

## SÜRÜCÜLERİN EMNİYET KEMERİ KULLANIMINDAKİ RASYONELLİĞİ: ANKARA İLİ ÖRNEĞİ

Mehmet AKALIN\*

### ÖZ

Karayollarındaki trafik kazalarında her yıl milyonlarca insan hayatını kaybetmektedir. Emniyet kemerinin kullanılmaması da meydana gelen ölümlerde önemli bir etken olarak kabul edilmektedir. Bu çalışmanın amacı, Ankara'da araç kullanan sürücülerin rasyonel hareket edip etmediklerini saptamaktır. Çalışmada kullanılan veriler yaklaşık bir yıl süren anket araştırması sonucunda elde edilmiştir. Örnekleme dahil edilecek kişiler, olasılık dışı örnekleme metotlarından biri olan uygun örnekleme metodu ile tespit edilmişlerdir. Günlük olarak daha uzun süre araç kullanan, eğitim seviyesi daha düşük olan ve polisin uygulamalarını yeterli görmeyen sürücülerin, emniyet kemerini daha az kullandıkları tespit edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler.** Emniyet Kemerini, Rasyonellik, Trafik Kazaları.

### THE RATIONALITY OF DRIVERS IN SEAT BELT USE: ANKARA PROVINCE EXAMPLE

#### ABSTRACT

*Traffic accidents on roads cost millions of lives each year. Failure to use seat belt is considered to be an important factor for this death toll. This study is about the rationality of drivers in Ankara. The data for this study was collected through administrating survey. Convenient sampling method was used in identifying samples. The result indicates that those who drive more hours daily, who has lesser education and who thinks that police controls on seat belt use is not enough prefer not use it.*

**Key Words.** Seat Belt, Rationality, Traffic Accidents.



\* Dr., 3. Sınıf Emniyet Müdürü, Elmadağ PMYO, mehmet.akalin@egm.gov.tr

## GİRİŞ

Her yıl milyonlarca insan karayollarında meydana gelen trafik kazalarında hayatını kaybetmekte ya da sakat kalmaktadır. Kazalarda hayatlarını kaybedenlerin sayısı, trafiğe çıkan insan ve araç sayısındaki artışa paralel olarak artmaktadır. Öte yandan, kazalarda meydana gelen ölümlerin azaltılması için hem araç güvenliği hem de sürüş güvenliği konularında her geçen gün gerekli düzenlemeler yapılmaktadır. Emniyet kemeri kullanımı da bu düzenlemelerin başında gelmektedir. Her ne kadar trafik kazalarının oluşmasında önleyici bir rolü olmasa da, kaza sonrasında araç içinde bulunanların hayata tutunmalarında önemli bir rol oynamaktadır. Buna rağmen Türkiye’de emniyet kemerinin yaygın bir şekilde kullanılmaması, trafik güvenliği hususunda önemli problemlerin başında gelmektedir.

Emniyet kemeri kullanımının yanında, bu çalışmada kullanılan diğer kavram ise rasyonelliktir. Rasyonel(lik) kavramının birbirine yakın birçok tanımı yapılmıştır. Türk Dil Kurumunun (2005) yayınlamış olduğu Türkçe Sözlük rasyonel kelimesini, “akla uygun, aklın kurallarına dayanan, hesaplı, ölçülü” olarak tanımlamaktadır. Rasyonel kelimesi ayrıca insanların tutarlı davranmaları, hedeflerine götürecek vasıtaların en uygun olanını seçmeleri ve kendi çıkarları için hareket etmeleri şeklinde de tanımlanmıştır (Etzioni, 1987). Rasyonel kavramı yazar tarafından bu makalede, yapılan diğer tanımlamalara benzer olarak “insanların akılcı bir davranış sergilemesi” şeklinde tanımlanmıştır.

Emniyet kemeri kullanımı gerçekten rasyonel bir davranış mıdır? Emniyet kemeri kullanım konusunda uzun yıllardır çalışmalar yapılmaktadır. Bu çalışmaların önemli bir çoğunluğunu, kemer kullanımının hayat kurtarma üzerindeki etkisi oluşturmaktadır. Milne (1985) emniyet kemeri kullanmanın trafik kazalarındaki ölümleri %35 civarında azalttığını ifade etmiştir. Bunun yanında, Elvik ve Vaa (2004) ise araçlarda kemer kullanmanın ön koltukta oturanlarda ölüm oranını %40-50 arasında, arka koltukta oturanlarda ise %25 civarında azalttığını tespit etmişlerdir. Ölümlü trafik kazalarının yanında, emniyet kemeri kullanımı, yaralanmalı trafik kazalarında da önemli bir rol oynamaktadır. Dünya Sağlık Örgütü (2004) verilerine göre, emniyet

kemer kullanımı, trafik kazalarındaki yaralanmaları %27 ile %49 oranında azaltmaktadır. Ayrıca gelişmiş ülkelerdeki emniyet kemeri kullanım oranı son derece yüksek olmakla birlikte, kullanım oranının daha üst seviyelere taşınması çabaları devam etmektedir. Tüm bu çalışma ve çabalar emniyet kemeri kullanımının rasyonel bir davranış olduğunu göstermektedir.

