi kaynakları aracılığı ile bilgi ve bilinç düzeylerinin geliştirilmesine katkı sağlamak amacıyla bu çalışma Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı çalışanları tarafından planlanmıştır. Sizin yanıtlarınızdan elde edilecek sonuçlar taksi şoförleri arasında emniyet kemeri kullanım sıklığının saptanmasına ve bu davranışın sürekliliğinin sağlanması için öneriler geliştirilmesine katkı sağlayacaktır. Bu nedenle soruların tamamına yanıt vermeniz büyük önem taşımaktadır.

Araştırmaya katılmanız gönüllülük esasına dayalıdır. Bu form aracılığı ile elde edilecek bilgiler gizli kalacaktır ve sadece araştırma amacıyla (veya “bilimsel amaçlar için”) kullanılacaktır. Çalışmaya katılmamayı tercih edebilirsiniz veya formu doldururken devam etmek istemezseniz son verebilirsiniz.

Forma adınızı ve soyadınızı yazmayınız.

Yanıtlarınızı, soruların altında yer alan seçenekler arasından uygun olanı daire içine alarak ya da açık uçlu sorularda sorunun altında bırakılan boşluğa yazarak belirtiniz. Birden fazla seçenek işaretleyebileceğiniz sorularda, size uygun gelen bütün seçenekleri işaretleyiniz. Eğer sorunun yanıtları arasında “diğer” seçeneği mevcutsa ve yanıtınız var olan seçenekler arasında yer almıyorsa, bu durumda yanıtınızı diğer seçeneğindeki boşluğa yazınız.

Soruları yanıtladığınız için teşekkür ederiz.

Çalışma ile ilgili herhangi bir sorunuz olduğunda aşağıdaki kişiler ile iletişim kurabilirsiniz:

Dr. Merve TUFAN
 Prof. Dr. Dilek ASLAN
 Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı
 Telefon: 0312 324 46 23

Çalışmaya katılmayı kabul ediyorsanız, aşağıdaki kutucuğu X ile işaretleyiniz ve devam ediniz.

Kabul ediyorum.

6. Emniyet kemeri ile ilgili ifadeler için uygun olan seçeneği belirtiniz.

Emniyet kemeri ile ilgili ifadeler	Doğru	Yanlış	Fikrim yok
Emniyet kemeri trafik kazalarında ölüm ve yaralanmaların önlenmesinde etkili bir yöntemdir.			
Araçlarda bulunan güvenlik sistemlerinden hayat kurtarmada en etkili olanı emniyet kemeri.			
Şehir içi yollarda 50 km/saat hızla kafa kafaya çarpışmada sürücü tonlarca kuvvet ile karşılaşmaktadır.			
Emniyet kemeri kullanımının zorunlu olduğu ülkelerdeki ölüm ve yaralanma oranları, kullanımın zorunlu olmadığı ülkelere göre neredeyse yarı yarıya daha azdır.			
Sürücü ve ön koltuktaki yolcularda emniyet kemeri ölüm riskini yarı yarıya azaltmaktadır.			

7. Emniyet kemeri ile ilgili aşağıdaki ifadeler için size göre uygun olan seçeneği belirtiniz.

	Tamamen katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Tamamen katılmıyorum
Emniyet kemeri uyarı sinyali her araçta olması gerekir.					
Ülkemizde emniyet kemeri kullanımı ile ilgili yasal olarak yapılan uyarılar yeterlidir.					
Ülkemizdeki sürücüler emniyet kemeri kullanımı konusunda hassasiyet gösterirler.					
Ticari araç şoförlerinin şehir-içi yolculuklarda emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun olmaması ile ilgili yasayı uygun buluyorum.					

Bölüm 3- Trafik Kazası Geçirme ve Emniyet Kemeri Kullanımı Öyküsü

1. Hayatınız boyunca trafik kazası geçirdiniz mi?

- a. Hayır b. Evet, yaralanma olmadı c. Evet, yaralanma oldu

2. Daha önce trafik kazasında hayatına kaybeden birinci derece yakınınız (eş, çocuk, anne, baba, kardeş) var mı?

- a. Evet (Kaybettiğiniz yakınınızın kim olduğunu belirtiniz.....) b. Hayır

3.Son bir yıl içinde trafik kazası geçirdiniz mi?

