



KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

2018

*AYIN KONUSU ANKETLERİ-
BÖLÜNmüş YOLLAR*



STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANLIĞI

Ulaşım Maliyetleri ve Verimlilik Şubesi

Müdürlüğü



T.C.
KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANLIĞI
Ulaşım Maliyetleri ve Verimlilik Şubesi Müdürlüğü

AYIN KONUSU ANKETLERİ BÖLÜNÜMÜŞ YOLLAR RAPORU

2019



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 “BÖLÜNÜMÜŞ YOLLAR” ANALİZİ VE DEĞERLENDİRMELERİ.....	2
2.1. Demografi.....	2
2.2. Araç Kullanım Durumu	7
2.3. “Bölünmüş Yollar” Algısı.....	12
2.4. “Bölünmüş Yollar”da Hız Limiti Bilgisi.....	16
2.5. Karayolları ile Şehirlerarası Seyahat Durumu.....	20
2.6. “Bölünmüş Yollar” Memnuniyeti	21
2.7. “Bölünmüş Yollar”ın Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi.....	27
2.8. “Bölünmüş Yollar”ın Bölgesel Gelişmeye Etkisi	38
2.9. “Bölünmüş Yollar”ın Trafik Kazalarına Etkisi	41
2.10. Bölünmüş Yol İhtiyacı	44
2.11. “Bölünmüş Yollar”a İlişkin Diğer Görüşler	46
III) GENEL DEĞERLENDİRME	47
IV) 2015 YILI KARŞILAŞTIRMA	50
V) SONUÇ VE ÖNERİLER.....	54



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 adresinde 29.12.2017 – 06.05.2018 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 %0,06’sının 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	%
29 - 31 Aralık 2017	39.384	62	0,16
1 – 31 Ocak 2018	501.286	447	0,09
1 – 28 Şubat 2018	356.728	312	0,09
1 – 31 Mart 2018	389.293	224	0,06
1-30 Nisan 2018	395.626	181	0,05
1-31 Mayıs 2018	379.470	33	0,01
TOPLAM	2.061.787	1259	0,06



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 21 sorudan oluşmaktadır.

1.3.3. Verilerin Analizi

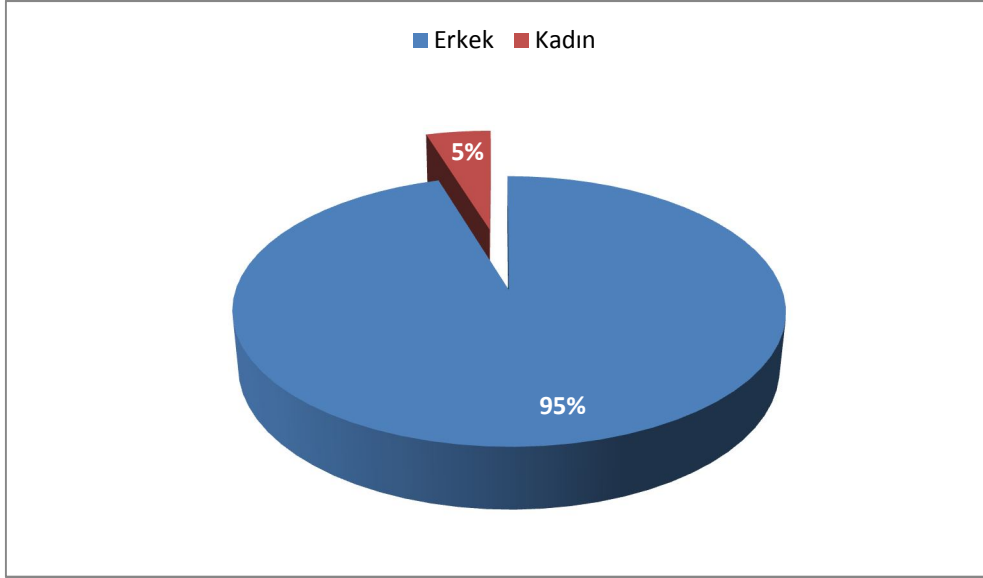
Araştırma sonucunda elde edilen verilerin çözümlenmesinde IBM SPSS Statistics 24 (Statistical Packages for Social Science) paket programından yararlanılmıştır. Kullanılan betimsel araştırma modeli doğrultusunda veriler tanımlayıcı istatistikler kullanılarak çözümlenmiş, sıklık (frekans), yüzde, ortalama ve standart sapma kullanılmıştır.

II) AYIN KONUSU “BÖLÜNÜŞ YOLLAR” ANALİZİ VE DEĞERLENDİRMELERİ

Bu bölümde, toplam 21 sorudan oluşan ve 29.12.2017 – 06.05.2018 tarihleri arasında internet ortamında gerçekleştirilen “Bölünmüş Yollar” çalışmasına ilişkin analizler ve değerlendirmeler yer almaktadır.

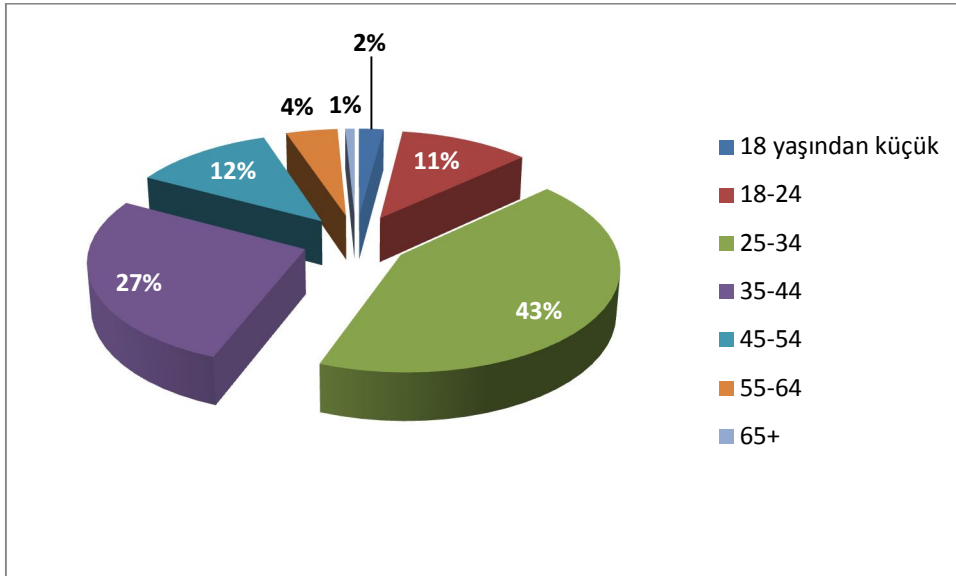
2.1. Demografi

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

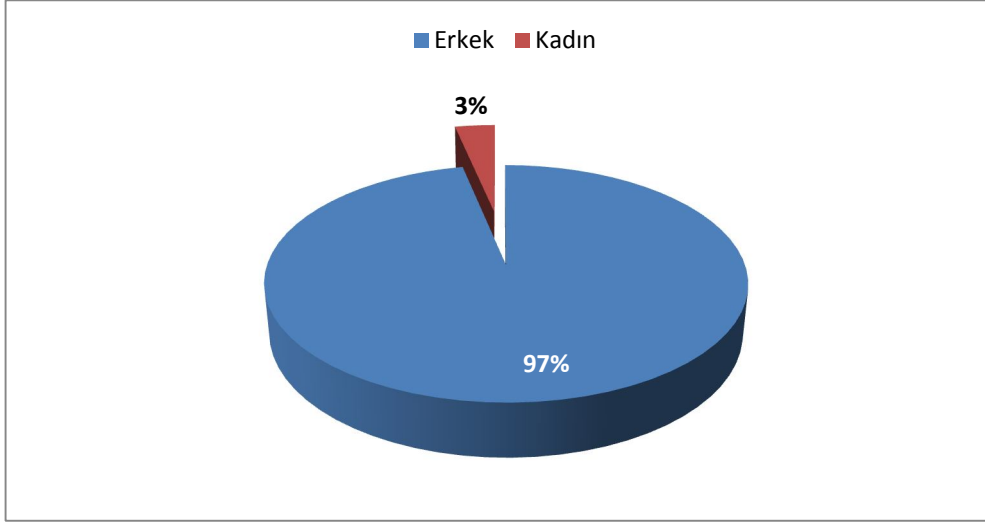
Ankete giriş yapanların %95'ini erkekler ve %5'ini kadınlar oluşturmaktadır. Yaş dağılımları incelendiğinde 18 yaşından küçük olanların oranı %1'dir. Bununla birlikte %11'i 18-24 yaş aralığında, %43'ü 25-34 yaş aralığında, %27'si 35-44 yaş aralığında, %12'si 45-54 yaş aralığında, %4'ü 55-64 yaş aralığında yer almaktadır. Ayrıca ankete giriş yapanların %1'i 65 yaşından büyüktür.



Grafik 2.1.2. Ankete Giriş Yapanların Yaş Aralıkları

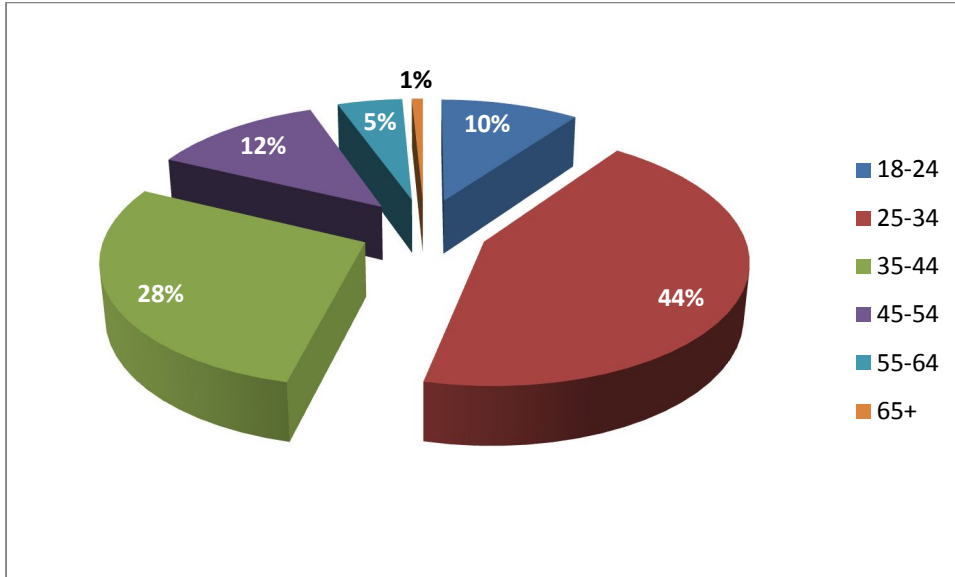
Anketin yaş ve araç kullanım soruları filtre sorular olup yaş sorusuna “18 yaşından küçük” ve araç kullanım sorusuna “Hayır, araç kullanmıyorum” cevabını verenlerin anketi

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



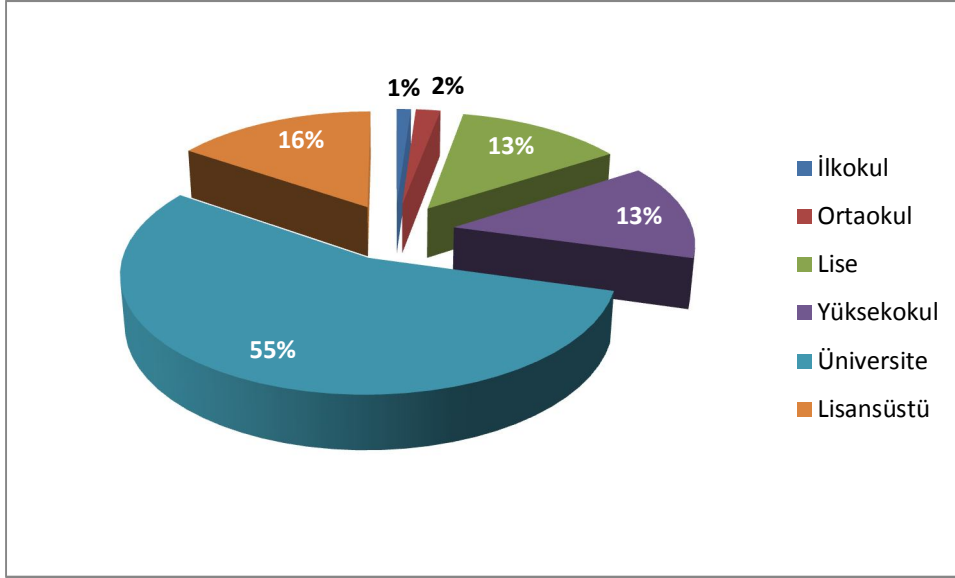
Grafik 2.1.3. Katılımcıların Cinsiyeti

Anketi geçerli olanların %97'sini erkekler ve 3'ünü kadınlar oluşturmaktadır.



Grafik 2.1.4. Katılımcıların Yaş Aralıkları

Anketi geçerli olanların yaş dağılımları incelendiğinde, %10'u 18-24 yaş aralığında, %44'ü 25-34 yaş aralığında, %28'i 35-44 yaş aralığında, %12'si 45-54 yaş aralığında yer almaktadır. 55 yaş ve üzeri grupta olup ankete katılanların oranı ise %6'dır. Genele bakıldığında ise katılımcılarının %84'ünün 25-54 yaş aralığında olduğu görülmektedir.



Grafik 2.1.5. Katılımcıların Eğitim Durumu

Ankete katılanların %16'sı lisansüstü, %55'i üniversite, %13'ü yüksekokul, %13'ü 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 77 ilden katılım sağlanmıştır. Ankete girişlerin en fazla olduğu iller, Ankara (%17), İstanbul (%16), Konya (%5), İzmir (%5) ve Antalya (%4) iken bu illerden katılanlar toplam katılımcıların %46'sını oluşturmaktadır.

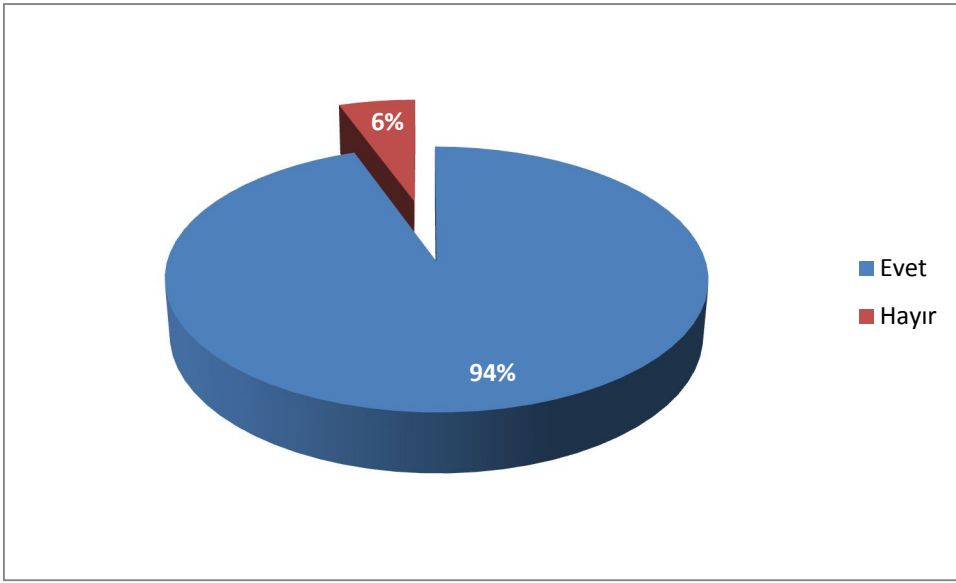


Tablo 2.1.1. “İkamet ettiğiniz il?”

İl Adı	Sayı	Yüzde(%)	İl Adı	Sayı	Yüzde(%)
Ankara	214	17,4	Aksaray	7	0,6
İstanbul	192	15,6	Afyon	6	0,5
Konya	56	4,5	Bitlis	6	0,5
İzmir	55	4,5	Burdur	6	0,5
Antalya	49	4	Kars	6	0,5
Bursa	41	3,3	Kastamonu	6	0,5
Samsun	31	2,5	Tekirdağ	6	0,5
Kayseri	30	2,4	Zonguldak	6	0,5
Mersin	27	2,2	Osmaniye	6	0,5
Kocaeli	27	2,2	Erzincan	5	0,4
Adana	25	2	Kırşehir	5	0,4
Balıkesir	24	1,9	Nevşehir	5	0,4
Kahramanmaraş	22	1,8	Van	5	0,4
Gaziantep	20	1,6	Yozgat	4	0,3
Muğla	19	1,5	Karaman	4	0,3
Eskişehir	18	1,5	Kırıkkale	4	0,3
Sakarya	18	1,5	Şırnak	4	0,3
Manisa	17	1,4	Ardahan	4	0,3
Erzurum	16	1,3	Artvin	3	0,2
Denizli	15	1,2	Edirne	3	0,2
Sivas	15	1,2	Muş	3	0,2
Çanakkale	14	1,1	Niğde	3	0,2
Elazığ	14	1,1	Bartın	3	0,2
Hatay	13	1,1	Yalova	3	0,2
Trabzon	12	1	Adıyaman	2	0,2
Şanlıurfa	12	1	Ağrı	2	0,2
Aydın	11	0,9	Giresun	2	0,2
Isparta	11	0,9	Gümüşhane	2	0,2
Çorum	9	0,7	Tunceli	2	0,2
Malatya	9	0,7	Uşak	2	0,2
Kırklareli	8	0,6	Bayburt	2	0,2
Ordu	8	0,6	Batman	2	0,2
Rize	8	0,6	Karabük	2	0,2
Tokat	8	0,6	Amasya	1	0,1
Bilecik	7	0,6	Çankırı	1	0,1
Bolu	7	0,6	Siirt	1	0,1
Diyarbakır	7	0,6	Sinop	1	0,1
Kütahya	7	0,6	Iğdır	1	0,1
TOPLAM				1232	100

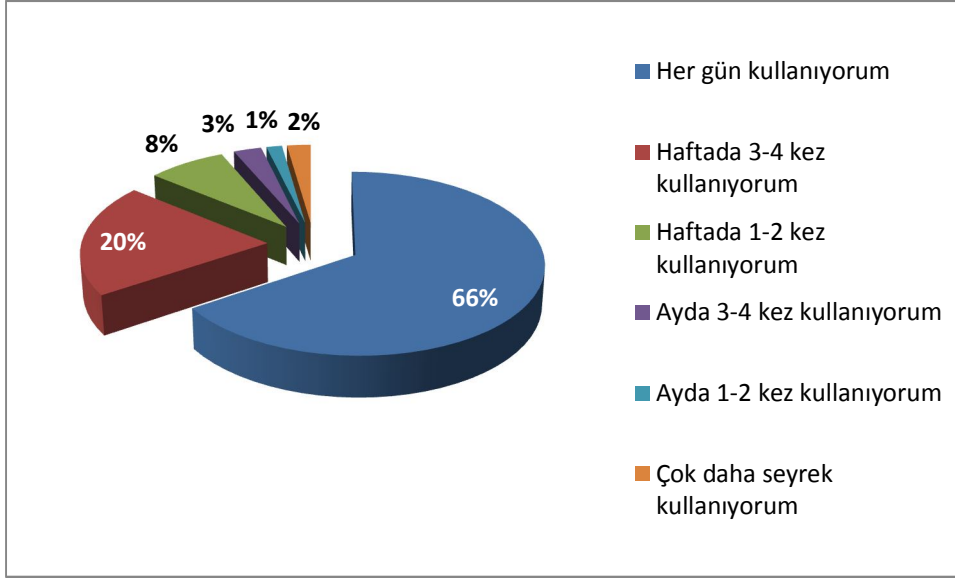
2.2. Araç Kullanım Durumu

Bu bölümde katılımcıların araç kullanımı, şehirlerarası seyahat durumu ve son bir yıl içerisinde trafik cezası alma durumlarına ilişkin sonuçlar değerlendirilmektedir. Ankete katılanların %94’ü araç kullandıklarını, %6’sı ise araç kullanmadıklarını belirtmiştir. Araç kullanım sorusu filtre sorulardan biri olup, bu soruya “Hayır, araç kullanmıyorum” cevabını verenlerin anketi sonlandırılmıştır.



