

Bölüm 7

MEDYADA YAYINLANAN TRAKTÖR KAZA HABER İÇERİKLERİNİN RESMİ İSTATİSTİKLERE UYUMUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ

Erdal ÖZ¹

Gülden ÖZGÜNALTAY ERTUĞRUL²

Hülya ÖZ³

1. GİRİŞ

Traktörler tarımsal alanlarda yaşanan kazaların nedenleri arasında ilk sırada yer almaktadır. Yıllar boyunca teknoloji, konfor ve güvenlik açısından üstün özellikler kazanmalarına rağmen kazaların önüne geçilememekte, gerek ülkemizde gerek diğer ülkelerde her yıl çok sayıda insan kazalardan etkilenmektedir. Traktör kazalarının azaltılması yönünde gereken önlemlerin alınması, eylem planlarının oluşturulması ve politikalar geliştirilmesi açısından istatistiksel verilerin büyük önemi vardır. Ne var ki, özellikle traktör kazaları ile sağlıklı istatistiksel verilere ulaşmakta ciddi güçlüklerle karşılaşmaktadır. Bu güçlükler temelde derlenen verilerin birbirleri ile uyuşturulmasından kaynaklanmaktadır. Bunun yanı sıra sınıflandırma yöntemlerindeki ve verilerin sunuş şeklindeki farklılıklar değerlendirmelerin sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak vermemektedir (1, 2).

Traktör kazaları birçok ülkede olduğu gibi ülkemizde de trafik kazaları kapsamında değerlendirilmektedir. Kazalarına ilişkin veriler Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) ve Jandarma Genel Komutanlığı (JGK) tarafından, ölüm ve yaralanmanın olmadığı, sadece maddi hasarın meydana geldiği kazalar için “Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı”, ölüm ve yaralanmanın meydana geldiği kazalar için ise “Ölümlü/Yaralanmalı Trafik Kazası Tespit Tutanağı”

¹ Dr. Öğr Üyesi Ege Üniversitesi, Ege Meslek Yüksekokulu, Tarım Makinaları Programı, erdaloz@ege.edu.tr, ORCID iD: 0000-0001-6497-7329

² Dr. Öğr Üyesi, Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Biyosistem Mühendisliği Bölümü, gozgualtay@ahievran.edu.tr, ORCID iD: 0000-0002-8433-1872

³ Doç. Dr. Ege Üniversitesi, Ege Meslek Yüksekokulu, Tarım Makinaları Programı, hulyaoz@ege.edu.tr, ORCID iD: 0000-0002-3884-6330

kapsamında derlenmektedir. Bu tutanaklardan elde edilen veriler EGM ve JGK'nın kendi düzenlediği istatistik raporların yanı sıra Türkiye İstatistik Kurumu (TUİK) (2013 yılına kadar basılı, sonrasında interaktif) ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAYB) tarafından hazırlanan raporlarla kamuoyuna sunulmaktadır. Sözü edilen raporlarda sunulan bilgilerin detayı açısından farklılıklar bulunmaktadır. Bu açıdan EGM, JGK ve TUİK (interaktif ortamda) kaynaklarında son derece sınırlı veriler paylaşılırken diğer kurumların hazırladıkları raporların kaza sonrası düzenlenen tutanaklardaki verilerin neredeyse tamamını içerdiği gözlenmektedir. Kurumların yayınladıkları raporlardaki verilerin detayları Tablo 1 de yer almaktadır.

Tablo 1. Farklı istatistik kaynaklarında sunulan verilerin kapsamı (3-6)

EGM	JGK	TUİK (Basılı)	UAYB
Türlerine göre Oluşumuna göre Araç sayısına göre Kaza unsurları Sürücü kusurları Araç cinsleri İllere göre Uygulanan trafik cezaları Diğer ekip faaliyetleri	Yıllara göre Aylara göre Türlerine göre Oluş şekline göre Araç sayısına göre Sürücü kusurları Araç cinsleri İllere göre Uygulanan trafik cezaları Diğer tim faaliyetleri	Tarihsel İstatistikler İBBS Sınıflamasına Göre Zamana Göre Yol, Çevre ve Hava Durumuna Göre Taşıtların Sayısı ve Özelliklerine Göre Sürücü Belgesi, Kaza Kusurları ve Oluşumlarına Göre Yabancı Uyrukluların Karıştıkları Trafik Kazaları	Trafik Kaza İstatistikleri (Tarihi) Yerleşim Yeri Durumuna Göre Kusur Oranları Yolun Geometrik Özelliğine Göre Oluş Türlerine Göre Ölen Kazazedelerin Dağılımı Araç Sayısı ve Yerleşim Durumu Taşıtların Cinslerine Göre Gün Işığı Durumuna Göre Aylara Göre Yerleşim Yeri Sürücü Kusurları Yaya Kusurları Yolcu Kusurlarına Yol Kusurları Taşıtların Kusurlarına Yasal Hız Sınırları Nüfus ve Trafik Kaza Bilgileri Motorlu Kara Taşıtların Sayıları Otoyollar, Devlet Ve İl Yolları Üzerinde Seyir ve Taşımalar AB Ülkelerine Ait Trafik Kaza Bilgileri ve Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayısı AB Ülkelerine Ait Yol Uzunluk Bilgileri AB Ülkelerine Ait Motorlu Kara Taşıtların Sayıları

Tablodan da anlaşılacağı gibi TÜİK (basılı) ve UAYB bakanlığı tarafından sunulan verilerin son derece kapsamlı olduğu göze çarpmaktadır. Ne var ki, istatistiksel kaynakların hiçbirinde bahsedilen faktörlerin araç tipi ile ilişkilendirmesi yapılmadığı görülmektedir. Diğer bir deyişle sıralanan faktörlerin kendi içinde düzenlendiği, araç tipi ile bağlantısının kurulmadığı belirlenmiştir. Bu durum araç özelinde kazaların kök nedenlerinin ortaya konulmasını olanaksız kılmaktadır. Nitekim tüm veri kaynaklarında kazaya karışmış araç sayısı ile ölü/yaralı sürücü sayısı dışında bir bilgiye ulaşılamadığı belirlenmiştir.

