



KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

2020

AYIN KONUSU ANKETLERİ- TRAFİK GÜVENLİĞİ



STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANLIĞI

Ulaşım Maliyetleri ve Verimlilik Şubesi

Müdürlüğü



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

AYIN KONUSU ANKETLERİ TRAFİK GÜVENLİĞİ RAPORU

TEMMUZ-2020





İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	i
YÖNETİCİ ÖZETİ.....	iii
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 “TRAFİK GÜVENLİĞİ” ANALİZİ VE DEĞERLENDİRMELERİ.....	3
2.1. Demografi.....	3
2.2. Araç Kullanım Durumu.....	7
2.3. Hız Bilgisi	9
2.4. Karayollarında Trafik Güvenliği, Tutum ve Davranış	11
2.5. Trafik Kazaları.....	29
2.6. Trafik Güvenliği Bakımında Karayolları Hakkında Değerlendirme ...	33
2.7. Karayolları Yatırım Önceliği	34
2.8. “Akıllı Ulaşım Sistemleri” Uygulamalarına İlişkin Bilgi ve Görüşler ..	35
2.9. “Trafik Güvenliği”ne İlişkin Diğer Görüşler	36
III) GENEL DEĞERLENDİRME.....	37
IV) SONUÇ VE ÖNERİLER	42





AYIN KONUSU ANKETİ TRAFİK GÜVENLİĞİ YÖNETİCİ ÖZETİ - 2020



ARAŞTIRMANIN KONUSU

KGM internet giriş sayfası www.kgm.gov.tr adresinde 13.11.2018– 10.07.2020 tarihleri arasında kullanıcılara sunulan anket, trafik güvenliği bakımından şehirlerarası yollardan memnuniyet, trafik işaretlemelerine (yatay ve düşey işaretlemeler) uyma, yol yüzeyi kaplamaları (SK, BSK), hız kuralları, trafik kazaları ve alınması gereken önlemler vb. konuları içermektedir.

ARAŞTIRMANIN AMACI

Kamuoyunun bilgi düzeyinin ve memnuniyetinin ölçülmesi, yol kullanıcılarının Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) Kaplamalı yol ile Sathi Kaplamalı (SK) yol arasındaki farkı bilip bilmediklerinin sorgulanması, Kuruluşa ilişkin herhangi bir olumsuz görüş ya da uygulama var ise çalışmaların gözden geçirilerek alanla ilgili iyileştirmelerin yapılmasını sağlamak bu araştırmanın en önemli amaçlarındandır.

KATILIMCI PROFİLİ

Ankete 2012 kişi giriş yapmış olup yaş ve araç kullanım filtre sorularını geçen katılımcı sayısı 1766'tır. Ankete katılanların büyük çoğunluğunu erkek (%94), 25-44 yaş aralığında (%70), eğitim seviyesi yüksek (%70 lisans ve üzeri) kişiler oluşturmaktadır. Ankete Türkiye'deki 80 ilden katılım sağlanmış girişlerin en fazla olduğu il %20 ile ülke nüfusunun %19'unu barındıran İstanbul'dur. İkinci sırayı ise %15 katılım oranıyla ülke nüfusunun %7'sini



barındıran Ankara almaktadır. Katılımcıların %70'i her gün araç kullanmaktadır ve son bir yıl içinde karayolları ile 10.000 km'den fazla şehirlerarası seyahat edenlerin oranı %33'tür.

ARAŞTIRMADA ÖNE ÇIKAN SONUÇLAR

- Katılımcılar çoğunlukla (%94) araç kullanmakta olup, araç kullananların 3'te 2'si her gün araç kullanmaktadır. En sık kullanılan araç türü otomobildir (%79).
- Katılımcılara otomobil için hız limiti sorulduğunda katılımcıların %70'i yerleşim yeri içinde, %77'si otoyollarda, yarısından fazlası yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda ve yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda uygulanan hız limitini (otomobil için) doğru bilmıştır.
- Şehirlerarası karayollarındaki seyahatlerinde ne kadar güvende hissettiklerine ilişkin soruda katılımcıların yarısına yakını kendini güvende hissettiğini belirtirken, dörtte biri güvende hissetmediğini belirtmiştir.
- Katılımcıların %61'i Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) kaplamalı yol ile Sathi Kaplamalı (SK) yol arasındaki farkı bildiğini belirtirken %39'u bilmediğini belirtmiştir.
- Katılımcıların %70'i Sathi Kaplamalı (SK) yolda kendini daha güvensiz hissettiğini belirtirken, Bitümlü Sıcak Karışım kaplamalı (BSK) yolda bu oran %16'dır.
- SK yollarda kendini güvensiz hissettiğini beyan edenlerin yarısı (%50) güvensizlik nedenini yüzey düzgünlüğü olarak beyan ederken yaklaşık üçte biri (%36) serbest malzeme olarak belirtmiştir.
- Kendini BSK yollarda daha güvensiz hissettiğini beyan edenlerin güvensiz hissetme nedenleri; yolun yağışlı havalarda kaygan olması, yol yüzeyinin düzgün olması nedeniyle zeminin kaygan olması, yolun konforu nedeniyle hıza teşvik etmesi ve yazın sıcaktan asfaltın erimesi şeklinde dile getirilmiştir.
- Yatay ve düşey trafik işaretlemelerinin gece ve gündüz sürüşlerde etkililiği sorgulandığında düşey işaretlemelerin gece sürüşünde %43, gündüz sürüşünde %40 etkili olduğu katılımcılar tarafından belirtilmiş olup gece ve gündüz arasında önemli bir fark olmamakla birlikte düşey işaretlemelerin yatay işaretlemelere kıyasla daha etkin olduğu ifade edilmiştir.
- Yol yatay işaretlemelerinin gece ve gündüz sürüşlerinde etki oranına ilişkin ise katılımcılar etki oranını gündüz %32 ve gece %38 olarak belirtmişlerdir. Önemli bir fark olmamakla birlikte yatay işaretlemeler de düşey işaretlemeler gibi gece sürüşlerinde daha etkili olarak ifade edilmiştir. Bu fark yatay işaretlemelerde düşey işaretlemelere kıyasla daha fazladır.