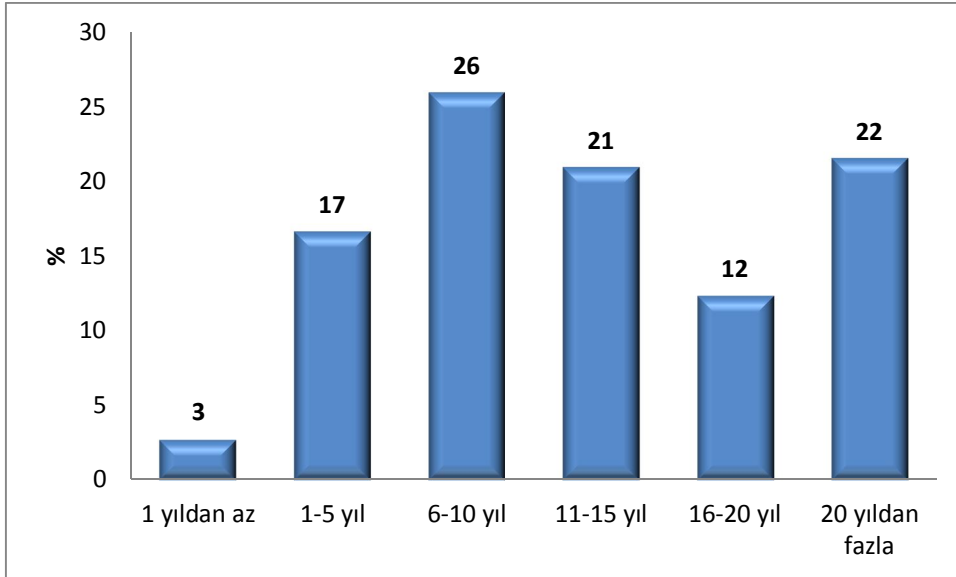
Grafik 2.2.1. Araç Kullanım Durumu

Araç kullanım durumları dikkate alındığında katılımcıların büyük çoğunluğunun aktif sürücü olduğu söylenebilir. Buna göre, %66’sı her gün, %20’si haftada 3-4 kez ve %8’i haftada 1-2 kez araç kullanmaktadır. Katılımcıların %6’sı ayda 3-4 kez ve daha az araç kullanmaktadır.



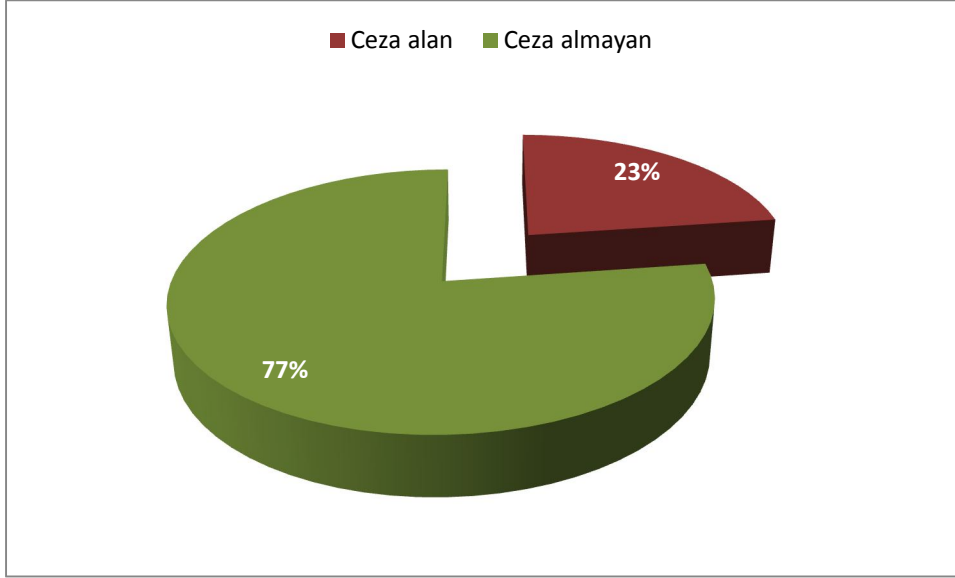
Grafik 2.2.2. Araç Kullanım Sıklığı

Araç kullananlar arasında en büyük çoğunluğu %26 ile 6-10 yıldır araç kullananlar oluşturmaktadır. İkinci sırada %22 ile 20 yıldan fazla kullananlar, üçüncü sırada ise %21 ile 11-15 yıl araç kullananlar yer almaktadır. 1 yıldan az araç kullananların oranı sadece %3'dür.



Grafik 2.2.3. “Kaç yıldır araç kullanıyorsunuz?”

Katılımcıların son bir yıl içerisinde ceza alma durumları incelendiğinde, %77'sinin son bir yıl içerisinde hiç trafik cezası almadığı, %23'ünün aldığı gözlenmiştir.

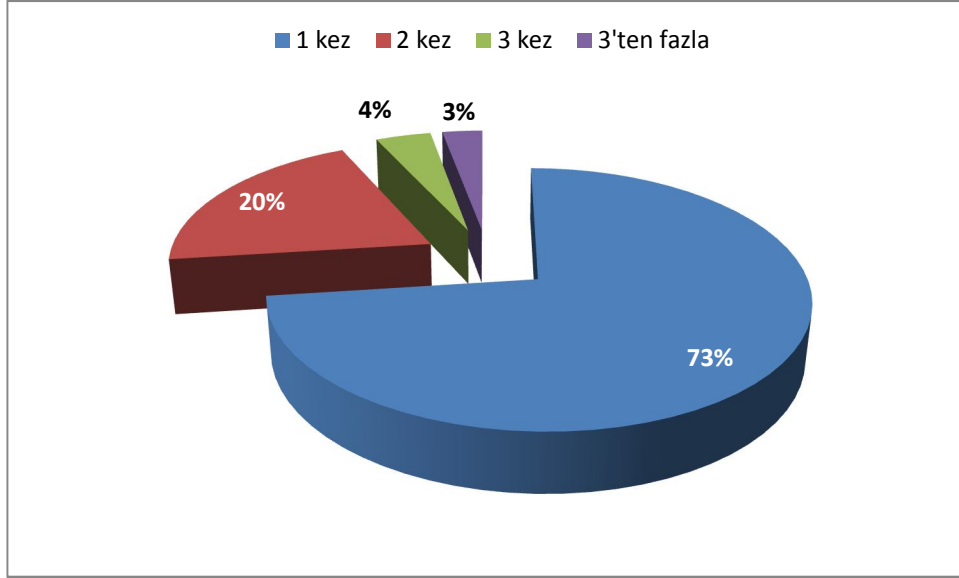


Grafik 2.2.4. Trafik Cezası Alma Durumu

Ankete katılan erkeklerin %23'ü ve kadınların %21'i son 1 yıl içerisinde trafik cezası aldıklarını belirtmiştir. Trafik cezası almayan erkek katılımcıların oranı %77 ve kadın katılımcıların oranı da %79'dur. Buna göre kadın ve erkek katılımcıların son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma oranı hemen hemen aynıdır.

Tablo 2.2.1. Cinsiyete göre trafik cezası alanların dağılımı

	Evet	Yüzde (%)	Hayır	Yüzde (%)	Toplam
Erkek	258	23	869	77	1127
Kadın	8	21	30	79	38



Grafik 2.2.5. Trafik Cezası Alma Sıklığı

Son 1 yıl içerisinde trafik cezası alanların %73'ü 1 sefer trafik cezası aldığını, %20'si 2 sefer, %7'si 3 veya 3'den fazla trafik cezası aldığını belirtmiştir.

Cinsiyete göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alanlar incelendiğinde ankete katılıp trafik cezası alanlardan hem erkek (%73) hem de kadınların (%50) büyük çoğunluğunun 1 kez ceza aldıkları görülmektedir. Son bir yıl içerisinde 2 kez ceza alan kadınların oranı %37 iken erkeklerde aynı oran %20'dir.

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

	1 kez	2 kez	3 kez	3'den fazla	Toplam
Erkek	73	20	4	3	100
Kadın	50	37	13	0	100

Son 1 yıl içerisinde trafik cezası alanların yaş dağılımları aşağıdaki tabloda verilmiştir. Buna göre 3'den fazla ceza alanlar içerisinde %50 ile 35-44 yaş grubundakiler birinci sırada ve %38 ile 25-34 yaş grubunda olanlar ikinci sırada yer almaktadır.



Tablo 2.2.3. Yaş a göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma sıklığı (%)

	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	Toplam
1 kez	7	43	28	19	3	100
2 kez	9	58	18	9	6	100
3 kez	9	55	18	0	18	100
3'den fazla	0	38	50	12	0	100
Toplam	8	46	26	16	4	100

Ankete katılanların yaş grupları içerisinde son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma durumunu incelediğimizde yaş grupları arasında belirgin bir fark gözlemlenmezken, tüm yaş gruplarında 1 kez ceza alanların oranı en yüksektir.

Tablo 2.2.4. Yaş a göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma sıklığı (%)

	1 kez	2 kez	3 kez	3'den fazla	Toplam
18-24	71	24	5	0	100
25-34	68	25	5	2	100
35-44	77	14	3	6	100
45-54	86	12	0	2	100
55-64	55	27	18	0	100

Eğitim seviyelerine göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alanlar incelendiğine, eğitim seviyeleri bakımından belirgin bir fark gözlemlenmezken, tüm eğitim seviyelerinde 1 kez ceza alanların oranı en yüksektir.

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

	1 kez	2 kez	3 kez	3'den fazla	Toplam
İlkokul, Ortaokul	82	9	9	0	100
Lise	68	21	8	3	100
Yüksekokul	70	24	2	4	100
Üniversite	77	17	2	4	100
Lisansüstü	67	27	6	0	100

Ceza alma durumuna göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma sıklığı incelendiğinde 3'ten fazla ceza alanların %63'ü her gün araç kullanmaktadır.

Tablo 2.2.6. Ceza alma durumuna göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma sıklığı (%)

	Her gün	Haftada 3-4	Haftada 1-2	Ayda 3-4	Ayda 1-2	Çok daha seyrek	Toplam
1 kez	75	17	6	1	0	1	100
2 kez	73	20	4	3	0	0	100
3 kez	73	9	9	0	9	1	100
3'den fazla	63	37	0	0	0	0	100
Toplam	74	18	5	2	0	1	100

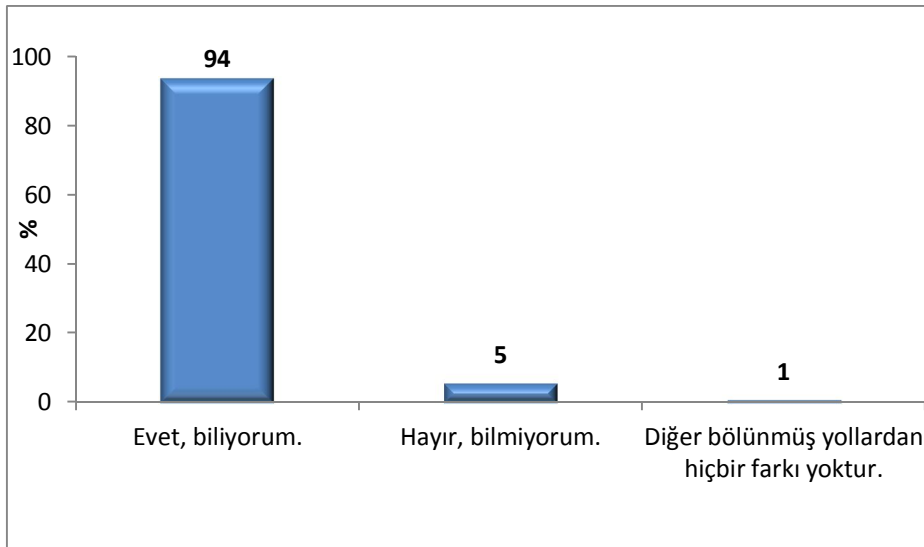
Ayrıca ankete katılanlardan her gün araç kullananların sadece %2'si son bir yıl içerisinde 3'den fazla trafik cezası alırken bu oran ayda 1-2 kez araç kullananlar için %13'tür.

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

	1 kez	2 kez	3 kez	3'den fazla	Toplam
Her gün	74	20	4	2	100
Haftada 3-4 kez	69	23	2	6	100
Haftada 1-2 kez	79	14	7	0	100
Ayda 3-4 kez	50	50	0	0	100
Ayda 1-2 kez	0	0	100	13	100
Çok daha seyrek	100	0	0	0	100

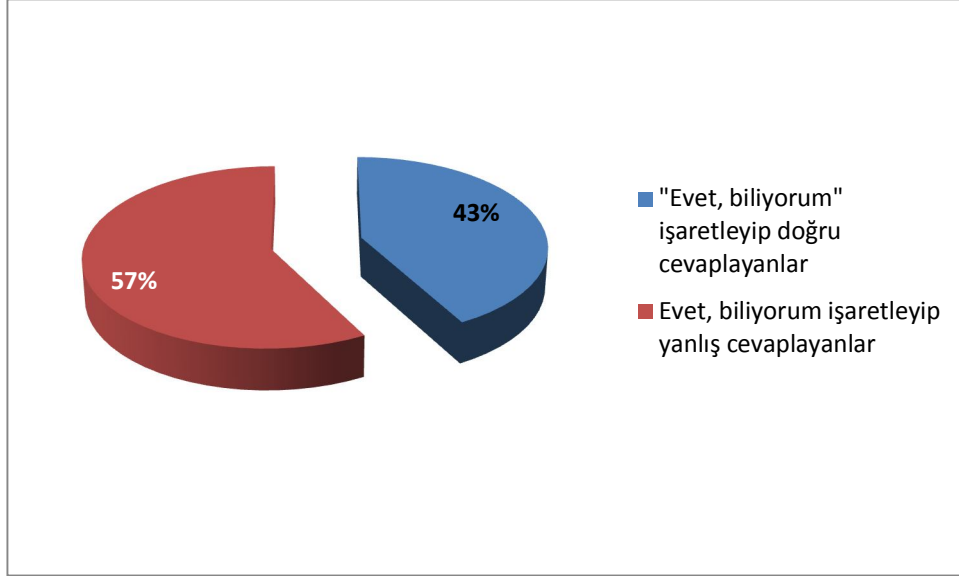
2.3. “Bölünmüş Yollar” Algısı

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 %94'lük bir kesim otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri bildiğini, %5'i 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 %43'ü otoyolların tam olarak diğer bölünmüş yollardan ayıran özelliklerini doğru bilmiştir. 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 (%)

Otoyollarda azami hız limiti yoktur.	2
Asgari hız uygulaması vardır ve 40 km/saattir.	81
Otomobiller için azami hız limiti 120 km/saattir. (%10 tolerans değeri hariç)	91
Yaya, hayvan ve motorsuz taşıt ve araçların girmesi yasaktır.	93
Belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkış yasaktır.	65
Bütün otoyollar paralıdır.	19
Otoyollar genellikle ücretli olmakla birlikte ücretli ya da ücretsiz olabilir.	77

Otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özelliklerden %93 ile en çok bilinerek işaretlenen seçenek; yaya, hayvan ve motorsuz taşıt ve araçların otoyola girmesinin yasak olmasıdır. Bunu sırasıyla; otomobiller için azami hız limitinin 120 km/saat olması, asgari hız uygulamasının 40 km/saat olması, otoyolların ücretli ya da ücretsiz olabileceği ve belirli



yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışların yasak olması izlemektedir. Bütün otoyolların paralı olması %18 ve otoyollarda azami hız limitinin olmadığı %2 oranında işaretlenmiştir.

Erkek katılımcıların %43’ü, kadınlarınsa %35’i bilgi sorusunu doğru cevaplamışlardır. Az bir farkla erkek katılımcıların bilgi düzeyi kadın katılımcılardan daha yüksektir.

Tablo 2.3.2. Cinsiyete Göre Bölünmüş Yollar Bilgi Sorusu Dağılımı (%)

	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Toplam
Erkek	57	43	100
Kadın	65	35	100

Yaş gruplarına göre doğru bilme oranında önemli bir farklılık görülmemiş olup en fazla yanlış cevap verenler 18-24 yaş aralığındakilerdir.

Tablo 2.3.3. Yaş Aralıklarına Göre Bölünmüş Yollar Bilgi Sorusu Dağılımı (%)

	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Toplam
18-24	67	33	100
25-34	59	41	100
35-44	59	41	100
45-54	62	38	100
55-64	62	38	100
65+	56	44	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 %17’si, lise mezunlarının %22’si, yüksekokul mezunlarının %31’i, üniversite mezunlarının %43’ü ve lisansüstü katılımcıların %52’si bilgi sorusuna doğru cevap vermiştir.

