



KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

2015

# AYIN KONUSU ANKETLERİ- BÖLÜNmüş YOLLAR



STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANLIĞI

Ulaşım Maliyetleri ve Verimlilik Şubesi

Müdürlüğü





## İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER .....	
I) GİRİŞ .....	1
1.1. Araştırmanın Konusu ve Amacı .....	1
1.2. Araştırmanın Kapsamı.....	1
1.3. Yöntem .....	2
1.3.1. Araştırma Modeli .....	2
1.3.2. Veri Toplama.....	2
1.3.3. Verilerin Analizi.....	2
II) AYIN KONUSU “BÖLÜN MÜŞ YOLLAR” ANALİZİ VE DEĞERLENDİRMELERİ.....	2
2.1. Demografi .....	2
2.2. Araç Kullanım Durumu.....	7
2.3. “Bölünmüş Yollar” Algısı .....	13
2.4. “Bölünmüş Yollar” Memnuniyeti .....	17
2.5. “Bölünmüş Yollar”da Hız Limiti Bilgisi.....	21
2.6. “Bölünmüş Yollar”ın Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi .....	23
2.7. “Bölünmüş Yollar”ın Bölgesel Gelişmeye Etkisi.....	30
2.8. “Bölünmüş Yollar”ın Trafik Kazalarına Etkisi.....	32
2.9. Bölünmüş Yol İhtiyacı.....	34
2.10. “Bölünmüş Yollar”a İlişkin Diğer Görüşler.....	35
III) GENEL DEĞERLENDİRME.....	36
IV) SONUÇ VE ÖNERİLER .....	37



## 1) GİRİŞ

### 1.1. Araştırmanın Konusu ve Amacı

Araştırmanın konusu ve amacı; bölünmüş yollara ilişkin algı, yatırımlarına ilişkin memnuniyet, şehirlerarası seyahatlere etkisi, hız kuralları vb. konularda yol kullanıcılarına yönelik bir anketin “Bölünmüş Yollar” başlığı ile internet ortamında ele alınması, konuyla ilgili olarak kamunun bilgi düzeyinin ölçülmesi, algı ve bilgideki eksikliklerin ortaya çıkarılması ve böylece hem kamuoyunun bilgilendirilmesi hem de Kuruluşa ilişkin herhangi bir olumsuz görüş ya da uygulama var ise çalışmaların gözden geçirilerek, alanla ilgili iyileştirmelerin yapılmasının sağlanmasıdır.

### 1.2. Araştırmanın Kapsamı

Araştırma web ortamında uygulamaya yönelik olarak ve internet üzerinden doldurulabilen “Bölünmüş Yollar” soru formunu kapsamaktadır. Anket Kurumumuz Bilgi Teknolojileri Dairesi Başkanlığı tarafından hazırlanan yazılım ile, KGM internet giriş sayfası [www.kgm.gov.tr](http://www.kgm.gov.tr) adresinde 22.12.2014 – 14.04.2015 tarihleri arasında internet sayfasını kullananlara sunulmuştur. Aylar itibariyle karayollarının web sayfasını ziyaret eden ve ankete giriş yapanların sayısı, aşağıdaki tabloda verilmiştir. KGM web sayfasını ziyaret edenlerin ortalama %0,5’inin ankete katıldığı görülmektedir.

**Tablo 1.2.1. Aylar İtibariyle KGM Web Sayfasını Ziyaret Edenlerin ve Ankete Giriş Yapanların Dağılımı**

Tarih	KGM Web Sayfasını Ziyaret Sayısı	Ankete Katılan Sayısı	%
22 - 31 Aralık	100.485	368	0,37
1 – 31 Ocak	335.109	2.544	0,76
1 – 28 Şubat	274.430	1.568	0,57
1 – 31 Mart	246.751	880	0,36
1-14 Nisan	120.662	412	0,34
<b>TOPLAM</b>	<b>1.077.437</b>	<b>5.772</b>	<b>0,54</b>

## 1.3. Yöntem

### 1.3.1. Araştırma Modeli

Araştırmanın amacına uygun olarak nicel (quantitative) veri toplama tekniği ile betimsel araştırma modeli kullanılmıştır.

### 1.3.2. Veri Toplama

Araştırma için gerekli veriler, KGM resmi web sayfasında dört ay süresince yayınlanan “Bölünmüş Yollar” anketi ile internet üzerinden toplanmıştır. Ankette eşit aralıklı nominal ve ordinal ölçümler kullanılmıştır. Anket; demografik bilgiler, araç kullanım durumu, şehirlerarası seyahat durumu, trafik cezası alma durumları, bilgi, davranış, algı ve memnuniyet soruları olmak üzere toplam 20 sorudan oluşmaktadır.

### 1.3.3. Verilerin Analizi

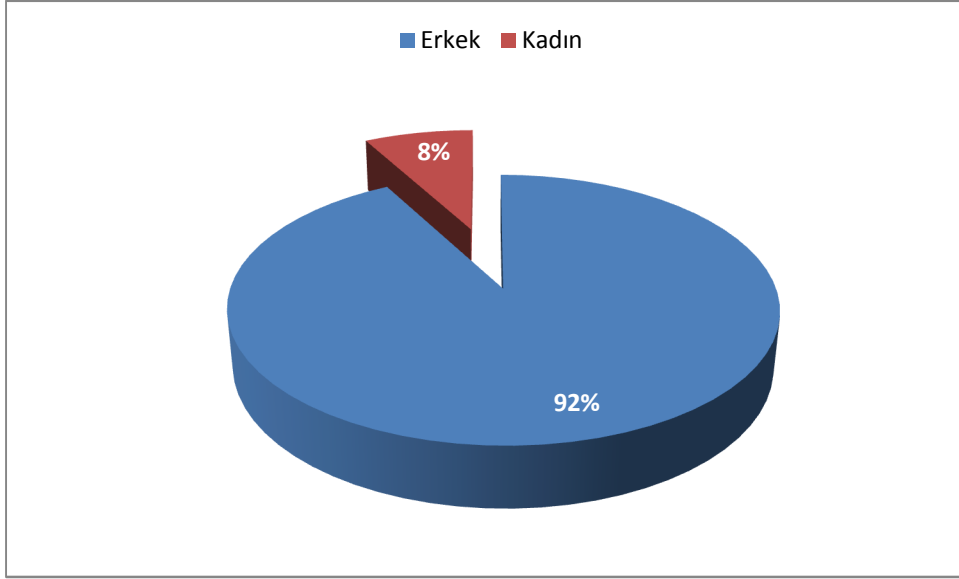
Araştırma sonucunda elde edilen verilerin çözümlenmesinde SPSS 21.0 (Statistical Packages for Social Science) paket programından yararlanılmıştır. Kullanılan betimsel araştırma modeli doğrultusunda veriler tanımlayıcı istatistikler kullanılarak çözümlenmiş, sıklık (frekans), yüzde, ortalama ve standart sapma kullanılmıştır.

## II) AYIN KONUSU “BÖLÜNÜMÜŞ YOLLAR” ANALİZİ VE DEĞERLENDİRMELERİ

Bu bölümde, toplam 20 sorudan oluşan ve 22.12.2014 – 14.04.2015 tarihleri arasında internet ortamında gerçekleştirilen “Bölünmüş Yollar” çalışmasına ilişkin analizler ve değerlendirmeler yer almaktadır.

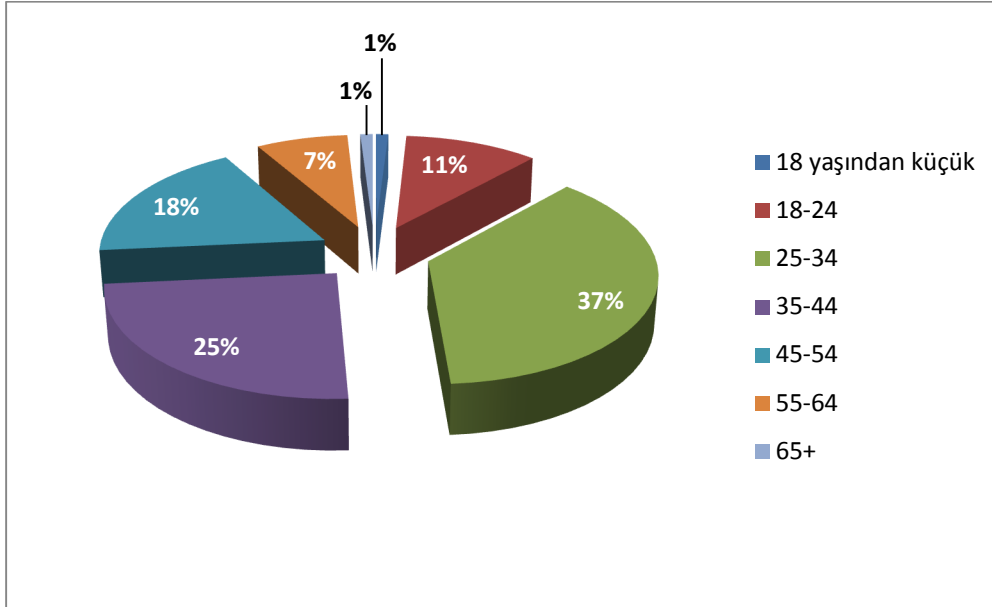
### 2.1. Demografi

Bu bölümde ankete katılıp demografiyle ilgili soruları cevaplayanların cinsiyet ve yaş dağılımları, eğitim durumu ile ehliyet sahipliği bilgileri yer almaktadır. Genel olarak incelediğimizde katılımcıların büyük çoğunluğu erkek, 25-44 yaş aralığında ve eğitim düzeyi lise ve üstü kişilerden oluşmaktadır.



**Grafik 2.1.1. Ankete Giriş Yapanların Cinsiyeti**

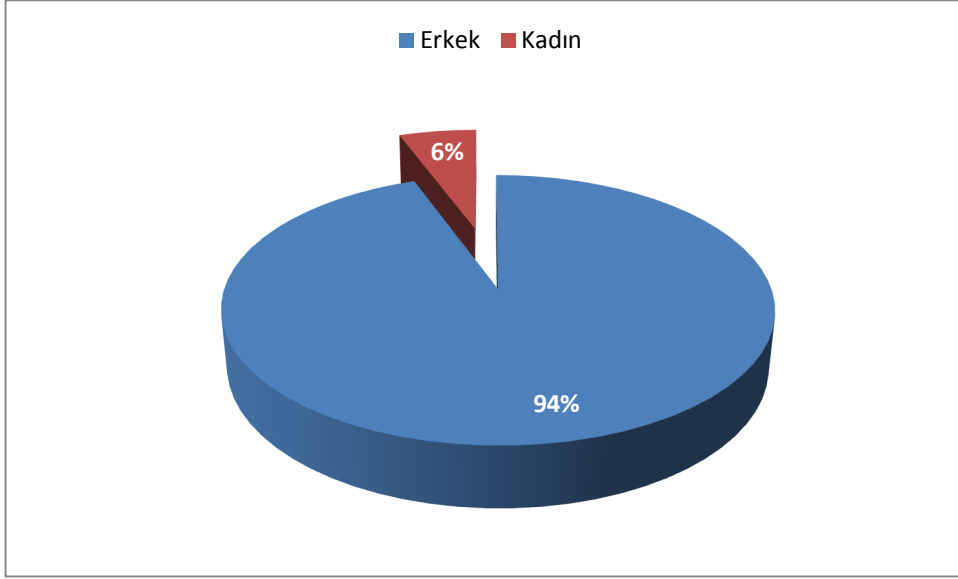
Ankete giriş yapanların %92'sini erkekler ve %8'ini kadınlar oluşturmaktadır. Yaş dağılımları incelendiğinde 18 yaşından küçük olanların oranı %1'dir. Bununla birlikte %11'i 18-24 yaş aralığında, %37'si 25-34 yaş aralığında, %25'i 35-44 yaş aralığında, %18'i 45-54 yaş aralığında, %7'si 55-64 yaş aralığında yer almaktadır. Ayrıca ankete giriş yapanların %1'i 65 yaşından büyüktür.



**Grafik 2.1.2. Ankete Giriş Yapanların Yaş Aralıkları**

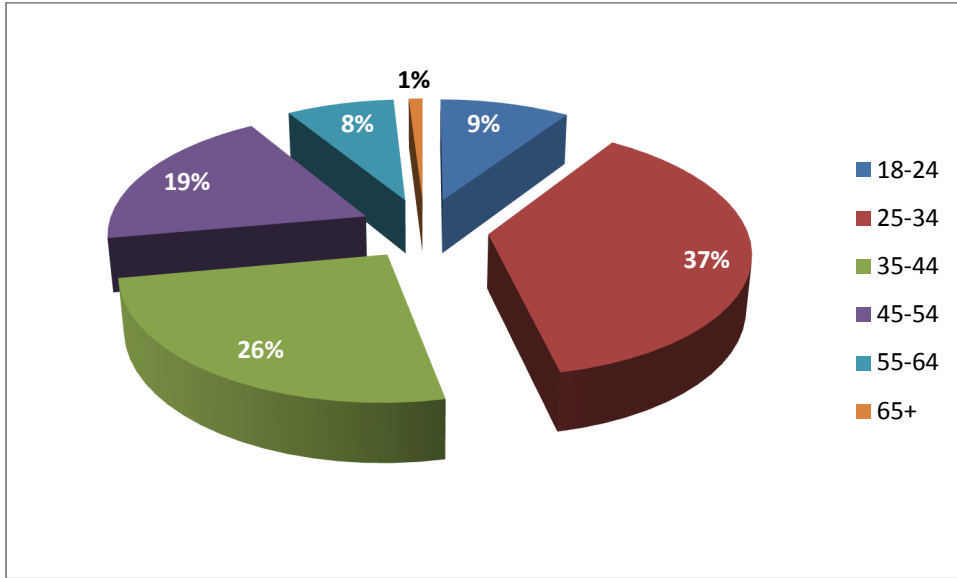
Anketin yaş ve araç kullanım soruları filtre sorular olup yaş sorusuna “18 yaşından küçük” ve araç kullanım sorusuna “Hayır, araç kullanmıyorum” cevabını verenlerin anketi

sonlandırılmıştır. Bu durumda analiz çalışmasında değerlendirmeye alınan katılımcıların cinsiyet ve yaş dağılımları aşağıdaki grafiklerde verilmiştir.