- Trafik güvenliği ile ilgili işaretlere uyma oranı %90’ların üzerinde olup aşağıda verilmektedir.
 - Katılımcıların %91’i hızla ilgili trafik işaretlerine ve işaretçilerine ve yatay trafik işaretlerine çoğunlukla ve her zaman uyduklarını beyan etmişlerdir.
 - Katılımcıların %95’i düşey trafik işaretlerine çoğunlukla ve her zaman uyduklarını beyan etmişlerdir.
 - Öndeki aracı geçmenin yasak olduğu bölgelerde katılımcıları sadece %4’ü bazen veya çoğunlukla uymadıklarını beyan etmişlerdir.
 - Serbest malzeme ile ilgili uyarılara çoğunlukla ve her zaman uyduklarını beyan edenlerin oranı %90’dır.
 - Okul geçitlerine ve yaya geçitlerine yaklaştığında hızını nadiren ve hiçbir zaman kesmediğini belirten katılımcı oranı %2 iken her zaman ve çoğunlukla azalttığını beyan edenler %93’dür.
 - Yol bakım-onarım yapılan kesimlerde trafik işaret ve işaretçilerine uyan katılımcı oranı %96’dır.
- Ankete katılanların yaklaşık beşte biri yaralanmalı trafik kazası geçirdiğini beyan etmiştir.
- Ankete katılanlar tarafından karayollarında meydana gelen trafik kazalarının öncelikli 3 nedeni; sürücülerin dikkatsizliği (%66), hızlı araç kullanılması (%45), sürücülerin eğitimsizliği (%44) olarak sıralanmıştır.
- Trafik kazalarının azaltılması için alınması gereken önlemlere ilişkin görüşler ilk 3 sıralamayla; eğitim seviyesini artırmak (%34), trafik güvenliği konusunda toplum bilincini artırmak (%28) ve trafik denetimlerini artırmak (%10) olarak belirtilmiştir.
- Şehirlerarası karayollarından trafik güvenliği özellikleri bakımından memnuniyet incelendiğinde, genel anlamda karayolları ortalama 62 puanla başarılı olarak değerlendirilmiştir.
- Karayollarında yapılacak yatırımlarda ilk olarak yapılması gereken çalışma sorulduğunda; trafik güvenliğini artırıcı önlemler almak (%21), yol yüzeyini düzeltmek (%19) ve sürüş konforunu artırmak (%18) cevapları ilk üç sıralamada yer almaktadır.
- Bu anket web ortamında düzenlenmiş olup konu ile ilgili örnek bir çalışmadır. Türkiye genelini yansıtmamaktadır. Konu ile ilgili geniş katılımlı Türkiye genelini yansıtabilecek memnuniyet araştırmaları Stratejik Planlar kapsamında dönemsel olarak ayrıca yapılmaktadır.





D) GİRİŞ

1.1. Araştırmanın Konusu ve Amacı

Araştırmanın konusu ve amacı; trafik güvenliği bakımından şehirlerarası yollardan memnuniyet, trafik işaretlemelerine (yatay ve düşey işaretlemeler) uyma, yol yüzeyi kaplamaları, hız kuralları, trafik kazaları ve alınması gereken önlemler vb. konularda yol kullanıcılarına yönelik bir anketin “*Trafik Güvenliği*” başlığı ile internet ortamında ele alınması, konuyla ilgili olarak kamunun bilgi düzeyinin ölçülmesi, algı ve bilgedeki 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 yapılmasını sağlamaktır.

1.2. Araştırmanın Kapsamı

Araştırma web ortamında uygulamaya yönelik olarak ve internet üzerinden doldurulabilen “Trafik Güvenliği” soru formunu içermektedir. Anket, Kurumumuz Bilgi Teknolojileri Dairesi Başkanlığı tarafından hazırlanan yazılım ile, KGM internet giriş sayfası www.kgm.gov.tr adresinde 13.11.2018– 10.07.2020 tarihleri arasında internet sayfasını kullananlara sunulmuştur. Aylar itibariyle karayollarının web sayfasını ziyaret eden ve ankete giriş yapanların sayısı, aşağıdaki tabloda verilmiştir.

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	%
13-30 Kasım 2018	320913	192	0,060
1-31 Aralık 2018	623682	212	0,034
1-31 Ocak 2019	705780	140	0,020
1-28 Şubat 2019	478473	165	0,034
1-31 Mart 2019	509767	84	0,016
1-30 Nisan 2019	573174	85	0,015
1-31 Mayıs 2019	588660	110	0,019
1-30 Haziran 2019	670953	73	0,011
1-31 Temmuz 2019	552208	137	0,025
1-31 Ağustos 2019	539418	97	0,018
1-30 Eylül 2019	358935	84	0,023
1-31 Ekim 2019	452091	78	0,017

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

1-30 Kasım 2019	519093	74	0,014
1-31 Aralık 2019	533715	77	0,014
1-31 Ocak 2020	712528	94	0,013
1-29 Şubat 2020	686939	80	0,012
1-31 Mart 2020	471010	45	0,010
1-30 Nisan 2020	241372	42	0,017
1-31 Mayıs 2020	271612	46	0,017
1-30 Haziran 2020	509581	69	0,014
1-10 Temmuz 2020	203300	28	0,014
TOPLAM	10523204	2012	0,019

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 yaklaşık bir sene süresince yayınlanan “Trafik Güvenliği” anketi ile internet üzerinden toplanmıştır. Ankette eşit aralıklı nominal ve ordinal ölçümler kullanılmıştır. Anket; demografik bilgiler, araç kullanım durumu, hız bilgisi, trafik güvenliği davranış ve tutumu, trafik kazaları, karayollarının trafik güvenliği bakımından değerlendirilmesi, karayollarında yapılması gereken yatırım önceliği soruları olmak üzere toplam 26 sorudan oluşmaktadır.

1.3.3. Verilerin Analizi

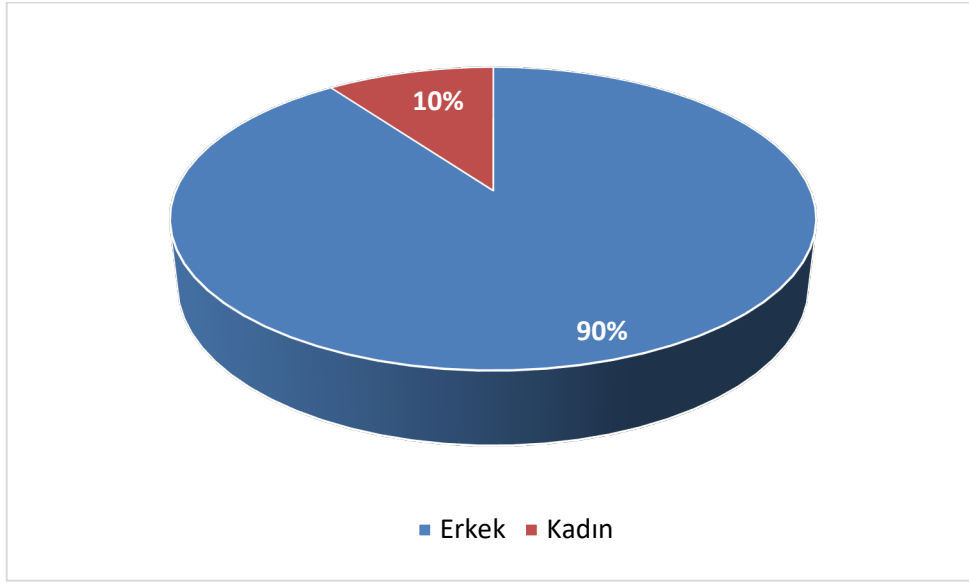
Araştırma sonucunda elde edilen verilerin çözümlenmesinde IBM SPSS 25.0 (Statistical Packages for Social Science) paket programından yararlanılmıştır. Kullanılan betimsel araştırma modeli doğrultusunda veriler tanımlayıcı istatistikler kullanılarak çözümlenmiş, sıklık (frekans), yüzde, ortalama ve standart sapma kullanılmıştır.

II) AYIN KONUSU “TRAFİK GÜVENLİĞİ” ANALİZİ VE DEĞERLENDİRMELERİ

Bu bölümde, toplam 26 sorudan oluşan ve 13.11.2018– 10.07.2020 tarihleri arasında internet ortamında gerçekleştirilen “Trafik Güvenliği” çalışmasına ilişkin analizler ve değerlendirmeler yer almaktadır.