Tablo 2.3.4. Eğitim Seviyesine Göre Bölünmüş Yollar Bilgi Sorusu Dağılımı (%)

	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Toplam
İlkokul, Ortaokul	83	17	100
Lise	78	22	100
Yüksekokul	69	31	100
Üniversite	57	43	100
Lisansüstü	48	52	100



Otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri doğru bilme oranı incelendiğinde araç kullanım sıklığına göre değişmemekle birlikte haftada 1-2 kez 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	59	41	100
Haftada 3-4 kez	63	37	100
Haftada 1-2 kez	68	32	100
Ayda 3-4 kez ve daha az	54	46	100

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

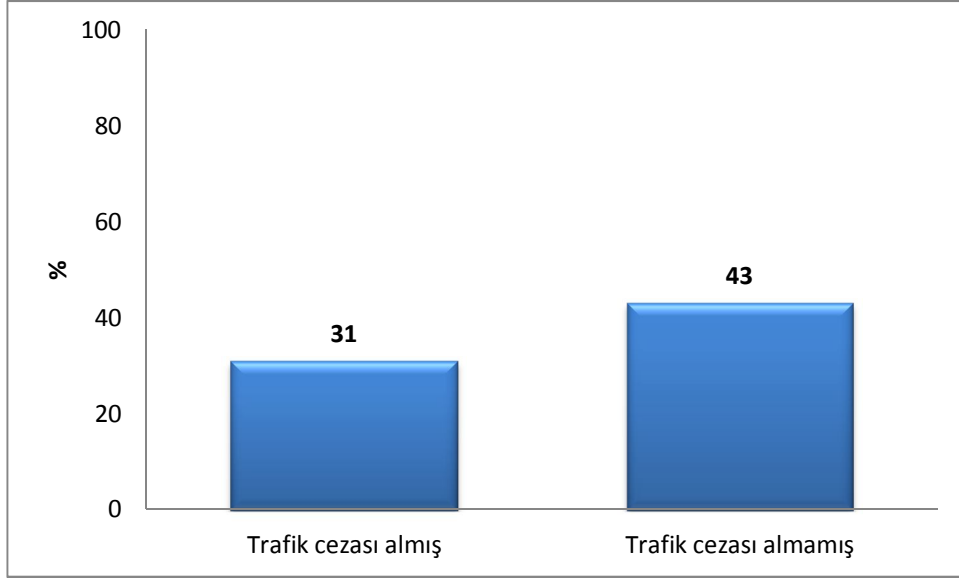
	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Toplam
1 yıldan az	75	25	100
1-5 yıl	63	37	100
6-10 yıl	63	37	100
11-15 yıl	55	45	100
16-20 yıl	59	41	100
20 yıldan fazla	60	40	100

Araç kullanım sürelerine göre otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri doğru bilme oranı incelendiğinde, 1 yıldan az araç kullananlar en az doğru cevabı verirken 1-5 yıl ve üstü araç kullananlar arasında belirgin bir fark olmayıp bu oran daha yüksektir.

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	72	28	100
2501-5000 km	61	39	100
5001-7500 km	63	37	100
7501-10.000 km	52	48	100
10.000 km den fazla	51	49	100

Son bir yıl içerisinde karayolları ile yapılan şehirlerarası seyahat kilometreleri bakımından otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri bilenlerin oranı incelendiğinde, 2500 km den daha az seyahat edenlerde doğru bilme oranı daha azken (%28), km sayısı arttıkça bu oranının da arttığı görülmektedir.



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

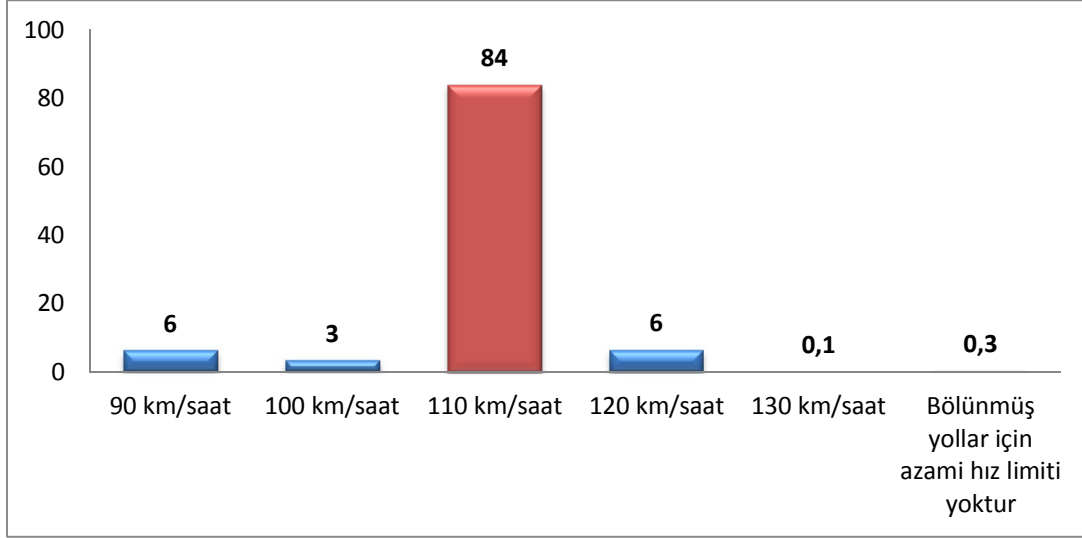
Son bir yıl içerisinde trafik cezası alan ve almayanların otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri doğru bilme durumu incelendiğinde, trafik cezası alanlarda doğru bilme oranı %32 iken trafik cezası almayanlarda bu oran daha yüksek olup %43'tür.

Sonuç olarak; katılımcıların büyük çoğunluğu otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri bildiklerini belirtmelerine rağmen konu ile ilgili bilgi düzeyi %43 oranında çıkmıştır. Ayrıca bu anket kapsamında ele alınan, yaş, araç kullanım sıklığı ve araç kullanım süreleri bakımından doğru bilme oranında belirgin bir fark gözlemlenmezken, erkeklerde, eğitim seviyesi yüksek okul ve üzeri olanlarda, son bir yıl içerisinde trafik cezası almayanlarda ve karayollarında km olarak daha fazla şehirlerarası seyahat edenlerde doğru bilme oranının artış gösterdiği gözlemlenmiştir.

2.4. “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 %84'ü doğru cevap vermiştir. %6'sı 90 km/saat, %6'sı 120 km/saat, %3'ü 100 km/saat, ve %0,1'i

130 km/saat olarak işaretlemiştir. Şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limiti olmadığını belirtenlerin oranı da %0,3'tür.



Grafik 2.4.1. “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 %84’ünün doğru cevap verdiği, kadınlarda ise doğru bilme oranının %66 olduğu gözlemlenmiştir.

Tablo 2.4.1. Cinsiyete Göre Azami Hız Limiti Bilgisi (%)			
	Doğru Bilenler	Yanlış Bilenler	Toplam
Erkek	84	16	100
Kadın	66	34	100

Yaş gruplarına göre şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limiti bilgi düzeyi incelendiğinde, 45-54 yaş aralığındaki katılımcılar %88 ile en yüksek bilme oranına sahipken, en az bilme oranı %74 ile 18-24 yaş aralığındaki katılımcılarda gözlemlenmiştir.

Tablo 2.4.2. Yaş Gruplarına Göre Azami Hız Limiti Bilgisi (%)			
	Doğru Bilenler	Yanlış Bilenler	Toplam
18-24	74	26	100
25-34	84	16	100
35-44	86	14	100
45-54	88	12	100
55-65+	86	14	100



Şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limiti bilgi düzeyi eğitim seviyesi ile birlikte artmaktadır. En yüksek doğru bilme oranı %89 ile lisansüstü eğitim seviyesinde olanlarda gözlemlenmekte iken ilkökul mezunları %69 doğru bilme oranına sahiptir.

Tablo 2.4.3. Eğitim Durumuna Göre Azami Hız Limiti Bilgisi (%)

	Doğru Bilenler	Yanlış Bilenler	Toplam
İlkökul	69	31	100
Ortaökul	68	32	100
Lise	74	26	100
Yüksekökul	80	20	100
Üniversite	87	13	100
Lisansüstü	89	11	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 %85, ceza almayanlarda ise %84'tür.

Tablo 2.4.4. Trafik Cezası Alma Durumuna Göre Azami Hız Limiti Bilgisi (%)

	Doğru Bilenler	Yanlış Bilenler	Toplam
Ceza alan	85	25	100
Ceza almayan	84	26	100

Tablo 2.4.5. İBBS2 Düzeyinde Hız Limiti Bilgisi (%)

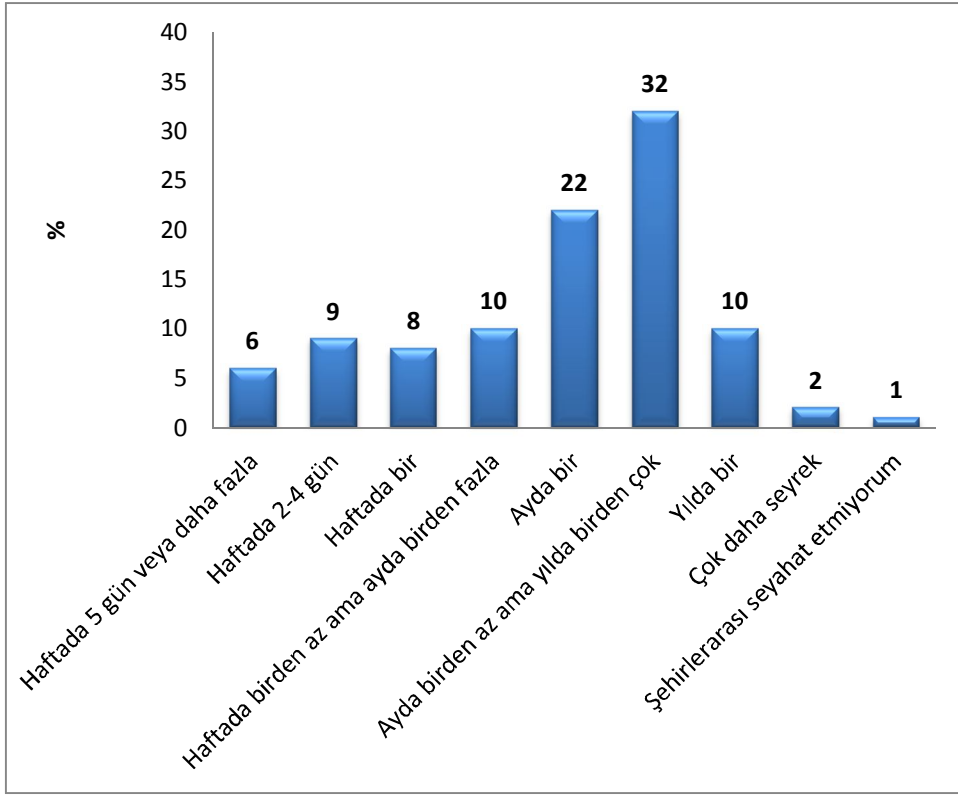
İBBS2	90 km/saat	100 km/saat	110 km/saat	120 km/saat	130 km/saat	Azami hız limiti yoktur
TR10 İstanbul	8	2	80	10	0	0
TR21 Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	0	6	94	0	0	0
TR22 Balıkesir, Çanakkale	3	6	85	6	0	0
TR31 İzmir	16	6	72	6	0	0
TR32 Aydın, Denizli, Muğla	7	0	91	2	0	0
TR33 Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak	3	10	84	3	0	0
TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik	5	3	85	6	0	1
TR42 Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	15	5	65	13	2	0
TR51 Ankara	5	4	85	6	0	0
TR52 Konya, Karaman	2	0	95	3	0	0
TR61 Antalya, Isparta, Burdur	1	0	94	5	0	0
TR62 Adana, Mersin	6	8	78	8	0	0

Tablo 2.4.5. İBBS2 Düzeyinde Hız Limiti Bilgisi (%)

İBBS2	90 km/saat	100 km/saat	110 km/saat	120 km/saat	130 km/saat	Azami hız limiti yoktur
TR63 Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	5	5	85	5	0	0
TR71 Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir	10	0	80	10	0	0
TR72 Kayseri, Sivas, Yozgat	8	2	84	6	0	0
TR81 Zonguldak, Karabük, Bartın	11	0	89	0	0	0
TR82 Kastamonu, Çankırı, Sinop	0	0	100	0	0	0
TR83 Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	7	2	85	4	0	2
TR90 Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	9	3	80	8	0	0
TRA1 Erzurum, Erzincan, Bayburt	4	0	83	13	0	0
TRA2 Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	0	0	100	0	0	0
TRB1 Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli	5	9	82	4	0	0
TRB2 Van, Muş, Bitlis, Hakkari	7	7	79	7	0	0
TRC1 Gaziantep, Adıyaman, Kilis	0	5	90	5	0	0
TRC2 Şanlıurfa, Diyarbakır	0	0	93	7	0	0
TRC3 Mardin, Batman, Şırnak, Siirt	0	0	100	0	0	0

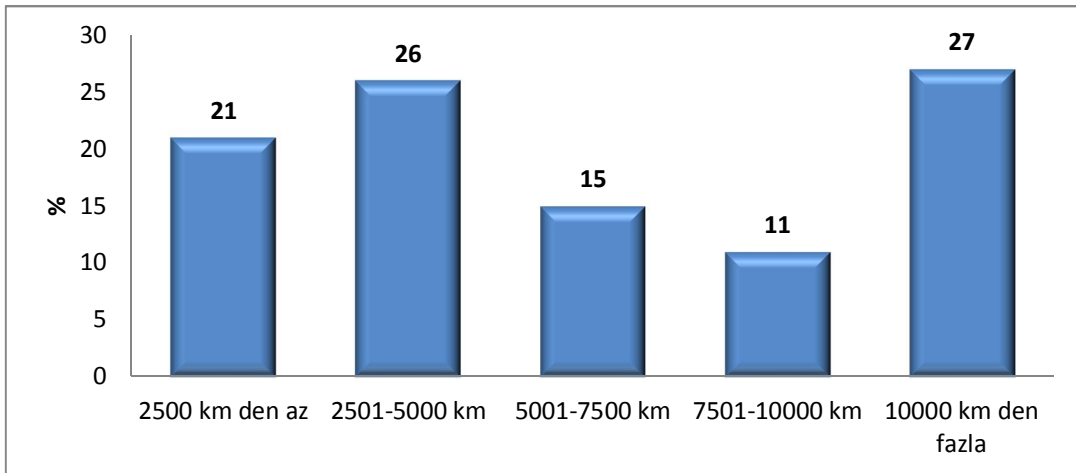
Katılımcıların yaşadıkları il dikkate alınarak İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflaması Düzey 2'ye (İBBS2) göre şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limiti (%10 tolerans değeri hariç) bilgi düzeyi incelendiğinde, azami yasal hız limitini doğru bilenlerin oranı, katılımcı oranının en yüksek olduğu bölgelerde TR42 (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova) (%65), TR31 (İzmir) (%72), TR62 (Adana, Mersin) (%78) ve TR10 (İstanbul) (%80) olarak gözlemlenmiştir.

2.5. Karayolları ile Şehirlerarası Seyahat Durumu



Grafik 2.5.1. “Hangi sıklıkla şehirlerarası seyahat ediyorsunuz?”

Katılımcıların %32’si ayda birden az ama yılda birden çok, %22’si ayda bir, %10’u yılda bir, %10’u haftada birden az ama ayda birden fazla seyahat etmektedir. Şehirlerarası seyahat etmediğini belirtenlerin oranı ise %1’dir.



Grafik 2.5.2. “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 %27 oranındadır. Ayrıntılı incelendiğinde bu kişilerin (10.000 km’den fazla seyahat edenlerin) %83’ünün her gün araç kullandığı, %12’sinin de haftada 3-4 kez araç kullandığı gözlemlenmiştir. Bu kişilerin şehirlerarası seyahat sıklıkları incelendiğinde, %15’inin haftada 5 gün veya daha fazla, %19’unun haftada 2-4 gün, %16’sının haftada bir ve %22’sinin ayda bir seyahat ettiği gözlemlenmiştir.

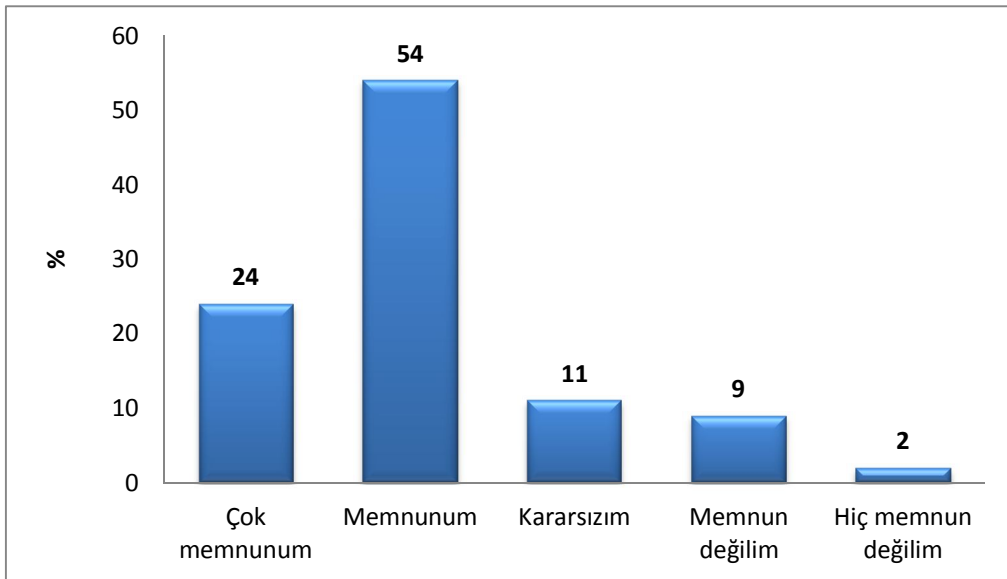
Yılda 2.500 km’den az seyahat edenlerin oranı %21 iken 2.501-5.000 km seyahat edenlerin oranı %26’dır. Katılımcıların yaklaşık %47’sinin son bir yıl içerisinde 5.000 km’den az şehirlerarası seyahat ettiği söylenebilir. Yılda 2.500 km’den az seyahat edenlerin %37’si, 2.501-5.000 km seyahat edenlerin %45’i ayda birden az ama yılda birden çok şehirlerarası seyahat ettiklerini belirtmişlerdir.