Türkiye’de kemer kullanım oranının son derece düşük olması, sürücülerin rasyonel hareket etmedikleri anlamına mı gelmektedir? Zaten insanların rasyonel, düşünen ve hesap eden mi, yoksa duygusal ve düşüncesizce hareket eden bir varlık mı olduğu sosyal filozofların ve sosyal bilimcilerin yıllardır tartıştığı konulardan bir tanesini oluşturmuştur. İnsanların rasyonel varlıklar olmadıklarını savunan bazı psikologlar, rasyonel olmayan davranışların alışkanlıklar ya da dürtüler ile açıklanabileceğini ileri sürmüşlerdir. Bunlara göre insanlar, önceki yapmış oldukları davranışlarını düşünmeden ve seçici olmadan işlemeye devam ettirmektedirler. Örneğin, ev ihtiyaçlarının önemli bir kısmının (televizyon, çamaşır makinesi ya da buzdolabı vb.) insanlar tarafından fazla düşünülmeden satın alındıklarını ortaya çıkarmıştır (Katona ve Mueller, 1954).

Alışkanlıkların yanında insanların, dürtüler vasıtasıyla bir takım davranışlar içerisinde olduğu da azımsanmayacak seviyededir. Yapılan bir kısım çalışmalar, dürtüler ile yapılan alışverişlerin, yapılan toplam alışverişlerin %33’lük bir bölümünü oluşturduğunu tespit etmiştir (Hansen, 1972). Konu ile ilgili olarak yapılan bir başka çalışma ise satın alınan ürünlerin %50,5’inin planlanmadan alındığını ortaya çıkarmıştır (Engel, Kollat ve Blackwell, 1968).

Emniyet kemeri konusunda Türkiye’de yapılan çalışmalarda ise kullanım oranının %20’ler civarında olduğu anlaşılmaktadır (Şimşekoğlu ve Lajunen, 2008). Kemer kullanımının trafik kazalarında hayat kurtarıcı bir rol oynaması, gelişmiş ülkelerdeki kemer kullanım oranı yüksek olması, araçlarda zorunlu hale getirilmesi ve kullanılması için sürekli teşvik edilmesine rağmen, Türkiye’de kullanım oranının son derece düşük olması ise düşündürücüdür. Bu çalışmanın amacı, Ankara’da araç kullanan sürücülerin rasyonelliğinin test edilmesi amacıyla kaleme alınmıştır.

## 1. LİTERATÜR İNCELEMESİ

Emniyet kemeri kullanımı hakkındaki çalışmaların önemli bir kısmı trafik kazalarında meydana gelen ölüm ve yaralanma ilişkisi üzerine yapılmıştır. Kanada'da 1980 yılında emniyet kemeri kullanım oranı %26 civarında iken, bu oran 1996 yılında %91'e yükselmiştir. Bu dönemde trafik kazası neticesindeki ölümlerde ise %68'lik bir azalmanın olduğu tespit edilmiştir. Trafik kazalarında azalan ölümlerin %17'sinin emniyet kemeri kullanımı ile ilişkili olduğu belirlenmiştir (Sen ve Mizzen, 2007). Amerika'da ise emniyet kemeri kullanımı oranında %1'lik bir artış ile trafik kazalarında 136 kişinin hayatının kurtarılabileceği sonucuna ulaşılmıştır (Cohen ve Einav, 2003).

Trafik kazalarında meydana gelen ölüm ve yaralanma ilişkisinin yanında, emniyet kemeri kullanımının, insanların demografik özellikleri ile yakından ilişkili olup olmadığı da araştırma konusu olmuştur. İngiltere'de 2003 yılında yapılan bir çalışmada, aracın arka koltuğunda oturan yolcuların %74'ünün emniyet kemeri kullandığı tespit edilmiştir. Bunun yanında, değeri yüksek olan araçlarda seyahat eden yolcuların, emniyet kemeri kullanma oranlarının daha yüksek olduğu belirlenmiştir (Colgan ve diğerleri, 2003).

Amerika'nın New York eyaletindeki bir çalışmada ise eski model araç kullanan sürücüler arasında emniyet kemeri kullanım oranının düşük olduğu belirlenmiştir. Bununla birlikte, trafik cezası almış sürücülerin, ceza almamış sürücülere oranla daha az emniyet kemeri kullandıkları ve emniyet kemeri kullanmayan sürücülerin daha riskli araç kullandıkları tespit edilmiştir (Preusser ve diğerleri, 1990). Bir başka çalışma ise emniyet kemeri kullanmayanların eğitim seviyelerinin ve gelirlerinin düşük olduğunu; başkalarının sağlıklarına daha fazla risk verebileceklerini ortaya çıkarmıştır (Hunter ve diğerleri, 1988).