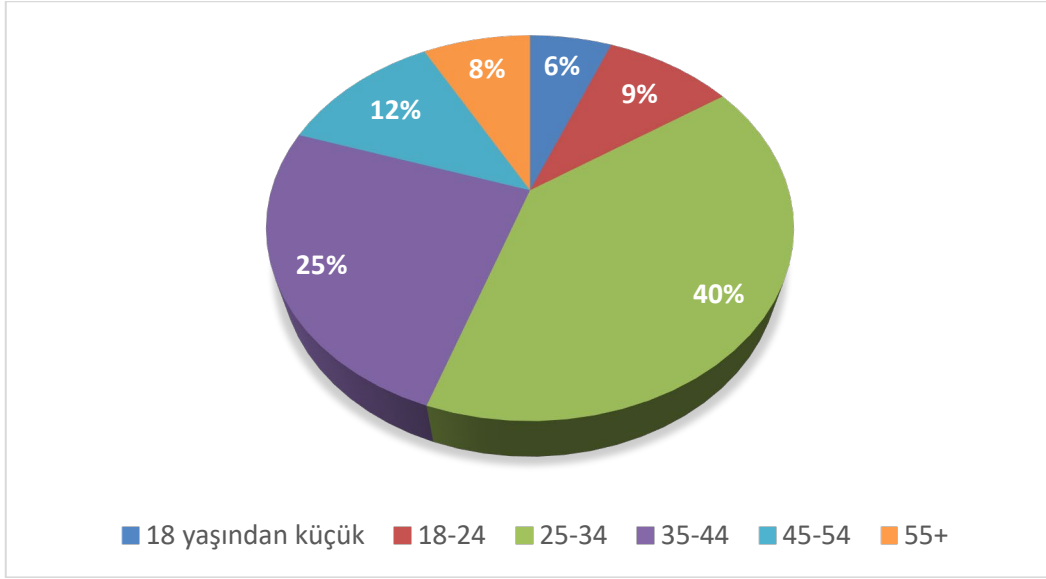
2.1. Demografi

Bu bölümde ankete katılıp demografiyle ilgili soruları cevaplayanların cinsiyet ve yaş dağılımları, eğitim seviyesi ile araç kullanım bilgileri yer almaktadır. Genel olarak incelendiğinde katılımcıların büyük çoğunluğu erkek, 25-34 yaş aralığında ve eğitim düzeyi lise ve üstü kişilerden oluşmaktadır.



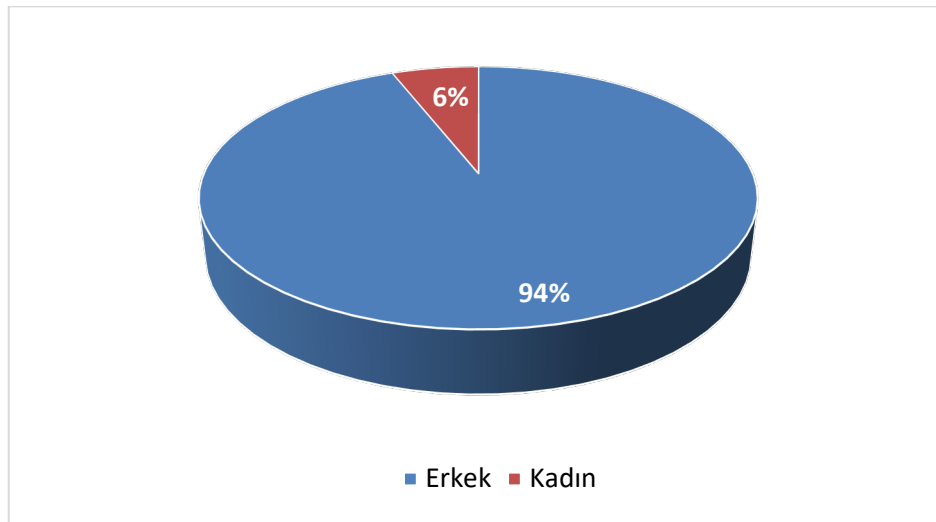
Grafik 2.1.1. Ankete Giriş Yapanların Cinsiyeti

Ankete giriş yapanların %90'ını erkekler ve %10'unu kadınlar oluşturmaktadır. Yaş dağılımları incelendiğinde 18 yaşından küçük olanların oranı %6'dır. Bununla birlikte ankete katılanların %9'u 18-24 yaş aralığında, %40'ı 25-34 yaş aralığında, %25'i 35-44 yaş aralığında, %12'si 45-54 yaş aralığında ve %8'i 55 yaş ve üzeri yaş grubunda yer almaktadır.



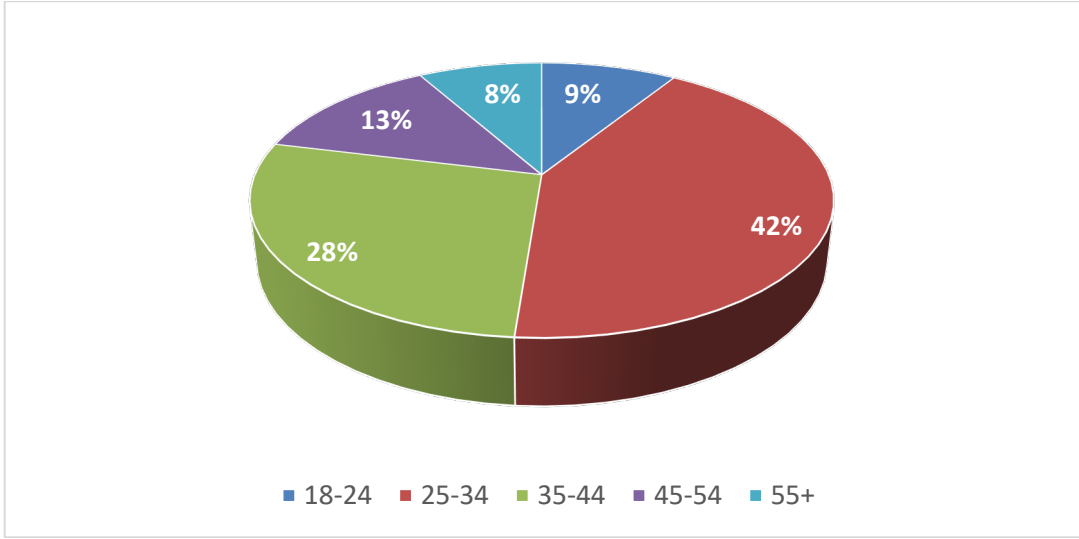
Grafik 2.1.2. Ankete Giriş Yapanların Yaş Aralıkları

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 1766 kişinin anketi değerlendirilmeye alınmış olup analiz çalışmasında değerlendirmeye alınan katılımcıların cinsiyet ve yaş dağılımları aşağıdaki grafiklerde verilmiştir.



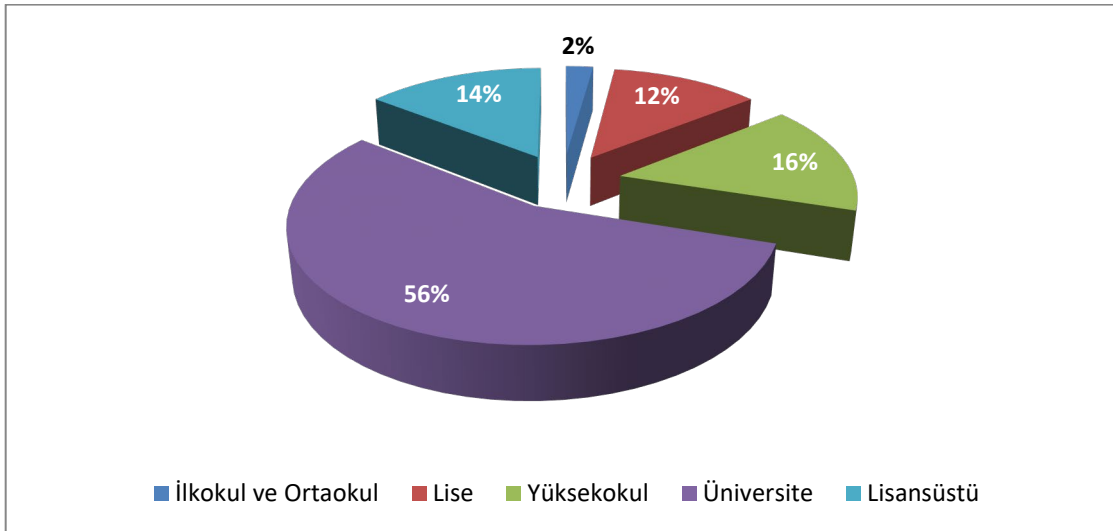
Grafik 2.1.3. Katılımcıların Cinsiyeti

Anketi geçerli olanların %94’ü erkekler ve %6’sını kadınlar oluşturmaktadır.