Bu sonuçlara göre, ankete katılanlar dikkate alındığında son bir yıl içerisinde şehirlerarası seyahat kilometresinin medyanı 5.393 km. olarak hesaplanmıştır. Örneklem planından ötürü bu değer çalışma kapsamında derlenen veriler dikkate alınarak değerlendirilmeli, Türkiye tahmini olarak kullanılmamalıdır.

2.6. “Bölünmüş Yollar” Memnuniyeti

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

Ankete katılanların %78’i şehirlerarası yolculuklarında bölünmüş yollardan memnun olduklarını, %11’i kararsız olduklarını ve %11’i de memnun olmadıklarını belirtmiştir.



Grafik 2.6.1. “Şehirlerarası yolculuklarınızda bölünmüş yollardan memnun musunuz?”

Bölünmüş yollardan memnuniyet oranları araç kullanım sıklığına göre incelendiğinde, memnuniyet oranlarında belirgin bir fark gözlemlenmemiştir. Ayda 3-4 kez araç kullananlar en fazla memnuniyet oranına sahipken (%87), her gün araç kullananlar (%78), haftada 1-2 araç kullananlar (%78) ve ayda 1 araç kullananlarda (%76) bu oran daha düşüktür.

Tablo 2.6.1. Araç Kullanım Sıklığına Göre Bölünmüş Yollardan Memnuniyet (%)

	Memnun	Kararsız	Memnun Değil	Toplam
Her gün	78	11	11	100
Haftada 3-4	81	11	8	100
Haftada 1-2	78	10	12	100
Ayda 3-4	87	7	6	100
Ayda 1-2	76	12	12	100
Çok daha seyrek	81	11	8	100

Araç kullanım süresine göre bölünmüş yollardan memnuniyet oranı araç kullanma süresi arttıkça daha da yüksek çıkmaktadır. Buna göre 1 yıldan az araç kullananlar %66 ile en düşük, 20 yıldan fazla araç kullananlar %87 ile en yüksek memnuniyet oranına sahiptir.

Tablo 2.6.2. Araç Kullanma Süresine Göre Bölünmüş Yollardan Memnuniyet (%)

	Memnun	Kararsız	Memnun Değil	Toplam
1 yıldan az	66	27	7	100
1-5 yıl	75	12	13	100
6-10 yıl	76	12	12	100
11-15 yıl	75	11	14	100
16-20 yıl	82	7	11	100
20 yıldan fazla	87	9	4	100

Şehirlerarası seyahat sıklığına göre bölünmüş yollardan memnuniyet oranı incelendiğinde, haftada birden az ama ayda birden fazla seyahat edenler (%85) en fazla memnuniyet oranına sahipken, haftada 5 gün veya daha fazla seyahat edenlerle (%66) çok daha seyrek seyahat edenler (%64) en az memnuniyet oranına sahiptir.

Tablo 2.6.3. Şehirlerarası Seyahat Sıklığına Göre Bölünmüş Yollardan Memnuniyet (%)

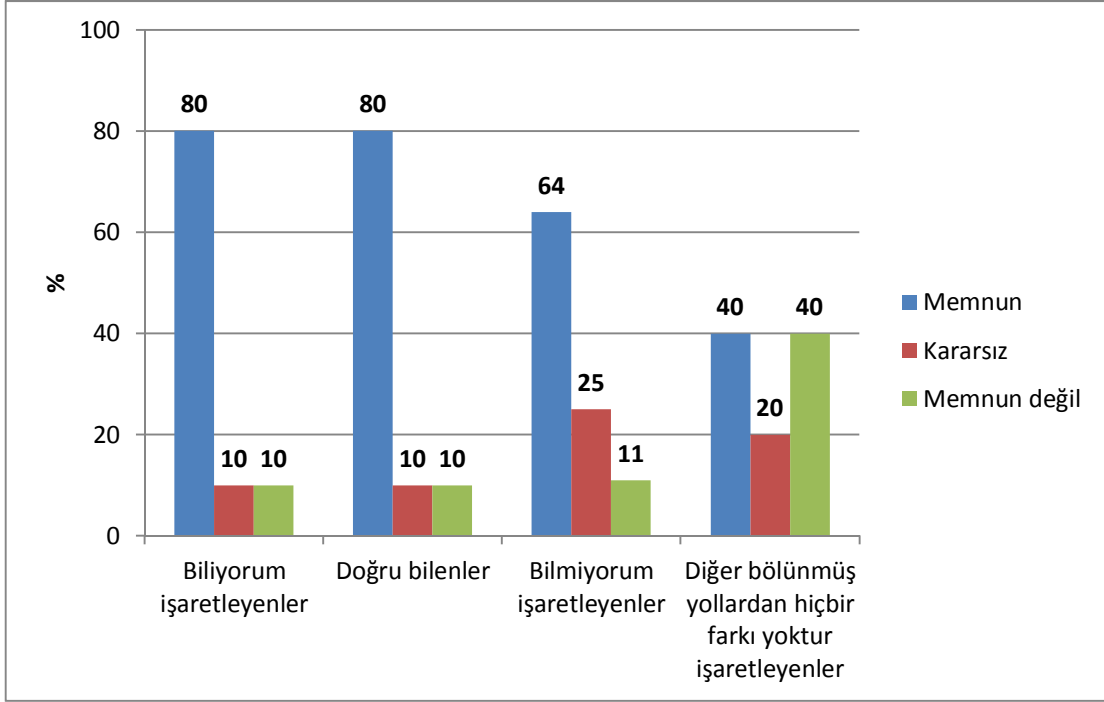
	Memnun	Kararsız	Memnun Değil	Toplam
Haftada 5 gün veya daha fazla	61	9	30	100
Haftada 2-4 gün	77	10	14	100
Haftada bir	77	10	13	100
Haftada birden az ama ayda birden fazla	85	9	6	100
Ayda bir	76	13	11	100
Ayda birden az ama yılda birden çok	81	11	8	100
Yılda bir	84	11	5	100
Çok daha seyrek	64	13	23	100

Katılımcıların son bir yıl içerisinde karayolları ile seyahat etme durumuna göre bölünmüş yollardan memnuniyetleri incelendiğinde, belirgin bir farklılık görülmemekle beraber, 5001-7500 km seyahat edenlerin %74 ile daha düşük memnuniyet oranına sahip olduğu gözlemlenmiştir.

Tablo 2.6.4. 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	83	10	7	100
2.501-5.000 km	81	12	7	100
5.001-7.500 km	74	11	15	100
7.501-10.000 km	77	11	12	100
10.000 km den fazla	77	10	13	100

Bölünmüş yolların algısına ilişkin otoyollar sorgulanarak sorulan soruda “Diğer Bölünmüş Yollardan Farkı Yoktur” seçeneğini işaretleyerek, bölünmüş yolları otoyol olarak algılayanlar (%40) ve bilmiyorum seçeneğini işaretleyenler (%64) daha az memnuniyet oranına sahipken, otoyolların tüm özelliklerini bilerek doğru algılayanlarda (%80) memnuniyet oranı daha yüksektir.

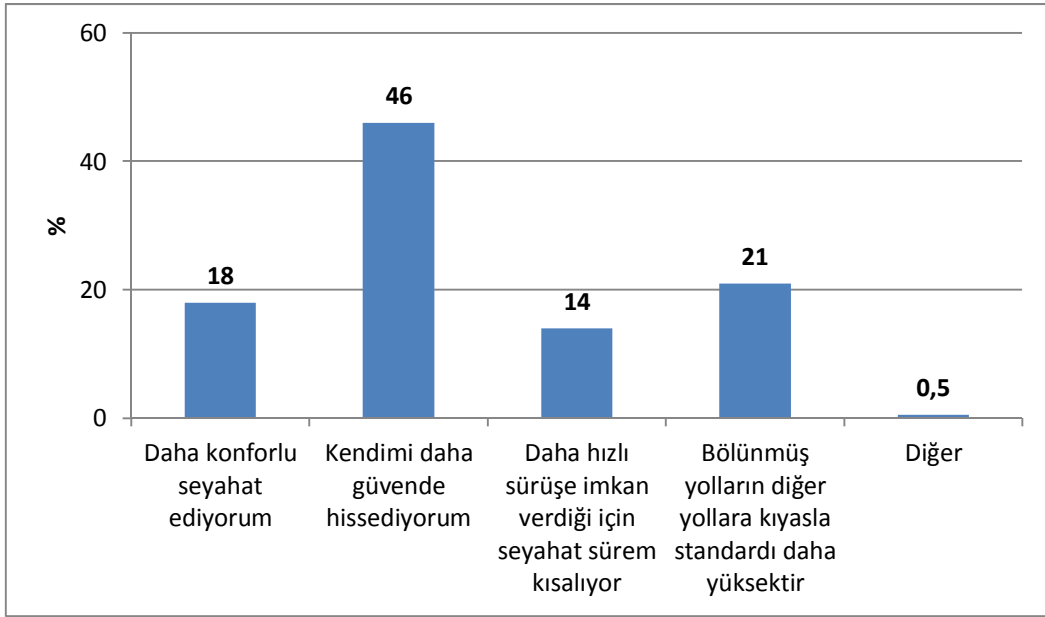


Grafik 2.6.2. Otoyolların Diğer Bölünmüş Yollardan Farkı Sorgulanarak Sorulan Bilgi Sorusuna Verilen Cevaplara Göre Bölünmüş Yollardan Memnuniyet

Tablo 2.6.5. “Otoyolları Diğer Bölünmüş Yollardan Ayıran Özellikleri Biliyor musunuz?” Bilgi Sorusuna Verilen Cevaplara Göre Bölünmüş Yollardan Memnuniyet (%)

	Memnun	Kararsız	Memnun değil	Toplam
“Biliyorum” İşaretleyenler	80	10	10	100
Doğru Bilenler	80	10	10	100
“Bilmiyorum” İşaretleyenler	64	25	11	100
“Diğer Bölünmüş Yollardan Farkı Yoktur” İşaretleyenler	40	20	40	100

Şehirlerarası yolculuklarında bölünmüş yollardan memnun olduklarını belirten katılımcıların memnuniyet nedenleri incelendiğinde, birinci sırada %46 ile kendilerini daha güvende hissetmeleri gelmektedir. Daha konforlu seyahat etmeleri (%18), seyahat sürelerinin kısalması (%14) ve bölünmüş yolların diğer yollara kıyasla standardının daha yüksek olması (%21) yaklaşık aynı derecede etkili olan nedenlerdir.



Grafik 2.6.3. “Bölünmüş yollardan başlıca memnun olma nedeniniz nedir?”

Bölünmüş yollardan başlıca memnun olma nedenine "Kendimi daha güvende hissediyorum" cevabını verenlerin %96'sı erkek, %4'ü kadındır. %39 ile çoğunluğu 25-34 yaş aralığında iken, %31'i 35-44 yaş aralığında yer almaktadır. Bu cevabı verenlerin %85'i şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami hız limitini (110 km/saat) doğru bilmekteyken, %22'si son bir yıl içerisinde trafik cezası almıştır. Ceza alanların %73'ü 1 kez, %19'u 2 kez ceza almışken %8'i ise 2'den fazla ceza almıştır. Ayrıca "Kendimi daha güvende hissediyorum" cevabını verenlerin %73'ü bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında etkisinin olduğunu düşünmektedir.

Bölünmüş yollardan memnun olma nedenine "Daha hızlı sürüşe imkan verdiği için seyahat sürem kısıyor" cevabını verenlerin %97'si erkek, %3'ü kadındır. %47 ile büyük çoğunluğu 25-34 yaş aralığında iken, %27'si 35-54 yaş aralığında yer almaktadır. Bu cevabı verenlerin %85'i şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami hız limitini (110 km/saat) doğru bilmekteyken, %27'si son bir yıl içerisinde trafik cezası almıştır. Ceza alanlarınsa %61'i 1 kez, %25'i 2 kez ceza almışken %14'ü ise 2'den fazla ceza almıştır. Aynı cevabı verenlerin %70'i bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında etkisinin olduğunu düşünmektedir.

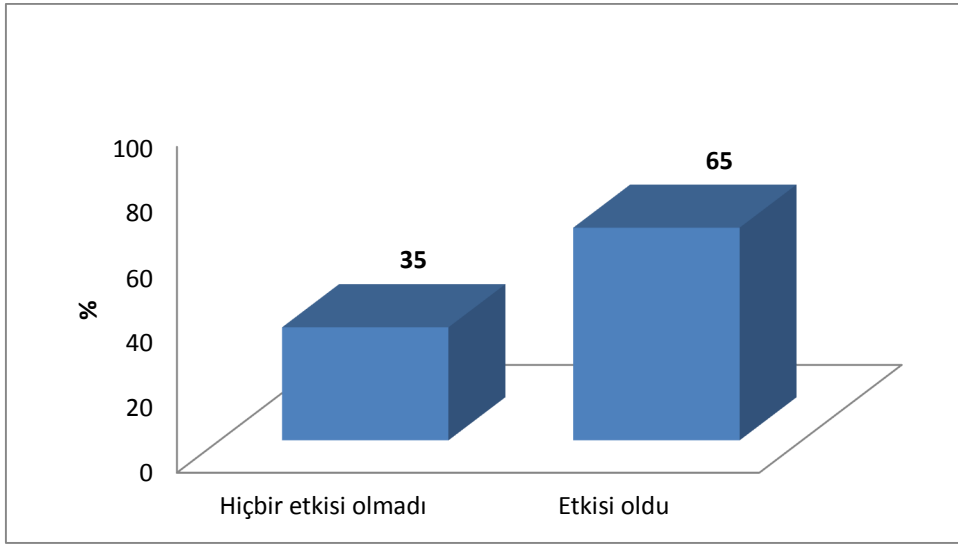
Tablo 2.6.6. İBBS2 Düzeyinde Bölünmüş Yollardan Memnuniyet (%)

İBBS2	Memnun	Kararsız	Memnun değil
TR10 İstanbul	72	12	16
TR21 Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	82	6	12
TR22 Balıkesir, Çanakkale	68	16	16
TR31 İzmir	76	10	14
TR32 Aydın, Denizli, Muğla	81	12	7
TR33 Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak	77	7	16
TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik	74	11	15
TR42 Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	83	8	9
TR51 Ankara	79	15	6
TR52 Konya, Karaman	92	5	3
TR61 Antalya, Isparta, Burdur	74	20	6
TR62 Adana, Mersin	74	16	10
TR63 Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	80	8	12
TR71 Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir	84	5	11
TR72 Kayseri, Sivas, Yozgat	80	12	8
TR81 Zonguldak, Karabük, Bartın	56	11	33
TR82 Kastamonu, Çankırı, Sinop	100	0	0
TR83 Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	89	7	4
TR90 Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	91	0	9
TRA1 Erzurum, Erzincan, Bayburt	100	0	0
TRA2 Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	73	9	18
TRB1 Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli	68	14	18
TRB2 Van, Muş, Bitlis, Hakkari	86	0	14
TRC1 Gaziantep, Adıyaman, Kilis	75	20	5
TRC2 Şanlıurfa, Diyarbakır	73	7	20
TRC3 Mardin, Batman, Şırnak, Siirt	86	0	14

Katılımcıların yaşadıkları il dikkate alınarak İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflaması Düzey 2'ye (İBBS2) göre bölünmüş yollardan memnuniyet incelendiğinde, memnuniyet düzeyi %56 ile %100 arasında değişim göstermektedir. En çok katılımın sağlandığı bölgeler incelendiğinde, TR51 (Ankara) %79, TR10 (İstanbul) %72, TR52 (Konya, Karaman) %92, TR31 (İzmir) %76, TR61 (Antalya, Isparta, Burdur) %74, TR41 (Bursa, Eskişehir, Bilecik) %74 ve TR42 (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova) %83 oranında memnun olduğu yönünde görüş bildirmiştir.

2.7. “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 en fazla katılımın olduğu iller, Ankara, İstanbul, Konya, İzmir ve Antalya iken bu illerden katılanlar toplam katılımcıların %46’sını oluşturmaktadır.



Grafik 2.7.1. “Bölünmüş yollar şehirlerarası seyahatlerinizde karayolunu tercih etmeniz ne derece etkili oldu?”

Ankete katılanların %65’i bölünmüş yolların şehirlerarası seyahatlerinde karayolunu tercih etmelerinde etkili olduğunu, %35’i hiçbir etkisi olmadığını belirtmiştir.

Tablo 2.7.1. Araç Kullanma Süresine Göre Bölünmüş Yolların Şehirlerarası Seyahatte Karayolu Tercihinde Etkisi (%)

	Hiçbir etkisi olmadı	Etkisi oldu	Toplam
1 yıldan az	48	52	100
1-5 yıl	36	64	100
6-10 yıl	36	64	100
11-15 yıl	34	66	100
16-20 yıl	38	62	100
20 yıldan fazla	30	70	100

Bölünmüş yolların şehirlerarası seyahatlerde karayolu tercihinde etkisi araç kullanma süresine göre incelendiğinde, belirgin bir farklılık gözlemlenmemekle birlikte 1 yıldan az araç



kullananlar %52 ile en az oranda “etkisi oldu” cevabını verirken, en fazla oranda “etkisi oldu” cevabını verenlerin %70 ile 20 yıldan fazla araç kullananlar olduğu görülmektedir.

Tablo 2.7.2. Son Bir Yıl İçerisinde Karayolları İle Yapılan Şehirlerarası Seyahat Etme Durumuna Göre Bölünmüş Yolların Şehirlerarası Seyahatte Karayolu Tercihinde Etkisi (%)

	Hiçbir etkisi olmadı	Etkisi oldu	Toplam
2.500 km den az	35	65	100
2.501-5.000 km	36	64	100
5.001-7.500 km	35	65	100
7.501-10.000 km	29	71	100
10.000 km den fazla	36	64	100

Bölünmüş yolların şehirlerarası seyahatte karayolu tercihinde etkisi, son bir yıl içerisinde karayolları ile yapılan şehirlerarası seyahat kilometrelerine göre incelendiğinde belirgin bir farklılık gözlemlenmemekle birlikte, en yüksek oranda “etkisi oldu” cevabını %71 ile yılda 7.501-10.000 km seyahat edenler vermiştir.

Tablo 2.7.3. Bölünmüş Yollardan Memnuniyete Göre Bölünmüş Yolların Şehirlerarası Seyahatte Karayolu Tercihinde Etkisi (%)

	Hiçbir etkisi olmadı	Etkisi oldu	Toplam
Memnun	29	71	100
Kararsız	50	50	100
Memnun Değil	64	36	100

Bölünmüş yollardan memnuniyete göre bölünmüş yolların şehirlerarası seyahatte karayolu tercihinde etkisi incelendiğinde, memnun olanların %71’i etkisi olduğunu belirtirken, memnun olmayanlarda bu oran %36’dır.