- a. Hayır
b. Evet, ayrıntıları hatırlamıyorum
c. Evet, ayrıntıları hatırlıyorum (Aşağıda tabloda yer alan bilgileri doldurunuz).

Son bir yıl içindeki kaza öyküsü		1	2	3	4	5	6
Nerede	1. Şehir içi 2. Şehir dışı						
Araç içi konum	1.Ön koltuk 2.Arka koltuk						
Araç tipi	1. Özel araç 2. Ticari araç						
Hız durumu	1. Hatırlamıyorum 2.Hızlı değil 3. Hızlı						
Kaza nedeni	1. İnsan (Sürücü, yolcu, yaya hatası) 2.Taşıt 3.Yol 4.Çevre-iklim						
Emniyet kemeri kullanma durumu	1. Kullandım 2. Kullanmadım						

4. Emniyet kemeri kullanmadığınız zaman trafik polisi tarafında uyarıldınız mı?

- a. Hayır b. Evet (En son uyarıldığınız tarihi belirtiniz.....) c. Hatırlamıyorum

5. Emniyet kemeri kullanmadığınız zaman yolcular tarafında uyarıldınız mı?

- a. Hayır b. Evet (En son uyarıldığınız tarihi belirtiniz.....) c. Hatırlamıyorum

6. Emniyet kemeri kullanmama nedeni ile trafik cezası aldınız mı?

- a. Hayır b. Evet (Ceza aldığınız tarihi belirtiniz.....) c. Hatırlamıyorum

Bölüm 4-Emniyet Kemeri Kullanımı ile İlgili Davranış Soruları

1. Ticari araçta çalışırken emniyet kemeri kullanma durumunuzu işaretleyiniz.

(a seçeneğini işaretlediyseniz 4. soruya cevap vermeden geçiniz.)

- a. Daima
b. Çalışma süremın yarısından fazla
c. Çalışma süremın yarısı
d. Çalışma süremın yarısından az
e. Hiçbir zaman

**2. Özel aracınızda iken emniyet kemeri kullanma durumunuzu işaretleyiniz.
(a seçeneğini işaretlediyseniz 4. soruya cevap vermeden geçiniz.)**

- a. Daima
- b. Özel araç kullanma süremi yarısından fazla
- c. Özel araç kullanma süremi yarısı
- d. Özel araç kullanma süremi yarısından az
- e. Hiçbir zaman

3. Emniyet kemeri kullanma nedeniniz aşağıdakilerde hangisi ile uyumludur?

- a. Zorunlu olması
- b. Para cezası
- c. Trafik kazalarında koruyucu olması
- d. Diğer
- (Belirtiniz.....)

4. Emniyet kemeri kullanmama nedeniniz aşağıdakilerde hangisi ile uyumludur?

- a. Konforsuz olması
- b. Kısa mesafe yolculuk
- c. Alışkanlık
- d. Acil durumlarda dışarı çıkmama korkusu
- e. Diğer (Belirtiniz.....)

5. Emniyet kemeri kullanmadığınız durumlarda uyarı susturucusu kullanır mısınız?

- a. Hayır
- b. Evet (Yanıtınız evet ise aşağıdaki durumlardan size uygun olan seçeneği işaretleyiniz.)

1. Zaman zaman kullanırım (ne zamanlarda kullandığınızı belirtiniz.....)

2. Hep kullanırım

6. Emniyet kemerini hangi durumlarda kullanırsınız? (Birden fazla seçenek belirtilebilir)

- a. Araçta şoför olarak bulunduğumda
- b. Araçta yolcu olarak bulunduğumda
- c. Gündüz yolculuk yaparken
- d. Gece yolculuk yaparken
- e. Şehir içi yolculuk yaparken (çevre yolu hariç)
- f. Şehir dışı yolculuk yaparken
- g. Çevre yolunda yolculuk yaparken
- h. Aracın hızı yüksek iken
- ı. Aracın hızı düşük iken
- i. Emniyet kemeri ikaz sesini durdurmak için
- j. Birisi hatırlattığında
- k. Trafik polisini gördüğümde
- l. Diğer (Belirtiniz.....)

7. Sürücü olarak seyahat ettiğiniz zamanlarda yolcuları emniyet kemeri kullanması konusunda uyarma durumunuzu belirtiniz.