Bunların yanında, polise yakalanma ihtimali, başka bir şahsın aracında yolcu olarak bulunma, aile bireyleri ile seyahat etme, hız yapma ve tehlikeli yol şartları, emniyet kemeri kullanımını artıran faktörler olarak tespit edilmiştir (Focklar ve Cooper, 1990). Emniyet kemeri kullanımı konusunda Türkiye'de gerçekleştirilen bir çalışmada ise şehirlerarası yolculuk yapan, kötü

hava şartları altında ve gece vakti araç kullananların emniyet kemerini daha fazla kullandığı; buna karşılık, şehir içi yolculuklarda, gündüz ve iyi havalarda emniyet kemerinin daha az kullanıldığı belirlenmiştir (Şimşekoğlu ve Lajunen, 2008).

Trafikte emniyet kemeri kullanmayan araç sürücülerine yönelik olarak denetimlerin sıklaştırılması ve bir takım yaptırımların uygulanmasının, kemer kullanımı üzerinde etkisi olacağını inceleyen çalışmalar da yapılmıştır. Amerika’da birinci derece uygulama ile ikinci derece uygulama arasındaki fark ortaya çıkarılmıştır. Birinci derece uygulama, emniyet kemeri kullanmayan sürücülerin, polis tarafından durdurularak ceza işlemine tabi tutulmasını; ikinci derece uygulama ise, bizzat emniyet kemeri kullanmamaktan dolayı sürücülerin durdurulmamasını, ancak başka bir trafik ihlalden dolayı durdurulan sürücülere, hem durdurulma sebebi hem de emniyet kemeri kullanmama cezasının uygulanması anlamına gelmektedir. Çalışmada, ikinci uygulamanın, birinci uygulamaya oranla ölümlü trafik kazalarını aza indirdiği anlaşılmıştır (Houston ve Richardson, 2006).

## 2. METOT

Araç kullanırken hangi sürücülerin daha sık emniyet kemeri kullanıp kullanmadıklarını anlamak için anket metodu uygulanmıştır. Anket, sadece Ankara ilindeki sürücüler tarafından doldurulmuştur. Ankara’nın değişik bölgelerinden 263 sürücünün ankete katılması sağlanmıştır. Ankete dahil edilen sürücüler, *örnekleme türlerinden* olasılık dışı uygun örnekleme yöntemi ile tespit edilmişlerdir. Bu yöntemin en belirgin özelliği, uygun durumda olan kişiler ile anketin yapılmasıdır. Bu örnekleme türünün bir diğer belirgin özelliği ise anket yapılan kişilerin evreni temsil edip etmemesine özen gösterilmemesidir. Ancak, her ne kadar bu yöntem uygunlanmış olsa da, Ankara’da araç kullanan sürücülerin cinsiyetlerine göre dağılımlarına dikkat edilmiştir. Ankete katılan sürücülerin karakteristik özellikleri Tablo 1’de görülmektedir.

**Tablo 1.** Ankete Katılanların Karakteristik Özellikleri

	N	%
Cinsiyet		
Erkek	191	72,6
Kadın	72	27,4
Yaş		
(23-30)	83	31,6
(31-37)	71	27
(38-44)	66	25,1
(45 ve üstü)	43	16,3
Eğitim		
İlköğretim	40	15,2
Lise	75	28,5
Üniversite	122	46,4
Yüksek Lisans-Doktora	26	9,9

Ankete katılan sürücülere toplam 18 soru sorulmuştur. Bir soru haricindeki tüm sorular kapalı uçlu sorulardan oluşmuştur. Bu soruların bir kısmı iki cevap alternatifli iken, diğerleri Likert ölçeği şeklinde sorulmuştur. Anketin ilk bölümünde, sürücülerin araç kullanma süreleri ile emniyet kemeri kullanıp kullanmadıkları, ikinci bölümünde cezaların caydırıcılığı ve son bölümde ise sürücülerin demografik bilgilerine yer verilmiştir. Elde edilen veriler SPSS ortamında değerlendirilmiştir.

Ankete katılan sürücülere hem şehir içi hem de şehirlerarası araç kullanırken hem de yolcu koltuğunda otururken emniyet kemeri kullanıp kullanmadıkları sorulmuş olsa da, bu çalışmada sadece şehir içi kemer kullanımı konusunda değerlendirmeler yapılmıştır. Bu sebeple şehir içi kemer kullanımı, bağımlı değişken olarak ele alınırken; sürücülerin günlük kaç saat araç kullandıkları, polisin uygulamalarını yeterli görüp görmedikleri, kemer

kullanılmamaktan dolayı ceza alıp almadıkları ve eğitim seviyeleri de bağımsız değişkenler olarak tespit edilmiştir.

Bu çalışma, Ankara’da araç kullanan sürücülerin emniyet kemeri kullanım davranışlarının rasyonelliğini saptamak amacıyla yapılmıştır. Bunu gerçekleştirmek için aşağıda ifade edilen hipotezler test edilmiştir.

**Hipotez 1:** Eğer günlük olarak uzun süreli araç kullanma, daha sık trafik kazası yapma ya da polise yakalanma ihtimali ile ilişkili ise, günlük olarak uzun süre araç kullananların emniyet kemeri kullanması rasyonel bir davranıştır.