**Grafik 2.1.3. Katılımcıların Cinsiyeti**

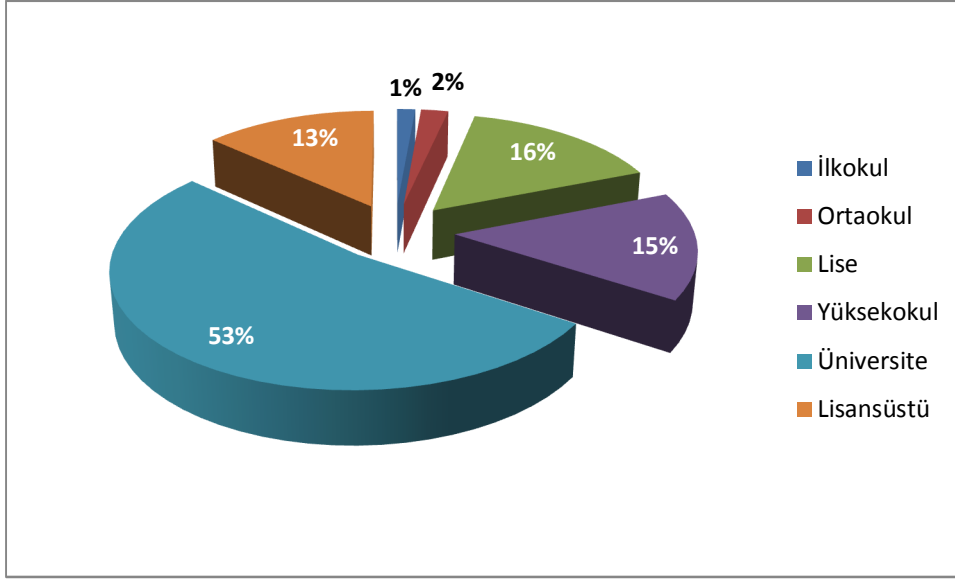
Anketi geçerli olanların %94'ünü erkekler ve 6'sını kadınlar oluşturmaktadır.



**Grafik 2.1.4. Katılımcıların Yaş Aralıkları**

Anketi geçerli olanların yaş dağılımları incelendiğinde, %9'u 18-24 yaş aralığında, %37'si 25-34 yaş aralığında, %26'sı 35-44 yaş aralığında, %19'u 45-54 yaş aralığında yer almaktadır. 55 yaş ve üzeri grupta olup ankete katılanların oranı ise %9'dur. Genele bakıldığında ise katılımcılarının %82'sinin 25-54 yaş aralığında olduğu görülmektedir.





**Grafik 2.1.5. Katılımcıların Eğitim Durumu**

Ankete katılanların %13'ü lisansüstü, %53'ü üniversite, %15'i yüksekokul, %16'sı lise, %2'si ortaokul ve %1'i ilkökul mezunudur. Katılımcıların %97'sinin eğitim durumu lise ve üstüdür.

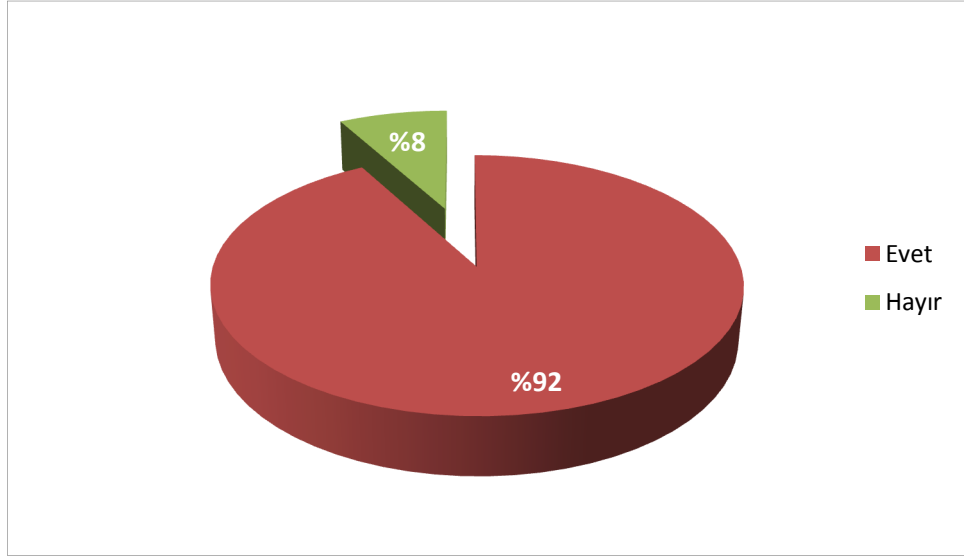
İkamet edilen il göre incelendiğinde, ankete Türkiye'deki 81 ilden katılım sağlanmıştır. Ankete girişlerin en fazla olduğu il %17 ile ülke nüfusunun %19'unu barındıran İstanbul'dur. İstanbul'u sırasıyla %15 katılım oranıyla ülke nüfusunun %7'sini barındıran Ankara ve %6 katılım oranıyla ülke nüfusunun %5'ini barındıran İzmir illeri takip etmektedir.

Tablo 2.1.1. “İkamet ettiğiniz il?”

İl Adı	Sayı	Yüzde (%)	İl Adı	Sayı	Yüzde (%)
İstanbul	878	16,6	Kastamonu	25	0,5
Ankara	809	15,3	Niğde	25	0,5
İzmir	337	6,4	Uşak	25	0,5
Konya	196	3,7	Osmaniye	25	0,5
Bursa	177	3,4	Amasya	19	0,4
Antalya	151	2,9	Bilecik	20	0,4
Kayseri	120	2,3	Burdur	22	0,4
Kocaeli	123	2,3	Kars	19	0,4
Adana	109	2,1	Kırklareli	22	0,4
Mersin	96	1,8	Mardin	23	0,4
Samsun	94	1,8	Rize	19	0,4
Balıkesir	89	1,7	Şanlıurfa	21	0,4
Eskişehir	85	1,6	Yozgat	21	0,4
Manisa	82	1,6	Karaman	22	0,4
Denizli	72	1,4	Düzce	22	0,4
Sakarya	72	1,4	Nevşehir	17	0,3
Afyonkarahisar	69	1,3	Ordu	17	0,3
Aydın	66	1,3	Sinop	16	0,3
Erzurum	65	1,2	Aksaray	16	0,3
Trabzon	62	1,2	Kırıkkale	14	0,3
Gaziantep	57	1,1	Batman	17	0,3
Kütahya	57	1,1	Bartın	16	0,3
Kahramanmaraş	58	1,1	Yalova	16	0,3
Muğla	56	1,1	Karabük	18	0,3
Sivas	59	1,1	Ağrı	11	0,2
Diyarbakır	54	1,0	Bingöl	9	0,2
Malatya	55	1,0	Bitlis	8	0,2
Tekirdağ	53	1,0	Çankırı	9	0,2
Elazığ	49	0,9	Gümüşhane	13	0,2
Hatay	46	0,9	Hakkâri	10	0,2
Zonguldak	45	0,9	Kırşehir	9	0,2
Çorum	40	0,8	Muş	12	0,2
Isparta	44	0,8	Artvin	7	0,1
Çanakkale	38	0,7	Siirt	6	0,1
Tokat	35	0,7	Tunceli	3	0,1
Van	39	0,7	Bayburt	4	0,1
Bolu	30	0,6	Şırnak	5	0,1
Edirne	30	0,6	İğdır	4	0,1
Erzincan	31	0,6	Kilis	3	0,1
Giresun	31	0,6	Ardahan	1	0,0
Adıyaman	28	0,5			

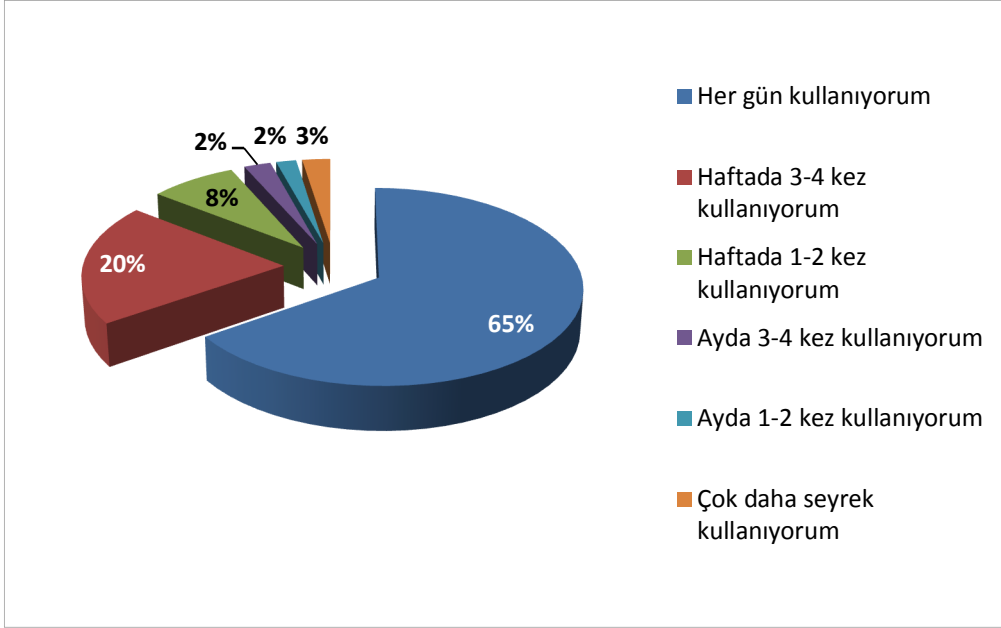
## 2.2. Araç Kullanım Durumu

Bu bölümde katılımcıların araç kullanımı, şehirlerarası seyahat durumu ve son bir yıl içerisinde trafik cezası alma durumlarına ilişkin sonuçlar değerlendirilmektedir. Ankete katılanların %92'si araç kullandıklarını, %8'i ise araç kullanmadıklarını belirtmiştir. Araç kullanım sorusu filtre sorulardan biri olup, bu soruya “Hayır, araç kullanmıyorum” cevabını verenlerin anketi sonlandırılmıştır.



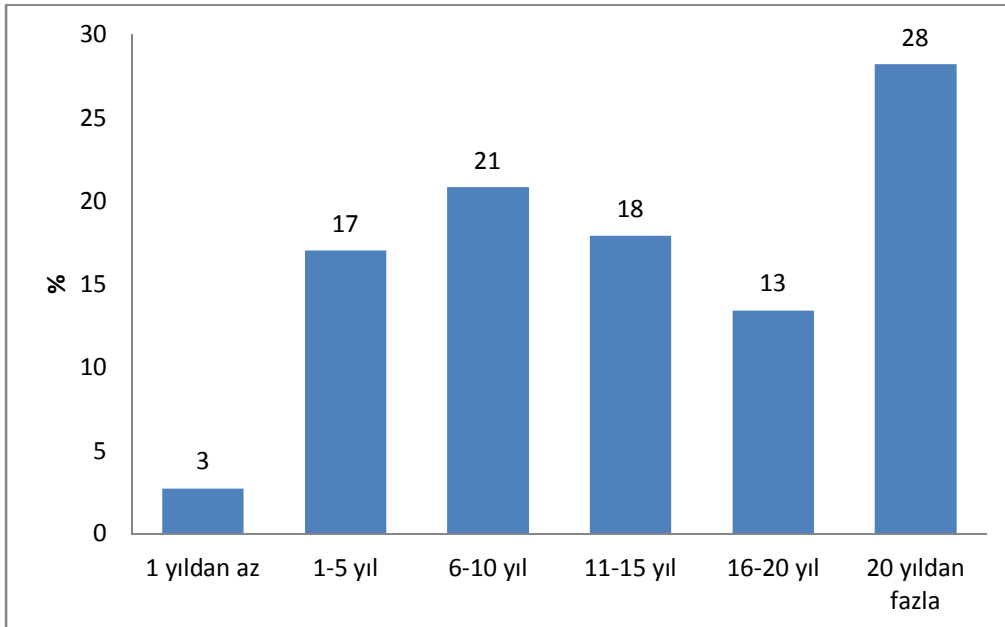
**Grafik 2.2.1. Araç Kullanım Durumu**

Araç kullanım durumları dikkate alındığında katılımcıların büyük çoğunluğunun aktif sürücü olduğu söylenebilir. Buna göre, %65'i her gün, %20'si haftada 3-4 kez ve %8'i haftada 1-2 kez araç kullanmaktadır. Katılımcıların %7'si ayda 3-4 kez veya daha az araç kullanmaktadır.