Trafik kazaları tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de basılı, interaktif ya da görsel medyanın ilgisini çekmektedir. Medyanın kazalara ilişkin yaklaşımını değerlendiren çeşitli çalışmalar bulunmaktadır (7-10). Bu çalışmaların içeriği genellikle haber içeriklerinin ve sunum şekillerinin değerlendirilmesi yönündedir. Bu çalışmada farklı olarak traktör kazaları özelinde medyada yayınlanan kaza haberlerinin içeriklerinin resmi istatistikler ile nitelik ve nicelik açısından karşılaştırılması hedeflenmiştir.

2. MATERYAL VE YÖNTEM

Çalışma Türkiye’de yayın yapan 300 ün üzerinde yerel ve ulusal gazeteler ile haber merkezlerinin arşivleri üzerinde gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda 2013 yılı boyunca meydana gelmiş traktör kazalarına ilişkin haberler derlenmiş ve resmi istatistiklerdeki sınıflandırma şekline uygun olacak şekilde kategorize edilmiştir. Bu doğrultuda aşağıda sunulan üç soruya cevap aranmıştır.

- a) Medya kaynakları tarım traktörleri kazalarına ilişkin detaylı bilgi sunabiliyor mu?
- b) Kazalara etki eden faktörleri ne denli yansıtabiliyor?
- c) Haberler kazaların sosyal boyutu hakkında fikir verebilir mi?

Çalışmanın ikinci aşamasında haber kaynaklarından elde edilen verilerin resmi veriler ile nitelik ve nicelik açısından karşılaştırması yapılmıştır. UAYB istatistiklerinin detaylı olmasına karşın kaza tespit tutanaklarındaki verilerin özeti biçiminde bir sunum yapması dolayısıyla adı geçen tutanaktaki verilerin neredeyse birebir olarak sunulduğu 2013 yılı TÜİK istatistikleri esas alınmıştır. Bu kapsamda derlenen haber arşivlerinde istatistiklerde sunulan ve aşağıda 16 alt başlık altında sıralanan verilerin varlığı değerlendirilmiştir.

- a) İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflamasına göre kazalar ve sonuçları
- b) Aylara göre kazalar ve sonuçları
- c) Haftanın günlerine göre kazalar ve sonuçları

- d) Gün içerisindeki duruma göre kazalar ve sonuçları
- e) Kazanın olduğu saate göre kazalar ve sonuçları
- f) Kazanın olduğu yolun tipine göre kazalar ve sonuçları
- g) Yolun kaplama cinsine göre kazalar ve sonuçları
- h) Kazanın olduğu yolun yönüne göre kazalar ve sonuçları
- i) Kazanın olduğu yerdeki yol ve çevre özelliklerine göre kazalar ve sonuçları
- j) Kazanın olduğu yolun yüzeyine göre kazalar ve sonuçları
- k) Kazanın olduğu yerdeki yolun geometrik özelliğine göre kazalar ve sonuçları
- l) Hava durumuna göre kazalar ve sonuçları
- m) Taşıt sayısına göre kazalar ve sonuçları
- n) Cinslerine göre kazaya karışan taşıtlar
- o) Kullanım amaçlarına göre kazaya karışan taşıtlar
- p) Ölen ve yaralananların yaş gruplarına göre dağılımı

3. BULGULAR VE TARTIŞMA

3.1. Kazalara İlişkin Bulgular

1 Ocak – 31.Aralık 2013 tarihlerini kapsayan arşiv taraması sonucu 603 traktör kazası haberi derlenmiştir. Bu kazalarda toplamda 1300 kişinin kazaya karıştığı belirlenmiştir. Ölenlerden 311 kişinin, yaralılardan ise 648 kişinin traktör sürücüsü ve beraberindekilerden oluştuğu ortaya konmuştur. Karayolunda ve çarpışma şeklinde gerçekleşen kazalarda ise kazaya karışan diğer araçlarda yer alan 43 kişinin hayatını kaybettiği, 298 kişinin ise yaralandığı belirlenmiştir.

3.1.1. İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflamasına (İBBS) göre kazalar ve sonuçları

Ülkemizde 2002 yılından bu yana yürürlükte olan İBBS, ekonomik, sosyal ve coğrafi yönden benzerlik gösteren 12 bölgeyi içeren Düzey 1, bölge içindeki il gruplarını içeren Düzey 2 ve bölge içinde yer alan illeri kapsayan Düzey 3 olmak üzere bir sınıflandırma sistemine sahiptir.

Traktör kazaları haberlerinden derlenen veriler İBBS'ye göre değerlendirildiğinde kazaların %51'inin Ege, Doğu Marmara ve Orta Anadolu bölgelerinde meydana geldiği belirlenmiştir (Tablo 2).