Grafik 2.1.4. Katılımcıların Yaş Aralıkları

Anketi geçerli olanların yaş dağılımları incelendiğinde, %42’si 25-34 yaş aralığında, %28’i 35-44 yaş aralığında, %9’u 18-24 yaş aralığında ve %13’ü 45-54 yaş aralığında yer almıştır. 55 yaş ve üzeri grupta olup ankete katılanların oranı ise %8’dir. Genele bakıldığında katılımcıların büyük çoğunluğunun (%83) 25-54 yaş aralığında olduğu görülmektedir.



Grafik 2.1.5. Katılımcıların Eğitim Seviyesi

Ankete katılanların %14’ü lisansüstü, %56’sı üniversite, %16’sı yüksekokul, %12’si lise, %2’si ilkököl ve ortaokul mezunudur. Genele bakıldığında katılımcıların %98’inin eğitim seviyesi lise ve üstüdür.



İkamet edilen ile göre incelediğinde, ankete Türkiye’deki 80 ilden katılım sağlanmıştır. Ankete girişlerin en fazla olduğu il %19,7 ile ülke nüfusunun %19’unu barındıran İstanbul’dur. İkinci sırayı ise %15,1 katılım oranıyla ülke nüfusunun %7’sini barındıran Ankara almaktadır. Ankette yer alan araç kullanımına ilişkin filtre soru ikamet edilen il sorusundan sonra gelmekte olup bu soruya 1893 kişi cevap vermiştir.

Tablo 2.1.1. “İkamet ettiğiniz il?”

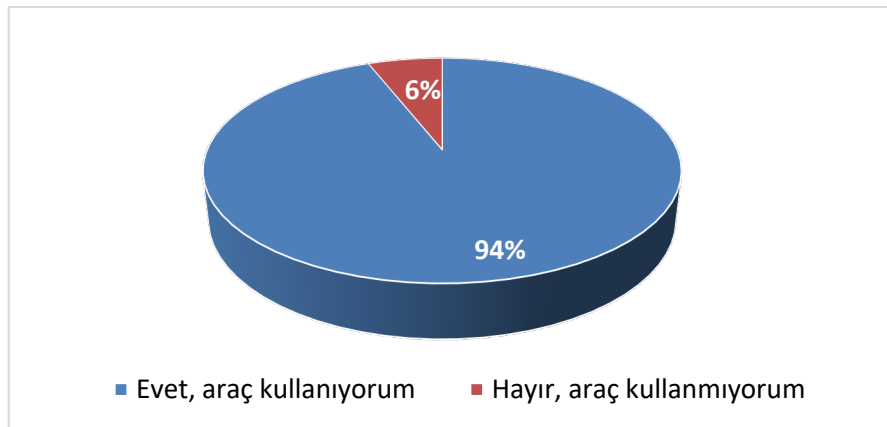
İl Adı	Sayı	Yüzde (%)	İl Adı	Sayı	Yüzde (%)
İstanbul	399	19,7	Aydın	16	0,8
Ankara	306	15,1	Çanakkale	15	0,7
İzmir	96	4,7	Kahramanmaraş	15	0,7
Bursa	66	3,3	Osmaniye	15	0,7
Konya	56	2,8	Düzce	15	0,7
Antalya	52	2,6	Elazığ	14	0,7
Kocaeli	46	2,3	Afyon	14	0,7
İçel	38	1,9	Van	14	0,7
Kayseri	36	1,9	Malatya	13	0,6
Balıkesir	34	1,8	Bolu	12	0,6
Samsun	31	1,7	Kastamonu	12	0,6
Adana	29	1,5	Eskişehir	11	0,5
Trabzon	26	1,4	Ordu	11	0,5
Sakarya	25	1,3	Zonguldak	11	0,5
Denizli	24	1,2	Kars	10	0,5
Erzurum	24	1,2	Kırklareli	10	0,5
Sivas	24	1,2	Karabük	10	0,5
Muğla	23	1,2	Uşak	9	0,4
Şanlıurfa	22	1,1	Aksaray	9	0,4
Isparta	20	1,1	Şırnak	9	0,4
Tekirdağ	20	1,0	Bitlis	8	0,4
Gaziantep	18	1,0	Çorum	8	0,4
Diyarbakır	17	0,9	Rize	8	0,4
Manisa	17	0,8	Yozgat	8	0,4
Tokat	17	0,8	Adıyaman	7	0,3
Bilecik	16	0,8	Edirne	7	0,3
Hatay	16	0,8	Kırşehir	6	0,3

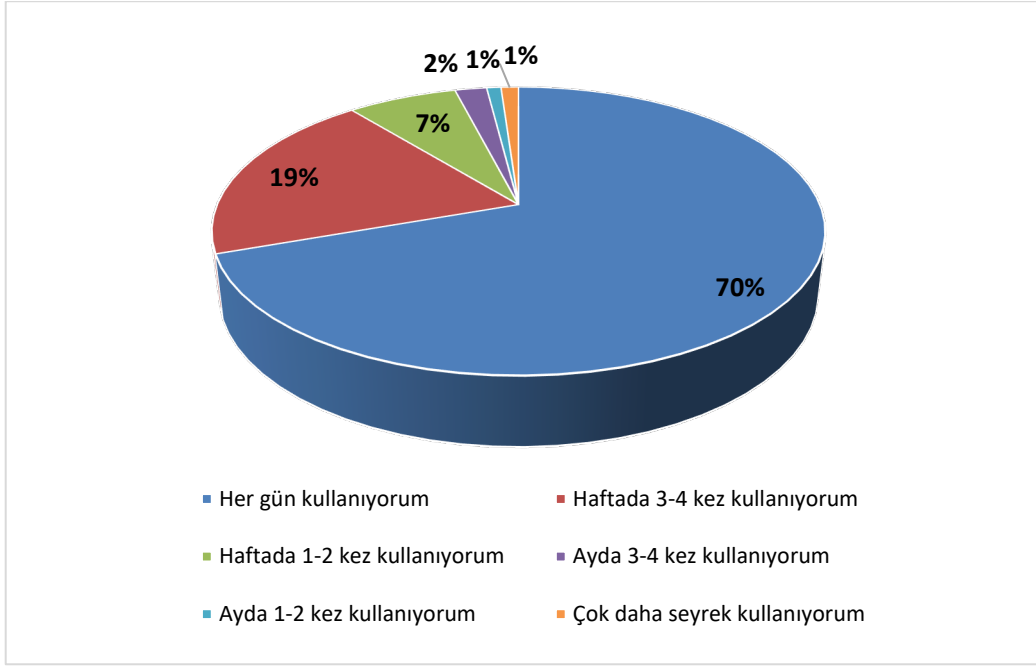
Tablo 2.1.1. “İkamet ettiğiniz il?”