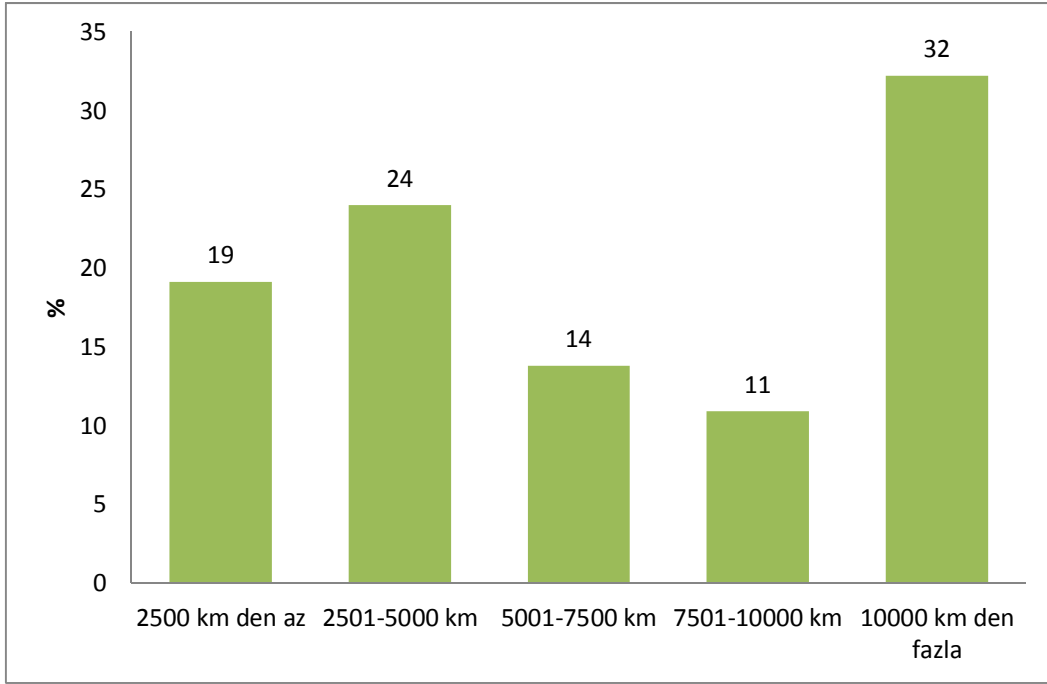


**Grafik 2.2.2. Araç Kullanım Sıklığı**

Araç kullananlar arasında en büyük çoğunluğu %28 ile 20 yıldan fazla süredir araç kullananlar oluşturmaktadır. İkinci sırada %21 ile 6-10 yıldır araç kullananlar ve üçüncü sırada %18 ile 11-15 yıl araç kullananalar yer almaktadır. 1 yıldan az araç kullananların oranı sadece %3'dür.



**Grafik 2.2.3. “Kaç yıldır araç kullanıyorsunuz?”**

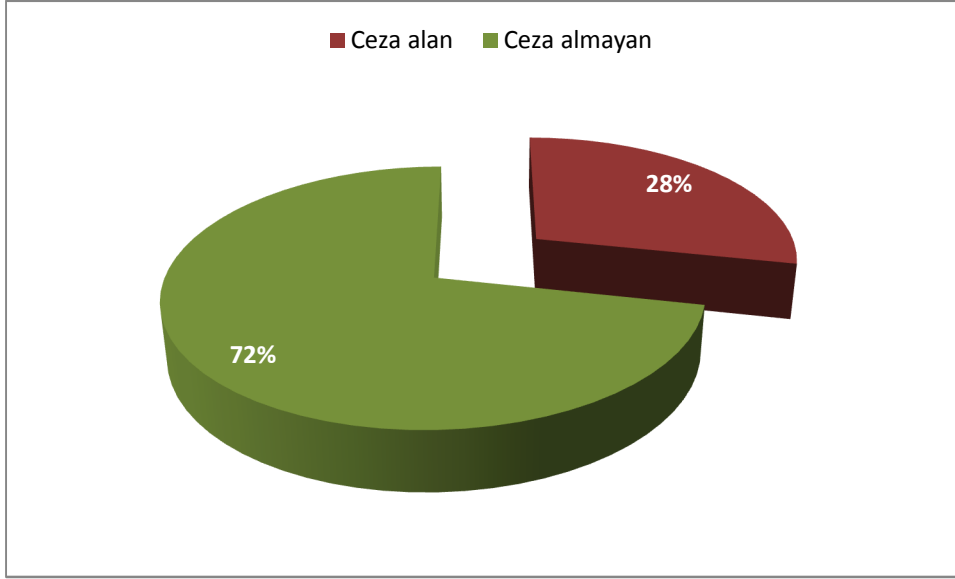


**Grafik 2.2.4. “Son bir yıl içerisinde, karayolları ile tahminen, kaç kilometre şehirlerarası seyahat ettiniz?”**

Katılımcıların şehirlerarası seyahat etme durumları incelendiğinde, son bir yıl içinde 10.000 km’den fazla seyahat edenler %32 gibi ciddi bir oranı oluşturmaktadır. Ayrıntılı incelendiğinde bu kişilerin (10.000 km’den fazla seyahat edenlerin) %84’ünün her gün araç kullandığı, %12’sinin de haftada 3-4 kez araç kullandığı gözlenmiştir.

Yılda 2.500 km’den az seyahat edenlerin oranı %19 iken 2.501-5.000 km seyahat edenlerin oranı %24’dür. Katılımcıların yaklaşık %43’ünün son bir yıl içerisinde 5.000 km’den az şehirlerarası seyahat ettiği söylenebilir.

Bu sonuçlara göre, ankete katılanlar dikkate alındığında son bir yıl içerisinde şehirlerarası seyahat kilometresinin medyanı 5.626 km. olarak hesaplanmıştır. Örneklem planından ötürü bu değer çalışma kapsamında derlenen veriler dikkate alınarak değerlendirilmeli, Türkiye tahmini olarak kullanılmamalıdır.



**Grafik 2.2.5. Trafik Cezası Alma Durumu**

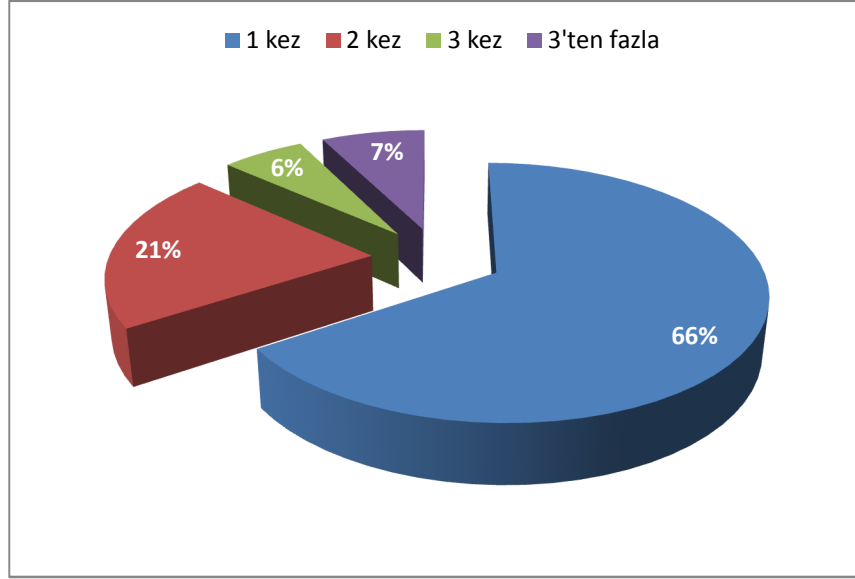
Katılımcıların son bir yıl içerisinde ceza alma durumları incelendiğinde, %72'sinin son bir yıl içerisinde hiç trafik cezası almadığı, %28'sinin aldığı gözlenmiştir.

**Tablo 2.2.1. Cinsiyete göre trafik cezası alanların dağılımı**

	Evet	Yüzde (%)	Hayır	Yüzde (%)	Toplam
<b>Erkek</b>	1.434	29	3548	71	4.982
<b>Kadın</b>	62	21	233	79	295

Ankete katılan erkeklerin %29'u ve kadınların %21'i son 1 yıl içerisinde trafik cezası aldıklarını belirtmiştir. Trafik cezası almayan erkek katılımcıların oranı %71 ve kadın katılımcıların oranı da %79'dur. Buna göre erkek katılımcıların son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma oranı kadın katılımcılara göre daha fazladır.

Son 1 yıl içerisinde trafik cezası alanların %66'sı 1 sefer trafik cezası aldığını, %21'i 2 sefer, %13'ü 3 veya 3'den fazla trafik cezası aldığını belirtmiştir.



**Grafik 2.2.6. Trafik Cezası Alma Sıklığı**

Cinsiyete göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alanlar incelendiğinde ankete katılıp trafik cezası alanlardan hem erkek (%66) hem de kadınların (%61) büyük çoğunluğunun 1 kez ceza aldıkları görülmektedir. Son bir yıl içerisinde ceza alan kadınların ve erkeklerin %7'si 3'den fazla trafik cezası aldığını belirtmiştir.

**Tablo 2.2.2. Cinsiyete göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma sıklığı (%)**

	1 kez	2 kez	3 kez	3'ten fazla	Toplam
<b>Erkek</b>	66	21	6	7	100
<b>Kadın</b>	61	27	5	7	100

Son 1 yıl içerisinde trafik cezası alanların yaş dağılımları aşağıdaki tabloda verilmiştir. Buna göre 3'den fazla ceza alanlar içerisinde %40 ile 25-34 yaş grubundakiler birinci sırada ve %31 ile 35-44 yaş grubunda olanlar ikinci sırada yer almaktadır.

**Tablo 2.2.3. Yaşa göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma sıklığı (%)**

	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	Toplam
<b>1 kez</b>	6	39	28	19	7	1	100
<b>2 kez</b>	6	43	26	17	7	1	100
<b>3 kez</b>	8	44	31	12	4	1	100
<b>3'ten fazla</b>	12	40	31	12	4	1	100
<b>Toplam</b>	6	40	28	18	7	1	100

Ankete katılanların yaş grupları içerisinde son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma durumunu incelediğimizde, 18-24 yaş grubunda 3’den fazla ceza alma oranı %14 iken diğer yaş grupları için bu oran %5-9 arasında değişmektedir.

**Tablo 2.2.4. Yaşa göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma sıklığı (%)**

	1 kez	2 kez	3 kez	3'ten fazla	Toplam
<b>18-24</b>	59	20	7	14	100
<b>25-34</b>	64	22	7	7	100
<b>35-44</b>	66	19	7	8	100
<b>45-54</b>	71	20	4	5	100
<b>55-64</b>	68	23	4	5	100
<b>65 yaş ve üzeri</b>	73	9	9	9	100

Eğitim seviyelerine göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alanlar incelendiğine, ortaokul mezunu olanlar arasında 3’den fazla ceza alanların oranı %22 iken diğer eğitim seviyeleri için bu oran %5-9 arasındadır.

**Tablo 2.2.5. Eğitim seviyesine göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma sıklığı (%)**

	1 kez	2 kez	3 kez	3'ten fazla	Toplam
<b>İlkokul</b>	68	18	7	7	100
<b>Ortaokul</b>	61	14	3	22	100
<b>Lise</b>	65	21	5	9	100
<b>Yüksekokul</b>	69	21	5	5	100
<b>Üniversite</b>	66	20	7	7	100
<b>Lisansüstü</b>	63	23	6	8	100

1 yıl içerisinde trafik cezası alma durumuna göre araç kullanım sıklığı incelendiğinde 3’den fazla ceza alanların %87’si her gün araç kullanmaktadır.

**Tablo 2.2.6. Ceza alma durumuna göre son 1 yıl içerisinde araç kullanım sıklığı (%)**

	Her gün	Haftada 3-4	Haftada 1-2	Ayda 3-4	Ayda 1-2	Çok daha seyrek	Toplam
<b>1 kez</b>	75	17	5	2	0	1	100
<b>2 kez</b>	76	17	3	2	1	1	100
<b>3 kez</b>	87	11	0	0	1	1	100
<b>3'ten fazla</b>	87	9	0	0	1	3	100
<b>Toplam</b>	77	16	4	1	1	1	100



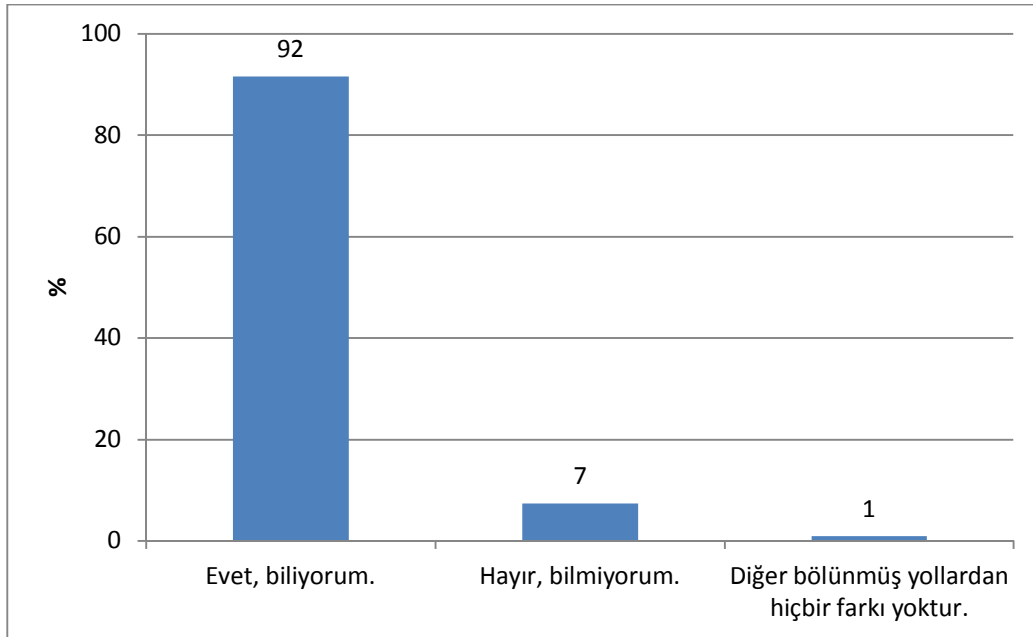
Ayrıca ankete katılanlardan her gün araç kullananların sadece %8'i son bir yıl içerisinde 3'den fazla trafik cezası alırken bu oran çok daha seyrek araç kullananlar için %17'dir.