Tablo2. Traktör kaza haberlerinin İBBS düzeylerine göre dağılımı

İBBS Düzey 1		Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı	İBBS Düzey 2*	Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı
TR1	İstanbul	--	--	--	İstanbul	--	--	--
TR2	Batı Marmara	32	15	37	Balıkesir	13	6	20
TR3	Ege	127	69	80	Manisa	35	17	39
TR4	Doğu Marmara	100	61	36	Sakarya	35	25	11
TR5	Batı Anadolu	42	21	40	Konya	23	11	3
TR6	Akdeniz	56	28	24	Adana	12	9	5
TR7	Orta Anadolu	79	32	78	Kayseri	47	15	20
TR8	Batı Karadeniz	73	42	46	Samsun	18	7	13
TR9	Doğu Karadeniz	2	0	1	Giresun	1	0	1
TRA	Kuzeydoğu Anadolu	22	12	38	Erzurum	12	7	29
TRB	Ortadoğu Anadolu	20	9	42	Bingöl	6	2	16
TRC	Güneydoğu Anadolu	50	22	19	Adıyaman	20	5	10

* Düzeyler içinde en çok kazanın meydana geldiği iller sunulmuştur.

Tablodaki veriler incelendiğinde kazaların ağırlıklı olarak tarımsal üretimin yoğun olarak gerçekleştirildiği bölgelerimizde gerçekleştiğini söylemek mümkündür. Nitekim TR3 düzeyinde yer alan İzmir, Manisa ve Aydın; TR4 düzeyinde yer alan Bursa, Sakarya ve Düzce; TR 7 düzeyinde yer alan Kayseri ve Aksaray yoğun tarımsal faaliyetlerin yürütüldüğü iller arasında yer almaktadır. Verilerin Düzey 2 ve Düzey 3 yönünden de benzer bir dağılım gösterdiği ifade edilebilir. Bu kapsamda tüm kazaların yaklaşık %20 sinin Düzey 1 içerisinde önemli tarımsal potansiyele sahip Manisa, Sakarya ve Kayseri illerinde gerçekleştiği gözlenmektedir.

3.1.2. Aylara göre kazalar ve sonuçları

Derlenen kaza haberlerinin aylara göre dağılımı incelendiğinde tarımsal üretim sürecine paralel bir dağılım sergilediği belirlenmiştir. Buna göre kazaların üçte ikisinin bahar, yaz ve güz aylarında gerçekleştiği ortaya çıkmıştır (Tablo 3).

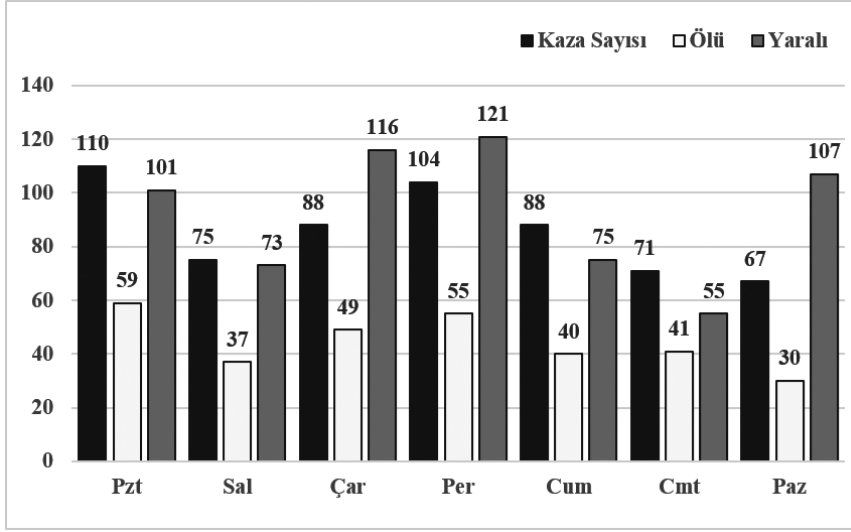
Tablo 3. Traktör kaza haberlerinin aylara göre dağılımı

Aylara Göre				Coğrafi Mevsimlere Göre			
	Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı		Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı
Ocak	9	6	15	Kış (Ara-Oca-Şub)	56	26	78
Şubat	20	7	12				
Mart	30	19	22				
Nisan	39	17	28	İlkbahar (Mar-Nis-May)	136	76	175
Mayıs	67	40	125				
Haziran	62	23	58				
Temmuz	74	33	82	Yaz (Haz-Tem-Ağu)	212	97	245
Ağustos	76	41	105				
Eylül	76	41	70				
Ekim	66	35	70	Sonbahar (Eyl-Eki-Kas)	199	112	107
Kasım	57	36	37				
Aralık	27	13	24				

Kazaların yaklaşık %37 sinin Temmuz – Eylül ayları arasında gerçekleştiği göze çarpmaktadır. Esasen böyle bir dağılımın beklenebileceğini ifade etmek yanlış olmayacaktır. Zira sözü edilen aylar arasındaki zaman dilimi pek çok tarımsal ürün için ekim sonrası bitki bakım işlemlerinin (çapalama, gübreleme, sulama, ilaçlama, vb.) yoğun olarak gerçekleştirildiği bir aralıktır. Bu doğrultuda tarla içi çalışmalarda çok sayıda kaza meydana gelebildiği gibi tarlaya yapılan taşıma işlemlerinde de değişik nitelikteki yollarda (kara yolu, köy yolu vb.) kazalara da sıklıkla rastlanmaktadır.