İl Adı	Sayı	Yüzde (%)	İl Adı	Sayı	Yüzde (%)
Batman	6	0,3	Kırıkkale	4	0,2
Kütahya	6	0,3	Mardin	4	0,2
Yalova	6	0,3	Bartın	4	0,2
Giresun	5	0,2	Hakkari	3	0,1
Muş	5	0,2	Sinop	3	0,1
Amasya	5	0,2	Tunceli	3	0,1
Nevşehir	5	0,2	Karaman	3	0,1
Niğde	5	0,2	Ardahan	3	0,1
Bingöl	4	0,2	Çankırı	2	0,1
Burdur	4	0,2	Bayburt	2	0,1
Erzincan	4	0,2	Artvin	2	0,1
Gümüşhane	4	0,2	Iğdır	1	0,05
Ağrı	4	0,2	Kilis	1	0,05
TOPLAM			1893	100	

2.2. Araç Kullanım Durumu

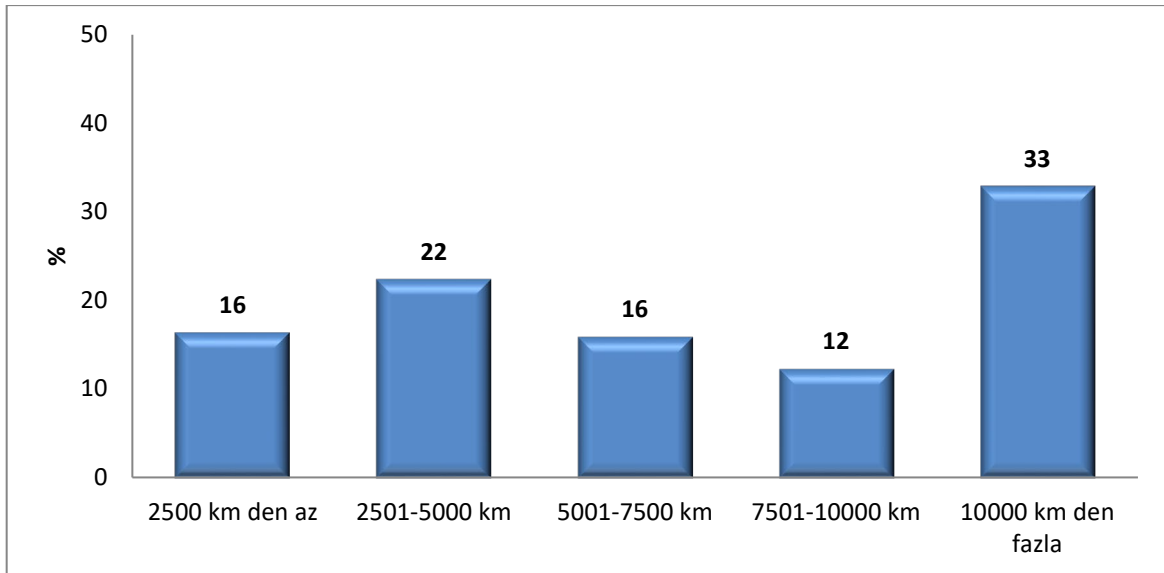
Bu bölümde katılımcıların araç kullanımı, şehirlerarası seyahat durumu ve son bir yıl içinde trafik cezası alma durumlarına ilişkin sonuçlar değerlendirilmektedir. Ankete katılanların %94’ü araç kullandıklarını, %6’sı ise araç kullanmadıklarını belirtmiştir. Araç kullanım sorusu filtre sorulardan biri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

**Grafik 2.2.1. Araç Kullanım Durumu**



Grafik 2.2.2. Araç Kullanım Sıklığı

Araç kullanım durumları dikkate alındığında katılımcıların büyük çoğunluğunun aktif sürücü olduğu söylenebilir. Buna göre katılımcıların, %70'i her gün, %19'u haftada 3-4 kez, %7'si haftada 1-2 kez, %2'si ayda 3-4 kez, %1'i ayda 1-2 kez ve %1'i de çok daha seyrek araç kullanmaktadır.



Grafik 2.2.3. “Son bir yıl içinde, 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 %33 gibi önemli bir oranı oluşturmaktadır. 10.000 km’den fazla seyahat edenler ayrıntılı incelendiğinde bu kişilerin %84’ünün her gün araç kullandığı, %13’ünün de haftada 3-4 kez araç kullandığı gözlenmiştir. Katılımcıların yaklaşık %38’inin son bir yıl içinde 5.000 km ve daha az şehirlerarası seyahat ettiği söylenebilir. Bu sonuçlara göre, ankete katılanlar dikkate alındığında son bir yıl içinde şehirlerarası seyahat kilometresinin medyanı 6521 km. olarak hesaplanmıştır. Örneklem planından ötürü bu değer, çalışma kapsamında derlenen veriler dikkate alınarak değerlendirilmeli, Türkiye tahmini olarak kullanılmamalıdır.

2.3. Hız Bilgisi

Bu bölümde katılımcıların karayollarında seyahat ederken uymaları gereken yasal hız sınırları (limitleri) ile ilgili sorulara verdikleri cevaplar incelenmiştir.

Anket kapsamında sıklıkla otomobil kullandığını belirten katılımcıların yasal hız sınırlarına ilişkin bilgi düzeyleri ayrıca ölçülmüştür. Yerleşim yeri içinde, otoyollarda, yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda ve yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda olmak üzere sıklıkla kullandıkları araç türü için yasal hız sınırları sorulmuştur. En sık kullanılan araç türü olarak otomobil kullandığını belirten katılımcıların %70,3’ü yerleşim yeri içinde, %77,2’si otoyollarda, %64’ü yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda ve %61,9’u yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda otomobil için uygulanan hız limitini doğru bilmiştir. Otomobil kullanıcıları için tüm yollardaki hız limitlerini doğru bilenlerin oranı ise %36’dır.

Tablo 2.3.1. Sıklıkla otomobil kullananlar için karayollarında uygulanan yasal hız limiti (%10 Tolerans Değeri Hariç)

	Yerleşim yeri içinde	Otoyollarda	Yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda	Yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda
Yasal Hız Limiti (km/s)	50	120	90	110
Ortalama (km/s)	55,6	119,5	89,9	105,3
Medyan (km/s)	50,0	120,0	90,0	110,0
Mod (km/s)	50,0	120,0	90,0	110,0
Doğru Bilme Oranı (%)	70,3	77,2	64,0	61,9



Sıklıkla kamyonet kullandığını belirten katılımcıların cevapları incelendiğinde ise %69,4’ü yerleşim yerinde geçerli yasal hız limitini doğru bilmesine rağmen bu oran diğer yollardaki hız limiti sorulduğunda oldukça düşmüştür. Kamyonet kullanan katılımcıların sadece %22,4’ü otoyollarda, %34,7’si yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda ve %28,6’sı da yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda kamyonetler için uygulanan yasal hız limitlerini doğru bilmiştir. Kamyonet kullanıcıları için tüm yollardaki hız limitlerini doğru bilenlerin oranı ise %20’dir.