**Tablo 2.2.7. Araç kullanım sıklığına göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma sıklığı (%)**

	1 kez	2 kez	3 kez	3'ten fazla	Toplam
Her gün	64	21	7	8	100
Haftada 3-4 kez	70	22	4	4	100
Haftada 1-2 kez	84	16	0	0	100
Ayda 3-4 kez	67	33	0	0	100
Ayda 1-2 kez	50	25	12	13	100
Çok daha seyrek	59	18	6	17	100

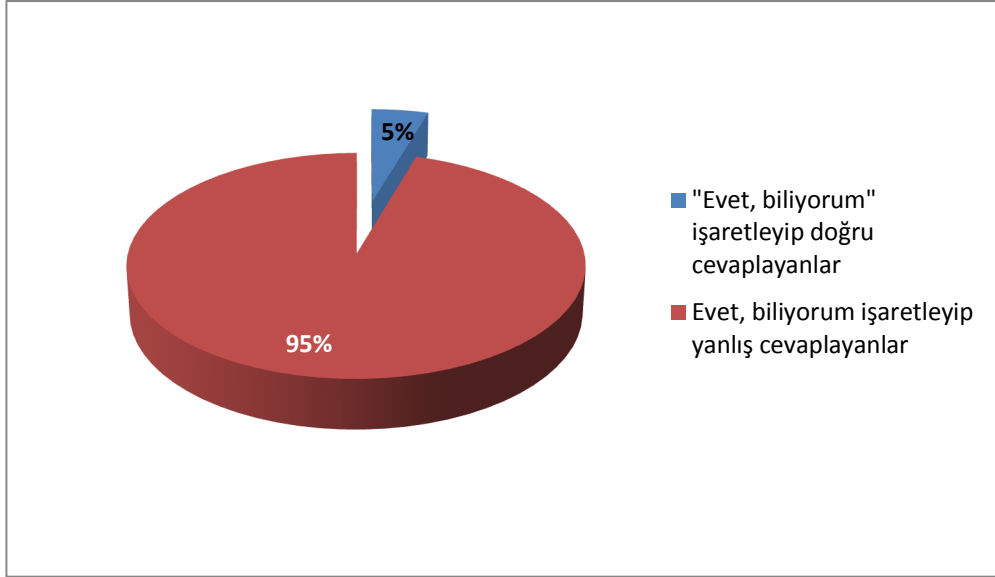
### 2.3. “Bölünmüş Yollar” Algısı

Bu bölümde ankete katılanların, otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri bilme düzeyleri incelenmiştir.



**Grafik 2.3.1. “Otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri biliyor musunuz?”**

Tüm anketi cevaplayanlar dikkate alındığında %92'lik bir kesim otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri bildiğini, %7'si bilmediğini ve %1'i de otoyolların diğer bölünmüş yollardan hiçbir farkı olmadığını belirtmiştir.



**Grafik 2.3.2. Otoyolların Diğer Bölünmüş Yollardan Farkı Sorgulanarak Sorulan Bilgi Sorusuna “Evet, biliyorum” Cevabını Verenlerin Dağılımı**

Ancak otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri bildiğini belirten katılımcıların sadece %5’i tam olarak otoyolların diğer bölünmüş yollardan ayıran özelliklerini doğru bilmıştır. Aşağıdaki tabloda siyah ile verilenler otoyollara ilişkin özellikler, kırmızı ile verilenler ise şaşırtma seçenekleridir.

**Tablo 2.3.1. Otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri bildiklerini işaretleyenlerin şıkları işaretleme oranları (%)**

Geliş ve gidiş trafiği ayırıcı bir engel ile birbirinden ayrılmış olan standardı yüksek bölünmüş yollardır.	81
Otoyollarda azami hız limiti yoktur.	2
Asgari hız uygulaması vardır ve 40 km/saattir.	51
Otomobiller için azami hız limiti 120 km/saattir.	79
Yaya, hayvan ve motorsuz taşıt ve araçların girmesi yasaktır.	87
Belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkış yasaktır.	77
Bütün otoyollar paralıdır.	18
Otoyollar ücretli ya da ücretsiz olabilir.	69

Otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özelliklerden %87 ile en çok bilinerek işaretlenen seçenek; yaya, hayvan ve motorsuz taşıt ve araçların otoyola girmesinin yasak olmasıdır. Bunu sırasıyla; otomobiller için azami hız limitininin 120 km/saat olması, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışların yasak olması, otoyolların ücretli ya da ücretsiz olabileceği ve asgari hız uygulamasınının 40 km/saat olması izlemektedir. En çok yanlış olarak işaretlenen seçenek %81 ile geliş ve gidiş trafiği ayırıcı bir engel ile birbirinden ayrılmış olan standardı yüksek bölünmüş yolların otoyol olmasıdır. Diğer bir deyişle standardı yüksek

bölünmüş yolların otoyol olduğu yanlışlığı mevcuttur. Bütün otoyolların paralı olması %18 ve otoyollarda azami hız limitinin olmadığı %2 oranında işaretlenmiştir.

Erkek ve kadın katılımcılar neredeyse aynı oranda bilgi sorusunu doğru cevaplamışlardır. Az bir farkla erkek katılımcıların bilgi düzeyi kadın katılımcılardan daha yüksektir.

	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Toplam
<b>Erkek</b>	95	5	100
<b>Kadın</b>	97	3	100

Yaş gruplarına göre doğru bilme oranında önemli bir farklılık görülmemiş olup, her yaş grubunda yanlış bilme durumu söz konusudur.

	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Toplam
<b>18-24</b>	96	4	100
<b>25-34</b>	95	5	100
<b>35-44</b>	95	5	100
<b>45-54</b>	94	6	100
<b>55-64</b>	96	4	100
<b>65+</b>	94	6	100

Tablo 2.3.4 incelendiğinde katılımcıların eğitim seviyesi arttıkça, “Otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri” doğru bilme oranının arttığı görülmektedir. Buna göre ilkökul ve ortaokul mezunu katılımcıların %2’si, lise ve yüksekokul mezunlarının %3’ü, üniversite mezunlarının %5’i ve lisansüstü katılımcıların %9’u bilgi sorusuna doğru cevap vermiştir.

	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Toplam
<b>İlkokul</b>	98	2	100
<b>Ortaokul</b>	98	2	100
<b>Lise</b>	97	3	100
<b>Yüksekokul</b>	97	3	100
<b>Üniversite</b>	95	5	100
<b>Lisansüstü</b>	91	9	100

Otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri doğru bilme oranı incelendiğinde araç kullanım sıklığına göre değişmemekle birlikte çok daha seyrek araç kullananlarda bu oran diğerlerine göre daha düşüktür.

**Tablo 2.3.5. Araç Kullanım Sıklığına Göre Bölünmüş Yollar Bilgi Sorusu Dağılımı (%)**

	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Toplam
Her gün kullanıyorum	95	5	100
Haftada 3-4 kez	95	5	100
Haftada 1-2 kez	96	4	100
Ayda 3-4 kez	94	6	100
Ayda 1-2 kez	95	5	100
Çok daha seyrek	98	2	100

Araç kullanım sürelerine göre incelendiğinde otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri doğru bilme oranının araç kullanım süresi arttıkça yükseldiği gözlemlenmiştir.

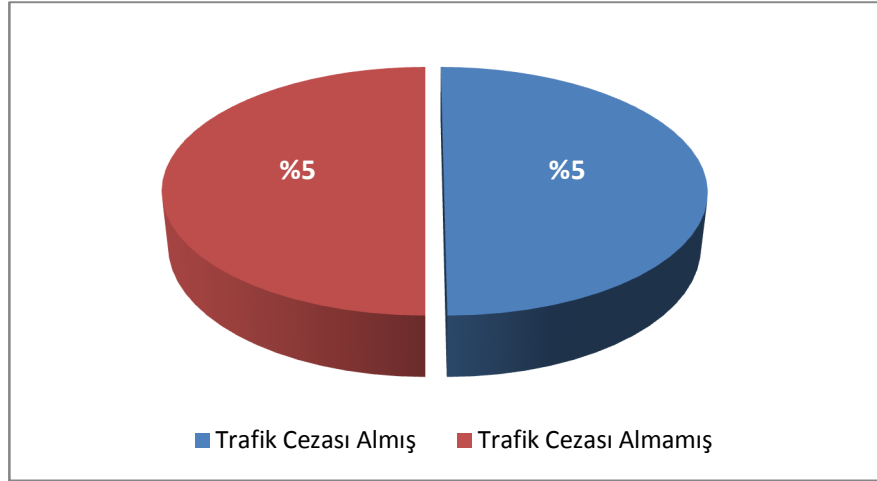
**Tablo 2.3.6. Araç Kullanım Sürelerine Göre Bölünmüş Yollar Bilgi Sorusu Dağılımı (%)**

	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Toplam
1 yıldan az	96	4	100
1-5 yıl	96	4	100
6-10 yıl	95	5	100
11-15 yıl	95	5	100
16-20 yıl	94	6	100
20 yıldan fazla	94	6	100

Son bir yıl içerisinde karayolları ile yaptıkları şehirlerarası seyahat kilometreleri fark etmeksizin otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri bildiğini belirten katılımcıların %4-6'sı doğru bilmektedir.

**Tablo 2.3.7. Son Bir Yıl İçerisinde Karayolları İle Yapılan Şehirlerarası Seyahat Durumuna Göre Bölünmüş Yollar Bilgi Sorusu Dağılımı (%)**

	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Toplam
2500 km den az	96	4	100
2501-5000 km	95	5	100
5001-7500 km	96	4	100
7501-10.000 km	94	6	100
10.000 km den fazla	95	5	100



**Grafik 2.3.3. Son Bir Yıl İçerisinde Trafik Cezası Alan ve Almayanların Bilgi Sorusunu Doğru Bilme Dağılımı**

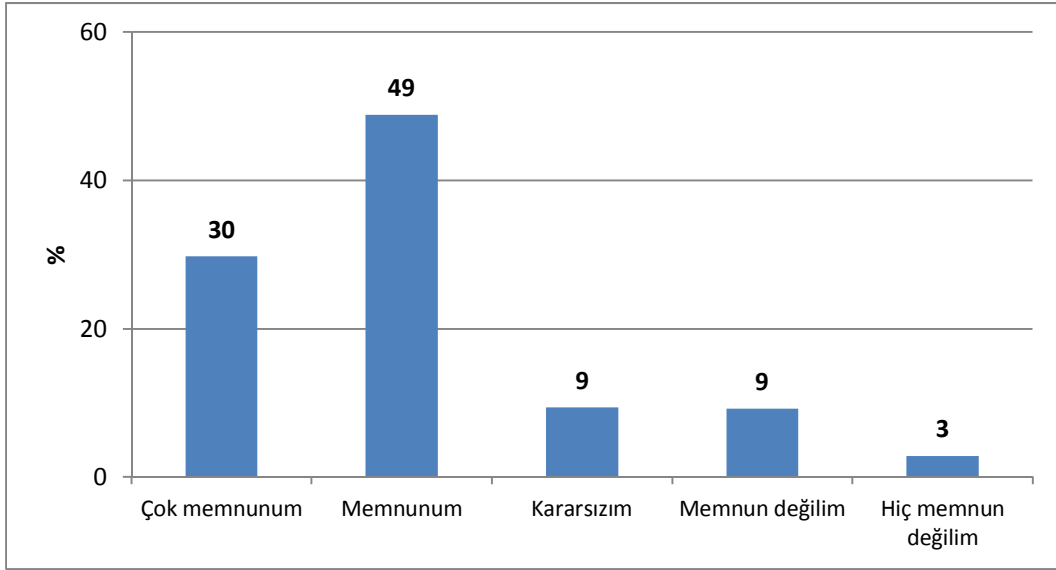
Son bir yıl içerisinde trafik cezası alan ve almayanların otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri doğru bilme durumu incelendiğinde, her iki grupta da düşük doğru bilme oranı ile karşılaşmıştır.

Sonuç olarak; katılımcıların büyük çoğunluğu otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri bildiklerini belirtmelerine rağmen konu ile ilgili bilgi düzeyi oldukça düşük çıkmıştır. Ayrıca bu anket kapsamında ele alınan, yaş, cinsiyet, eğitim durumu, seyahat durumu vb. betimleyici özelliklerin bilgi düzeyinde bir fark yaratmadığı da görülmüştür. Ancak; erkeklerde, orta yaş ile üzeri yaş grubunda, eğitim seviyesi üniversite ve üzeri olanlar ile daha sık araç kullananlarda doğru bilme oranının azda olsa bir artış gösterdiği gözlenmiştir.

## 2.4. “Bölünmüş Yollar” Memnuniyeti

Bu bölümde; bölünmüş yollara ilişkin katılımcıların memnuniyet düzeyleri ve memnuniyet nedenleri değerlendirilmiş ve belli başlıklar altında dağılımları incelenmiştir.

Ankete katılanların %79’u şehirlerarası yolculuklarında bölünmüş yollardan memnun olduklarını, %9’u kararsız olduklarını ve %12’si de memnun olmadıklarını belirtmiştir.



**Grafik 2.4.1. “Şehirlerarası yolculuklarınızda bölünmüş yollardan memnun musunuz?”**

Bölünmüş yollardan memnuniyet oranları araç kullanım sıklığına göre incelendiğinde, çan eğrisi şeklinde çok daha seyrek araç kullananlar (%77) ve her gün araç kullananlar (%77) en az memnun olma oranına sahipken, en fazla memnuniyet ayda 3-4 kez (%83) ve haftada 1-2 kez (%82) araç kullananlarda gözlemlenmiştir.

**Tablo 2.4.1. Araç Kullanım Sıklığına Göre Bölünmüş Yollardan Memnuniyet (%)**

	Memnun	Kararsız	Memnun Değil	Toplam
Her gün	77	10	13	100
Haftada 3-4	79	10	11	100
Haftada 1-2	82	9	9	100
Ayda 3-4	83	8	9	100
Ayda 1-2	82	7	11	100
Çok daha seyrek	77	10	13	100

Araç kullanım süresine göre bölünmüş yollardan memnuniyet oranı araç kullanma süresi arttıkça daha da yüksek çıkmaktadır. Buna göre 1 yıldan az araç kullananlar %72 ile en düşük, 20 yıldan fazla araç kullananlar %84 ile en yüksek memnuniyet oranına sahiptir.