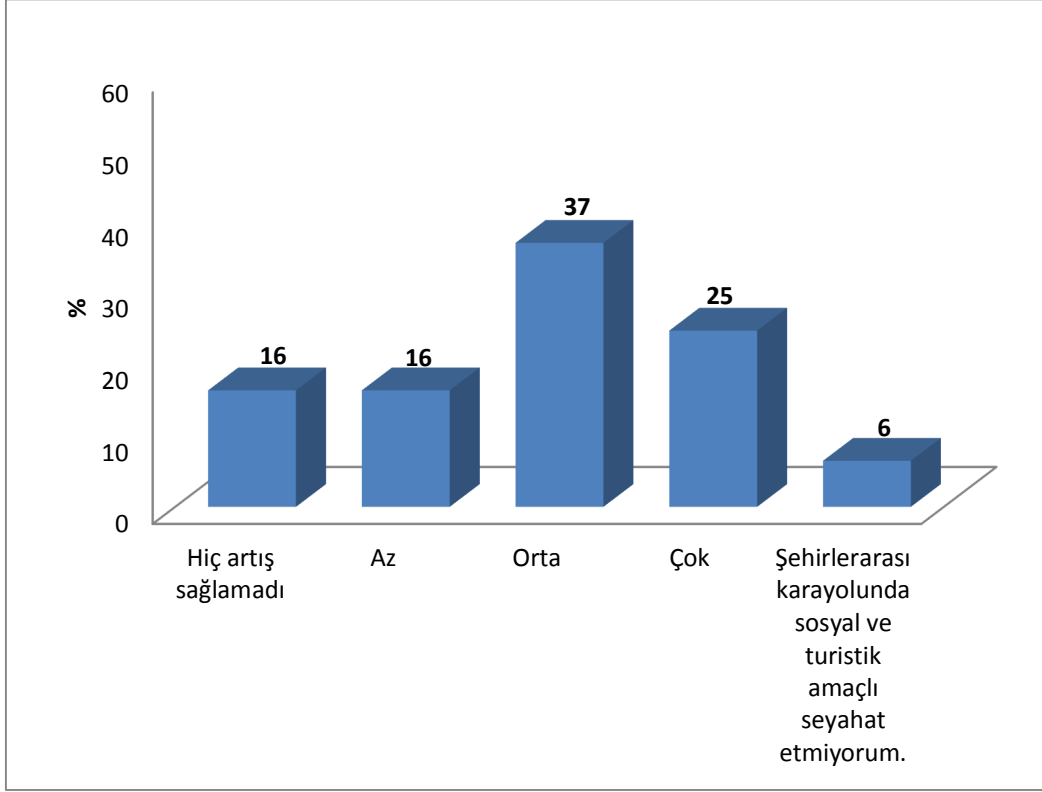
Tablo 2.7.4. İBBS2 Düzeyinde Bölünmüş Yolların Şehirlerarası Seyahatte Karayolu Tercihinde Etkisi

İBBS2			Hiçbir etkisi olmadı	Etkisi oldu	TOPLAM
TR10	İstanbul	%	48	52	100
TR21	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	%	29	71	100
TR22	Balikesir, Çanakkale	%	48	52	100
TR31	İzmir	%	39	61	100
TR32	Aydın, Denizli, Muğla	%	33	67	100
TR33	Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak	%	29	71	100
TR41	Bursa, Eskişehir, Bilecik	%	33	67	100
TR42	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	%	30	70	100
TR51	Ankara	%	35	65	100
TR52	Konya, Karaman	%	20	80	100
TR61	Antalya, Isparta, Burdur	%	33	67	100
TR62	Adana, Mersin	%	31	69	100
TR63	Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	%	25	75	100
TR71	Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir	%	16	84	100
TR72	Kayseri, Sivas, Yozgat	%	27	73	100
TR81	Zonguldak, Karabük, Bartın	%	56	44	100
TR82	Kastamonu, Çankırı, Sinop	%	60	40	100
TR83	Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	%	53	47	100
TR90	Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	%	26	74	100
TRA1	Erzurum, Erzincan, Bayburt	%	24	76	100
TRA2	Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	%	45	55	100
TRB1	Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli	%	18	82	100
TRB2	Van, Muş, Bitlis, Hakkari	%	36	64	100
TRC1	Gaziantep, Adıyaman, Kilis	%	20	80	100
TRC2	Şanlıurfa, Diyarbakır	%	33	67	100
TRC3	Mardin, Batman, Şırnak, Siirt	%	29	71	100

Ankete katılanların yaşadıkları il dikkate alınarak İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflaması Düzey 2'ye (İBBS2) göre bölünmüş yolların şehirlerarası seyahatte karayolu tercihinde etkisi incelendiğinde, hemen hemen tüm bölgelerde %50'nin üzerinde bölünmüş yolların etkisi olduğu belirtilmiştir. Sadece TR82 (Kastamonu, Çankırı, Sinop), TR81 (Zonguldak, Karabük, Bartın) ve TR83 (Samsun, Tokat, Çorum, Amasya) bölge sınırlarında yaşayan katılımcılar %50'nin üstünde şehirlerarası seyahatlerinde karayolunu tercih etmelerinde bölünmüş yolların hiçbir etkisi olmadığı görüşünü belirtmiştir. Bölünmüş yolların



etkili olduğu en çok, %84 ile TR71 (Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir), %82 ile TRB1 (Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli) ve %80 ile TR52 (Konya, Karaman) bölge sınırlarında yaşayan katılımcılar tarafından ifade edilmiştir.



Grafik 2.7.2. “Bölünmüş yollar sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlerinizde ne derecede artış sağladı?”

Katılımcıların %37’si bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlerinde orta derecede artış sağladığını, %25’i çok artış sağladığını ve %16’sını az artış sağladığını belirtmiştir. Hiçbir artış sağlamadığını ifade edenlerin oranı ise %16’dır. Ankete katılanların %6’sı şehirlerarası karayolunda sosyal ve turistik amaçlı seyahat etmemektedir

Tablo 2.7.5. Cinsiyete Göre Bölünmüş Yolların Sosyal ve Turistik Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Şehirlerarası karayolunda sosyal ve turistik amaçlı seyahat etmiyorum	Toplam
Erkek	16	16	37	25	6	100
Kadın	21	27	30	19	3	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 %30-37 ile orta derecede etkili olduğunu belirtmişlerdir.

Tablo 2.7.6. Yaşa Göre Bölünmüş Yolların Sosyal ve Turistik Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Şehirlerarası karayolunda sosyal ve turistik amaçlı seyahat etmiyorum	Toplam
18-24	12	19	42	19	8	100
25-34	19	16	35	22	8	100
35-44	15	17	36	26	6	100
45-54	14	13	40	29	4	100
55-65+	14	19	34	31	2	100

Bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi yaşa göre incelendiğinde yaşlar arasında belirgin bir fark gözlemlenmezken, yaş arttıkça çok etkisi olduğunu belirtenlerin oranının arttığı gözlemlenmiştir.

Tablo 2.7.7. Araç Kullanma Süresine Göre Bölünmüş Yolların Sosyal ve Turistik Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Şehirlerarası karayolunda sosyal ve turistik amaçlı seyahat etmiyorum	Toplam
1 yıldan az	21	31	24	14	10	100
1-5 yıl	15	21	38	21	5	100
6-10 yıl	17	15	35	25	8	100
11-15 yıl	18	13	42	21	6	100
16-20 yıl	16	16	37	26	5	100
20 yıldan fazla	15	15	33	32	5	100

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

Tablo 2.7.8. 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	Şehirlerarası karayolunda sosyal ve turistik amaçlı seyahat etmiyorum	Toplam
2.500 km den az	17	17	38	22	6	100
2.501-5.000 km	16	18	36	26	4	100
5.001-7.500 km	17	16	42	21	4	100
7.501-10.000 km	15	13	39	25	8	100
10.000 km den fazla	16	15	33	26	10	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 2.7.9. Bölünmüş Yollardan Memnuniyete Göre Bölünmüş Yolların Sosyal ve Turistik Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Şehirlerarası karayolunda sosyal ve turistik amaçlı seyahat etmiyorum	Toplam
Memnun	12	14	38	29	7	100
Kararsız	28	20	38	9	5	100
Memnun Değil	35	30	25	7	3	100

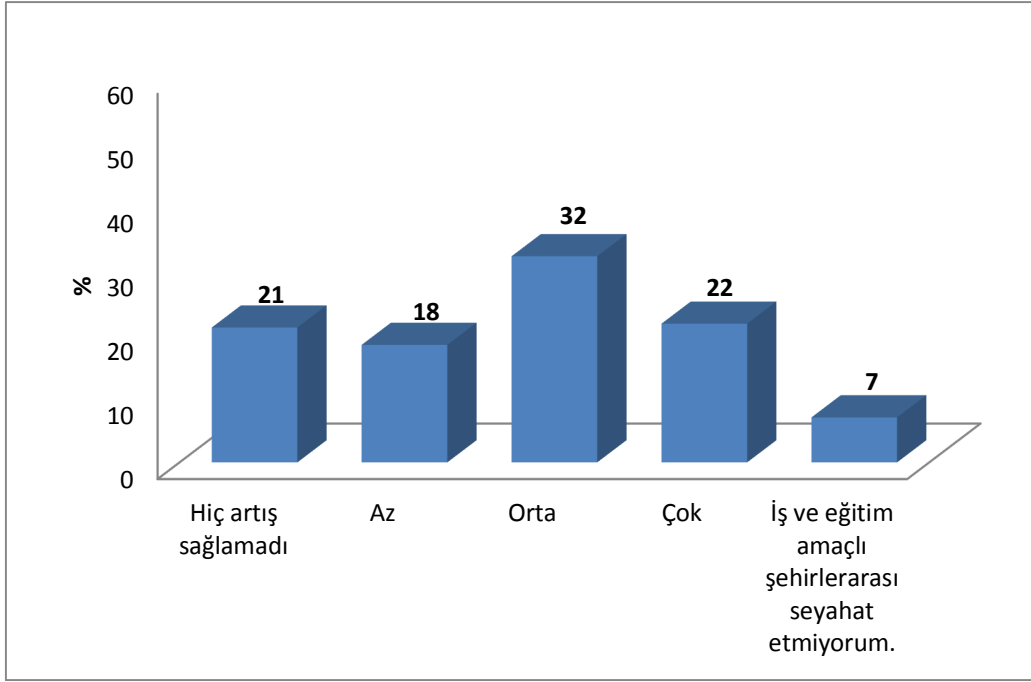
Bölünmüş yollardan memnuniyete göre bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi incelendiğinde, memnun olanların %29’u çok etki sağladığını, %38’i orta derecede etkili olduğunu, %14’ü ise az etkisi olduğunu belirtmişlerdir. Bölünmüş yollardan memnun olup bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlere hiç etkisi olmadığını seçenlerin oranı %12’dir. Bölünmüş yollardan memnun olmayanların sadece %7’si sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlerde bölünmüş yolların çok etkisi olduğunu belirtirken, %35’i hiç etkisinin olmadığını ve %30’u da az etkili olduğunu belirtmiştir.

Katılımcıların yaşadıkları il dikkate alınarak İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflaması Düzey 2’ye (İBBS2) göre bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi en fazla katılımın sağlandığı bölgelerde incelendiğinde, TR51 (Ankara), TR10 (İstanbul), TR41 (Bursa, Eskişehir, Bilecik), TR42 (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova), TR61 (Antalya, Isparta, Burdur) bölge sınırlarında yaşayan katılımcıların çoğunluğu bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlerinin artışında orta düzeyde olduğunu belirtmiştir. TR31 (İzmir) bölgesinde yaşayan katılımcılarda çoğunluk bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlerinin artışında az etkili olduğunu belirtirken, TR52 (Konya, Karaman) bölgelerinde yaşayan katılımcılar çok etkili olduğu yönünde görüş bildirmiştir.


Tablo 2.7.10. İBBS2 Düzeyinde Bölünmüş Yolların Sosyal ve Turistik Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi

İBBS2			Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Şehirlerarası karayolunda sosyal ve turistik amaçlı seyahat etmiyorum	TOPLAM
TR10	İstanbul	%	20	19	41	17	4	100
TR21	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	%	6	6	41	29	18	100
TR22	Balıkesir, Çanakkale	%	23	19	32	23	3	100
TR31	İzmir	%	16	29	26	22	8	100
TR32	Aydın, Denizli, Muğla	%	7	17	45	26	5	100
TR33	Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak	%	16	13	32	39	0	100
TR41	Bursa, Eskişehir, Bilecik	%	17	14	38	22	9	100
TR42	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	%	15	15	37	32	2	100
TR51	Ankara	%	21	17	39	21	3	100
TR52	Konya, Karaman	%	15	15	31	36	3	100
TR61	Antalya, Isparta, Burdur	%	21	20	41	8	10	100
TR62	Adana, Mersin	%	12	12	39	26	12	100
TR63	Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	%	18	13	25	28	18	100
TR71	Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir	%	0	5	37	58	0	100
TR72	Kayseri, Sivas, Yozgat	%	8	18	45	20	8	100
TR81	Zonguldak, Karabük, Bartın	%	22	22	11	44	0	100
TR82	Kastamonu, Çankırı, Sinop	%	20	20	60	0	0	100
TR83	Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	%	27	16	22	22	13	100
TR90	Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	%	14	14	26	37	9	100
TRA1	Erzurum, Erzincan, Bayburt	%	0	5	38	52	5	100
TRA2	Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	%	9	0	64	9	18	100
TRB1	Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli	%	9	14	27	27	23	100
TRB2	Van, Muş, Bitlis, Hakkari	%	7	21	43	14	14	100
TRC1	Gaziantep, Adıyaman, Kilis	%	5	5	55	30	5	100
TRC2	Şanlıurfa, Diyarbakır	%	20	20	27	33	0	100
TRC3	Mardin, Batman, Şırnak, Siirt	%	0	14	14	71	0	100

İş ve eğitim amaçlı seyahatler bakımından incelendiğinde, ankete katılanların %32’si bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlerinde orta derecede artış sağladığını, %22’si çok artış sağladığını ve %18’i az artış sağladığını belirtmiştir. Hiçbir artış sağlamadığını ifade edenlerin oranı ise %21’dir. Ankete katılanların %7’si iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası karayolunda seyahat etmemektedir.



Grafik 2.7.3. “Bölünmüş yollar iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlerinizde ne derecede artış sağladı?”

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 %32 ile orta derecede etkili olduğunu belirtmişlerdir. Kadın katılımcılarda bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlere az etkisi olduğunu belirtenlerin oranı %30 ile erkek katılımcılara göre daha yüksektir.

Tablo 2.7.11. Cinsiyete Göre Bölünmüş Yolların İş ve Eğitim Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Şehirlerarası karayolunda iş ve eğitim amaçlı seyahat etmiyorum	Toplam
Erkek	21	18	32	22	7	100
Kadın	22	30	32	11	5	100


Tablo 2.7.12. Yaşa Göre Bölünmüş Yolların İş ve Eğitim Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Şehirlerarası karayolunda iş ve eğitim amaçlı seyahat etmiyorum	Toplam
18-24	18	14	36	26	6	100
25-34	23	20	29	21	7	100
35-44	21	18	34	21	6	100
45-54	19	18	35	22	6	100
55-65+	19	19	27	20	15	100

Yaşa 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 verirlerken, 18-24 yaş aralığında orta ve çok etkisi olduğunu düşünenlerin oranı diğer yaş gruplarına göre daha yüksektir. İş ve eğitim amaçlı seyahat etmediğini belirtenler %15 ile 55-65+ yaş grubunda en fazla orandadır.

Tablo 2.7.13 Araç Kullanma Süresine Göre Bölünmüş Yolların İş ve Eğitim Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Şehirlerarası karayolunda iş ve eğitim amaçlı seyahat etmiyorum	Toplam
1 yıldan az	21	31	27	14	7	100
1-5 yıl	20	18	33	23	6	100
6-10 yıl	22	21	28	23	6	100
11-15 yıl	21	16	37	18	8	100
16-20 yıl	23	17	35	20	5	100
20 yıldan fazla	20	17	30	24	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 2.7.14. 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	Şehirlerarası karayolunda iş ve eğitim amaçlı seyahat etmiyorum	Toplam
2.500 km den az	17	18	32	21	12	100
2.501-5.000 km	26	18	29	21	6	100
5.001-7.500 km	21	24	30	18	7	100
7.501-10.000 km	17	13	45	21	4	100
10.000 km den fazla	21	18	32	25	4	100

Katılımcıların son bir yıl içerisinde karayolları ile yaptıkları seyahat etme durumuna göre iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi farklılık göstermemekle birlikte 7501-10000 km seyahat edenlerin %45’i orta derece etkili olduğunu belirtmişlerdir.

Tablo 2.7.15. Bölünmüş Yollardan Memnuniyete Göre Bölünmüş Yolların İş ve Eğitim Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)

	Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Şehirlerarası karayolunda iş ve eğitim amaçlı seyahat etmiyorum	Toplam
Memnun	18	16	33	25	8	100
Kararsız	30	18	36	10	6	100
Memnun Değil	36	32	24	6	2	100

Bölünmüş yollardan memnuniyete göre bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi incelenmek istendiğinde, memnun olanların %25’i çok artış sağladığını belirtirken, memnun olmayanlarda aynı oran sadece %6’dır. 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.