3.1.3. Haftanın günlerine göre kazalar ve sonuçları

Arşiv taraması sırasında kazaların meydana geldiği günler dışında da yayımlandığı gözlenmiştir. Bu nedenle değerlendirmede ilk yayımlanma tarihi, kazanın ileri tarihli yayınlanması durumunda ise meydana geldiği tarih esas alınmıştır. Bu doğrultuda kazaların haftanın günlerine göre dağılımı Şekil 1’de yer almaktadır.



Şekil 1. Traktör kazalarının haftanın günlerine göre dağılımı

Kazaların hafta sonu da dâhil olmak üzere haftanın her gününe dağıldığı gözlenmektedir. Esasen tarımsal üretimin kesintisiz bir süreç olduğu dikkate alındığında bu dağılımın ortaya çıkmasının beklenen bir durum olduğu ifade edilebilir. Pazartesi ve Çarşamba günlerinde daha fazla kaza görülmesinin nispeten sakin geçen hafta sonu sonrasında işe başlamanın yarattığı yoğunluktan kaynaklandığı düşünülmektedir.

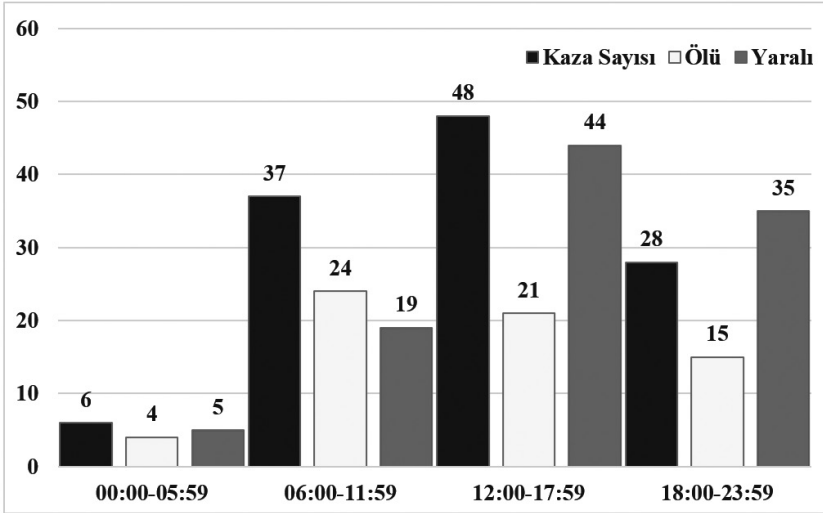
3.1.4. Gün içerisindeki duruma göre kazalar ve sonuçları

İstatistiklerde gün içerisindeki durum gündüz, gece ve alacakaranlık olarak tanımlanmıştır. Ancak bu aralıkların hangi saat dilimlerini kapsadığı belirtilmemiş durumdadır. Arşivlerde 180 kaza haberinde zaman bilgisinin paylaşıldığı belirlenmiştir. Bu kapsamda 119 haberde bilginin saat olarak, 61 haberde ise gün durumu (sabah, öğlen, öğleden sonra, akşam ve gece) olarak verildiği gözlenmiştir. Buna göre değerlendirme salt gün durumu bilgisine ve saat bilgisinin gün durumuna dâhil edilmesi şeklinde yapılmıştır. Bu kapsamda gün durumu bilgisi için sabah, öğlen ve öğleden sonra gündüz, akşam ve gece gece olarak, saat bilgisi olarak ise 07:00-18:59 saatleri arası gündüz, 19:00-06:59 saatleri gece olarak kabul edilmiştir. Alacakaranlık saatleri hem belirtilmediği hem de bölgeden bölgeye değişebileceği için dikkate alınmamıştır (Tablo 4).

Tablo 4. Traktör kaza haberlerinin gün durumuna göre dağılımı										
Salt Gün Durumuna Göre				Salt Zamana Göre				Gün Durumu+ Zaman		
Gün Durumu	Toplam			Zaman	Toplam			Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı
	Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı		Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı			
Gündüz	41	24	33	07:00-18:59	86	44	62	127	68	95
Gece	20	7	35	19:00-06:59	29	17	40	49	24	75

3.1.5. Kazanın olduğu saate göre kazalar ve sonuçları

Gün durumunda belirtildiği gibi kazaların büyük oranda gündüz saatlerinde gerçekleştiği belirlenmiştir. Zaman bilgisi paylaşılan 119 haberde 64 kişinin hayatını kaybettiği, 119 kişinin ise yaralandığı ortaya çıkmıştır. Altışar saatlik zaman dilimleri halinde düzenlenen veriler Şekil 2'de yer almaktadır.



Şekil 2. Traktör kazalarının kazanın olduğu saatlere göre dağılımı

3.1.6. Kazanın olduğu yolun tipine göre kazalar ve sonuçları

Kaza haberlerinde derlenen yol tipleri Tablo 5'te yer almaktadır.

Tablo 5. Traktör kaza haberlerinin kazanın olduğu yol tipine göre dağılımı

	Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı	Kazalar İçindeki Payı (%)
Köy Yolu	246	164	383	40
Orman Yolu	11	8	9	2
Tesis	101	78	28	17
Kara Yolu	178	38	199	30
Cadde	67	23	29	11

Kazaların yaklaşık yarısının köy ve orman yollarında gerçekleştiği gözlenmektedir. Tesis olarak değerlendirilen tarla, bahçe, ev avlusu gibi alanlarda meydana gelen kazaların oranı dikkat çekici düzeydedir. Çarpışma ve çarpma şeklinde gerçekleşen kazaların karayollarında gerçekleştiği belirlenmiştir. Benzer şekilde cadde olarak adlandırılan il, ilçe, köy içi gibi alanlarda meydana gelen kazalar ciddi düzeyde bulunmuştur.