**Tablo 2.4.2. Araç Kullanma Süresine Göre Bölünmüş Yollardan Memnuniyet (%)**

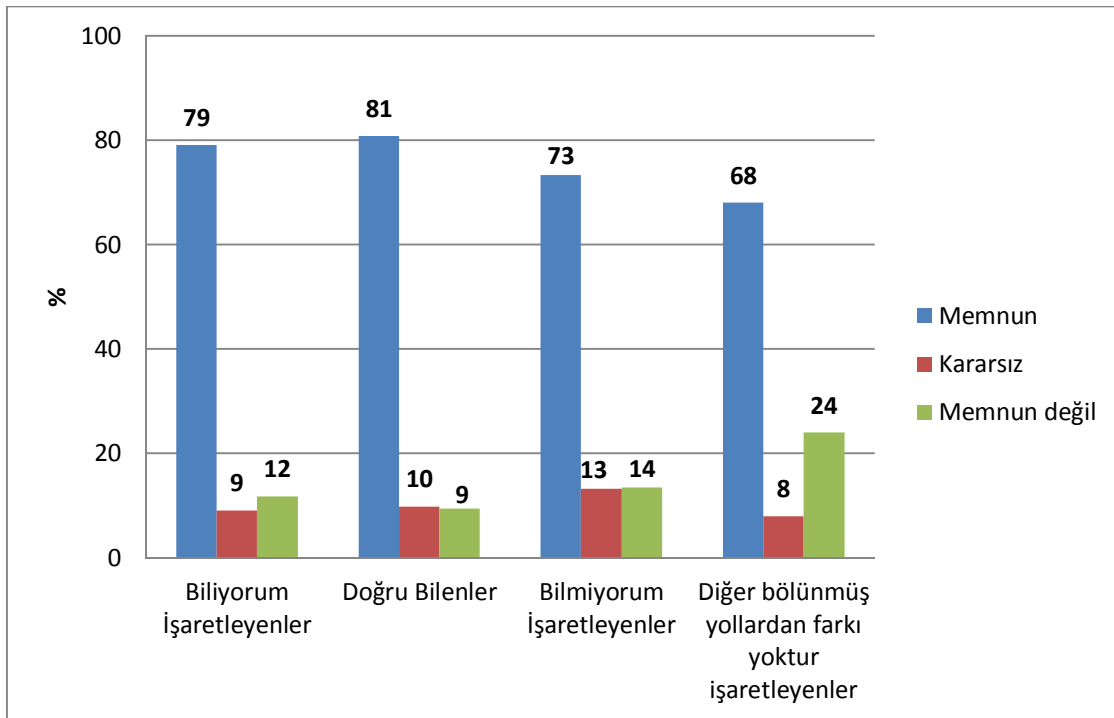
	Memnun	Kararsız	Memnun Değil	Toplam
1 yıldan az	72	13	15	100
1-5 yıl	73	13	14	100
6-10 yıl	75	11	14	100
11-15 yıl	77	9	14	100
16-20 yıl	82	8	10	100
20 yıldan fazla	84	6	9	100

Katılımcıların son bir yıl içerisinde karayolları ile seyahat etme durumuna göre bölünmüş yollardan memnuniyetleri incelendiğinde, belirgin bir farklılık görülmemekle beraber, 10.000 km den fazla seyahat edenlerin %75 ile daha düşük memnuniyet oranına sahip olduğu gözlemlenmiştir.

**Tablo 2.4.3. Son Bir Yıl İçerisinde Karayolları İle Yapılan Şehirlerarası Seyahat Etme Durumuna Göre Bölünmüş Yollardan Memnuniyet (%)**

	Memnun	Kararsız	Memnun Değil	Toplam
2.500 km den az	80	10	10	100
2.501-5.000 km	80	9	11	100
5.001-7.500 km	80	9	11	100
7.501-10.000 km	79	9	12	100
10.000 km den fazla	75	10	15	100

Bölünmüş yolların algısına ilişkin otoyollar sorgulanarak sorulan soruda “Diğer Bölünmüş Yollardan Farkı Yoktur” seçeneğini işaretleyerek, bölünmüş yolları otoyol olarak algılayanlar (%68) daha az memnuniyet oranına sahipken, otoyolların tüm özelliklerini bilerek doğru algılayanlarda (%81) memnuniyet oranı daha yüksektir.

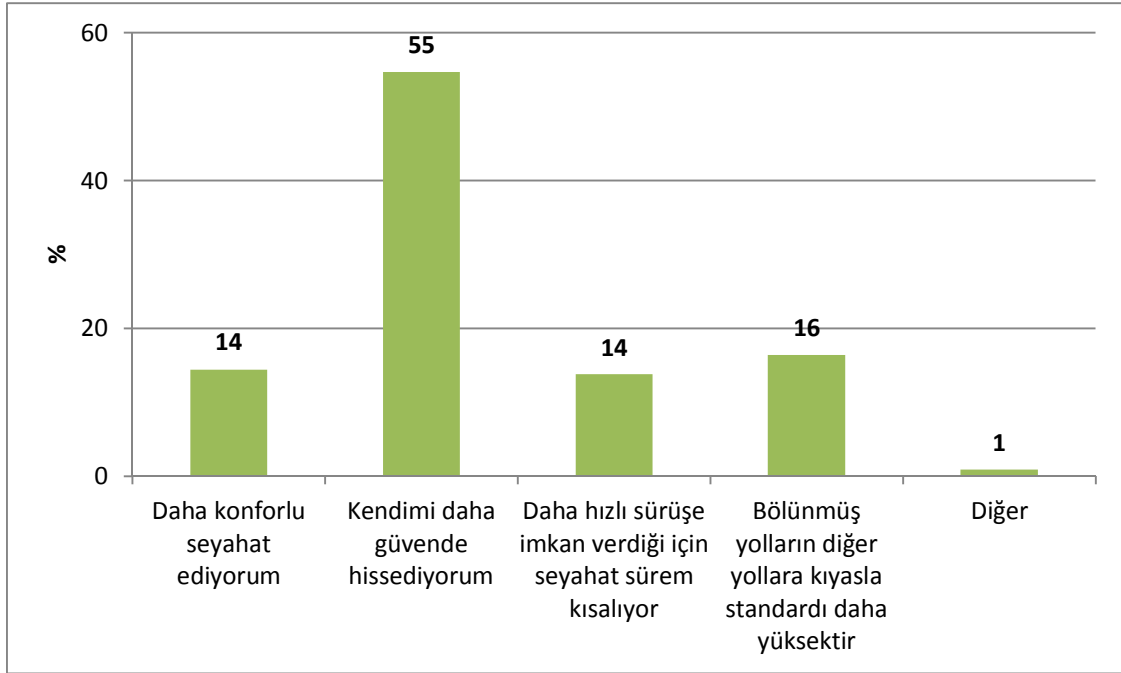


**Grafik 2.4.2. Otoyolların Diğer Bölünmüş Yollardan Farkı Sorgulanarak Sorulan Bilgi Sorusuna Verilen Cevaplara Göre Bölünmüş Yollardan Memnuniyet**

**Tablo 2.4.4. “Otoyolları Diğer Bölünmüş Yollardan Ayıran Özellikleri Biliyor musunuz?” Bilgi Sorusuna Verilen Cevaplara Göre Bölünmüş Yollardan Memnuniyet (%)**

	Memnun	Kararsız	Memnun değil	Toplam
“Biliyorum” İşaretleyenler	79	9	12	100
Doğru Bilenler	81	10	9	100
“Bilmiyorum” İşaretleyenler	73	13	14	100
“Diğer Bölünmüş Yollardan Farkı Yoktur” İşaretleyenler	68	8	24	100

Şehirlerarası yolculuklarında bölünmüş yollardan memnun olduklarını belirten katılımcıların memnuniyet nedenleri incelendiğinde, birinci sırada %55 ile kendilerini daha güvende hissetmeleri gelmektedir. Daha konforlu seyahat etmeleri (%14), seyahat sürelerinin kısalması (%14) ve bölünmüş yolların diğer yollara kıyasla standardının daha yüksek olması (%16) yaklaşık aynı derecede etkili olan nedenlerdir.



**Grafik 2.4.3. “Bölünmüş yollardan başlıca memnun olma nedeniniz nedir?”**

Bölünmüş yollardan başlıca memnun olma nedenine "Kendimi daha güvende hissediyorum" cevabını verenlerin %94'ü erkek, %6'sı kadındır. %52 ile büyük çoğunluğu 35-54 yaş aralığında iken, %31'i 25-34 yaş aralığında yer almaktadır. Bu cevabı verenlerin %60'ı şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami hız limitini (110 km/saat) doğru bilmekteyken, %27'si son bir yıl içerisinde trafik cezası almıştır. Ceza alanların %68'i 1 kez, %21'i 2 kez ceza almışken %11'i ise 2'den fazla ceza almıştır. Ayrıca "Kendimi daha güvende



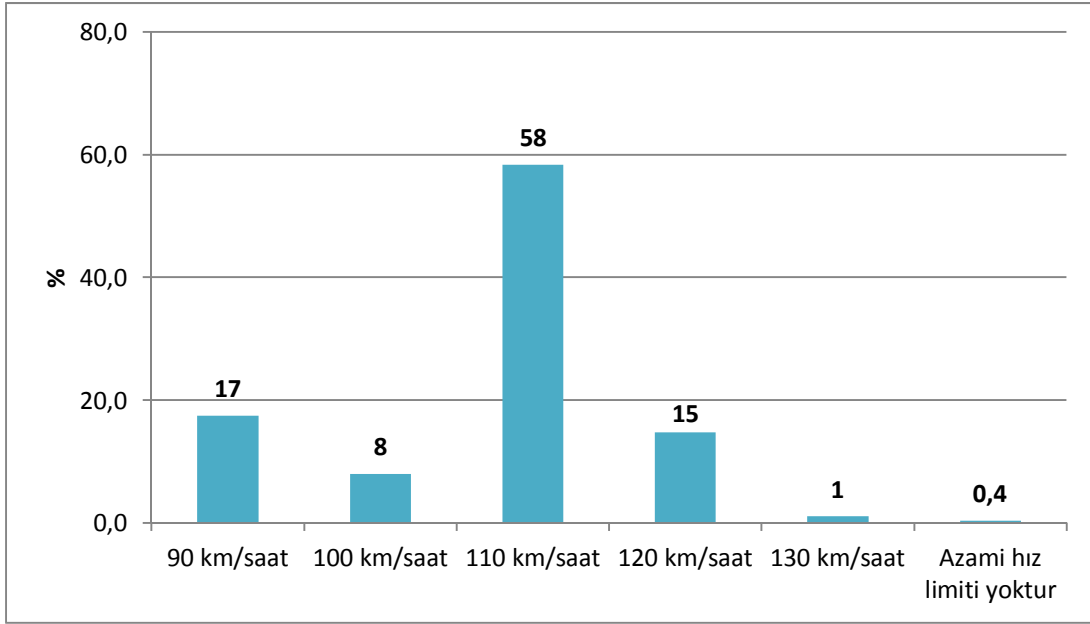


hissediyorum" cevabını verenlerin %87'si bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında etkisinin olduğunu düşünmektedir.

Bölünmüş yollardan memnun olma nedenine "Daha hızlı sürüşe imkan verdiği için seyahat sürem kısalıyor" cevabını verenlerin %96'sı erkek, % 4'ü kadındır. %44 ile büyük çoğunluğu 25-34 yaş aralığında iken, %39'u 35-54 yaş aralığında yer almaktadır. Bu cevabı verenlerin %65'i şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami hız limitini (110 km/saat) doğru bilmekteyken, %34'ü son bir yıl içerisinde trafik cezası almıştır. Ceza alanlarınsa %60'ı 1 kez, %22'si 2 kez ceza almışken %18'i ise 2'den fazla ceza almıştır. Aynı cevabı verenlerin %78'i bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında etkisinin olduğunu düşünmektedir.

## **2.5. “Bölünmüş Yollar”da Hız Limiti Bilgisi**

Bu bölümde; ankete katılanların şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için yasal hız limitini bilme durumları değerlendirilmiş ve belli başlıklar altında dağılımları incelenmiştir. 25.06.2010 tarihli ve 6001 sayılı “Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun” gereğince bölünmüş yollarda otomobiller için hız sınırı 110 km/saattir. Ülkemizde yasal hız sınırı uygulamalarında trafik cezası hız sınırlarına %10 tolerans eklenerek uygulanmaktadır. Katılımcıların şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limiti (%10 tolerans değeri hariç) bilgi düzeyi incelendiğinde sadece %58'i doğru cevap vermiştir. %17'si 90 km/saat, %15'i 120 km/saat, %8'i 100 km/saat ve %1'i 130 km/saat olarak işaretlemiştir. Şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limiti olmadığını belirtenlerin oranı da %0,4'dür.



**Grafik 2.5.1. “Şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limiti (%10 tolerans değeri hariç) nedir?”**

Cinsiyete göre şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limiti bilgi düzeyi incelendiğinde, erkeklerin %60'ının doğru cevap verdiği, kadınlarda ise doğru bilme oranının %34 olduğu gözlemlenmiştir.

**Tablo 2.5.1. Cinsiyete Göre Azami Hız Limiti Bilgisi (%)**

	Doğru Bilenler	Yanlış Bilenler	Toplam
<b>Erkek</b>	60	40	100
<b>Kadın</b>	34	66	100

Yaş gruplarına göre şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limiti bilgi düzeyi incelendiğinde, 45-54 yaş aralığındaki katılımcılar %63 ile en yüksek bilme oranına sahipken, en az bilme oranı %49 ile 18-24 ve %51 ile 65 yaş ve üzeri katılımcılarda gözlemlenmiştir.