**Hipotez 2:** Eğer emniyet kemeri kullanımı, polislerin trafik uygulamalarının sıklığı ile ilişki ise, polislerin uygulamalarını yeterli gören sürücülerin emniyet kemeri kullanmaları rasyonel bir davranıştır.

**Hipotez 3:** Eğer emniyet kemeri kullanımı rasyonel bir davranış ise ve eğitim seviyesi ile rasyonellik arasında bir ilişki varsa, eğitim seviyesi yüksek olanların, emniyet kemeri kullanması rasyonel bir davranıştır.

### 3. DEĞERLENDİRME

Şehir içi yolculukta, ankete katılan sürücülerin %66’sının “her zaman” ya da “çoğunlukla” emniyet kemeri kullandıkları, %34’ünün ise ya “ara sıra” ya da “hiç kullanmadıkları” tespit edilmiştir. Bunun yanında, sürücülerin %53’ünün yolcu koltuğunda iken emniyet kemeri kullandığı, %47’sinin ise kullanmadığı anlaşılmıştır. Öte yandan, sürücülerin %85’inin şehirlerarası yolculukta “her zaman” ya da “çoğunlukla” emniyet kemeri kullandıkları, %15’inin “ara sıra” ya da “hiç kullanmadıkları” belirlenmiştir. Şehirlerarası yolculukta ise yolcu koltuğunda oturanların %64’ü “her zaman” ya da “çoğunlukla” kemer kullanırken, %36’sının “ara sıra” ya da “hiç kullanmadıkları” anlaşılmıştır. Şehir içi ve şehirlerarası yolculukta hem sürücü hem de yolcu koltuğunda iken emniyet kemeri kullanım dağılımı Tablo 2’de görülmektedir.

**Tablo 2.** Şehir içi ve Şehirlerarası Yolculukta Kemer Kullanım Dağılımı (%)

Yolculuk Türü	Cevap Kategorisi			
	Her zaman	Çoğunlukla	Ara Sıra	Asla
Şehir içi Sürücü	52,1	13,7	20,2	14,1
N	137	36	53	37
Şehir içi Yolcu	38,4	14,8	21,3	25,5
N	101	39	56	67
Şehirlerarası Sürücü	75,7	10,6	6,8	6,8
N	198	28	18	18
Şehirlerarası Yolcu	38,4	14,8	21,3	25,5
N	101	39	56	67

### Hipotez 1

Ankete katılan sürücülerin %44,9'u günlük olarak 1-2 saat; %32,3'ü 1 saatten daha az ve %22'8'i ise 3 saatten daha uzun araç kullandıklarını ifade etmişlerdir. Sürücülerin araç kullanma süreleri ile emniyet kemeri kullanım oranları Tablo 3'de gösterilmiştir.

**Tablo 3.** Sürücülerin Günlük Araç Kullanım Süreleri (%)

	<1 saat	1-2 saat	3-4 saat	>4 saat
Her zaman	20,5	24,3	4,2	3,0
<b>N</b>	<b>54</b>	<b>64</b>	<b>11</b>	<b>8</b>
Çoğunlukla	4,2	5,3	3,0	1,1
<b>N</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>3</b>
Ara sıra	4,6	8,7	2,7	4,2
<b>N</b>	<b>12</b>	<b>23</b>	<b>7</b>	<b>11</b>
Asla	3,0	6,5	1,5	14,1
<b>N</b>	<b>8</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>8</b>
<b>Toplam</b>	<b>32,3</b>	<b>44,9</b>	<b>11,4</b>	<b>11,4</b>

Sürücülerin günlük olarak araç kullanım süreleri ile emniyet kemeri kullanımını arasında her hangi bir ilişkinin olup olmadığını tespit edebilmek



amacıyla ANOVA testi uygulanmıştır. Bu testi uygulamanın temel nedeni, ikiden fazla grubun ortalamalarının karşılaştırılmasıdır. Yani günlük olarak farklı sürelerde araç kullanan sürücülerin oluşturdukları grupların, emniyet kemeri kullanımları arasında fark olup olmadığını ortaya çıkarmak için bu test kullanılmıştır. Ankete katılan ve günlük olarak araç kullanım sürelerine göre düzenlenen dört farklı grubun ortalama değerleri (mean score), standart sapma ve standart hata değerleri Tablo 4'de görülmektedir.

**Tablo 4.** Tanımlayıcı Tablo

Süre	N	Ortalama	Std. Sapma	Std. Hata
<1 saat	85	1,69	1,035	,112
1-2 saat	118	1,94	1,149	,106
3-4 saat	30	2,13	1,074	,196
>4 saat	30	2,63	1,159	,212

Tanımlayıcı tablosundaki ortalama değerlerin, araç kullanım sürelerinin yükselmesine paralel olarak arttığı görülmektedir. Buradan, gruplar arasında emniyet kemeri kullanımı konusunda bir farkın olduğu anlaşılmaktadır. Ancak bu farkın rastlantısal mı yoksa gerçek bir fark mı olduğunu anlamak için ANOVA tablosunun incelenmesi gerekmektedir.