- a. Her zaman b. Bazen c. Karışmam d. Uyarmam e. Hiç uyar mam

8. Yolcu olarak seyahat ettiğiniz zamanlarda sürücüyü emniyet kemeri kullanması konusunda uyarma durumunuzu belirtiniz.

- a. Her zaman b. Bazen c. Karışmam d. Uyarmam e. Hiç uyar mam

9. Bu çalışma kapsamında emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmeye yönelik duraklarınıza asılmış olan afişi gördünüz mü?

- a. Evet, sadece gördüm. b. Evet, gördüm ve inceledim. b. Hayır, görmedim.

10. Bu çalışma kapsamında emniyet kemeri kullanma davranışını geliştirmeye yönelik araştırmacı tarafından sizlere dağıtılan broşürleri aldınız mı?

- a. Hayır. b. Evet, bir kez aldım ve okudum.
c. Evet, iki kez aldım ve okudum. d. Evet, üç kez aldım ve okudum.

11. Çalışmanın yapıldığı süre boyunca, başka bir kaynaktan emniyet kemeri kullanma davranışı geliştirmeye yönelik bilgi aldınız mı?

- a. Hayır
b. Evet (Bilgi aldığınız kaynağı belirtiniz.....)
c. Hatırlamıyorum

12. Emniyet kemeri kullanımı ile ilgili yapılmış olan bu çalışmada sizlerle paylaştığımız bilgilerin yararlı olup olmadığı konusundaki düşünceniz aşağıdakilerden hangisi ile uyumludur?

- a. Yararlı oldu (birden fazla seçenek belirtebilirsiniz)
 a. Bilgi değişimi oldu.
 b. Düşüncem değişti.
 c. Davranışım değişti.
b. Fikrim yok/kararsızım.
c. Yararlı olmadı.

Form tamamlanmıştır. Yanıtlarınız için çok teşekkür ederiz.

Ek 3. Müdahale öncesi onam formu

Çalışmanın Adı:


Ankara İli Çankaya İlçesi Dikmen Semtinde Çalışmakta Olan Taksi Şoförlerinde
Emniyet Kemeri Kullanma Davranışının Geliştirilmesine Yönelik Bir Müdahale
Çalışması

Sayın Katılımcı,	
Taksi şoförlerinde emniyet kemeri kullanma davranışının geliştirilmesi amacıyla hazırlanan yazılı ve sözlü bilgi kaynakları aracılığı ile bilgi ve bilinç düzeylerinin geliştirilmesine katkı sağlamak amacıyla bu çalışma Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı çalışanları tarafından planlanmıştır.	
Hatırlayacağınız üzere, bu konuda daha önce de bir veri toplama formunu doldumuştunuz. Bu katkınız için bir kez daha teşekkür ederiz. Çalışma kapsamında yapılacak eğitimler, duraklara bilgilendirme afişi asılması ve sizlere ayda bir olmak üzere toplamda üç kez konu ile ilgili hazırlanan broşür verilmesini içermektedir.	
Çalışmaya katılımınız gönüllülük esasına dayanmaktadır. Yapacağımız eğitim sonrasında size yeniden bir veri toplama formu (anket) vereceğiz ve formu doldurmanızı isteyeceğiz.	
Emniyet kemeri kullanma davranışının geliştirilmesi amacıyla ayda bir olmak üzere toplamda üç kez broşür verilmesini	
Kabul ediyorum:	<input type="checkbox"/>
Kabul etmiyorum:	<input type="checkbox"/>
İsim-Soyisim:	İmza:
Çalışmaya katıldığınız için teşekkür ederiz.	
Çalışma ile ilgili herhangi bir sorunuz olduğunda aşağıdaki kişiler ile iletişim kurabilirsiniz:	
Dr. Merve TUFAN Prof. Dr. Dilek ASLAN Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı Telefon: 0312 324 46 23	

Çalışmaya katılmayı kabul ediyorsanız aşağıdaki kutucuğu X ile işaretleyiniz ve devam ediniz.

Kabul ediyorum.