**Tablo 2.5.2. Yaş Gruplarına Göre Azami Hız Limiti Bilgisi (%)**

	Doğru Bilenler	Yanlış Bilenler	Toplam
<b>18-24</b>	49	51	100
<b>25-34</b>	55	45	100
<b>35-44</b>	62	38	100
<b>45-54</b>	63	37	100
<b>55-64</b>	62	38	100
<b>65 yaş ve üzeri</b>	51	49	100

Şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limiti bilgi düzeyi eğitim seviyesi ile birlikte artmaktadır. En yüksek doğru bilme oranı %66 ile lisansüstü eğitim seviyesinde olanlarda gözlemlenmekte iken ilkökul, ortaokul ve lise mezunları hemen hemen aynı düzeyde ve en az doğru bilme oranına sahiptir.

**Tablo 2.5.3. Eğitim Durumuna Göre Azami Hız Limiti Bilgisi (%)**

	Doğru Bilenler	Yanlış Bilenler	Toplam
İlkokul	47	53	100
Ortaokul	45	55	100
Lise	45	55	100
Yüksekokul	52	48	100
Üniversite	63	37	100
Lisansüstü	66	34	100

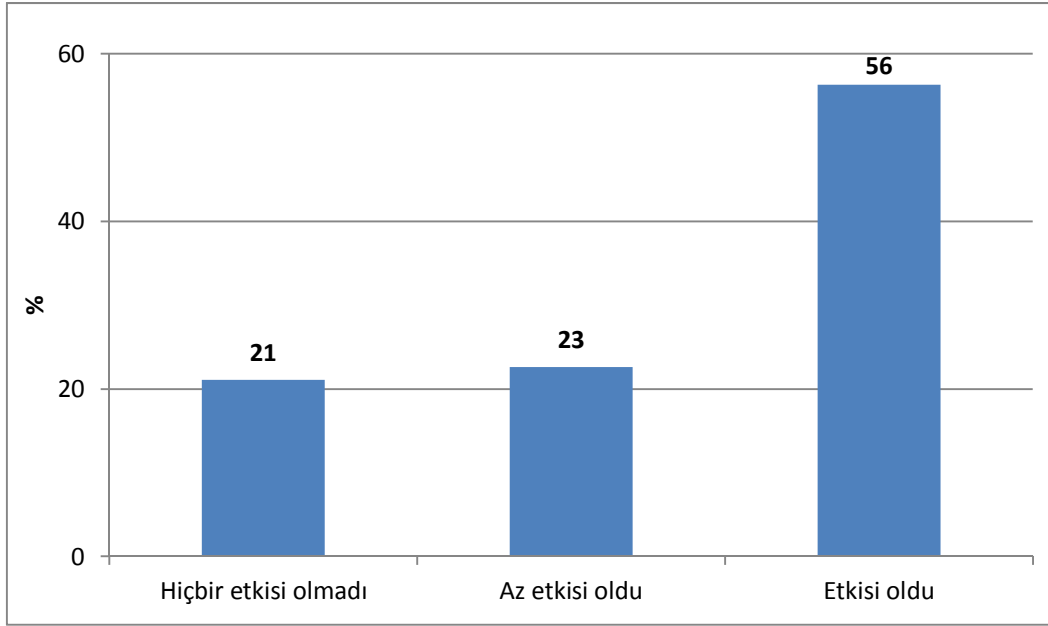
Bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limiti bilgi sorusuna verilen doğru cevap oranı trafik cezası alma durumuna göre belirgin bir fark göstermemekle birlikte ceza alanlarda doğru bilme oranı %61, ceza almayanlarda ise %58'dir.

**Tablo 2.5.4. Trafik Cezası Alma Durumuna Göre Azami Hız Limiti Bilgisi (%)**

	Doğru Bilenler	Yanlış Bilenler	Toplam
Ceza alan	61	39	100
Ceza almayan	58	42	100

## 2.6. “Bölünmüş Yollar”ın Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi

Bu bölümde; katılımcıların bölünmüş yolların ulaştırma sistemleri içerisinde şehirlerarası seyahatlerinde karayolunu tercihlerine ilişkin etkileri, şehirlerarası seyahatlerde artış sağlayıp sağlamadığı, ne derece artış sağladığı değerlendirilmiş ve belli başlıklar altında dağılımları incelenmiştir. Ankete katılanların %56'sı bölünmüş yolların şehirlerarası seyahatlerinde karayolunu tercih etmelerinde etkili olduğunu, %23'ü de az etkili olduğunu belirtmiştir. Katılımcıların %21'lik kısmı ise bölünmüş yolların şehirlerarası seyahat tercihlerinde hiçbir etkisi olmadığını ifade etmiştir.



Grafik 2.6.1. “Bölünmüş yollar şehirlerarası seyahatlerinizde karayolunu tercih etmeniz ne derece etkili oldu?”

Tablo 2.6.1. Araç Kullanma Süresine Göre Bölünmüş Yolların Şehirlerarası Seyahatte Karayolu Tercihinde Etkisi (%)

	Hiçbir etkisi olmadı	Az etkisi oldu	Etkisi oldu	Toplam
1 yıldan az	27	20	53	100
1-5 yıl	22	25	53	100
6-10 yıl	19	28	53	100
11-15 yıl	21	24	55	100
16-20 yıl	23	20	57	100
20 yıldan fazla	20	18	62	100

Bölünmüş yolların şehirlerarası seyahatlerde karayolu tercihinde etkisi araç kullanma süresine göre incelendiğinde, belirgin bir farklılık gözlemlenmemekle birlikte 20 yıldan fazla araç kullananların %62’sinin “etkisi oldu” cevabını verdiği görülmektedir.

Tablo 2.6.2. Son Bir Yıl İçerisinde Karayolları İle Yapılan Şehirlerarası Seyahat Etme Durumuna Göre Bölünmüş Yolların Şehirlerarası Seyahatte Karayolu Tercihinde Etkisi (%)

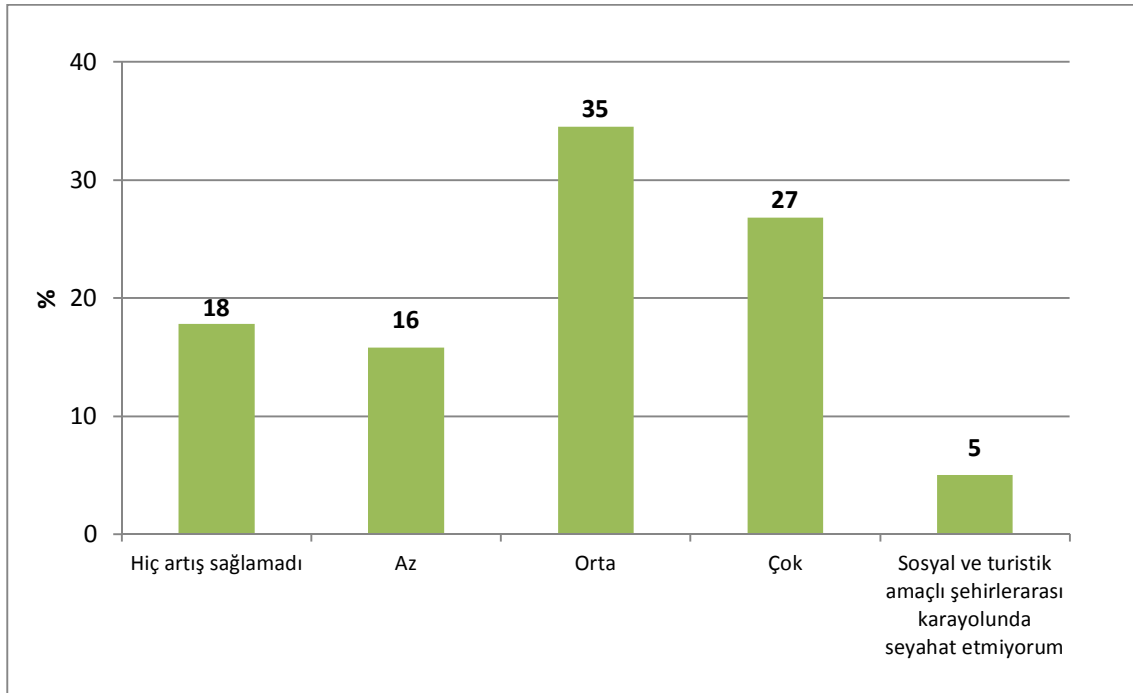
	Hiçbir etkisi olmadı	Az etkisi oldu	Etkisi oldu	Toplam
2.500 km den az	19	24	57	100
2.501-5.000 km	20	25	55	100
5.001-7.500 km	20	22	58	100
7.501-10.000 km	19	21	60	100
10.000 km den fazla	24	21	55	100

Bölünmüş yolların şehirlerarası seyahatte karayolu tercihi son bir yıl içerisinde karayolları ile yapılan şehirlerarası seyahat kilometrelerine göre incelendiğinde, en yüksek oranda 7.501-10.000 km seyahat edenlerin %60'ı “etkisi oldu” cevabını vermiştir.

**Tablo 2.6.3. Bölünmüş Yollardan Memnuniyete Göre Bölünmüş Yolların Şehirlerarası Seyahatte Karayolu Tercihinde Etkisi (%)**

	Hiçbir etkisi olmadı	Az etkisi oldu	Etkisi oldu	Toplam
Memnun	17	20	63	100
Kararsız	28	36	36	100
Memnun Değil	45	30	25	100

Bölünmüş yollardan memnuniyete göre bölünmüş yolların şehirlerarası seyahatte karayolu tercihi etkisi incelendiğinde, memnun olanların %63'ü etkisi olduğunu belirtirken, memnun olmayanlarda bu oran %25'dir.



**Grafik 2.6.2. “Bölünmüş yollar sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlerinizde ne derecede artış sağladı?”**

Katılımcıların %35'i bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlerinde orta derecede artış sağladığını, %27'si çok artış sağladığını ve %16'sı az artış sağladığını belirtmiştir. Hiçbir artış sağlamadığını ifade edenlerin oranı ise %18'dir. Ankete katılanların %5'i sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmemektedir.

**Tablo 2.6.4. Cinsiyete Göre Bölünmüş Yolların Sosyal ve Turistik Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)**

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmiyorum	Toplam
Erkek	17	16	35	27	5	100
Kadın	21	16	33	26	4	100

Bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi cinsiyete göre incelendiğinde, kadınlar ve erkekler arasında belirgin bir fark gözlenmemiştir. Her iki cinsiyet de en fazla, bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlerinde %33-35 ile orta derecede etkili olduğunu belirtmişlerdir.

**Tablo 2.6.5. Yaşa Göre Bölünmüş Yolların Sosyal ve Turistik Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)**

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmiyorum	Toplam
18-24	18	18	38	21	5	100
25-34	19	17	36	23	5	100
35-44	19	16	32	28	5	100
45-54	15	13	34	33	5	100
55-64	11	12	33	36	8	100
65 yaş ve üzeri	20	16	35	27	2	100

45-64 yaş grubunda olan katılımcılar, bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlerine etkisinin diğer yaş grubundakilere oranla daha fazla etkili olduğunu belirtmişlerdir. En yüksek oranda hiç artış sağlamadığını belirten katılımcılar 65 yaş ve üzeri grubunda olan katılımcılardır.

**Tablo 2.6.6. Araç Kullanma Süresine Göre Bölünmüş Yolların Sosyal ve Turistik Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)**

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmiyorum	Toplam
1 yıldan az	17	22	35	22	4	100
1-5 yıl	18	17	38	22	5	100
6-10 yıl	19	17	35	24	5	100
11-15 yıl	19	17	35	25	4	100
16-20 yıl	18	16	32	30	4	100
20 yıldan fazla	16	13	33	32	6	100

Araç kullanma süresine göre bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi incelendiğinde, en fazla etkinin orta derecede olduğu gözlemlenmiştir.

**Tablo 2.6.7. Son Bir Yıl İçerisinde Karayolları İle Yapılan Şehirlerarası Seyahat Etme Durumuna Göre Bölünmüş Yolların Sosyal ve Turistik Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)**

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmiyorum	Toplam
2.500 km den az	17	17	36	23	7	100
2.501-5.000 km	18	16	36	25	5	100
5.001-7.500 km	18	15	33	29	5	100
7.501-10.000 km	17	13	36	30	4	100
10.000 km den fazla	18	16	33	28	5	100

Katılımcıların son bir yıl içerisinde karayolları ile yaptıkları seyahat kilometreleri fark etmeksizin, bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisinde en fazla etkinin orta derecede olduğu gözlemlenmiştir.

**Tablo 2.6.8. Bölünmüş Yollardan Memnuniyete Göre Bölünmüş Yolların Sosyal ve Turistik Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)**

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmiyorum	Toplam
Memnun	13	14	35	32	6	100
Kararsız	25	21	42	9	3	100
Memnun Değil	39	22	27	8	4	100

Bölünmüş yollardan memnuniyete göre bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi incelendiğinde, memnun olanların %32'si çok etki sağladığını, %35'i orta derecede etkili olduğunu, %14'ü ise az etkisi olduğunu belirtmişlerdir. Bölünmüş yollardan memnun olup bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlere hiç etkisi olmadığını seçenlerin oranı %13'dür. Bölünmüş yollardan memnun olmayanların sadece %8'i sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlerde bölünmüş yolların çok etkisi olduğunu, %39'u ise hiç etkisi olmadığını belirtmiştir.



**Grafik 2.6.3. “Bölünmüş yollar iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlerinizde ne derecede artış sağladı?”**

İş ve eğitim amaçlı seyahatler bakımından incelendiğinde, ankete katılanların %31’i bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlerinde orta derecede artış sağladığını, %27’si çok artış sağladığını ve %15’i az artış sağladığını belirtmiştir. Hiçbir artış sağlamadığını ifade edenlerin oranı ise %20’dir. Ankete katılanların %6’sı iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmemektedir.