**Tablo 5.** ANOVA

	df	Ortalama Değer	F	Anlamlılık (Sig.)
Gruplar Arası	3	6,852	5,597	,001
Grup İçi	259	1,224		

ANOVA tablosundaki anlamlılık değerinin 0,001 olduğu görülmektedir. Bu değer 0,05 değerinden daha küçük olduğu için, günlük olarak farklı sürülerde araç kullanan sürücü grupları ile emniyet kemeri kullanımı arasındaki ilişkinin  $p < 0,05$  düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı bir farkın olduğu anlaşılmaktadır. Bu farklılığın hangi gruplar arasında olduğunu tespit

edebilmek için yine ANOVA’da bulunan Tukey testinden istifade edilmiştir. Bu testi uygulamanın sebebi, ANOVA testinde kabul edilen gruplar arasındaki farkın, hangi gruplar arasında olduğunun tespit edilmesidir. Yani ANOVA testi günlük olarak farklı sürelerde araç kullanan sürücü grupları arasında emniyet kemeri kullanımı konusunda bir fark olduğunu belirlemiş ancak bu farkın hangi gruplar arasında olduğunu göstermemiştir. Buraya alınmayan bu test sonucuna göre 4 saatten fazla araç kullanan sürücülerin oluşturduğu grup ile 1 saatten az ve 1-2 saat arasında araç kullanan sürücülerin oluşturduğu gruplar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farkın olduğu görülmektedir. Bu sonuç, Tablo 4’deki Tanımlayıcı Tablosunda işaret edildiği gibi, 4 saat ve üzerinde araç kullanan sürücülerin daha az emniyet kemeri kullandıklarını ortaya çıkarmıştır. Bu itibarla, ilk hipotez desteklenmemiştir.

## Hipotez 2

Ankete katılan sürücülerin %32,7’si (86 sürücü) polisin emniyet kemeri uygulamalarını yeterli görürken; %67,3’ü (177 sürücü) yeterli bulmamaktadır. Her iki gruba ait ortalama değer, standart sapma ve standart hata değerleri Tablo 6’daki Grup İstatistiklerinde görülmektedir.

**Tablo 6.** Grup İstatistikleri

Polis Uygulaması	N	Ortalama	Std. Sapma	Std. Hata
Kemer Kullanımı	Evet	86	2,29	1,187
	Hayır	177	1,80	1,077

Grup istatistikleri tablosuna göre, polisin emniyet kemeri uygulamalarını yeterli görenlerin ortalama değerinin daha yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Buradan iki grup arasında bir farkın olduğu görülmektedir. Ancak bu farkın rastlantısal mı yoksa gerçek bir fark mı olduğunu anlamak için Bağımsız Örneklem T Testi uygulanmıştır. İlk hipotezde kullanılan ANOVA testinden farklı olarak, ikinci hipotezde bağımsız örneklem T testini uygulamanın sebebi, iki ayrı grubun ortalamalarını karşılaştırmaktır. Görüldüğü üzere ANOVA testinde ikiden fazla grup bulunmakta iken, bağımsız örneklem testinde iki grup karşılaştırılmaktadır.

**Tablo 7.** Bağımsız Örneklem Testi

		F	t	Anlamlılık (2-tailed)
Kemer Kullanımı	Eşit Değerler Kabul Edildiğinde	3,162	3,336	,001
	Eşit Değerler Kabul Edilmediğinde		3,226	,002

Bağımsız Örneklem Testindeki anlamlılık değerinin 0,001 olduğu görülmektedir. Bu değer 0,05 değerinden daha küçük olduğu için, polisin emniyet kemeri uygulamalarını yeterli gören sürücüler ile yeterli görmeyen sürücüler arasındaki ilişkinin  $p < 0,05$  düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı bir farkın olduğu anlaşılmaktadır.

Burada yer verilmeyen Çapraz Tablolar testine göre ise, emniyet kemerini her zaman kullandıklarını ifade eden sürücülerin %77'si polisin emniyet kemeri uygulamalarını yeterli görmezken; ara sıra kullananların %64'ü polisin emniyet kemeri uygulamalarını yetersiz görmektedir. Emniyet kemerini çoğunlukla kullanan ile hiç kullanmayan gruplar arasında polisin kemer uygulamaları konusundaki görüşleri arasında bir fark bulunmamaktadır. Bu itibarla, hipotezin kısmen desteklendiği sonucuna ulaşılmaktadır. Bağımsız örneklem T testine ilaveten çapraz tablolar testinin burada kullanılmış olmasının sebebi farklı değişkenler arasındaki ilişkiyi analiz etmektir. Bu test ayrıca değişkenler arasındaki ilişkiyi, ilgili her bir değişkenin kategorilerinin kesişimlerini inceleyerek keşfetme imkânı sağlar.