Tablo 2.7.16. İBBS2 Düzeyinde Bölünmüş Yolların İş ve Eğitim Amaçlı Şehirlerarası Seyahatlere Etkisi (%)

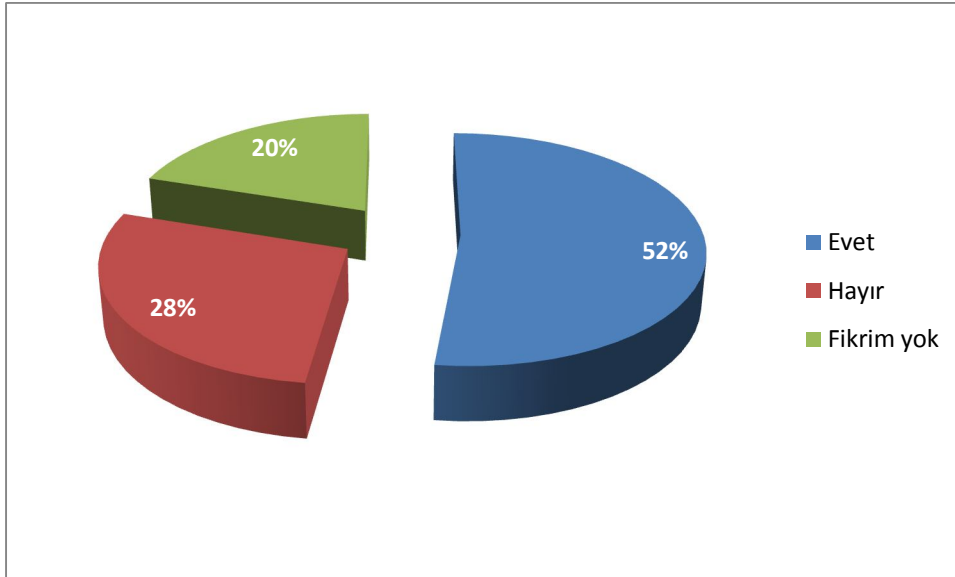
İBBS2			Hiç artış sağlamadı	Az	Orta	Çok	Şehirlerarası karayolunda iş ve eğitim amaçlı seyahat etmiyorum	TOPLAM
TR10	İstanbul	%	24	18	34	14	11	100
TR21	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	%	12	29	24	29	6	100
TR22	Balıkesir, Çanakkale	%	23	26	26	23	3	100
TR31	İzmir	%	18	28	28	24	4	100
TR32	Aydın, Denizli, Muğla	%	14	12	52	21	0	100
TR33	Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak	%	29	10	16	45	0	100
TR41	Bursa, Eskişehir, Bilecik	%	19	14	39	17	11	100
TR42	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	%	28	15	35	19	4	100
TR51	Ankara	%	24	22	30	19	6	100
TR52	Konya, Karaman	%	15	20	34	27	3	100
TR61	Antalya, Isparta, Burdur	%	23	15	38	12	13	100
TR62	Adana, Mersin	%	20	12	43	22	4	100
TR63	Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	%	23	20	20	20	18	100
TR71	Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir	%	0	11	32	58	0	100
TR72	Kayseri, Sivas, Yozgat	%	14	27	29	27	4	100
TR81	Zonguldak, Karabük, Bartın	%	33	22	0	44	0	100
TR82	Kastamonu, Çankırı, Sinop	%	40	0	40	20	0	100
TR83	Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	%	33	11	24	27	4	100
TR90	Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	%	23	17	26	23	11	100
TRA1	Erzurum, Erzincan, Bayburt	%	5	10	33	38	14	100
TRA2	Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	%	0	27	64	9	0	100
TRB1	Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli	%	23	9	36	23	9	100
TRB2	Van, Muş, Bitlis, Hakkari	%	0	36	50	14	0	100
TRC1	Gaziantep, Adıyaman, Kilis	%	15	20	25	25	15	100
TRC2	Şanlıurfa, Diyarbakır	%	33	27	13	20	7	100
TRC3	Mardin, Batman, Şırnak, Siirt	%	14	14	29	43	0	100

Katılımcıların yaşadıkları il dikkate alınarak İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflaması Düzey 2'ye (İBBS2) göre bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi en fazla katılımın sağlandığı bölgelerde incelendiğinde, TR51 (Ankara), TR10

(İstanbul), TR31 (İzmir), TR41 (Bursa, Eskişehir, Bilecik), TR42 (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova), TR52 (Konya, Karaman), TR61 (Antalya, Isparta, Burdur) bölge sınırlarında yaşayan katılımcıların çoğunluğu bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlerinin artışı etkisinin orta düzeyde olduğunu belirtmişlerdir

2.8. “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 %52’si bölünmüş yollar nedeniyle bölgelerinde ekonomik bir kalkınma olduğunu ifade ederken %28’i de olmadığını belirtmiştir. Bu konu ile ilgili fikri olmayan katılımcıların oranı ise %20’dir.



Grafik 2.8.1. “Bölünmüş yollar nedeniyle bölgenizde ekonomik bir kalkınma olduğunu, bölgenizin geliştiğini düşünüyor musunuz?”

Tablo 2.8.1. Araç Kullanma Süresine Göre Bölünmüş Yolların Bölgenin Ekonomik Gelişimine Etkisi (%)

	Evet	Hayır	Fikrim yok	Toplam
1 yıldan az	41	38	21	100
1-5 yıl	52	28	20	100
6-10 yıl	50	29	21	100
11-15 yıl	50	30	20	100
16-20 yıl	48	32	20	100
20 yıldan fazla	58	22	20	100



Araç kullanım sürelerine göre bölünmüş yolların yaşanılan bölgede ekonomik kalkınmaya ve gelişmeye etkisinde, araç kullanım süreleri arasında belirgin farklılık gözlemlenmezken; 1 yıldan az araç kullananlar daha fazla süre araç kullananlara göre daha az etkisinin olduğunu belirtmişlerdir.

Tablo 2.8.2. 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	54	28	18	100
2.501-5.000 km	51	25	24	100
5.001-7.500 km	55	27	18	100
7.501-10.000 km	48	29	23	100
10.000 km den fazla	49	32	19	100

Son bir yıl içerisinde karayolları ile yapılan şehirlerarası seyahat etme durumuna göre bölünmüş yolların bulunulan bölgenin ekonomik gelişime etkisi incelendiğinde, seyahat mesafeleri bakımından belirgin bir farklılık gözlemlenmemiştir.

Tablo 2.8.3. Bölünmüş Yollardan Memnuniyete Göre Bölünmüş Yolların Bölgenin Ekonomik Gelişimine Etkisi (%)

	Evet	Hayır	Fikrim yok	Toplam
Memnun	58	22	20	100
Kararsız	33	42	25	100
Memnun Değil	19	65	16	100

Bölünmüş yollardan memnuniyete göre bölünmüş yolların bulunulan bölgenin ekonomik gelişime etkisi incelendiğinde, katılımcılardan memnun olanların %58'i etkili olduğunu belirtirken, memnun olmayanlarda bu oran %19'dur. Memnun olmayan katılımcıların büyük çoğunluğu bölgenin gelişiminde bölünmüş yolların etkisinin olmadığını görüşündedir.



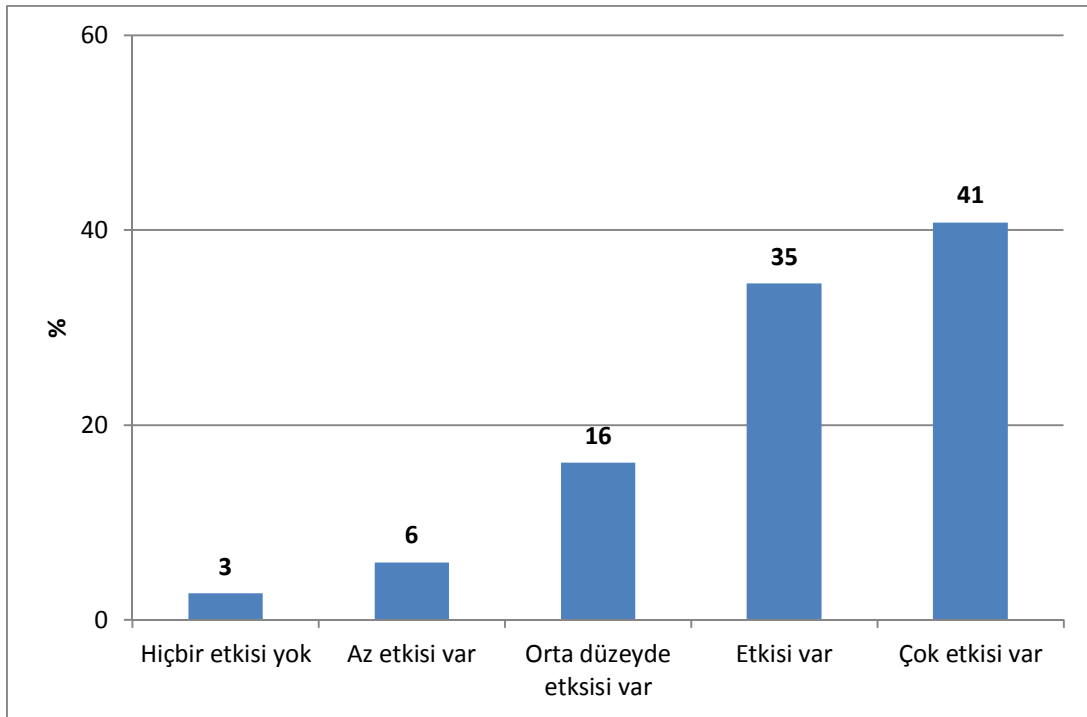
Tablo 2.8.4 İBBS2 Düzeyinde Bölünmüş Yolların Bölgenin Ekonomik Gelişimine Etkisi(%)

	İBBS2		Evet	Hayır	Fikrim yok	TOPLAM
TR10	İstanbul	%	45	30	25	100
TR21	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	%	53	24	24	100
TR22	Balıkesir, Çanakkale	%	39	45	16	100
TR31	İzmir	%	47	31	22	100
TR32	Aydın, Denizli, Muğla	%	55	21	24	100
TR33	Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak	%	52	32	16	100
TR41	Bursa, Eskişehir, Bilecik	%	45	36	19	100
TR42	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	%	67	15	19	100
TR51	Ankara	%	44	32	25	100
TR52	Konya, Karaman	%	61	27	12	100
TR61	Antalya, Isparta, Burdur	%	49	26	25	100
TR62	Adana, Mersin	%	55	31	14	100
TR63	Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	%	53	25	23	100
TR71	Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir	%	79	5	16	100
TR72	Kayseri, Sivas, Yozgat	%	53	22	25	100
TR81	Zonguldak, Karabük, Bartın	%	67	22	11	100
TR82	Kastamonu, Çankırı, Sinop	%	80	0	20	100
TR83	Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	%	29	42	29	100
TR90	Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	%	63	29	9	100
TRA1	Erzurum, Erzincan, Bayburt	%	81	10	10	100
TRA2	Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	%	55	36	9	100
TRB1	Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli	%	64	23	14	100
TRB2	Van, Muş, Bitlis, Hakkari	%	64	21	14	100
TRC1	Gaziantep, Adıyaman, Kilis	%	50	35	15	100
TRC2	Şanlıurfa, Diyarbakır	%	80	7	13	100
TRC3	Mardin, Batman, Şırnak, Siirt	%	86	14	0	100

Katılımcıların yaşadıkları il dikkate alınarak İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflaması Düzey 2'ye (İBBS2) göre bölünmüş yolların ekonomik kalkınmaya ve bölgenin gelişmesine etkisi en fazla katılımın sağlandığı bölgelerde incelendiğinde, TR51 (Ankara), TR10 (İstanbul), TR31 (İzmir), TR41 (Bursa, Eskişehir, Bilecik), TR42 (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova), TR52 (Konya, Karaman), TR61 (Antalya, Isparta, Burdur) bölge sınırlarında yaşayan katılımcıların çoğunluğu bölünmüş yolların ekonomik kalkınmaya ve bölgenin gelişmesine etkisi olduğunu daha fazla oranda belirtmişlerdir. TR22 (Balıkesir, Çanakkale) ve TR83 (Samsun, Tokat, Çorum, Amasya) bölgelerinde ise bölgenin gelişimine etkisi olmadığını düşünenlerin oranı düşünenlere göre daha fazladır.

2.9. “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 %41’i bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında çok etkili olduğunu, %35’i etkisi olduğunu, %16’sı 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 2.9.1. “Sizce bölünmüş yollar trafik kazalarının azalmasında ne derece etkilidir?”

Araç kullanım süresine göre bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında etkisinde araç kullanım süreleri arasında belirgin farklılık gözlemlenmezken, 20 yıldan fazla araç kullanan katılımcılarda etkisi ve çok etkisi olduğunu belirtenlerin oranı biraz daha fazla olup %80’dir.

Tablo 2.9.1. 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	7	10	10	59	14	100
1-5 yıl	4	7	16	37	36	100
6-10 yıl	2	5	17	34	42	100
11-15 yıl	3	6	17	31	41	100
16-20 yıl	2	7	18	39	34	100
20 yıldan fazla	2	4	14	31	49	100

Son bir yıl içerisinde karayolları ile yapılan şehirlerarası seyahat etme durumuna göre bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında etkisi incelendiğinde, seyahat mesafeleri bakımından belirgin bir farklılık gözlemlenmemiştir

Tablo 2.9.2. 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	5	18	36	39	100
2501-5000 km	2	8	15	34	41	100
5001-7500 km	2	5	15	36	42	100
7501-10000 km	3	7	18	34	38	100
10000 km den fazla	3	5	15	33	44	100

Bölünmüş yollardan memnun olan katılımcıların %82’si bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında etkisi ve çok etkisi olduğunu düşünmekte, sadece %2’si ise hiçbir etkisi olmadığını düşünmektedir. Memnun olmayanlarda dahi bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında etkisi olduğunu düşünenlerin oranı %52’dir.

Tablo 2.9.3. 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	2	3	13	35	47	100
Kararsız	3	15	30	33	19	100
Memnun Değil	9	18	21	34	18	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. Buna göre hiçbir etkisi olmadığını ve az etkisi olduğunu düşünenlerde doğru bilme oranı daha düşükken, etkisi olduğunu düşünenlerin oranı arttıkça doğru bilme oranının da arttığı gözlemlenmiştir.

Tablo 2.9.4. Bölünmüş Yolların Trafik Kazalarının Azalmasına Etkisi Görüşüne Göre Azami Hız Limiti Bilgisi (%)

	Doğru Bilenler	Yanlış Bilenler	Toplam
Hiçbir etkisi yok	64	36	100
Az etkisi var	74	26	100
Orta düzeyde etkisi var	82	18	100
Etkisi var	86	14	100
Çok etkisi var	87	13	100

Katılımcıların yaşadıkları il dikkate alınarak İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflaması Düzey 2'ye (İBBS2) göre son bir yıl içerisinde karayolları ile yapılan şehirlerarası seyahat etme durumuna göre bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında etkisi en fazla katılım sağlandığı bölgelerde incelendiğinde, TR51 (Ankara), TR10 (İstanbul), TR31 (İzmir), TR42 (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova), TR52 (Konya, Karaman) bölge sınırlarında yaşayan katılımcılar, %75 ve üstü oranında bölünmüş yolların ekonomik trafik kazalarının azalmasında etkisi ve çok etkisi olduğunu belirtirken, TR61 (Antalya, Isparta, Burdur) bölge sınırlarında yaşayan katılımcılar daha az oranda (%60) etkisi ve çok etkisi olduğunu belirtmişlerdir.

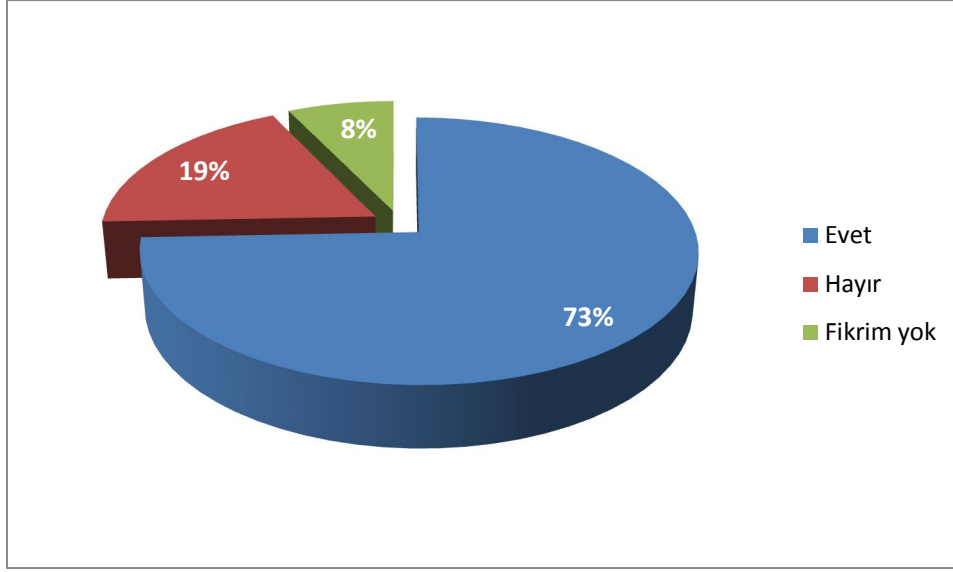


Tablo 2.9.5. İBBS2 Düzeyinde Bölünmüş Yolların Trafik Kazalarının Azalmasında Etkisi (%)

İBBS2	Hiçbir etkisi yok	Az etkisi var	Orta düzeyde etkisi var	Etkisi var	Çok etkisi var
TR10 İstanbul	1	8	15	43	33
TR21 Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	0	24	6	23	47
TR22 Balıkesir, Çanakkale	0	19	23	23	35
TR31 İzmir	2	4	12	47	35
TR32 Aydın, Denizli, Muğla	2	5	31	24	38
TR33 Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak	6	10	10	42	32
TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik	8	5	23	31	33
TR42 Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	0	4	24	48	24
TR51 Ankara	3	6	16	32	43
TR52 Konya, Karaman	2	3	15	34	46
TR61 Antalya, Isparta, Burdur	7	7	26	24	36
TR62 Adana, Mersin	4	4	20	31	41
TR63 Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	2	5	8	25	60
TR71 Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir	5	0	5	16	74
TR72 Kayseri, Sivas, Yozgat	0	2	10	35	53
TR81 Zonguldak, Karabük, Bartın	0	11	0	33	56
TR82 Kastamonu, Çankırı, Sinop	0	0	20	60	20
TR83 Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	4	0	18	40	38
TR90 Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	6	6	8	43	37
TRA1 Erzurum, Erzincan, Bayburt	0	0	14	19	67
TRA2 Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	0	9	0	36	55
TRB1 Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli	9	9	14	18	50
TRB2 Van, Muş, Bitlis, Hakkari	0	14	14	29	43
TRC1 Gaziantep, Adıyaman, Kilis	0	0	10	35	55
TRC2 Şanlıurfa, Diyarbakır	0	0	13	40	47
TRC3 Mardin, Batman, Şırnak, Siirt	0	0	0	43	57

2.10. 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 %73 gibi yüksek bir oranı yaşadıkları bölgede halen bölünmüş yol yapımına ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. Böyle bir ihtiyacın olmadığını ifade eden katılımcıların oranı %19 iken %8’lik kısmın konu ile ilgili fikri bulunmamaktadır.