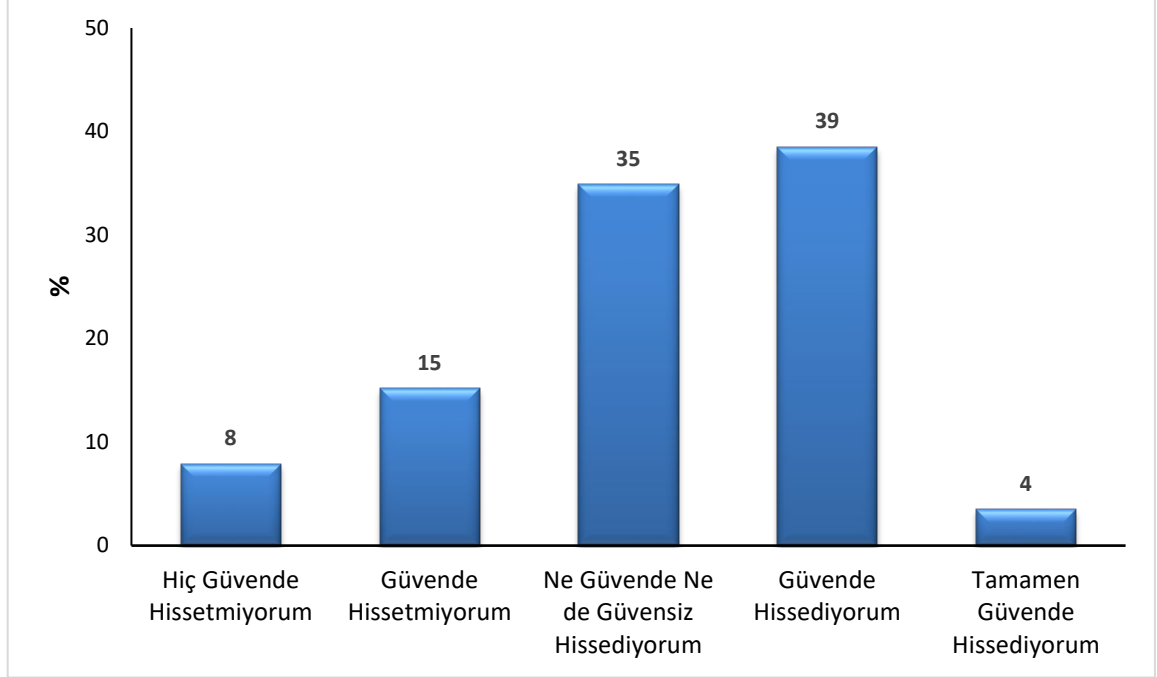
	Yerleşim yeri içinde	Otoyollarda	Yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda	Yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda
Yasal Hız Limiti (km/s)	50	95	80	85
Ortalama (km/s)	55	102,0	82,3	89,5
Medyan (km/s)	50	95	80	85
Mod (km/s)	50	90	80	85
Doğru Bilme Oranı (%)	69,4	22,4	34,7	28,6

Aynı şekilde anket kapsamında sıklıkla panelvan kullandığını belirten katılımcıların %64,9’u yerleşim yerinde, %54,1’i otoyollarda, %16,2’si yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda ve %24,3’ü de yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda uygulanan hız limitini doğru bilmiştir. Panelvan kullanıcıları için tüm yollardaki hız limitlerini doğru bilenlerin oranı ise %20’dir.

	Yerleşim yeri içinde	Otoyollarda	Yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda	Yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda
Yasal Hız Limiti (km/s)	50	110	85	100
Ortalama (km/s)	53,5	108,4	85,1	94,7
Medyan (km/s)	50	110	85	90
Mod (km/s)	50	110	80	90
Doğru Bilme Oranı (%)	64,9	54,1	16,2	24,3

2.4. Karayollarında Trafik Güvenliği, Tutum ve Davranış

Bu bölümde katılımcıların kaplama cinsine göre yol güvenliği, sürüş tutum ve davranışları konularına ilişkin sorulara verdikleri cevapların dağılımı incelenmiştir.



Grafik 2.4.1. “Genel anlamda karayollarında şehirlerarası seyahatlerinizde kendinizi ne kadar güvende hissediyorsunuz?”

Şehirlerarası karayollarındaki seyahatlerinde ne kadar güvende hissettiklerine ilişkin soruda katılımcıların %43’ü kendini güvende hissettiğini belirtirken, %23’ü güvende hissetmediğini belirtmiştir. Ne güvende ne de güvensiz hissedenlerin oranı ise %35’tir.

Tablo 2.4.1. Cinsiyete Göre Şehirlerarası Seyahatlerinde Karayollarında Kendini Güvenli Hissetme Oranı (%)

	Güvende Hissetmiyorum	Ne Güvende Ne de Güvensiz Hissediyorum	Güvende Hissediyorum	TOPLAM
Erkek	22,4	34,3	43,2	100
Kadın	34,4	44,4	21,1	100

Katılımcıların şehirlerarası seyahatlerinde karayollarında kendini güvenli hissetme oranı cinsiyete göre incelendiğinde, erkeklerin (%43,2) kadınlardan (%21,1) daha yüksek



oranda kendini güvende hissettiği gözlemlenmiştir. Kadınların %34,4’ü güvende hissetmediğini belirtirken aynı oran erkeklerde %22,4’tür.

Tablo 2.4.2. Eğitim Seviyesine Göre Şehirlerarası Seyahatlerinde Karayollarında Kendini Güvenli Hissetme Oranı (%)

	Güvende Hissetmiyorum	Ne Güvende Ne de Güvensiz Hissediyorum	Güvende Hissediyorum	TOPLAM
İlkokul ve Ortaokul	14,3	40,5	45,2	100
Lise	25,9	33,3	40,7	100
Yüksekokul	22,4	37	40,7	100
Üniversite	22,4	34,1	43,5	100
Lisansüstü	25,7	36,3	38	100

Katılımcıların şehirlerarası seyahatlerinde karayollarında kendini güvenli hissetme oranı eğitim düzeyinde incelendiğinde, ilkokul ve ortaokul mezunları %45,2 ile en yüksek oranda güvende hissettiğini belirtirken, üniversite mezunları da ona yakın oranında (%43,5) güvende hissettiğini belirtmiştir. Güvende hissetmediğini en fazla belirtenlerin %25,7 ile lisansüstü mezunları olduğu görülmektedir.

Tablo 2.4.3. Yaşa Göre Şehirlerarası Seyahatlerinde Karayollarında Kendini Güvenli Hissetme Oranı (%)

	Güvende Hissetmiyorum	Ne Güvende Ne de Güvensiz Hissediyorum	Güvende Hissediyorum	TOPLAM
18-24	29	35	36	100
25-34	23	38	38	100
35-44	22	35	43	100
45-54	25	26	50	100
55+	15	31	54	100

Tablo 2.4.3’te yaşa göre şehirlerarası seyahatlerinde karayollarında kendini güvenli hissetme oranı incelendiğinde, yaş aralığı arttıkça güvende hissetme oranının da arttığı görülmektedir. 18-24 yaş aralığındaki katılımcıların %29’u şehirlerarası seyahatlerinde karayollarında kendini güvende hissetmediğini belirtirken 55 yaş üstü katılımcılarda bu oran %15’tir.