3.1.7. Kazanın olduğu yerdeki yolun geometrik özelliğine göre kazalar ve sonuçları

Bu kapsamda sınırlı sayıda veriye ulaşılabilmektedir. Buna göre 25 kazanın eğimli yol koşullarında, 16 kazanın virajda, 35 kazanın ise ışıklı ya da ışiksiz kavşaklarda meydana geldiği belirlenmiştir.

3.1.8. Taşıt sayısına göre kazalar ve sonuçları

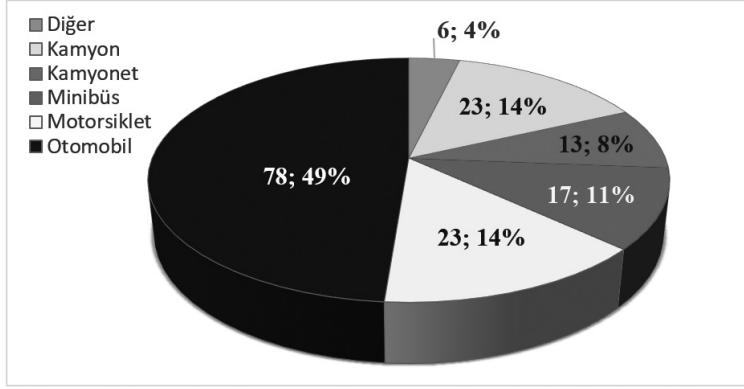
Derlenen kazaların %70'inin tek araçlı kazadan, diğer bir deyişle sadece traktörün kendisinin yaptığı kazalardan ibaret olduğu belirlenmiştir (Tablo 6). Giderek artan traktör sayısı tarımsal mekanizasyon seviyesinin gelişimine işaret etmekte olup, bu durum sürdürülebilir tarımın gereği olarak önem arz etmektedir (11). Bununla birlikte, Özgünaltay-Ertuğrul vd. (2022) (12) yaptıkları çalışmada, artan traktör sayısının kaza sayısı artışı ile ilişkili olduğu sonucuna varmışlardır. Bu anlamda, kazaların ağırlıklı olarak traktörle yapılmış olduğu tespitinin literatür ile uyumlu olduğu sonucuna varılabilmektedir.

Tablo 6. Traktör kaza haberlerinin taşıt sayısına göre dağılımı

	Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı	Kazalar İçindeki Payı (%)
Tek araçlı kaza	424	279	495	70
İki araçlı kaza	171	32	145	28
Çok araçlı kaza	8	0	8	2

3.1.9. Cinslerine göre kazaya karışan taşıtlar

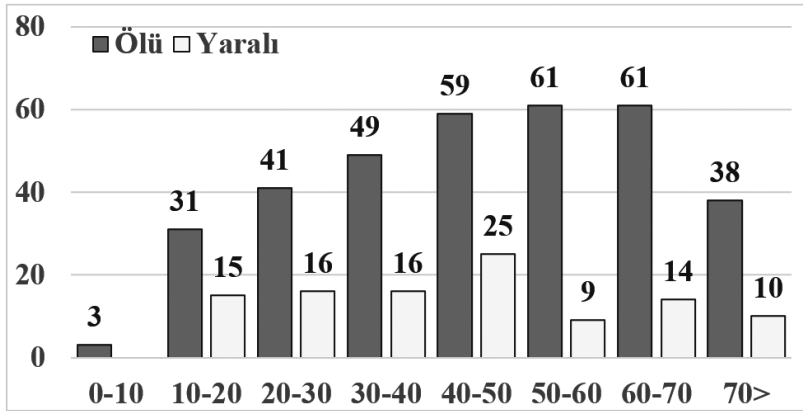
Traktör dışında kazaya en çok karışan araçların otomobiller olduğu belirlenmiştir. Kırsal alanda sıklıkla kullanılan motosikletlerin payının da ciddi düzeyde olduğu gözlenmiştir (Şekil 3).



Şekil 3. Traktör dışında kazaya karışan taşıtların cinslerine göre dağılımı

3.1.10. Ölen ve yaralananların yaş gruplarına göre dağılımı

Yaşı belirlenebilen kazazedelerin yaş gruplarına göre dağılımı Şekil 4 de yer almaktadır.



Şekil 4. Ölen ve yaralananların yaş gruplarına göre dağılımı

Ölenlerin genellikle orta yaş grubuna sahip kişilerden oluştuğu gözlenmektedir. Genç nüfusun kazalardan ciddi düzeyde etkilendiği ifade edilebilir. Benzer şekilde ciddi sayılabilecek miktarda çocuğun kazaya karıştığı göze çarpmaktadır. Öz ve

Özgünaltay-Ertuğrul, (2016) (13) yaptıkları ankete dayalı çalışmada, orta ve ileri yaşlardaki çiftçilerin iş güvenliği konusunda doğru öngörülerine rağmen güvenlik kültürü bilincinin tam yerleşemediği yönünde tespitlerde bulunmuştur. Bu çalışmada incelenen verilerin bu düşünceleri desteklediği söylenebilir.