Grafik 2.10.1. “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 2.10.1. Bölünmüş Yollardan Memnuniyete Göre Yaşanılan Bölgede Bölünmüş Yol Yapımına İhtiyaç (%)

	Evet	Hayır	Fikrim yok	Toplam
Memnun	74	19	7	100
Kararsız	72	17	11	100
Memnun Değil	75	17	8	100

Katılımcıların yaşadıkları il dikkate alınarak İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflaması Düzey 2'ye (İBBS2) göre yaşanan bölgede bölünmüş yol yapımına ihtiyaç olup olmadığı katılımın en fazla olduğu bölgelerde incelendiğinde, TR31 (İzmir) %82, TR52 (Konya, Karaman) %85, TR42 (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova) %76, TR61 (Antalya, Isparta, Burdur) %92 oranında bölünmüş yol yapımına ihtiyaç olduğunu belirtirken, TR10 (İstanbul) (%54) ve TR51 (Ankara) (%56) bölgelerinde yaşayan katılımcılar en az oranda ihtiyaç olduğunu belirtmişlerdir.



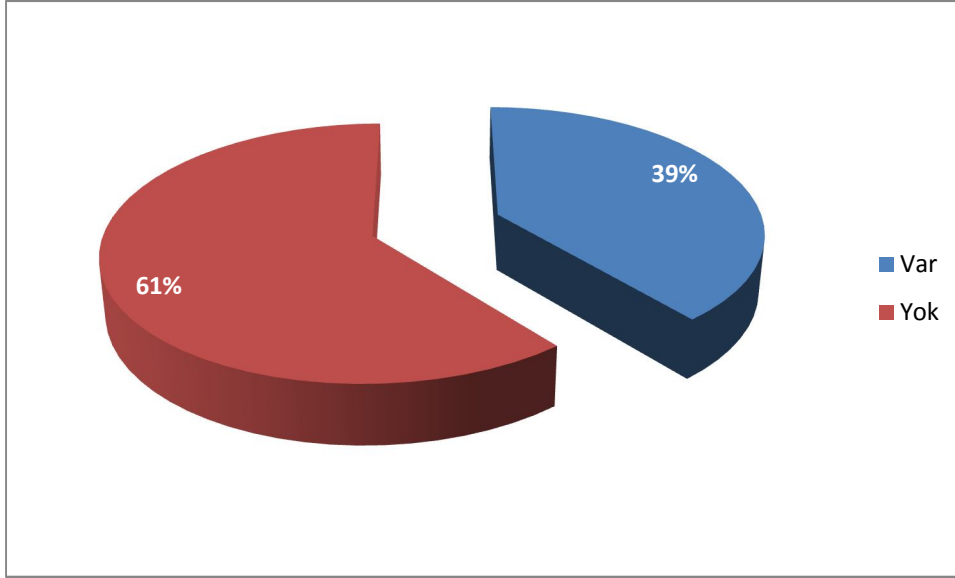
Tablo 2.10.2. İBBS2 Düzeyinde Yaşanılan Bölgede Bölünmüş Yol Yapımına İhtiyaç (%)

	İBBS2	Evet	Hayır	Fikrim yok
TR10	İstanbul	54	29	17
TR21	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	88	12	14
TR22	Balıkesir, Çanakkale	81	13	6
TR31	İzmir	82	14	4
TR32	Aydın, Denizli, Muğla	76	24	0
TR33	Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak	84	10	6
TR41	Bursa, Eskişehir, Bilecik	74	19	7
TR42	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	76	17	7
TR51	Ankara	56	33	
TR52	Konya, Karaman	85	10	5
TR61	Antalya, Isparta, Burdur	92	7	1
TR62	Adana, Mersin	84	8	8
TR63	Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	97	3	5
TR71	Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir	84	11	5
TR72	Kayseri, Sivas, Yozgat	76	12	12
TR81	Zonguldak, Karabük, Bartın	89	0	11
TR82	Kastamonu, Çankırı, Sinop	60	40	0
TR83	Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	69	27	4
TR90	Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	91	6	3
TRA1	Erzurum, Erzincan, Bayburt	72	14	14
TRA2	Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	91	9	0
TRB1	Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli	68	23	9
TRB2	Van, Muş, Bitlis, Hakkari	86	14	0
TRC1	Gaziantep, Adıyaman, Kilis	80	20	6
TRC2	Şanlıurfa, Diyarbakır	87	13	0
TRC3	Mardin, Batman, Şırnak, Siirt	100	0	0

2.11. “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 %39’u 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 güzergahların bölünmüş yol yapılması ve kavşakların daha güvenli hale getirilmesi yönünde talepleri bulunmaktadır.



Grafik 2.11.1. “Bölünmüş yollara ilişkin KGM’ye iletmek istediğiniz görüşünüz var mı?”

III) GENEL DEĞERLENDİRME

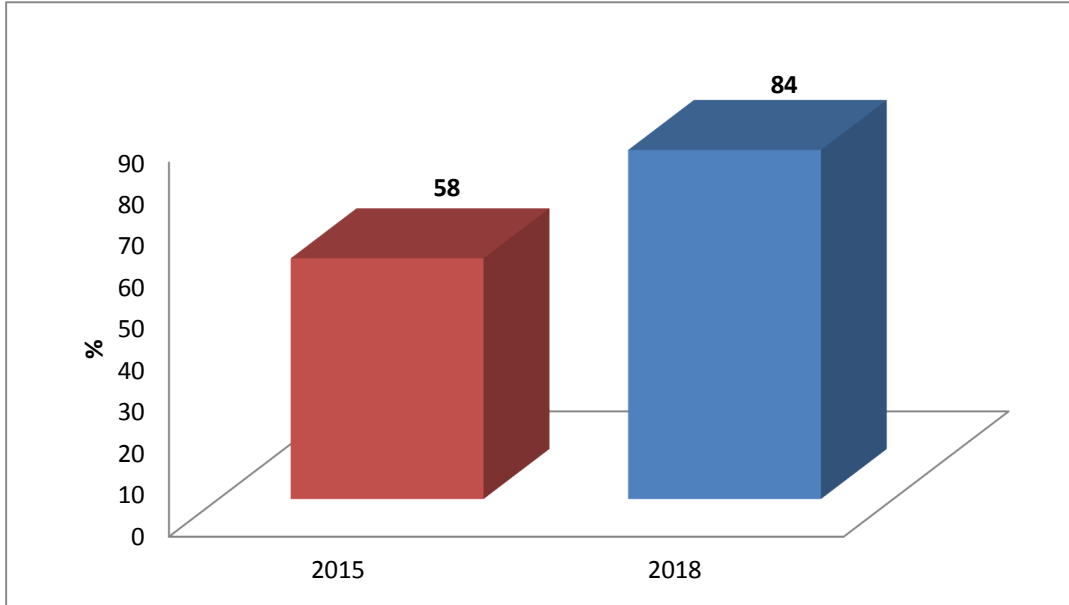
- Ankete katılanların büyük çoğunluğunu erkek, 25-44 yaş aralığında, eğitim seviyesi yüksek kişiler oluşturmaktadır.
- Araç kullanım durumlarına göre katılımcıların büyük çoğunluğu 10 yıldan uzun süredir araç kullanan aktif sürücülerdir. Ayrıca, son bir yıl içerisinde karayolları ile 10.000 km’den fazla şehirlerarası seyahat edenlerin oranı ise %27 gibi ciddi bir orandır.
- Katılımcıların %32’si ayda birden az ama yılda birden çok, %22’si ayda bir, %10’u yılda bir, %10’u haftada birden az ama ayda birden fazla seyahat etmektedir. Karayolu ile şehirlerarası seyahat etmediğini belirtenlerin oranı ise %1’dir.
- Katılımcıların %94 gibi büyük bir oranı otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri bildiğini belirtirken otoyolların tüm özellikleri itibariyle tam olarak doğru bilinme oranı %43’tür.
- Katılımcıların %78’i şehirlerarası yolculuklarında bölünmüş yollardan memnun, %11’i kararsız ve %11’i de memnun değildir.
- Şehirlerarası yolculuklarında bölünmüş yollardan memnun olduklarını belirten katılımcıların memnuniyet nedenlerinin birinci sırasında %46 ile kendilerini daha güvende hissetmeleri gelmektedir.
- Katılımcıların %84’ü 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 %84'ü doğru cevaplarırken kadın katılımcılarda ise doğru bilme oranı %66'dır.
- Ankete katılanların %65'i bölünmüş yolların şehirlerarası seyahatlerinde karayolunu tercih etmelerinde etkili olduğunu, %35'i de hiçbir etkisi olmadığını ifade etmiştir.
- Katılımcıların %37'si bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlerinde orta derecede artış sağladığını, %25'i çok artış sağladığını ve %16'sı az artış sağladığını belirtmiştir. Hiçbir artış sağlamadığını ifade edenlerin oranı ise %16'dır. Ankete katılanların %6'sı şehirlerarası karayolunda sosyal ve turistik amaçlı seyahat etmemektedir.
- İş ve eğitim amaçlı seyahatler bakımından incelendiğinde, ankete katılanların %32'si bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlerinde orta derecede artış sağladığını, %22'si çok artış sağladığını ve %18'i az artış sağladığını belirtmiştir. Hiçbir artış sağlamadığını ifade edenlerin oranı ise %21'dir. Ankete katılanların %7'si şehirlerarası karayolunda iş ve eğitim amaçlı seyahat etmemektedir.
- Ankete katılanların %52'si bölünmüş yollar nedeniyle bölgelerinde ekonomik bir kalkınma olduğunu ifade ederken %28'i de olmadığını belirtmiştir. Bu konu ile ilgili fikri olmayan katılımcıların oranı ise %20'dir.
- Katılımcıların %41'i bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında çok etkili olduğunu, %35'i etkisi olduğunu, %16'sı 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 %73 gibi yüksek bir oranı yaşadıkları bölgede halen bölünmüş yol yapımına ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. Böyle bir ihtiyacın olmadığını ifade eden katılımcıların oranı %19 iken %8'lik kısmın konu ile ilgili fikri bulunmamaktadır.

IV) 2015 YILI KARŞILAŞTIRMA

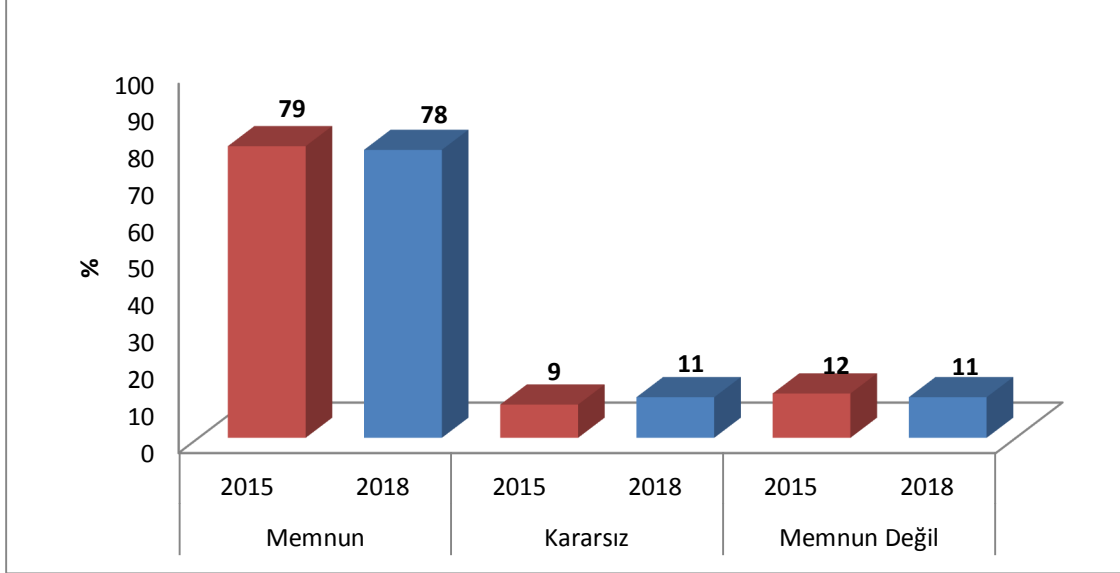
İlki 2015 yılında yapılan “Bölünmüş Yollar” anketine 5772 kişi katılırken 2018 yılında gerçekleştirilen aynı ankete 1259 kişi katılmıştır. Bölünmüş yollardan memnuniyet oranı hemen hemen aynı oranda olup, 2015 yılında %78 iken 2018 yılında ise %79 olarak belirtilmiştir. Bölünmüş yollarda otomobil için azami hız limiti bilgisine bakıldığında 2015 yılında doğru bilme oranı %58 iken, 2018 anketinde bu oran artarak %84’e yükselmiştir. Kadınlarda otomobil için azami hız limiti bilgisini doğru bilme oranı 2015’te %34 iken 2018’de %66’ya; erkeklerde aynı oran 2015’te %60 iken 2018’de %84’e yükselmiştir. Son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma sıklığına bakıldığında, 1 kez ceza alanların oranı 2015’te %66 iken 2018’de bu oran %73’tür. Bölünmüş yolların şehirlerarası karayolunda iş ve eğitim amaçlı seyahate etkisi incelendiğinde çok etkisi olduğunu belirten kadınların oranı 2015’te %20 iken 2018’de bu oran %11’e düşmüştür. Erkeklerde ise aynı oran 2014’te %28 iken 2018’de %22 olarak belirtilmiştir.



Grafik 4.1. Şehirlerarası Bölünmüş Yollarda Otomobil İçin Azami Yasal Hız Limitini Doğru Bilme Oranı

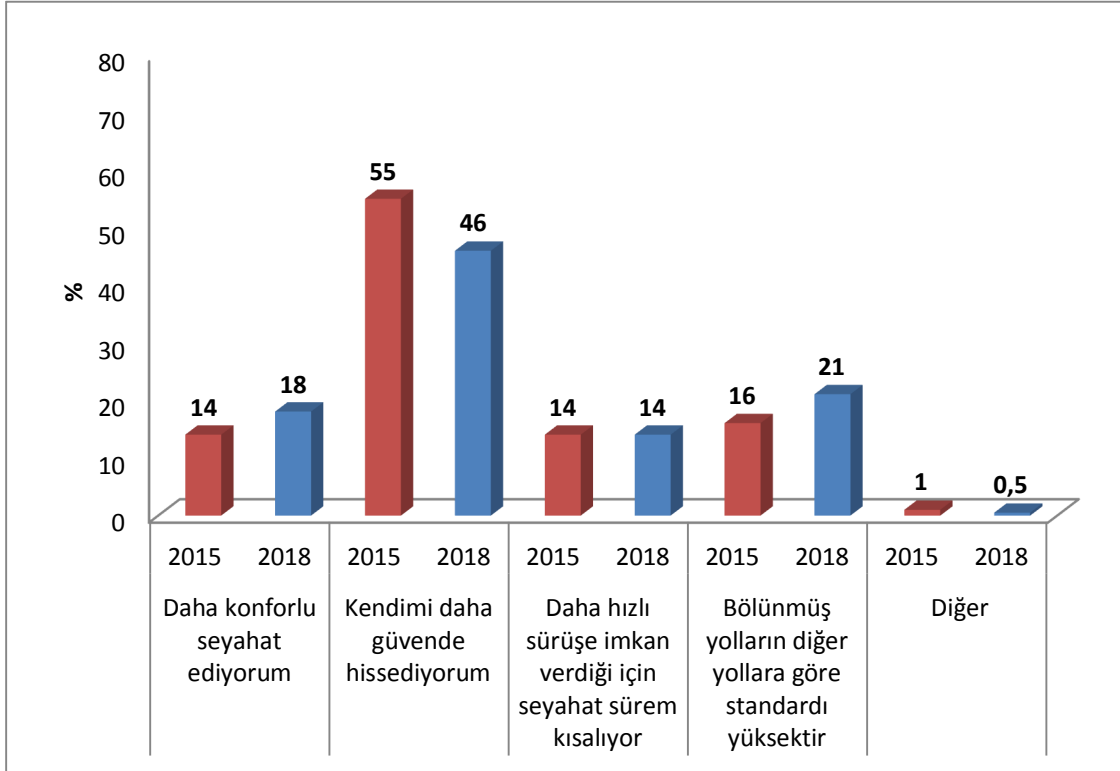


Katılımcıların şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami hız limiti bilgi düzeyi incelendiğinde 2015’te doğru cevap verme oranı %58 iken aynı oran 2018’de %84’tür.



Grafik 4.2. “Şehirlerarası yolculuklarında bölünmüş yollardan memnun musunuz?”

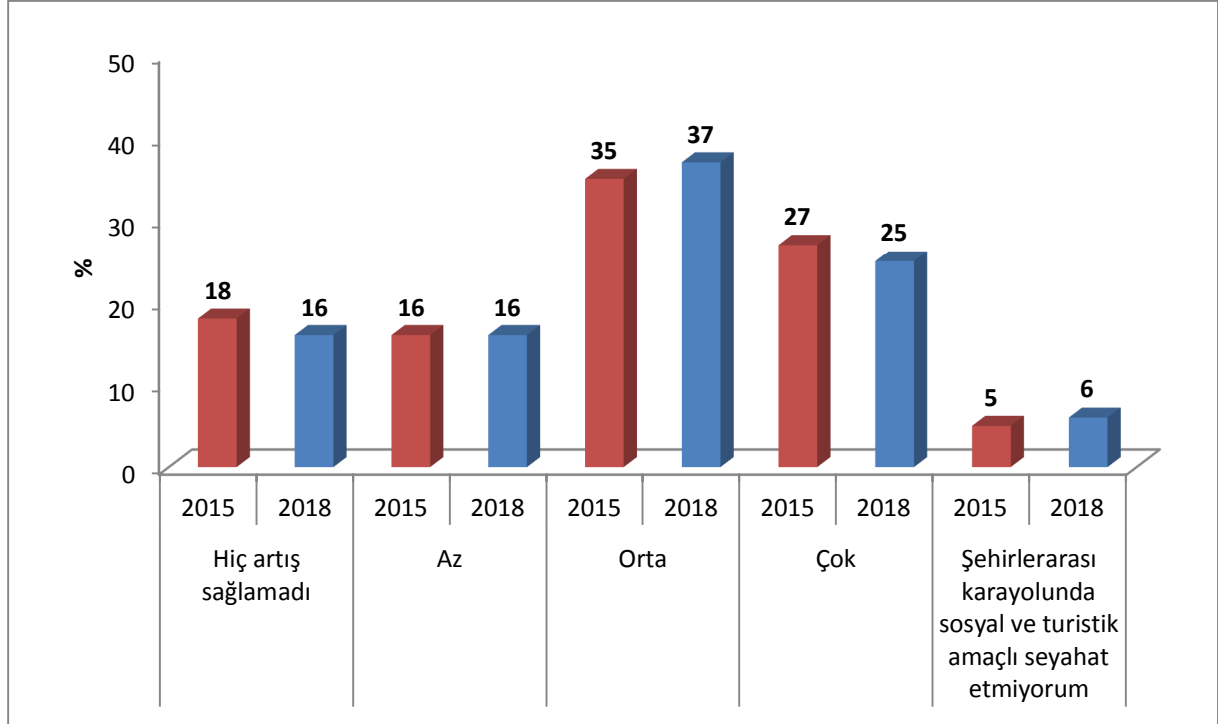
Bölünmüş yollardan memnuniyet oranları incelendiğinde, 2015 ve 2018 yılları arasında memnuniyet oranlarında belirgin bir fark gözlemlenmemiştir



Grafik 4.3. “Bölünmüş yollardan başlıca memnun olma nedeniz nedir?”