Tablo 2.4.4. Son Bir Yıl İçerisinde Karayolları ile Yapılan Şehirlerarası Seyahat Etme Durumuna Göre Şehirlerarası Seyahatlerinde Karayollarında Kendini Güvenli Hissetme Oranı (%)

	Güvende Hissetmiyorum	Ne Güvende Ne de Güvensiz Hissediyorum	Güvende Hissediyorum	TOPLAM
2500 km ve daha az	22	39	39	100
2501-5000 km	21	33	46	100
5001-7500	20	38	42	100
7501-10000	21	35	43	100
10000 km den fazla	28	32	40	100

Katılımcıların son bir yıl içerisinde karayolları ile yapılan şehirlerarası seyahat etme durumuna göre şehirlerarası seyahatlerinde karayollarında kendini güvenli hissetme oranı incelendiğinde, belirgin bir fark olmamakla birlikte 10000 km’den fazla seyahat edenler %28 ile en yüksek oranda kendini güvensiz hissettiği yönünde görüş bildirmiştir. Son bir yıl içerisinde karayolları 2500 km ve daha az seyahat edenlerin %39’u, 2501-5000 km seyahat edenlerin ise %46’sı kendini güvende hissettiğini bildirmiştir.

Tablo 2.4.5. İBBS2 Düzeyinde Bölünmüş Yollardan Memnuniyet (%)

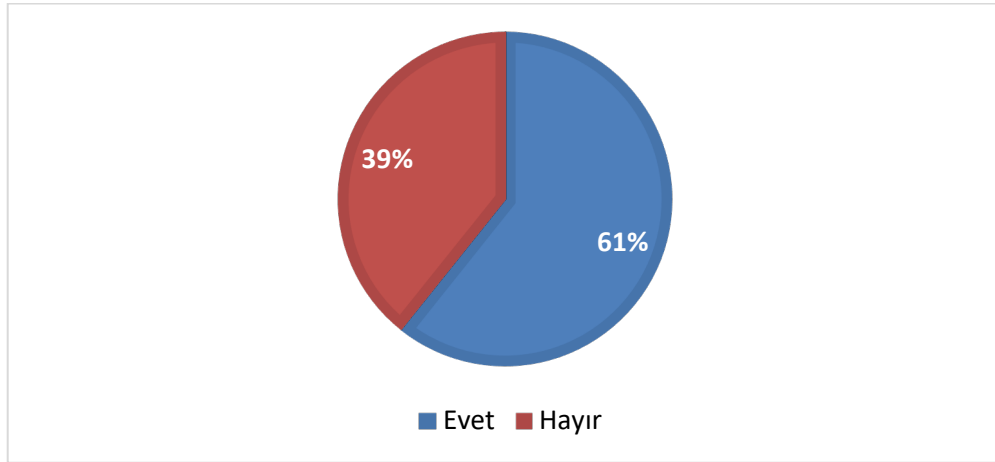
İBBS2	Güvende Hissetmiyorum	Ne Güvende Ne de Güvensiz Hissediyorum	Güvende Hissediyorum
TR10 İstanbul	27	36	37
TR21 Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	36	32	32
TR22 Balıkesir, Çanakkale	24	33	43
TR31 İzmir	21	34	46
TR32 Aydın, Denizli, Muğla	20	40	40
TR33 Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak	24	29	47
TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik	18	40	43
TR42 Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	28	34	38
TR51 Ankara	20	34	46
TR52 Konya, Karaman	15	22	64
TR61 Antalya, Isparta, Burdur	16	45	39
TR62 Adana, Mersin	25	48	27
TR63 Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	36	23	41
TR71 Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir	30	25	45
TR72 Kayseri, Sivas, Yozgat	21	43	36
TR81 Zonguldak, Karabük, Bartın	42	32	26
TR82 Kastamonu, Çankırı, Sinop	27	33	40
TR83 Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	21	26	53

Tablo 2.4.6. İBBS2 Düzeyinde Bölünmüş Yollardan Memnuniyet (%)

İBBS2	Güvende Hissetmiyorum	Ne Güvende Ne de Güvensiz Hissediyorum	Güvende Hissediyorum
TR90 Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	7	33	61
TRA1 Erzurum, Erzincan, Bayburt	0	52	48
TRA2 Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	6	38	56
TRB1 Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli	26	26	48
TRB2 Van, Muş, Bitlis, Hakkari	28	40	32
TRC1 Gaziantep, Adıyaman, Kilis	37	16	47
TRC2 Şanlıurfa, Diyarbakır	24	48	28
TRC3 Mardin, Batman, Şırnak, Siirt	40	27	33

İBBS2 düzeyinde katılımcıların kendini güvenli hissetme oranı incelendiğinde, en güvende hisseden bölgeler TR52 (Konya, Karaman) %64, TR90 (Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane) %61, TR3A2 (Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan) %56 olarak göze çarpmaktadır. En güvensiz hisseden bölgeler ise sırasıyla TR81 (Zonguldak, Karabük, Bartın) %42, TRC3 (Mardin, Batman, Şırnak, Siirt) %40 ve TRC1 (Gaziantep, Adıyaman, Kilis) şeklindedir.

Katılımcılara Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) kaplamalı yol ile Sathi Kaplamalı (SK) yol arasındaki farkı bilip bilmedikleri sorulduğunda, katılımcıların %61'i bildiğini belirtirken bilmediğini belirtenlerin oranı %39'dur. Cinsiyete göre bu kaplama cinsleri arasındaki farkı bilme düzeyi incelendiğinde erkeklerin %62'si bildiğini belirtirken kadınlarda bilme oranı %40'tır.



Grafik 2.4.2. “Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) kaplamalı yol ile Sathi Kaplamalı (SK) yol arasındaki farkı biliyor musunuz?”

Tablo 2.4.7. Yaşa Göre BSK Kaplamalı Yol ile SK Kaplamalı Yol arasındaki farkı bilme oranı (%)

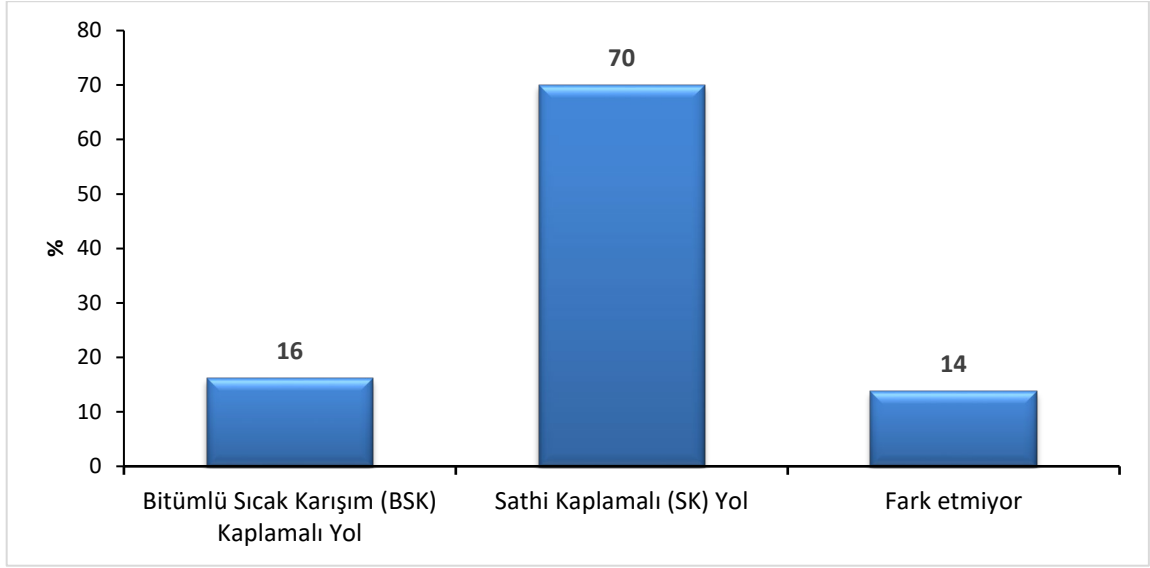
	Evet Biliyorum	Hayır Bilmiyorum	Toplam
18-24	49	51	100
25-34	55	45	100
35-44	61	39	100
45-54	70	30	100
55+	87	13	100

Yaşa göre BSK kaplamalı yol ile SK kaplamalı yol arasındaki farkı bilme oranı incelendiğinde, yaş aralığı arttıkça bilme oranının da arttığı gözlemlenmektedir. 18-24 yaş aralığının %49’u bildiğini belirtirken, 55+ yaş grubunda bu oran %87’dir.