Kazaların nedenlerine göre dağılımı 2013 yılından sonra UAYB tarafından yayınlanan istatistiklerde yer almaktadır. Bu kapsamda derlenen haberlerdeki kaza nedenleri ve kazaya karışanların dağılımı Tablo 7'de verilmiştir. Bununla birlikte, ergonomik şartların yeteri kadar iyi olmaması belirtilen bu nedenlerin oluşumunda etkili olabilir (14). Türkiye'de, ortalama yıllık kullanım süresine bağlı olarak 24-25 yıl olduğu tahmin edilen maksimum traktör ömrü (15) ile denk sayılabilecek bir ortalama yaşa sahip traktör parkı olması (12), ergonomik olarak belli bir seviyenin üzerine çıkamayan traktörlerin ağırlıkta olduğunu düşündürmektedir.

Tablo 7. Traktör kaza haberlerinin nedenlerine göre dağılımı

	Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı	Kazalar İçindeki Payı (%)
Devrilme	328	216	460	54
Çarpışma	177	32	151	29
Ezme-Ezilme	62	46	19	11
Araçtan Düşme	24	15	11	4
Çarpma	12	2	7	2

Yol kaplama cinsi, yolun yönü, yol ve çevre özellikleri, taşıt kullanım amaçlarına dair derlenen haberlerde yeterli bilgiye ulaşılamamıştır.

3.2. Medyadan Derlenen Traktör Kazası Verilerinin Nitel ve Nicel Yapısı

Arşiv taraması sonucu derlenen kaza verileri resmi istatistiklerde yer alan ve karşılaştırma yapılabilecek 21 alt başlık ile nitel ve nicel yönden karşılaştırılmıştır. Nitel yönden detay içeriği ve güvenilirliği dikkate alınmıştır. Bu kapsamda 6 değerlendirme başlığında yer alan verilerin genel anlamda yüksek nitelikte olduğu belirlenmiştir. Düşük ve orta düzeyde niteliğe sahip verilerin ise yeterli miktarda veri sunulmamasından kaynaklandığı düşünülmektedir. Özellikle yol özellikleri ile ilgili çok az detay paylaşıldığından karşılaştırma yapmak güçleşmektedir. Benzer şekilde bazı haberlerde isim yerine kısaltma kullanılması özellikle cinsiyetin belirlenmesini olanaksız kılmaktadır. Derlenen verilerin istatistiki bilgilerle karşılaştırılması Tablo 8'de yer almaktadır.

Tablo 7. Traktör kaza haberlerinin istatistikî bilgilerle nitel ve nicel yönden karşılaştırılması

S.N	İSTATİSTİKSEL VERİLER	Haberlerin Niteliği			Haberlerin Niceliği
		Detaylı	Güvenilirlik	Genel	
1	İBBS Sınıflaması	Detaylı	Güvenilir	Yüksek	Yeterli
2	Aylar	Detaylı	Güvenilir	Yüksek	Yeterli
3	Haftanın günleri	Detaylı	Kısmen	Orta	Yeterli
4	Gün içerisindeki durum	Az	Kısmen	Orta	Yetersiz
5	Yolun tipi	Az	Kısmen	Orta	Kısmen
6	Yolun kaplama cinsi	Az	Düşük	Düşük	Yetersiz
7	Yolun yönüne	Çok Az	Düşük	Düşük	Yetersiz
8	Yol ve çevre özellikleri	Kısmen	Orta	Orta	Kısmen
9	Yolun yüzeyine	Kısmen	Orta	Düşük	Kısmen
10	Yolun geometrik özelliği	Kısmen	Güvenilir	Orta	Kısmen
11	Hava durumu	Az	Güvenilir	Orta	Yetersiz
12	Taşıt sayısı	Detaylı	Güvenilir	Yüksek	Yeterli
13	Araç cinsleri	Detaylı	Güvenilir	Yüksel	Yeterli
14	Kullanım amaçları	Az	Düşük	Düşük	Yetersiz
15	Model yılı	Çok Az	Belirsiz	Düşük	Yetersiz
16	Sürücü belgesi sınıfı	Yok	Belirsiz	Düşük	Yetersiz
17	Yaş grubu ve cinsiyet	Detaylı	Güvenilir	Orta	Yeterli
18	Sürücü kusuru	Detaylı	Güvenilir	Yüksek	Kısmen
19	Eğitim Durumu	Yok	Belirsiz	Düşük	Yetersiz
20	Kazaya neden olan kusurlar	Detaylı	Güvenilir	Orta	Kısmen
21	Kazanın Oluşumu*	Detaylı	Güvenilir	Yüksek	Yeterli

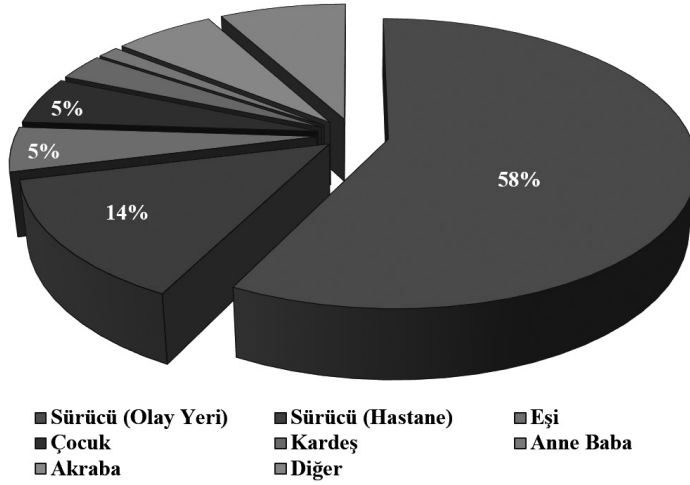
* 2013 yılından sonra yayınlanan istatistiklerde yer almaktadır.