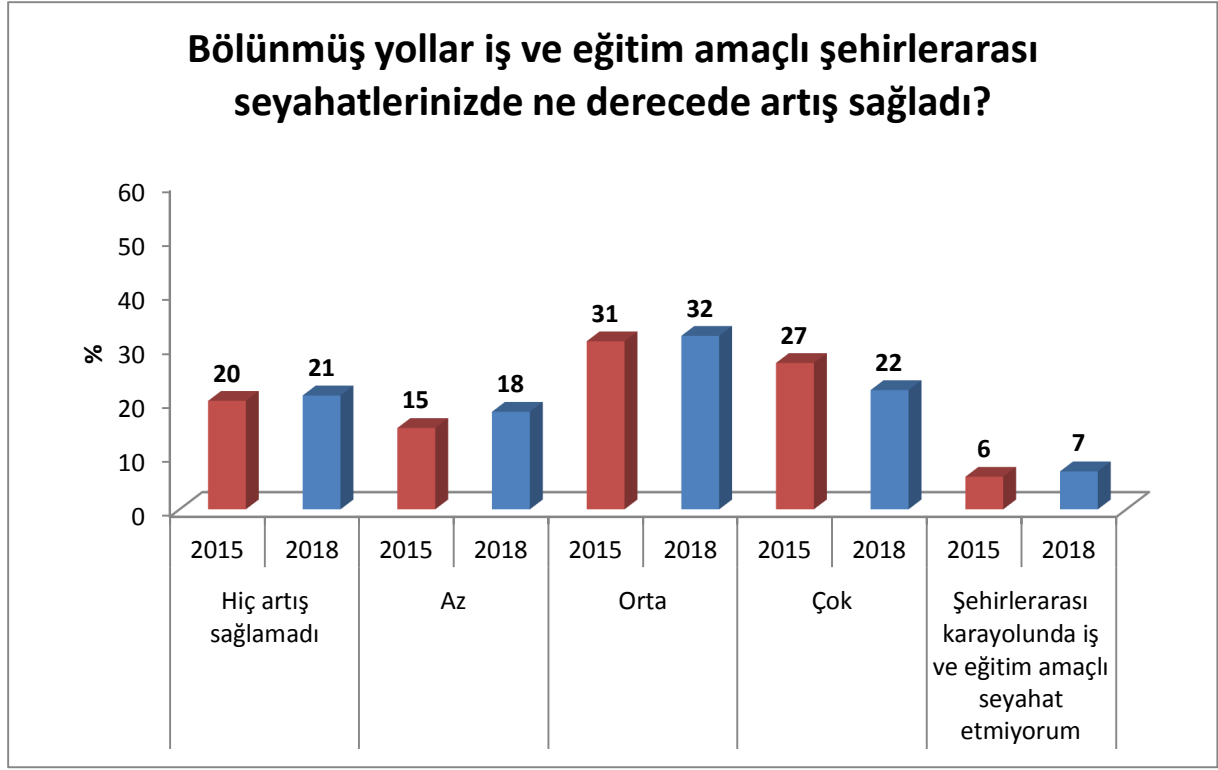


Bölünmüş yollardan başlıca memnun olma nedenine “Kendimi daha güvende hissediyorum” cevabını verenlerin oranı 2015’te %55 iken, 2018’de bu oran %46’dır. Buna karşın “Bölünmüş yolların diğer yollara göre standardı yüksektir” yanıtını verenlerin oranı 2015’te %16 iken aynı oranın 2018’de %21’e yükseldiği gözlemlenmiştir.



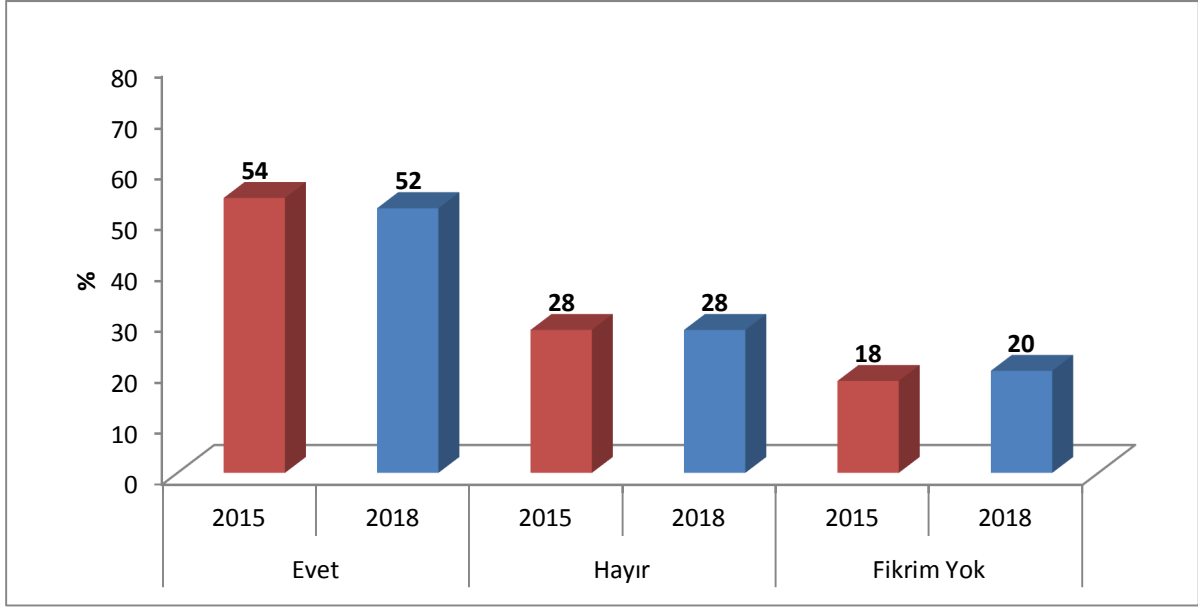
Grafik 4.4. “Bölünmüş yollar sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlerinizde ne derecede artış sağladı?”

Bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi yıllara göre incelendiğinde, 2015 ve 2018 yılları arasında belirgin bir fark gözlemlenmemiştir.



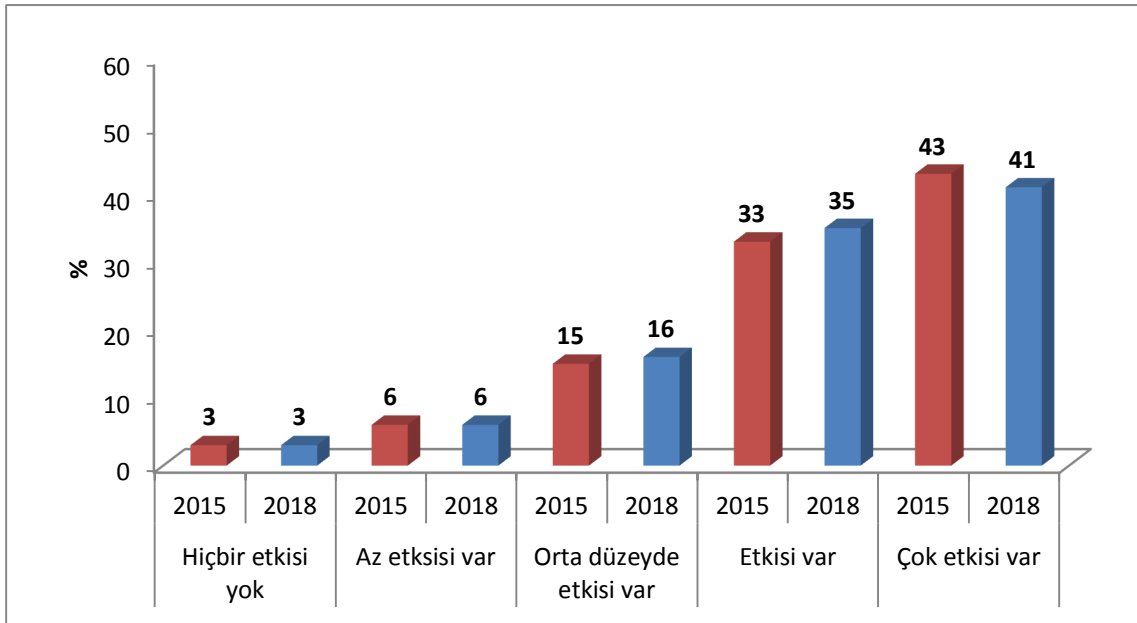
Grafik 4.5. “Bölünmüş yollar iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlerinizde ne derecede artış sağladı?”

Bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlere etkisi yıllara göre incelendiğinde, 2015 ve 2018 yılları arasında belirgin bir fark gözlemlenmediği görülmektedir.



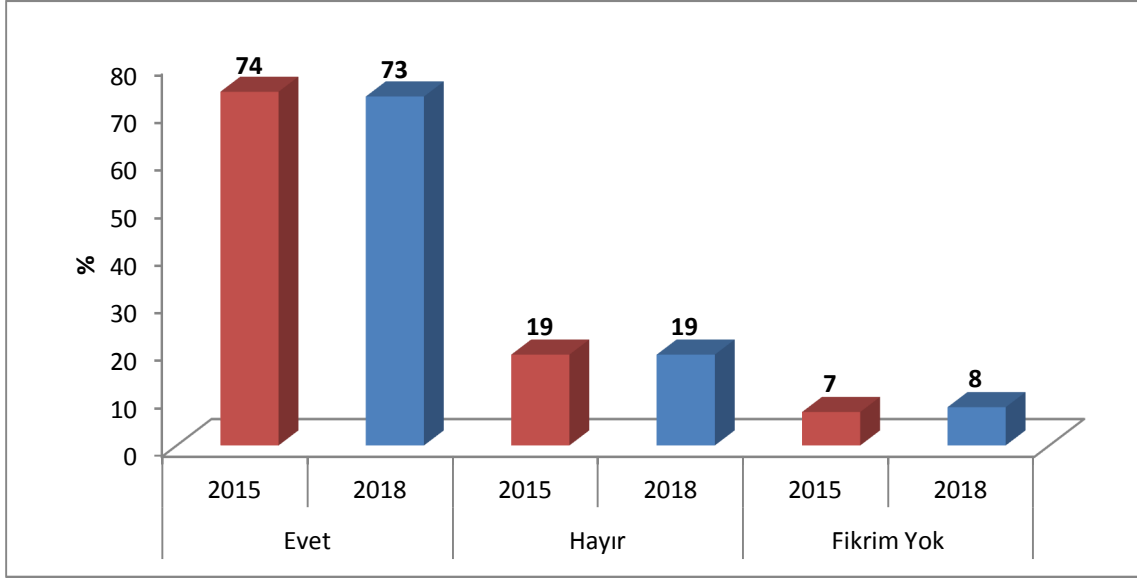
Grafik 4.6. “Bölünmüş yollar nedeniyle bölgenizde ekonomik bir kalkınma olduğunu, bölgenizin geliştiğini düşünüyor musunuz?”

Bölünmüş yolların yaşanılan bölgede ekonomik kalkınmaya ve gelişmeye etkisi yıllara göre incelendiğinde, 2015 ve 2018 yılları arasında belirgin bir fark gözlemlenmezken katılımcıların yarısından fazlasının etkisi olduğu görüşünde olduğu görülmektedir.



Grafik 4.7. “Sizce bölünmüş yollar trafik kazalarının azalmasında ne derece etkilidir?”

Bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında etkisinde 2015 ve 2018 arasında belirgin farklılık gözlemlenmezken, çok etkisi olduğunu düşünenlerin oranı en yüksektir.



Grafik 4.8. “Yaşadığınız bölgede bölünmüş yol yapımına hala ihtiyaç olduğunu düşünüyor musunuz?”

Yaşanılan bölgede bölünmüş yol yapımına ihtiyaç olup olmadığı incelendiğinde, 2015 ve 2018 arasında belirgin farklılık gözlemlenmezken, katılımcıların büyük çoğunluğu bölünmüş yol yapımına ihtiyaç olduğunu belirtmiştir

V) SONUÇ VE ÖNERİLER

Sonuç olarak, ankete katılanlar çerçevesinde bölünmüş yollara ilişkin algı oldukça yüksektir. Ancak katılımcıların büyük çoğunluğu otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özelliklerini bildiklerini belirtmelerine rağmen konu ile ilgili bilgi düzeyinin daha düşük olduğu görülmektedir. Ayrıca bu anket kapsamında ele alınan, yaş, cinsiyet, seyahat durumu vb. betimleyici özelliklerin bilgi düzeyinde bir fark yaratmadığı da görülürken, eğitim seviyesi arttıkça, “Otoyolları diğer bölünmüş yollardan ayıran özellikleri” doğru bilme oranının arttığı görülmektedir

Ankete katılanların %78’i şehirlerarası yolculuklarında bölünmüş yollardan memnun olduklarını, %11’i kararsız olduklarını ve %11’i de memnun olmadıklarını belirtmiştir. Katılımcıların araç kullanım süreleri arttıkça bölünmüş yollardan duyulan memnuniyet de artmaktadır. Anket kapsamında 1 yıldan az araç kullananlar %66 ile en düşük, 20 yıldan fazla araç kullananlar %87 ile en yüksek memnuniyet oranına sahiptir. 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 %46 ile kendilerini daha güvende hissetmeleri gelmektedir. Ankete katılanların %21’i bölünmüş yolların diğer yollara kıyasla standardının daha yüksek olmasını, %18’i daha konforlu seyahat etmelerini, %14’ü seyahat sürelerinin kısalmasını memnun olmada etkili neden olarak belirtmiştir.

25.06.2010 tarihli ve 6001 sayılı “Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun” gereğince şehirlerarası 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 %84’ü doğru cevap vermiştir. %6’sı 90 km/saat, %6’sı 120 km/saat, %3’ü 100 km/saat olarak işaretlemiştir. Şehirlerarası bölünmüş yollarda otomobil için azami yasal hız limiti olmadığını belirtenlerin oranı da %0,3’tür. Bilgi düzeyi cinsiyete göre incelendiğinde oldukça farklılık göstermektedir. Erkek katılımcıların %84’ü doğru cevap verirken bu oran kadın katılımcılarda %66’dır.

Ankete katılanların %65’i bölünmüş yolların şehirlerarası seyahatlerinde karayolunu tercih etmelerinde etkili olduğunu, %35’i de hiçbir etkisi olmadığını belirtmiştir. Bölünmüş yollardan memnuniyete göre incelendiğinde, memnun olanların %71’i etkisi olduğunu belirtirken, memnun olmayanlarda bu oran %36’dır.

Seyahat amaçlarına göre incelediğimizde, katılımcıların %68’i bölünmüş yolların sosyal ve turistik amaçlı şehirlerarası seyahatlerinde orta derece ve üzerinde artış sağladığını ve %16’sı az artış sağladığını belirtmiştir. Hiçbir artış sağlamadığını ifade edenlerin oranı ise %16’dır. Ankete katılanların %6’sı şehirlerarası karayolunda sosyal ve turistik amaçlı seyahat etmemektedir.

İş ve eğitim amaçlı seyahatler bakımından incelendiğinde ise, ankete katılanların %61’i bölünmüş yolların iş ve eğitim amaçlı şehirlerarası seyahatlerinde orta derecede ve üzerinde artış sağladığını, %18’i de az artış sağladığını belirtmiştir. Hiçbir artış sağlamadığını ifade edenlerin oranı ise %21’dir. Ankete katılanların %7’si şehirlerarası karayolunda iş ve eğitim amaçlı seyahat etmemektedir.

Ankete katılanların bölünmüş yolların bölgesel gelişmeye etki sağlayıp sağlamadığı hususundaki görüşleri ayrıca değerlendirilmiştir. Katılımcıların %52’si bölünmüş yollar nedeniyle bölgelerinde ekonomik bir kalkınma olduğunu ifade ederken %28’i de olmadığını belirtmiştir. Bu konu ile ilgili fikri olmayan katılımcıların oranı ise %20’dir.



Anket kapsamında bölünmüş yolların trafik kazaları üzerindeki etkileri incelendiğinde, katılımcıların %41’i bölünmüş yolların trafik kazalarının azalmasında çok etkili olduğunu, %35’i etkili olduğunu, %16’sı orta düzeyde etkili olduğunu ve %6’sı da az etkili olduğunu belirtmiştir. Trafik kazalarının azalmasında hiçbir etkisi olmadığını düşünen katılımcıların oranı ise sadece %3’dür.

Ankete katılanların bölgelerinde hala bölünmüş yollara ilişkin ihtiyaç olup olmadığı hususundaki görüşleri değerlendirilmiş ve katılımcıların %73 gibi yüksek bir oranı yaşadıkları bölgede halen bölünmüş yol yapımına ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. Böyle bir ihtiyacın olmadığını ifade eden katılımcıların oranı %19 iken %8’lik kısmın konu ile ilgili fikri bulunmamaktadır.

Sonuç olarak ankete katılanların büyük çoğunluğu şehirlerarası seyahatlerinde bölünmüş yollardan memnuniyetini belirtirken kendilerini daha güvende hissetmelerini, diğer yollara göre standardının yüksek olmasını başlıca nedenler olarak göstermişlerdir. Katılımcıların büyük çoğunluğu (%65) şehirlerarası seyahatlerde karayolunu tercih etmelerinde bölünmüş yolların etkili olduğunu belirtmiştir. Katılımcılar bölünmüş yolların şehirlerarası karayolunda sosyal ve turistik amaçlı seyahatlerinde karayolunu tercih etmelerinde %62 oranında orta ve üzeri derecede etkisi olduğunu, şehirlerarası karayolunda iş ve eğitim amaçlı seyahatlerinde ise karayolunu tercih etmelerinde %54 oranında orta ve üzeri derecede etkisi olduğunu belirtirken, %52’si bölünmüş yolların bölgesel gelişmeye etkisi olduğunu düşünmektedir.



KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANLIĞI
1
Ulaşım Maliyetleri ve Verimlilik Şubesi Müdürlüğü
AYIN KONUSU ANKETLERİ – BÖLÜNMÜŞ YOLLAR 2019