Ek 4. Kurum izni

 **ANKARA
UMUM OTOMOBİLCİLER VE ŞOFÖRLER ESNAF ODASI**

SAYI : 2018/104
KONU : Yetki

06/ŞUBAT/2018

YETKİ BELGESİ


Odamızın 31662 sicil numaralı üyesi Yüksel TUFAN'ın (Hacettepe Hastanesi Halk sağlığı bölümü görevli doktoru) kızı Dr. Merve TUFAN tarafından Odamıza bağlı ve Çankaya ilçesinde bulunan Taksi duraklarında esnafımızla görüşmek suretiyle emniyet kemeri hususunda bilgilendirme çalışması yapılmasına izin verilmiştir.

M. Ali DEMİR
Genel Sekreter

Cevdet KAVLAK
Başkan Vekili

Mareşal Fevzi Çakmak Caddesi No: 5 Beşevler / ANKARA
Tel : 0312.212 60 60 - Fax : 0312.223 34 04 - www.aso.web.tr

Ek 5. Hacettepe Üniversitesi Girişimsel Olmayan Etik Kurul izin yazısı

 **T.C.
HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ**
Girişimsel Olmayan Klinik Araştırmalar Etik Kurulu

Sayı : 16969557 - 2017
Konu : ARAŞTIRMA PROJESİ DEĞERLENDİRME RAPORU

Toplantı Tarihi : 18 ARALIK 2018 SALI
Toplantı No : 2018/30
Proje No : GO 18/1181 (Değerlendirme Tarihi: 18.12.2018)
Karar No : GO 18/1181-16

Üniversitemiz Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı öğretim üyelerinden Prof. Dr. Dilek ASLAN'ın sorumlu araştırmacı olduğu, Dr. Merve TUFAN'ın uzmanlık tezi olan, GO 18/1181 kayıt numaralı, "Ankara İli Çankaya İlçesi Dikmen Semtinde Çalışmakta Olan Taksi Şoförlerinde Emniyet Kemeri Kullanma Davranışının Geliştirilmesine Yönelik Bir Müdahale Çalışması" başlıklı proje önerisi araştırmanın gerekçe, amaç, yaklaşım ve yöntemleri dikkate alınarak incelenmiş olup, 01 Ocak 2019-12 Kasım 2019 tarihleri arasında geçerli olmak üzere etik açıdan uygun bulunmuştur.

1. Prof. Dr. Nurten AKARSU (Başkan)	10 Doç. Dr. Gözde GİRGİN	(Üye)
2. Prof. Dr. Sevda F. MÜFTÜOĞLU (Üye)	11 Doç. Dr. Fatma Visal OKUR	(Üye)
3. Prof. Dr. M. Yıldırım ŞAHİN (Üye)	KATILMADI	(Üye)
4. Prof. Dr. Necdet SAĞLAM (Üye)	12. Doç. Dr. Can Ebru KURT	(Üye)
5. Prof. Dr. Hatice Doğan BUZOĞLU (Üye)	KATILMADI	(Üye)
6. Prof. Dr. R. Köksal ÖZGÜL (Üye)	13. Doç. Dr. H. Hüsrev TURNAGÖL	(Üye)
7. Prof. Dr. Ayşe Lale DOĞAN (Üye)	14. Dr. Öğr. Üyesi Özay GÖKÖZ	(Üye)
8. Prof. Dr. Mintaze Kerem GÜNEL (Üye)	15. Dr. Öğr. Üyesi Müge DEMİR	(Üye)
9. Prof. Dr. Oya Nuran EMİROĞLU (Üye)	16. Öğr. Gör. Dr. Meltem ŞENGELEN	(Üye)
	17. Av. Meltem GNURLU	(Üye)

Hacettepe Üniversitesi Girişimsel Olmayan Klinik Araştırmalar Etik Kurulu
06100 Sıhhiye-Ankara
Telefon: 0 (312) 305 1082 • Faks: 0 (312) 310 0580 • E-posta: goetik@hacettepe.edu.tr

Ayrıntılı Bilgi için:

Ek 6. Bilgilendirme broşür içeriği

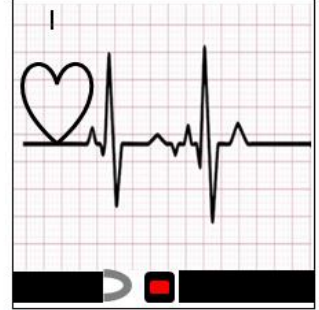


**Şehir içi yollarda 50
km/saat hızla kafa
kafaya çarpışmada
sürücü TONLARCA
kuvvet ile
karşılaşmaktadır.**



HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ TIP FAKÜLTESİ

Adres: Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi
Halk Sağlığı Ana Bilim Dalı 06100 Sıhhiye
ANKARA
Telefon
+90-312-3244623



**EMNİYET KEMERİ,
SİZİ VE SEVDİKLERİNİZİ
HAYATTA TUTAR.**



**Türkiye'de tüm
koltuklarda
oturan kişiler için
emniyet kemeri
takılması
zorunludur.**



**Emniyet kemeri ölüm
riskini,**

- Ön koltukta bulunan kişilerde yarı yarıya azaltmaktadır.