**Tablo 2.6.9. Cinsiyete Göre Bölünmüş Yolların İş ve Eğitim Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)**

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	İş ve eğitim amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmiyorum	Toplam
<b>Erkek</b>	20	15	31	28	6	100
<b>Kadın</b>	24	16	31	20	9	100

Bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi cinsiyete göre incelendiğinde, kadınlar ve erkekler arasında belirgin bir fark gözlenmemiştir. Her iki cinsiyet de en fazla, bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlerinde %31 ile orta derecede etkili olduğunu belirtmişlerdir. Kadın katılımcılarda bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlere hiç etkisi olmadığını belirtenlerin oranı %24 ile erkek katılımcılara göre daha yüksektir.




**Tablo 2.6.10. Yaş'a Göre Bölünmüş Yolların İş ve Eğitim Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)**

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	İş ve eğitim amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmiyorum	Toplam
18-24	21	12	32	29	6	100
25-34	21	17	32	25	5	100
35-44	20	16	30	28	6	100
45-54	17	14	32	30	7	100
55-64	17	14	27	28	14	100
65 yaş ve üzeri	19	14	31	20	16	100

Yaş'a göre bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi incelendiğinde, katılımcılar yaş grupları fark etmeksizin en fazla orta derecede ve çok etkili olduğu cevabını vermişlerdir.

**Tablo 2.6.11. Araç Kullanma Süresine Göre Bölünmüş Yolların İş ve Eğitim Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)**

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	İş ve eğitim amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmiyorum	Toplam
1 yıldan az	27	13	34	21	5	100
1-5 yıl	20	15	33	26	6	100
6-10 yıl	21	17	32	26	4	100
11-15 yıl	20	16	30	28	6	100
16-20 yıl	21	13	32	28	6	100
20 yıldan fazla	18	15	29	29	9	100

Araç kullanma süresine göre bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi farklılık göstermemekle birlikte iş ve eğitim amaçlı karayolunda seyahat etmeyen en fazla katılımcı oranı %9 olup 20 yıldan fazla süredir araç kullananlar arasındadır. Katılımcılar bölünmüş yolların en fazla orta derecede etkili olduğu belirtmişlerdir.

**Tablo 2.6.12. Son Bir Yıl İçerisinde Karayolları İle Yapılan Şehirlerarası Seyahat Etme Durumuna Göre Bölünmüş Yolların İş ve Eğitim Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)**

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	İş ve eğitim amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmiyorum	Toplam
2.500 km den az	23	17	29	22	9	100
2.501-5.000 km	20	15	34	23	8	100
5.001-7.500 km	21	15	32	27	5	100
7.501-10.000 km	19	14	32	29	6	100
10.000 km den fazla	18	15	30	33	4	100

Katılımcıların son bir yıl içerisinde karayolları ile yaptıkları seyahat kilometrelerindeki artışla birlikte bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi de artmaktadır. İş ve eğitim amaçlı en az seyahat eden katılımcı oranı %9 olup yılda 2.500 km’den az şehirlerarası seyahat eden katılımcılar arasındadır.

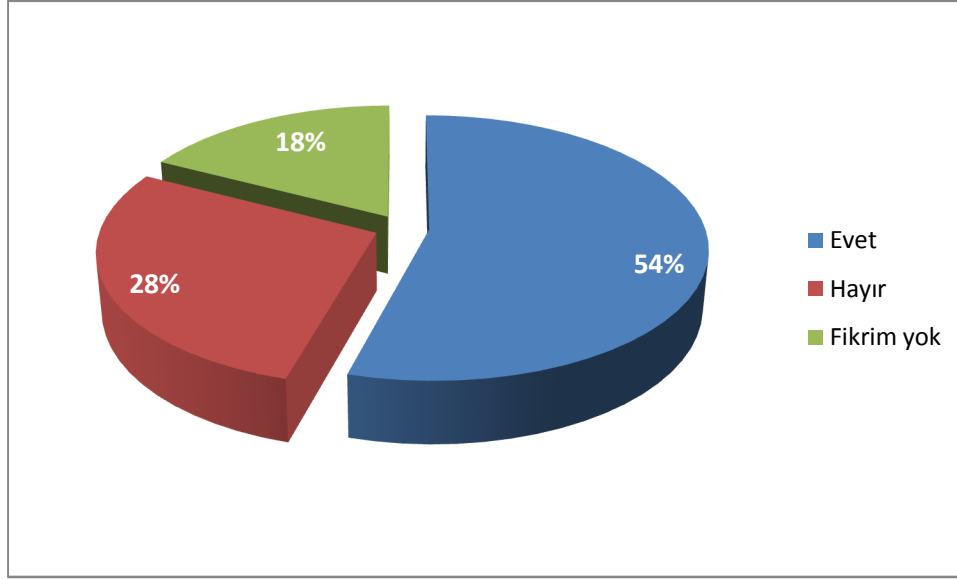
**Tablo 2.6.13. Bölünmüş Yollardan Memnuniyete Göre Bölünmüş Yolların İş ve Eğitim Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)**

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	İş ve eğitim amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmiyorum	Toplam
<b>Memnun</b>	16	14	31	32	7	100
<b>Kararsız</b>	30	19	34	13	4	100
<b>Memnun Değil</b>	41	19	26	10	4	100

Bölünmüş yollardan memnuniyete göre bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi incelenmek istendiğinde, memnun olanların %32’si çok artış sağladığını belirtirken, memnun olmayanlarda aynı oran sadece %10’dur. Memnun olanlar en fazla orta ve çok derecede artış sağladı cevabını, kararsızlar en fazla orta derecede artış sağladı cevabını, memnun olmayanlar ise en fazla hiç artış sağlamadı cevabını vermişlerdir.

## 2.7. “Bölünmüş Yollar”ın Bölgesel Gelişmeye Etkisi

Bu bölümde; ankete katılanların bölünmüş yolların bölgesel gelişmeye etki sağlayıp sağlamadığı hususundaki görüşleri değerlendirilmiş ve belli başlıklar altında dağılımları incelenmiştir. Ankete katılanların %54’ü bölünmüş yollar nedeniyle bölgelerinde ekonomik bir kalkınma olduğunu ifade ederken %28’i de olmadığını belirtmiştir. Bu konu ile ilgili fikri olmayan katılımcıların oranı ise %18’dir.



Grafik 2.7.1. “Bölünmüş yollar nedeniyle bölgenizde ekonomik bir kalkınma olduğunu, bölgenizin geliştiğini düşünüyor musunuz?”

Tablo 2.7.1. Araç Kullanma Süresine Göre Bölünmüş Yolların Bölgenin Ekonomik Gelişimine Etkisi (%)

	Evet	Hayır	Fikrim yok	Toplam
1 yıldan az	48	20	32	100
1-5 yıl	52	30	18	100
6-10 yıl	52	31	17	100
11-15 yıl	52	29	19	100
16-20 yıl	57	26	17	100
20 yıldan fazla	58	27	15	100

Araç kullanım süreleri arttıkça daha fazla katılımcı bölünmüş yolların yaşadıkları bölgede ekonomik kalkınmaya ve gelişmeye etkisi olduğunu düşünmektedir.

Tablo 2.7.2. Son Bir Yıl İçerisinde Karayolları İle Yapılan Şehirlerarası Seyahat Etme Durumuna Göre Bölünmüş Yolların Bölgenin Ekonomik Gelişimine Etkisi (%)

	Evet	Hayır	Fikrim yok	Toplam
2.500 km den az	55	26	19	100
2.501-5.000 km	56	27	17	100
5.001-7.500 km	54	28	18	100
7.501-10.000 km	58	27	15	100
10.000 km den fazla	52	31	17	100

Son bir yıl içerisinde karayolları ile yapılan şehirlerarası seyahat etme durumuna göre bölünmüş yolların bulunulan bölgenin ekonomik gelişime etkisi olduğunu düşünen katılımcılarda en yüksek oran %58 ile son bir yılda 7.501-10.000 km şehirlerarası seyahat edenlerdir.

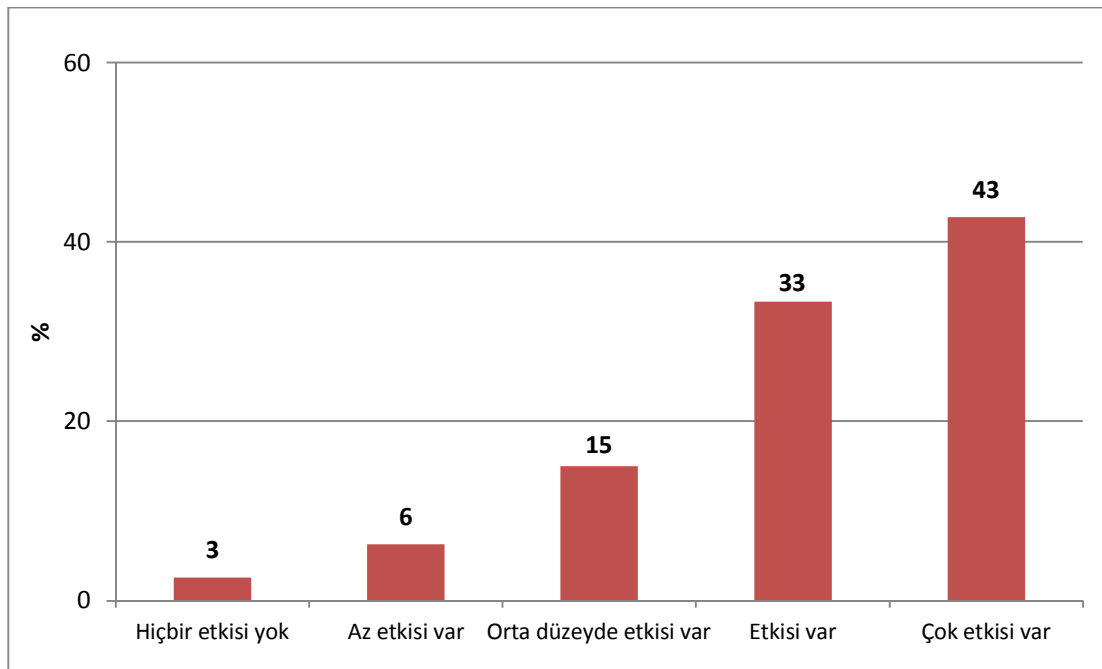
**Tablo 2.7.3. Bölünmüş Yollardan Memnuniyete Göre Bölünmüş Yolların Bölgenin Ekonomik Gelişimine Etkisi (%)**

	Evet	Hayır	Fikrim yok	Toplam
Memnun	62	21	17	100
Kararsız	32	44	24	100
Memnun Değil	25	63	12	100

Bölünmüş yollardan memnuniyete göre bölünmüş yolların bulunulan bölgenin ekonomik gelişime etkisi incelendiğinde, katılımcılardan memnun olanların %62’si etkili olduğunu belirtirken, memnun olmayanlarda bu oran %25’tir. Memnun olmayan katılımcıların büyük çoğunluğu bölgenin gelişiminde bölünmüş yolların etkisinin olmadığı görüşündedir.

## 2.8. “Bölünmüş Yollar”ın Trafik Kazalarına Etkisi

Bu bölümde; ankete katılanların bölünmüş yolların trafik kazaları üzerindeki etkileri hususundaki görüşleri değerlendirilmiş ve belli başlıklar altında dağılımları incelenmiştir. Katılımcıların %43’ü bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında çok etkili olduğunu, %33’ü etkisi olduğunu, %15’i orta düzeyde etkisi olduğunu ve %6’sı da az etkisi olduğunu belirtmiştir. Trafik kazalarının azalmasında hiçbir etkisi olmadığını düşünen katılımcıların oranı ise sadece %3’dür.



**Grafik 2.8.1. “Sizce bölünmüş yollar trafik kazalarının azalmasında ne derece etkilidir?”**

20 yıldan fazla süredir araç kullanan katılımcıların %80'i bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında etkisi ve çok etkisi olduğunu düşünürken 1-5 yıl araç kullanan katılımcılarda bu oran %69'dur.

**Tablo 2.8.1. Araç Kullanma Süresine Göre Bölünmüş Yolların Trafik Kazalarının Azalmasına Etkisi (%)**

	Hiçbir etkisi yok	Az etkisi var	Orta düzeyde etkisi var	Etkisi var	Çok etkisi var	Toplam
1 yıldan az	4	5	16	39	36	100
1-5 yıl	3	9	19	33	36	100
6-10 yıl	2	7	17	33	41	100
11-15 yıl	2	6	13	34	45	100
16-20 yıl	3	6	14	33	44	100
20 yıldan fazla	2	5	13	33	47	100

Son bir yıl içerisinde karayolları ile yapılan şehirlerarası seyahat etme durumuna göre bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında etkisi ve çok etkisi olduğunu yılda ortalama 5.001-7.500 km. şehirlerarası seyahat eden katılımcılar daha yüksek oranda düşünmektedir.

**Tablo 2.8.2. Son Bir Yıl İçerisinde Karayolları İle Yapılan Şehirlerarası Seyahat Etme Durumuna Göre Bölünmüş Yolların Trafik Kazalarının Azalmasına Etkisi (%)**

	Hiçbir etkisi yok	Az etkisi var	Orta düzeyde etkisi var	Etkisi var	Çok etkisi var	Toplam
2500 km den az	2	7	16	36	39	100
2501-5000 km	3	6	15	34	42	100
5001-7500 km	3	5	13	35	44	100
7501-10000 km	2	7	15	33	43	100
10000 km den fazla	3	6	15	32	44	100

Bölünmüş yollardan memnun olan katılımcıların %82'si bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında etkisi ve çok etkisi olduğunu düşünmekte, sadece %1'i ise hiçbir etkisi olmadığını düşünmektedir.