Bununla birlikte, emniyet kemeri kullanımı ile polis uygulaması arasındaki ilişkinin daha net olarak anlaşılabilmesi amacıyla kemer kullanımı iki grup altında birleştirilmiştir. Yani, emniyet kemerini “her zaman” ve “çoğunlukla” kullananlar aynı grup, “ara sıra” ve “hiç kullanmayanlar” da aynı grup altında toplanmıştır. Pearson Chi-Square anlamlılık değerinin 0,018 olması, bu iki grup arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farkın olduğunu ortaya çıkarmıştır. Emniyet kemeri kullandığını belirtilen sürücülerin yaklaşık olarak %72'si polisin uygulamalarını yeterli görmezken, %28'i yeterli görmektedir. Ayrıca, emniyet kemeri kullanmadığını ifade eden sürücülerin yaklaşık olarak %58'i ise polisin uygulamalarını yeterli görmemektedir.

### Hipotez 3

Ankete katılan sürücülerin eğitim durumlarına göre dağılımları Tablo 1’de gösterilmiştir. Bu tabloda da görüldüğü üzere üniversite mezunları ankete katılan sürücüler arasında en yüksek orana sahip iken, yüksek lisans-doktora eğitimi alanlar ise en düşük oranı oluşturmaktadır.

Emniyet kemeri kullanımı ile eğitim seviyesi arasında her hangi bir anlamlı farkın olup olmadığını anlamak için ANOVA testi uygulanmıştır.

**Tablo 8.** Tek Yönlü ANOVA Testi

	Ortalama Değer	F	Anlamlılık (Sig.)
Gruplar Arası	10,594	8,971	0,00
Grup İçi	1,181		

Tablo 8’deki tek yönlü ANOVA testindeki anlamlılık değerinin 0,00 olduğu görülmektedir. Bu değer 0,05’den küçük olmasından dolayı, ankete katılan sürücülerin eğitim seviyeleri ile emniyet kemeri kullanımı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farkın olduğu anlaşılmaktadır. Bu anlamlı farkın hangi gruplar arasında olduğunu anlamak için ise Tukey testinden yararlanılmıştır.

İlköğretim ile lise mezunları arasında ve üniversite ile yüksek lisans-doktora eğitimi alan sürücüler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farkın olmadığı anlaşılmaktadır. Bunların dışındaki grup eşleşmelerinde anlamlı bir fark bulunmaktadır. Ankete katılan sürücülerin eğitim seviyeleri ile emniyet kemeri kullanımı arasındaki istatistiksel anlamlı fark aşağıda Tablo 9’da gösterilmiştir.

**Tablo 9.** Tukey Testi Tablosu

Emniyet Kemeri Kullanımı		Ortalama Fark	Anlamlılık (Sig.)
İlköğretim	Üniversite	,779	,001
	Yüksek Lisans-Doktora	1,140	,000
Lise	Üniversite	,159	,019
	Yüksek Lisans-Doktora	,247	,005

Bunlarla birlikte, aşağıdaki Tanımlayıcı Tablosuna göre ise eğitim seviyesinin yükselmesine paralel olarak sürücülerin ortalama (mean) değerlerinde bir azalış görülmektedir. Diğer bir anlatımla, farklı eğitim seviyelerinde bulunan sürücülerin, emniyet kemeri kullanımına vermiş oldukları cevapların ortalama değerleri, eğitim seviyesinin yükselmesine paralel olarak azalış göstermektedir. Bu da, eğitim seviyesinin yükselmesi ile emniyet kemeri kullanımı arasında pozitif bir ilişkinin olduğunu göstermektedir. Bu sonuç ise hipotezi tam olarak desteklemektedir.

“Kısa mesafe araç kullanma”, sürücülerin ve yolcuların emniyet kemeri kullanmamalarında gösterdikleri sebeplerin başında gelmektedir. Özellikle şehir içi araç kullanan ya da yolcu koltuğunda oturanların %44,7’si, yapmış oldukları yolculuğun kısa süreli olmasını sebep olarak göstermektedirler.

“Alışkanlık”, sürücülerin emniyet kemeri kullanmama adına ileri sürdükleri ikinci sebeptir. Bu sebebi kabul edenlerin oranı %28,9’dır. Ayrıca, sürücülerin %14’ü “rahatsızlık” vermesinden dolayı emniyet kemeri kullanmadıklarını ve son olarak sürücülerin %12,3’ü ise kemer kullanmama sebebini bilmediklerini ifade etmişlerdir.

## SONUÇ

Örnekleme metotları arasında yer alan uygun örnekleme metodundan kaynaklanan bir takım kısıtlılıklar bulunmaktadır. Bu kısıtlılıklardan bir tanesi, çalışmaya katılacak örneklemin, evreni tam olarak temsil edememesidir. Bu da, örneklemin temsiliyeti göz önüne alındığında, bazı özelliklere sahip kişilerin ankete katılımı fazla olabilirken, bazı özelliklere sahip kişilerin ise ankete hiç dâhil edilmeme ihtimali olabilmektedir. Bu örnekleme metodunun bir diğer kısıtlılığı ise araştırmacının uygun bulduğu kimseleri ankete dâhil edecek olmasıdır. Bu husus önyargı ihtimalini her zaman akla getirmektedir.