Emniyet kemeri vücudumuzu iki hat üzerinden kavramalıdır.

- Bu hatlardan biri omuz ve göğüs kafesi üzerinden,
- Diğeri ise belimizin hemen altından leğen kemiğimizin üzerinden geçmelidir.



Türkiye'de Emniyet Kemerini kullanımı;

- ✓ Şehirlerarası karayollarında 1986 yılında
- ✓ Şehir içi karayollarında ise 1992 yılında emniyet kemeri kullanmak zorunlu hale getirilmiştir.



HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ TIP FAKÜLTESİ

Adres:
Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi
Halk Sağlığı Ana Bilim Dalı 06100 Sıhhiye
ANKARA
Telefon
+90-312-3244623



Lütfen, Emniyet Kemerinizi Takın!



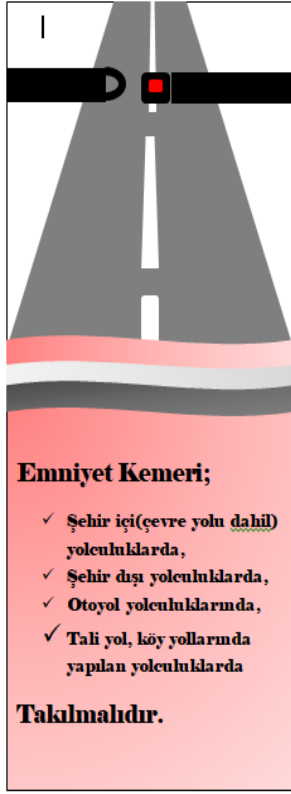
Kanuna göre, otomobil ve minibüs cinsi taşıtlarda emniyet kemeri bulundurmayan ve kullanmayanlar;

- ✓ Para cezası,
- ✓ 15 ceza puanı ile cezalandırılır.

Emniyet kemerinin yararları nelerdir?

- Emniyet kemeri trafik kazalarında ölüm ve yaralanmaların önlenmesinde etkili bir yöntemdir.
- Sürücü ve ön koltuktaki yolcularda emniyet kemeri ölüm riskini yarı yarıya azaltmaktadır.
- Emniyet kemeri kullanmak yaşamsal önem taşıyan baş ve göğüs yaralanmalarını azaltır.

Araçlarda bulunan güvenlik sistemleri içinde; EMNİYET KEMERİ Hayat Kurtarmada En Etkili Yöntemdir.



HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ TIP FAKÜLTESİ

Adres:
Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi
Halk Sağlığı Ana Bilim Dalı 06100 Sıhhiye-
ANKARA
Telefon
+90-312-3244623



Emniyet kemeri
takmayanların **yaklaşık**
yarısı araç dışına
fırlamaktadır.



Araç dışına fırlayan **her 4**
kişiden 3'ü hayatını
kaybetmektedir.

Emniyet Kemerini
Kullanımının Zorunlu
Olduğu Ülkelerdeki Ölüm
ve Yaralanma Yüzdeleri,
Kullanımın Zorunlu
Olmadığı Ülkelere göre
NEREDEYSE YARI YARIYA
DAHA AZDIR.

50 km/s hızla
gerçekleşen bir kaza
anında sürücünün
maruz kaldığı çarpma
kuvveti
TONNLARCADIR.