**Tablo 2.8.3. Bölünmüş Yollardan Memnuniyete Göre Bölünmüş Yolların Trafik Kazalarının Azalmasına Etkisi (%)**

	Hiçbir etkisi yok	Az etkisi var	Orta düzeyde etkisi var	Etkisi var	Çok etkisi var	Toplam
Memnun	1	4	13	33	49	100
Kararsız	4	12	26	38	20	100
Memnun Değil	11	17	23	30	19	100



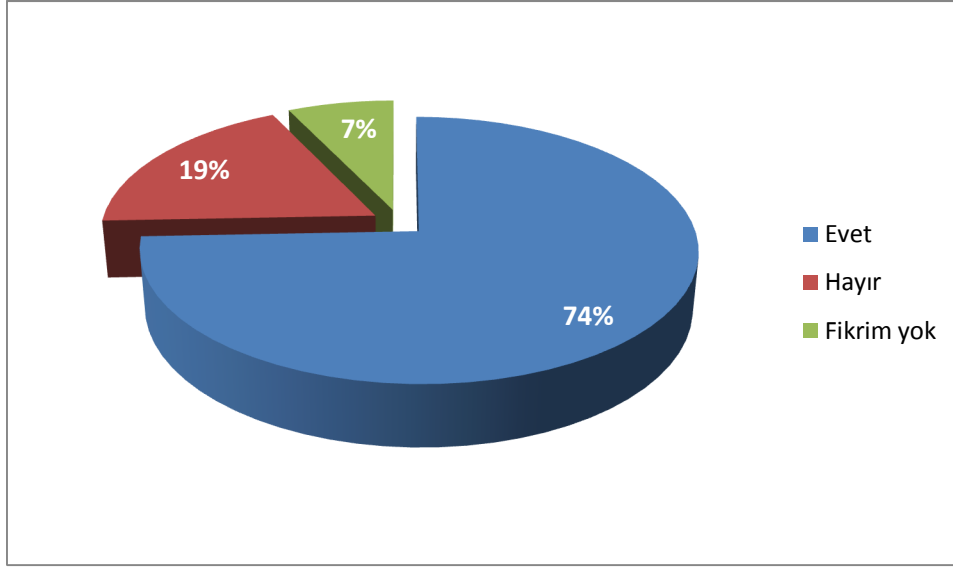
Katılımcıların bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında ne derece etkili olduğu sorusuna verdiği cevaplara göre, bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limitini bilme oranları da ayrıca incelenmiştir. En az doğru bilme oranının %39 ile “Hiçbir etkisi yok” cevabını verenlerde olduğu görülürken diğer cevaplarda bu oranın daha yüksek olduğu gözlemlenmiştir. Buna göre “Az etkisi var” diyenlerin %57’si, “Orta düzeyde etkisi var” diyenlerin %56’sı, “Etkisi var” diyenlerin %59’u, “Çok etkisi var” diyenlerin %60’ı hız limiti bilgi sorusuna doğru cevap vermiştir.

**Tablo 2.8.4. Bölünmüş Yolların Trafik Kazalarının Azalmasına Etkisi Görüşüne Göre Azami Hız Limiti Bilgisi (%)**

	Doğru Bilenler	Yanlış Bilenler	Toplam
<b>Hiçbir etkisi yok</b>	39	61	100
<b>Az etkisi var</b>	57	43	100
<b>Orta düzeyde etkisi var</b>	56	44	100
<b>Etkisi var</b>	59	41	100
<b>Çok etkisi var</b>	60	40	100

## 2.9. Bölünmüş Yol İhtiyacı

Bu bölümde; ankete katılanların bölgelerinde hala bölünmüş yollara ilişkin ihtiyaç olup olmadığı hususundaki görüşleri değerlendirilmiş ve belli başlıklar altında dağılımları incelenmiştir. Ankete katılanların %74 gibi yüksek bir oranı yaşadıkları bölgede halen bölünmüş yol yapımına ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. Böyle bir ihtiyacın olmadığını ifade eden katılımcıların oranı %19 iken %7’lik kısmın konu ile ilgili fikri bulunmamaktadır.



**Grafik 2.9.1. “Yaşadığınız bölgede bölünmüş yol yapımına hala ihtiyaç olduğunu düşünüyor musunuz?”**

Bölünmüş yollardan memnuniyete göre yaşanan bölgede bölünmüş yol yapımına ihtiyaç olup olmadığı incelendiğinde, memnuniyet düzeyleri fark etmeksizin katılımcıların büyük çoğunluğu bölünmüş yol yapımına ihtiyaç olduğunu belirtmiştir.

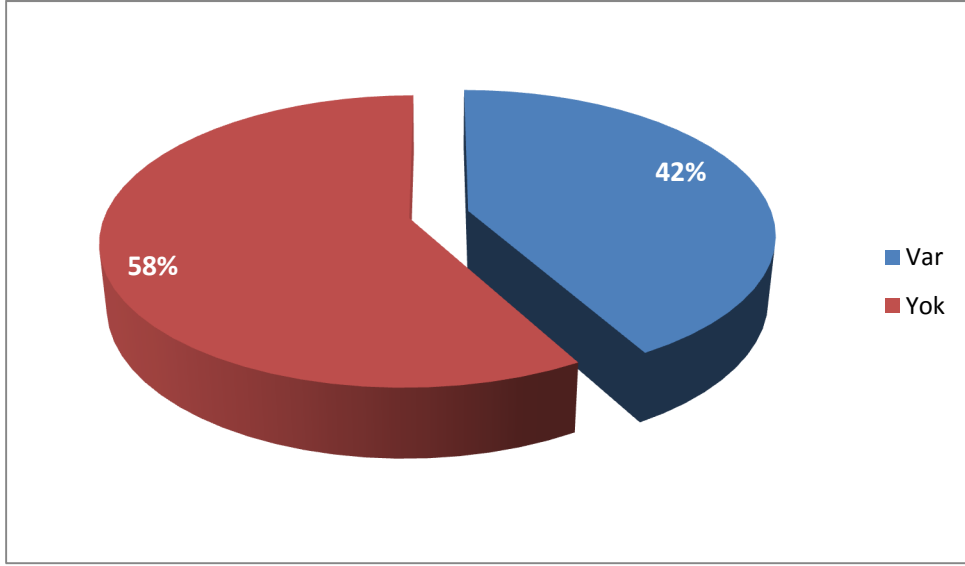
**Tablo 2.9.1. Bölünmüş Yollardan Memnuniyete Göre Yaşanılan Bölgede Bölünmüş Yol Yapımına İhtiyaç (%)**

	Evet	Hayır	Fikrim yok	Toplam
<b>Memnun</b>	75	18	7	100
<b>Kararsız</b>	71	21	8	100
<b>Memnun Değil</b>	75	19	6	100

## 2.10. “Bölünmüş Yollar”a İlişkin Diğer Görüşler

Ankette yer alan sorular dışında katılımcılara bölünmüş yollara ilişkin KGM’ye iletmek istedikleri görüşleri olup olmadığı hususunda açık uçlu bir soru sorulmuş ve katılımcıların %42’si görüşlerini kısaca belirtmişlerdir.

Açık uçlu soruda katılımcılar tarafından bölünmüş yollardan duyulan memnuniyet vurgulanmakla birlikte bölünmüş yol yapımlarının devam etmesi talep edilmektedir. Bölünmüş yollarda üst yapı kalitesinin artırılması gerektiğine ilişkin görüşler birinci sırada yer alırken, katılımcıların ayrıca yerel olarak bazı güzergâhların bölünmüş yol yapılması yönünde talepleri bulunmaktadır.



Grafik 2.10.1. “Bölünmüş yollara ilişkin KGM’ye iletmek istediğiniz görüşünüz var mı?”

### III) GENEL DEĞERLENDİRME

- Ankete katılanların büyük çoğunluğunu erkek, 25-44 yaş aralığında, eğitim seviyesi yüksek kişiler oluşturmaktadır.
- Araç kullanım durumlarına göre katılımcıların büyük çoğunluğu 10 yıldan uzun süredir araç kullanan aktif sürücülerdir. Ayrıca, son bir yıl içerisinde karayolları ile 10.000 km’den fazla şehirlerarası seyahat edenlerin oranı ise %32 gibi ciddi bir orandır.
- Katılımcıların %92’si gibi büyük bir oranı otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri bildiğini belirtirken otoyolların tüm özellikleri itibariyle tam olarak doğru bilinme oranı %5’dir.
- Katılımcıların %79’u şehirlerarası yolculuklarında bölünmüş yollardan memnun, %9’u kararsız ve %12’si de memnun değildir.
- Şehirlerarası yolculuklarında bölünmüş yollardan memnun olduklarını belirten katılımcıların memnuniyet nedenlerinin birinci sırasında %55 ile kendilerini daha güvende hissetmeleri gelmektedir.
- Katılımcıların %58’i şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limiti (%10 tolerans değeri hariç) bilgi sorusuna doğru cevap (110 km/saat) vermiştir.
- Şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limitini erkek katılımcıların %60’ı doğru cevaplarırken kadın katılımcılarda ise doğru bilme oranı %34’dür.





- Ankete katılanların %56’sı bölünmüş yolların şehirlerarası seyahatlerinde karayolunu tercih etmelerinde etkili olduğunu, %23’ü de az etkili olduğunu belirtmiştir. Katılımcıların %21’lik kısmı ise bölünmüş yolların şehirlerarası seyahat tercihlerin de hiçbir etkisi olmadığını ifade etmiştir.
- Katılımcıların %35’i bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlerinde orta derecede artış sağladığını, %27’si çok artış sağladığını ve %16’sı az artış sağladığını belirtmiştir. Hiçbir artış sağlamadığını ifade edenlerin oranı ise %18’dir. Ankete katılanların %5’i sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmemektedir.
- İş ve eğitim amaçlı seyahatler bakımından incelendiğinde, ankete katılanların %31’i bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlerinde orta derecede artış sağladığını, %27’si çok artış sağladığını ve %15’i az artış sağladığını belirtmiştir. Hiçbir artış sağlamadığını ifade edenlerin oranı ise %20’dir. Ankete katılanların %6’sı iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmemektedir.
- Ankete katılanların %54’ü bölünmüş yollar nedeniyle bölgelerinde ekonomik bir kalkınma olduğunu ifade ederken %28’i de olmadığını belirtmiştir. Bu konu ile ilgili fikri olmayan katılımcıların oranı ise %18’dir.
- Katılımcıların %43’ü bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında çok etkili olduğunu, %33’ü etkisi olduğunu, %15’i orta düzeyde etkisi olduğunu ve %6’sı da az etkisi olduğunu belirtmiştir. Trafik kazalarının azalmasında hiçbir etkisi olmadığını düşünen katılımcıların oranı ise sadece %3’dür.
- Ankete katılanların %74 gibi yüksek bir oranı yaşadıkları bölgede halen bölünmüş yol yapımına ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. Böyle bir ihtiyacın olmadığını ifade eden katılımcıların oranı %19 iken %7’lik kısmın konu ile ilgili fikri bulunmamaktadır.

#### IV) SONUÇ VE ÖNERİLER

Sonuç olarak, katılımcıların büyük çoğunluğu otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri bildiklerini belirtmelerine rağmen konu ile ilgili bilgi düzeyi oldukça düşük çıkmıştır. Ayrıca bu anket kapsamında ele alınan, yaş, cinsiyet, eğitim durumu, seyahat durumu vb. betimleyici özelliklerin bilgi düzeyinde bir fark yaratmadığı da görülmüştür. Yüksek oranda şehirlerarası bölünmüş yolların da otoyol olarak algılandığı ortaya çıkmıştır.



Ankete katılanların şehirlerarası yolculuklarında bölünmüş yollardan duydukları memnuniyet düzeyi yüksektir. Katılımcıların araç kullanım süreleri arttıkça bölünmüş yollardan duyulan memnuniyet de artmaktadır. Ayrıca bölünmüş yolların algısına ilişkin bilgi sorusunu doğru bilen katılımcıların memnuniyeti bilmeyen veya yanlış bilen katılımcılara göre daha yüksektir.

Şehirlerarası yolculuklarında bölünmüş yollardan memnun olduklarını belirten katılımcıların memnuniyet nedenleri incelendiğinde, birinci sırada kendilerini daha güvende hissetmeleri gelmektedir. Ankete katılanların büyük çoğunluğu bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında etkili olduğunu düşünmekte ve bölünmüş yollar şehirlerarası seyahatlerinde karayolunu tercih etmelerinde etkin rol oynamaktadır.

Şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limiti (%10 tolerans değeri hariç) bilgi düzeyi ise bu anket kapsamında sadece %58'dir. Özellikle yaşadıkları bölge sınırlarında otoyol olan katılımcıların hız limitine ilişkin bilgi düzeyleri daha düşük çıkmıştır. Ayrıca otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özelliklerin tam olarak bilinmemesi de şehirlerarası bölünmüş yollarda ve otoyollarda uygulanan hız limitlerinin ayırt edilememesine neden olmaktadır. Şehirlerarası yollarda yer alan hız limitlerine ilişkin düzey işaretlemelerin daha etkin uygulanması, yurtdışında uygulandığı gibi farklı hız limitleri için renkli yatay işaretleme yapılması, şehirlerarası yollar ile şehir içi yollardaki hız limitlerine ilişkin sürücülerini bilgilendirmek amaçlı kampanyaların yürütülmesi gibi uygulamaların hız limitlerine ilişkin algıyı artırmakta yararlı olacağı düşünülmektedir.

Seyahat amaçlarına göre incelediğimizde, bölünmüş yollar katılımcıların sosyal, turistik, iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlerinde orta derece ve üzerinde artış sağlamıştır. Ayrıca bölünmüş yolların bölgesel gelişmeye ve ekonomik kalkınmaya etkisi olduğu katılımcılar tarafından belirtilmiştir. Bununla birlikte yüksek bir oranda yaşadıkları bölgede halen bölünmüş yol yapımına ihtiyaç olduğu ifade edilmiştir.

Bu anket web ortamında düzenlenmiş olup konu ile ilgili örnek bir çalışmadır. Bir örneklem planı çerçevesinde gerçekleştirilmediği için Türkiye genelini temsil etmemekte sadece katılımcıların görüşlerini yansıtmaktadır.





**KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**  
**STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANLIĞI**  
**Ulaşım Maliyetleri ve Verimlilik Şubesi Müdürlüğü**  
**AYIN KONUSU ANKETLERİ 3 – BÖLÜNMÜŞ YOLLAR**  
*TEMMUZ, 2015*