3.3. Kazaların Sosyal Boyutu Ortaya Koyma Yeterliği

Bilindiği gibi trafik kazaları sadece maddi değil sosyal yönden de olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Kazalar sonucu aileler dağılmakta, yakınların kayıpları yaşanmaktadır. Yanı sıra kaza sonucu oluşan kalıcı sakatlıkların da psikolojik travmalara neden olduğu bilinmektedir.

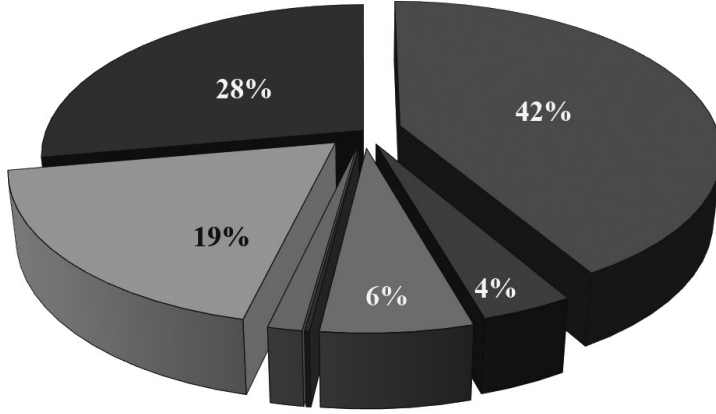
Traktör kazalarında yukarıda sözü edilen unsurların varlığı daha net olarak ifade edilebilir. Zira dünyanın pek çok ülkesinde olduğu gibi ülkemizde de tarımsal faaliyetler küçük aile grupları tarafından yürütülmektedir (16). Bu nedenle kazalar sonucu yakınların kayıpları ön plana çıkmaktadır. Arşiv haberleri

bu doğrultuda incelendiğinde kazaya karışan sürücülerden 214 ünün hayatını kaybettiği, 87 yakınının da öldüğü belirlenmiştir. İki kişi kendisi ile birlikte olmak üzere 11 çiftçinin eşini kaybettiği, 19 çiftçinin çocuklarının kazadan sağ olarak kurtulmadığı, kazaya karışan traktör dışındaki araçlar da dikkate alındığında toplam 81 çocuğun kaybedildiği ortaya çıkmıştır. Benzer şekilde kazaya karışan traktör dışındaki araçlarda da 40 can kaybı yaşanmıştır. Traktör kazalarında ölen sürücü ve yakınlarına ilişkin veriler Şekil 5'te yer almaktadır.



Şekil 5. Kazalarda ölen sürücü ve yakınlarının dağılımı

Kazalardan 202 sürücünün yaralı olarak kurtulduğu belirlenmiştir. Sürücü dışında yaralanan toplam 283 kişinin önemli bir bölümünün gündelikçi işçilerden ibaret olduğu ortaya çıkmıştır. Çarpışma şeklinde gerçekleşen kazalarda da diğer araçlarda yer alan toplam 254 kişinin yaralandığı gözlenmiştir. Traktör kazalarında yaralanan sürücü ve yakınlarına ilişkin veriler Şekil 6 da yer almaktadır.



■ Sürücü ■ Eşi ■ Çocuk ■ Kardeş ■ Anne Baba ■ Akraba ■ Diğer

Şekil 6. Kazalarda yaralanan sürücü ve yakınlarının dağılımı

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışmadan elde edilen sonuçlar arşiv taraması sonucu elde edilen verilerin istatistiklerde yer alan veriler ile büyük oranda ilintilendirilebildiğini ortaya koymuştur. Bazı başlıklarda nitelik ve nicelik açısından yetersizliklerle karşılaşılması anlaşılabilir bir durum olarak değerlendirilmelidir. Haberi yapan muhabirlerin resmi kaza tutanaklarına ulaşma şansının düşük olduğu ve yayıncılık yöntemleri gereği tüm verilere yer verilemeyeceği düşünüldüğünde nitel ve nicel farklılıkların ortaya çıkması beklenilebilir bir durum olarak ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte haber arşivlerinin istatistiki verilerden derlenemeyen önemli miktarda bilgi sunduğu yadsınamaz.

Traktör kazalarının ülke ekonomilerine ciddi etkileri olduğu değişik araştırmacılar tarafından ortaya konmuş durumdadır. Ünal ve ark. (2008) (17), Türk tarımında meydana gelen kazalarının yaklaşık 2.5 milyon Amerikan Doları maliyet yarattığını belirlemişlerdir. İçişleri Bakanlığı tarafından basına verilen bir demeçte 2019 yılı için trafik kazalarının ülke ekonomisine 55,5 milyar TL yük getirdiği ifade edilmiştir (18). TÜİK verileri ülkemizde yaşanan trafik kazalarında traktörlerin payının ortalama %1.5 olduğunu göstermektedir (20). Buna durumda traktör kazalarının sadece 2019 yılında 800 milyon Türk Lirası'nın üzerinde bir maliyet yaratacağı öngörülebilir. Bu doğrultuda aşağıda sıralanan öneriler konusunda çalışmalar yapılmasının uygun olacağı görüşüne varılmıştır;