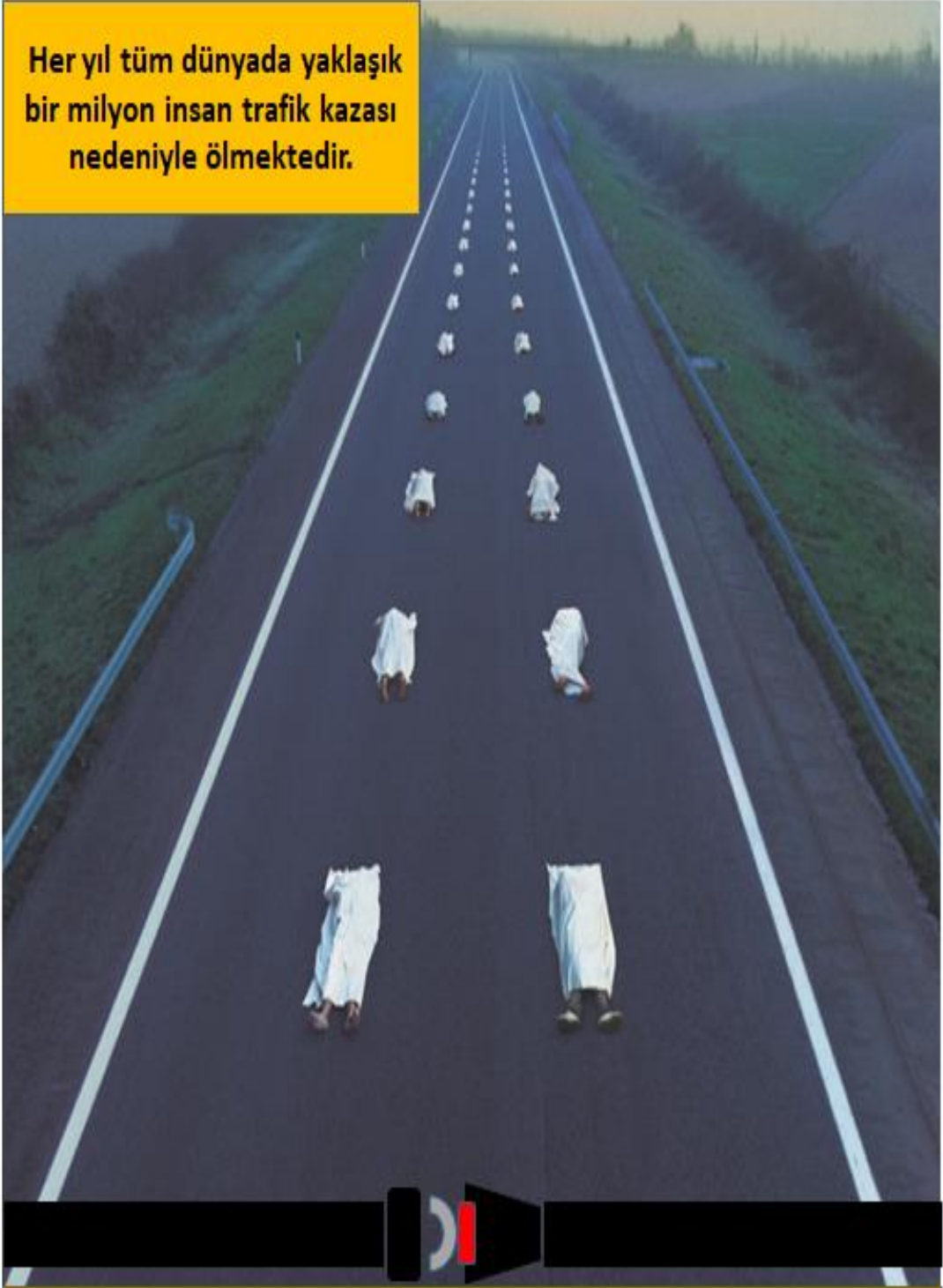
Bu kuvvetle direksiyon
simidi ve cama çarpmak
ölümcül yaralanmalara
yol açabilir.

Emniyet kemerini
kullanımı en basit ve
etkinliği en yüksek
önleyici araç içi
ekipmanlardan biridir.

Ek 7. Bilgilendirme afiş içeriği



**Her yıl tüm dünyada yaklaşık
bir milyon insan trafik kazası
nedeniyle ölmektedir.**



**OLMASIN YOLLARDA ÖLÜM, EMNİYET KEMERİ ÇÖZÜM
EMNİYET KEMERİNİZİ TAKMAYI UNUTMAYIN!**

[Detaylı bilgi için: <http://www.who.int/roadafety/work/resources/posters/en/> Erişim: 08.08.2018]