Örnekleme seçiminin yanında, uygun örneklem büyüklüğü de bir çalışmanın önemli şartlarından biridir. Evren hakkında sağlıklı bir çıkarım yapılabilmesi için, ankette kullanılacak örneklemin büyüklüğü önemli bir rol oynamaktadır. Uygun örneklem büyüklüğüne sahip olmak, öncelikli olarak muhtemel önyargıları ortadan kaldıracaktır. Örneklemin küçük olması ise

evren hakkında yapılacak genelleştirmeyi olumsuz etkileyebilecektir. Bu çalışmanın Ankara ilinde yapılmış olması, anket katılımcı sayısının, evreni yeterince karşılayıp karşılamayacağı sorusunun haklı olarak sorulmasına sebep olmaktadır.

Bu itibarla denilebilir ki, örneklem seçiminde kullanılan örnekleme metodu ile örneklem sayısı, bu çalışmanın en zayıf iki yönünü oluşturmaktadır. Emniyet kemeri kullanımı ile ilgili olarak bundan sonra yapılacak benzer çalışmalarda, bu iki hususun göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Uzun süre araç kullanma ile tecrübe arasında kuşkusuz yakın bir ilişki olmalıdır. Bu sebeple, günlük olarak uzun süreli araç kullanan bazı sürücüler, ihtimal ki, kendilerini yeterince tecrübeli hissetmekte, bu tecrübe sayesinde araç kullanırken kendilerinin güvende olduklarını düşünmekte ve kemer kullanımı hususunda rahat hareket etmektedirler. Buna bağlı olarak, günlük olarak kısa süre araç kullanan bazı sürücüler, yine ihtimal ki, daha az tecrübe sahibi oldukları ve araç kullanırken kendilerine fazla güvenmediklerinden dolayı emniyet kemeri kullanmaktadırlar.

Sürücülerin neredeyse tamamı emniyet kemeri kullanımının trafik kazalarında hayat kurtarıcı bir rol oynadığını kabul etmektedirler. Bu da, bir bakıma sürücülerin emniyet kemeri kullanımını rasyonel bir davranış olarak kabul ettiklerini göstermektedir. Ancak sürücülerin önemli bir kısmı, emniyet kemeri kullanmama sebebi olarak kısa mesafe araç kullanmayı göstermişlerdir. Gerçekte, kısa mesafelerde uzun süre araç kullanma, sürücülerin sürekli olarak araçtan inip binmelerini gerektiriyor olmalıdır. Böylece, rasyonel olmayan bir davranış, kısa mesafeli araç kullanma ve devamlı inme-binme şeklinde gerekçelendirilmektedir. Esasen sürücüler kemer kullanmamayı rasyonel olmayan bir davranış olarak kabul etmekte, ancak kısa mesafe araç kullandıklarından dolayı, trafik kazası yapmayı ya da polise yakalanmayı düşünmemektedirler. Bu da, sürücülerin rasyonel olmayan bir davranışı, kendi açılarından rasyonel hale getirmelerini netice vermektedir.

Bunlarla birlikte, ilk hipotezin analiz edilmesinde eksik kalan hususlardan bir tanesi, sürücülerin araç kullanırken kaza yapıp yapmadıklarının bilinmemesidir. Konu hakkında çalışma yapacak araştırmacıların bu hususu da göz önünde bulundurmaları ve emniyet kemeri kullanımı ile trafik kazası

arasında bir ilişkinin olup olmadığını ortaya çıkarmalarında fayda mülhaza edilmektedir.

Sürücülerin büyük bir çoğunluğu kemer kullanmamaktan dolayı ceza almadıklarını, önemli bir kısmı da kemer kullanmamaktan dolayı ceza almayacaklarını düşünmektedirler. Bununla birlikte, sürücülerin yine büyük bir kısmı polisin emniyet kemeri uygulamasını yeterli görmemektedir. Son olarak, sürücülerin çoğu kemer kullanmamaktan dolayı yakalanma ihtimallerini de yüksek görmemektedirler. Tüm bu analizler ışığı altında, sürücülerin bir kısmı, ihtimal ki, polis tarafından dolayı cezalandırılmayacaklarını düşündüklerinden, emniyet kemeri kullanmamaktadırlar. Ancak kemer kullanmayan sürücülerin yine önemli bir kısmı, kemer kullanmama sebebi olarak alışkanlıkları göstermişlerdir. Böylece alışkanlıklar, rasyonel olmayan bir davranışın mazeret gösterilmesi şeklinde anlaşılmaktadır. Yani sürücüler emniyet kemeri kullanmamanın rasyonel bir davranış olmadığına inanmakta, ancak alışkanlıkların kemer kullanımı konusunda etkili olduğunu düşünmektedirler.

Eğitim seviyesi ile rasyonel davranış arasında apriori olarak pozitif bir ilişkinin olduğu kabul edilmiş ve son hipotez de bu istikamette oluşturulmuştur. Analiz sonucunda ortaya çıkan sonuç da bunu doğrulamıştır. Eğitim seviyesinin yükselmesine paralel olarak, sürücülerin emniyet kemeri kullanım seviyesi artmaktadır. Ancak eğitim seviyesi düşük olan sürücüler de emniyet kemeri kullanmama davranışını kısa mesafe araç kullanma gibi bahane ile kendileri açısından rasyonel bir davranış haline getirmektedirler.