a. Traktör kazalarının salt trafik kazası olarak değerlendirilmemesi. Bu durum

- sorunun özellikle sosyal boyutlarının gözden kaçmasına neden olmaktadır.
- b. Kazaların derlenmesinin farklı bir platformda yapılması. Bu kapsamda resmi istatistiklerin detaylı veri sunduğu gözlenmektedir. Ancak araç tipi ile ilişkilendirme yapılmadığından kazaların kök nedenleri belirlenememektedir. TUİK interaktif platformunun bu amaçla kullanılabilecek en ideal platform olduğu düşünülmektedir. Ancak platformun mevcut hali bunu karşılamaktan uzak durumdadır (19)
 - c. Veri sunumunda eşgüdüm yaratılması. Kaza kayıtlarının farklı kuruluşlar tarafından farklı şekillerde sunulması değerlendirme yapmayı güçleştirmektedir. Bu amaçla standart bir sunum şekli oluşturulması önerilmektedir.
 - d. Konunun ülkesel düzeyde ele alınarak politika geliştirilmesi. Bu konuda kamu (bakanlıklar, müdürlükler, üniversiteler, vb.) ve diğer sivil toplum kuruluşlarının (meslek odaları, dernekler, vb.) uzman ekipler ve birimler oluşturularak çözüm önerileri oluşturulmasının önemli olduğu düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

1. Rondelli, V., Casazza, C., Martelli, R. 2018. Tractor rollover fatalities, analyzing accident scenario. *Journal of Safety Research* 67 (2018) 99–106
2. Merisalu, E., Leppälä, J., Jakob, M. and Rautiainen, R.H., 2019. Variation in Eurostat and national statistics of accidents in agriculture, *Agronomy Research* 17(5), 1969–1983
3. Anonim, 2013. Trafik Kaza İstatistikleri, Karayolu, Emniyet Genel Müdürlüğü-Türkiye İstatistik Kurumu, 70s, ISBN 978-975-19-6244-7
4. Anonim, 2023a. İstatistikler, Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Başkanlığı, Erişim: <http://trafik.gov.tr/istatistikler37>
5. Anonim, 2023b. İstatistikler, TC. İçişleri Bakanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı, Erişim: <https://www.jandarma.gov.tr/veriler>
6. Anonim, 2023c. Trafik Kazaları Özeti, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Erişim: <https://www.kgm.gov.tr/sayfalar/kgm/sitetr/trafik/trafik-kazalariozeti.aspx>
7. İrvan, S. ve Çınarbaş, S. (2002). Türk Basınında Yer Alan Trafik Haberlerinin Analizi, Ankara: Emniyet Genel Müdürlüğü Yayınları, 10s.
8. Başköy, F., 2005. Medyadaki Trafik Konulu Haberlerin İçerik Analizi, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 234s
9. Ekici, A., 2006. Trafik Kazası Haberlerinin Medyada Sunumunun Cumhuriyet, Hürriyet ve Zaman Gazetesi Örneklerinde İncelenmesi, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 268s
10. Özsoy, A., Öztürk, E.A., 2018. Türk medyasında trafik ve yol güvenliği haberleri: karşılaştırmalı bir içerik analizi, *Etkileşim Üsküdar Üniversitesi İletişim Fakültesi Akademik Dergisi*, Yıl 1 Sayı 2, s. 158-173, ISSN: 2636-7955

11. Özgünlaltay-Ertugrul G, Ertugrul O, Degirmencioglu A., 2019. Determination of agricultural mechanization levels in Kırşehir province using Geographical Information Systems (GIS). *CRAcad Bulg. Sci.* 72(8):1144-1152.
12. Özgünlaltay Ertuğrul, G., Öz, E., Ertuğrul, Ö. (2022). Tarım Traktörleri Kazaları ve Tarımsal Mekanizasyon Düzeyi İlişkisi: Türkiye Örneği. *Tarımsal Perspektif*. Iksad Publications 289-305. Ankara.
13. Öz, E., Özgünlaltay-Ertuğrul, G., 2016. İleri Yaşlı Çiftçilerin Tarımsal İş Güvenliğine Yaklaşımı. *Tarım Makinaları Bilimi Dergisi* 2016, 12 (4), 221-227.
14. Aygün, İ. Urkan, E. Özgünlaltay-Ertuğrul, G. 2022. Tarımsal Üretimde Ergonomiye Bir Bakış. *Biyosistem Mühendisliği III*. Akademisyen Yayınevi A.Ş. 155-171.
15. Evcim, H. Ü., Özgünlaltay-Ertuğrul, G., 2017. Türkiye Tarımında Traktör Kullanımı (2010). *Tarım Makinaları Bilimi Dergisi*. 2017, 13 (1), 21-31
16. Öz, E., 2014. Türkiyede Çocukların Karıştığı Tarımsal Kazalar ve Ailenin Rolü, Ulusal Aile Çiftçiliği Sempozyumu, Türkiye, Ankara, Sözlü Sunum, Tam Metin Bildiri, s 39-44
17. Ünal, G., Yaman, K. ve Gök, A., 2008. Analysis of Agricultural Accidents in Turkey, *Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Tarım Bilimleri Dergisi*, 14 (1) 38-45
18. Anonim, 2020. “2019 yılındaki trafik kazalarının sadece ekonomik maliyeti 55.5 milyar TL”, Sözcü Gazetesi, Yayın Tarihi: 2 Mayıs 2020, Erişim: <https://www.sozcu.com.tr/2020/gundem/2019-yilindaki-trafik-kazalarinin-sadece-ekonomik-maliyeti-55-5-milyar-tl-5789307/>
19. Öz, E., 2022. Traktör kazalarına ilişkin veri kaynaklarının işlevsellik açısından değerlendirilmesi, Güvenli Trafik, Güvenli Tarım Sempozyumu, 13-14 Aralık 2022, Ankara (Basımda)
20. Anonim, 2023d. Trafik Kaza İstatistikleri, Türkiye İstatistik Kurumu. www.tuik.gov.tr