Emniyet kemeri kullanımı ile eğitim seviyesi arasında bu çalışmada ortaya çıkan sonuç, konu hakkında yapılan ve yukarıda bir tanesi belirtilen diğer çalışmalar ile benzerlik göstermektedir (Hunter ve diğerleri, 1988). Yapılan çalışmalar genel olarak eğitim seviyesi yüksek sürücülerin, emniyet kemeri kullanım oranları da daha yüksek bulunmuştur. Bunun yanında, emniyet kemeri kullanmayanların yarısından fazlasının, polis uygulamalarını yeterli görmemesi de, konu ile ilgili olarak yapılan diğer çalışmalar ile kısmen benzerlik göstermektedir (Focklar ve Cooper, 1990). Araç kullanma süreleri ile emniyet kemeri kullanımı konusunda daha önce yapılmış bir çalışmaya rastlanmamıştır. Bu sebeple, çalışmanın bu kısmının özgün bir çalışma ve literatüre katkı sağlayacak bir çalışma olabileceği şeklinde değerlendirilmektedir.

Emniyet kemeri kullanımının artırılması için yapılacak en önemli hususlardan bir tanesi, sürücülerin yakalanma algılarının artırılması olacaktır. Güvenlik güçleri emniyet kemeri konusuna yeterince önem vermelidir. Zira sürücülerin büyük bir kısmı polisin uygulamalarını yeterli görmemekte ve emniyet kemeri kullanmamaktan dolayı ceza almayacağını düşünmektedir. Bu da, polisin uygulamalarının artırılması ile sağlanabilecektir.

Emniyet kemeri kullanımının artırılması için alınabilecek tedbirlerden bir diğeri ise sürücülere küçük yaşlardan itibaren kemer kullanımı hakkında eğitim verilmesidir. Çünkü eğitim seviyesi ile kemer kullanımı arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır.

Kemer kullanımı konusunda alınabilecek bir diğer tedbir ise gerek yazılı gerekse de görsel basında kemer kullanımı konusunda daha sık bilgilendirme tanıtımları yapılmasıdır.

#### KAYNAKÇA

**Engel, J., Kollat, D. ve Blackwell, R. (1968).** *Consumer Behaviour*, Himsdale, IL:

The Dryden Press.

**Cohen, A. ve Einav, L. (2003).** "The Effects of Mandatory Seat Belt Laws on Driving Behavior and Traffic Fatalities", *The Review of Economics and Statistics*, 85(4), ss. 828-843.

**Colgan, F., Gospel, A., Petrie, J., Adams, J., Heywood, P., White, M. (2004).** "Does rear selt belt use vary according to socioeconomic status?", *J. Epidemiol Community Health*, 58, ss. 929-930.

**Elvik, R., Vaa, T. (2004).** *The Handbook of Road Safety Measures*. Elsevier,

Amsterdam.

**Etzioni, A. (1987).** "How Rational We", *Sociological Forum*, 2(1), pp.1-20.

**Focklar, S. K. F. and Cooper, P. J. (1990).** "Situational Characteristics of safety Belt Use", *Accident Analysis and Prevention*, 22, pp.109-118.

**Hansen, F., (1972).** *Consumer Choice Behavior: A Cognitive Theory*. New York:

**Free Press. Engel, J., Kollat, D., Blackwell, R. (1968).** *Consumer*

**Behavior**. New York: Holt, R., Winston.



**H., J. David, Richardson, E. Lilliard (2006).** "Reducing traffic fatalities in the American States by upgrading seat belt use laws to primary enforcement", *Journal of Policy Analysis and Management*, 25(3), ss. 645-659.

**Hunter, W. W., Stutts, J.C., Stewart, J. R., Rodgman, E. A. (1988).** Overrepresentation of Seat Belt non-users in in Traffic Crashes. HSRC-TR74. Chapel Hill, NC: University of North Carolina Highway Safety Research Center.

**Katona, G., Mueller, E. (1954).** "A Study of purchase decisions", In L. Clark (Ed.), *Consumer Behavior*, New York: New York University Press.

**Milne, P. W. (1985).** "Fitting and Wearing of Seat Belts in Australia: The History of a Successful Countermeasure", *Department of Transport*, Second Edition, ss. 1-31.

**Preusser, F. D., Williams, F. A., Lund, K. Adrian (1990).** "Characteristics of Belted and Unbelted Drivers", *Accident, Analysis and Prevention*, 23(6), ss. 475-482.

**Sen, A. Mizzen B. (2007).** "Estimating the Impact of Seat Belt Use on Traffic Fatalities", *Canadian Public Policy*, 33(3), ss. 315-335.

**Şimşekoğlu, Ö., Lajunen, T. (2008).** "Why Turks Do Not Use Seat Belts? An Interview Study", *Accident, Analysis and Prevention*, 40, ss. 470-478.

**Türkçe Sözlük (2005)**, Türk Dil Kurumu, Ankara.

WHO (World Health Organization), 2004. *World Report on Road Traffic Injury Prevention: Summary*. Geneva.