Tablo 2.4.8. Son Bir Yıl İçerisinde Karayolları ile Yapılan Şehirlerarası Seyahat Etme Durumuna Göre BSK Kaplamalı Yol ile SK Kaplamalı Yol Arasındaki Farkı Bilme Oranı (%)

	Evet Biliyorum	Hayır Bilmiyorum	Toplam
2500 km ve daha az	49	51	100
2501-5000 km	58	42	100
5001-7500	61	39	100
7501-10000	61	39	100
10000 km den fazla	68	32	100

Tablo 2.4.6.’da son bir yıl içerisinde karayolları ile yapılan şehirlerarası seyahat etme durumuna göre BSK kaplamalı yol ile SK kaplamalı yol arasındaki farkı bilme oranı incelendiğinde, seyahat kilometresi arttıkça bilme oranının arttığı gözlemlenmektedir. Son bir yıl içerisinde karayolları ile şehirlerarası 10000 km’den fazla seyahat edenlerde bilme oranı %68 iken aynı oran 2500 km ve daha az seyahat edenlerde %49’dur.



Grafik 2.4.3. “Yol yüzeyi kaplamasını dikkate aldığınızda, aşağıdaki yollardan hangisinde trafik güvenliği bakımından kendinizi daha güvensiz hissediyorsunuz?”

Anket kapsamında yol yüzeyi kaplaması dikkate alındığında trafik güvenliği bakımından daha güvensiz hissetme durumu incelendiğinde, katılımcıların %70 gibi çoğunluk bir kısmı sathi kaplamalı (SK) yolda kendini daha güvensiz hissettiğini belirtirken, bitümlü sıcak karışım kaplamalı (BSK) yolda bu oran %16’dır. %14’lük bir kesim ise yolun kaplama cinsinin fark etmediğini belirtmiştir.

Tablo 2.4.9. Eğitim Seviyesine Göre Yol Yüzey Kaplama Cinsi Bakımından Kendini Daha Güvensiz Hissetme Oranı (%)

	Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı (BSK) Yol	Sathi Kaplamalı (SK) Yol	Fark Etmiyor	TOPLAM
İlkokul ve Ortaokul	36	43	21	100
Lise	24	62	14	100
Yüksekokul	15	72	13	100
Üniversite	14	72	14	100
Lisansüstü	12	71	17	100

Eğitim seviyesine göre yol yüzeyi kaplaması bakımından kendini daha güvensiz hissetme oranı incelendiğinde, ilkokul ve ortaokul mezunları %43, lise mezunları %62 oranında daha güvensiz bulurken eğitim düzeyi arttıkça bu oran daha da artmıştır. Yüksekokul ve üniversite mezunlarının %72’si, lisansüstü mezunlarının ise %71’i sathi



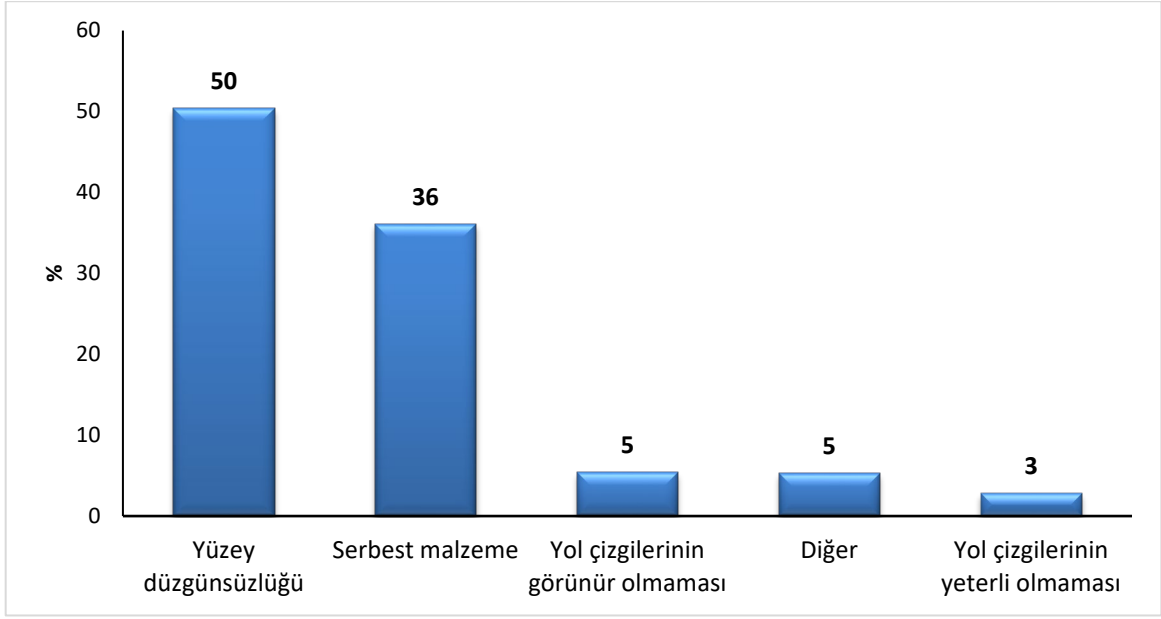
kaplamalı yolun bitümlü sıcak karışım kaplamalı yola göre daha güvensiz olduğunu düşünmektedir.

Tablo 2.4.10. Araç Kullanım Sıklığına Göre Yol Yüzey Kaplama Cinsi Bakımından Kendini Daha Güvensiz Hissetme Oranı (%)

	Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı (BSK) Yol	Sathi Kaplamalı (SK) Yol	Fark Etmiyor	TOPLAM
Her gün kullanıyorum	16	71	13	100
Haftada 3-4 kez kullanıyorum	19	66	15	100
Haftada 1-2 kez kullanıyorum	13	70	17	100
Ayda 3-4 kez kullanıyorum	3	81	16	100
Ayda 1-2 kez kullanıyorum	7	71	21	100

Araç kullanım sıklığına göre yol yüzeyi kaplaması bakımından kendini daha güvensiz hissetme oranı incelendiğinde ayda 3-4 kez araç kullananların %81’i sathi kaplamalı yolda kendini daha güvensiz hissettiğini belirtirken, haftada 3-4 kez araç kullananların %66’sı, her gün kullananların %71’i, haftada 1-2 kez araç kullananların %70’i ve ayda 1-2 kez kullananların %71’i sathi kaplamalı yolda güvensiz hissettikleri yönünde görüş bildirmiştir.

Sathi kaplamalı yolda kendini daha güvensiz hissettiğini belirten katılımcıların güvensiz hissetmelerinin en önemli nedeni incelendiğinde, yüzey düzensizliği %50 ile ilk sırada yer alırken ikinci en önemli neden %36 oranıyla serbest malzeme olarak belirtilmiştir. Yol çizgilerinin görünür olmaması %5, diğer nedenler %5 ve yol çizgilerinin yeterli olmaması %3 oranında işaretlenmiştir.



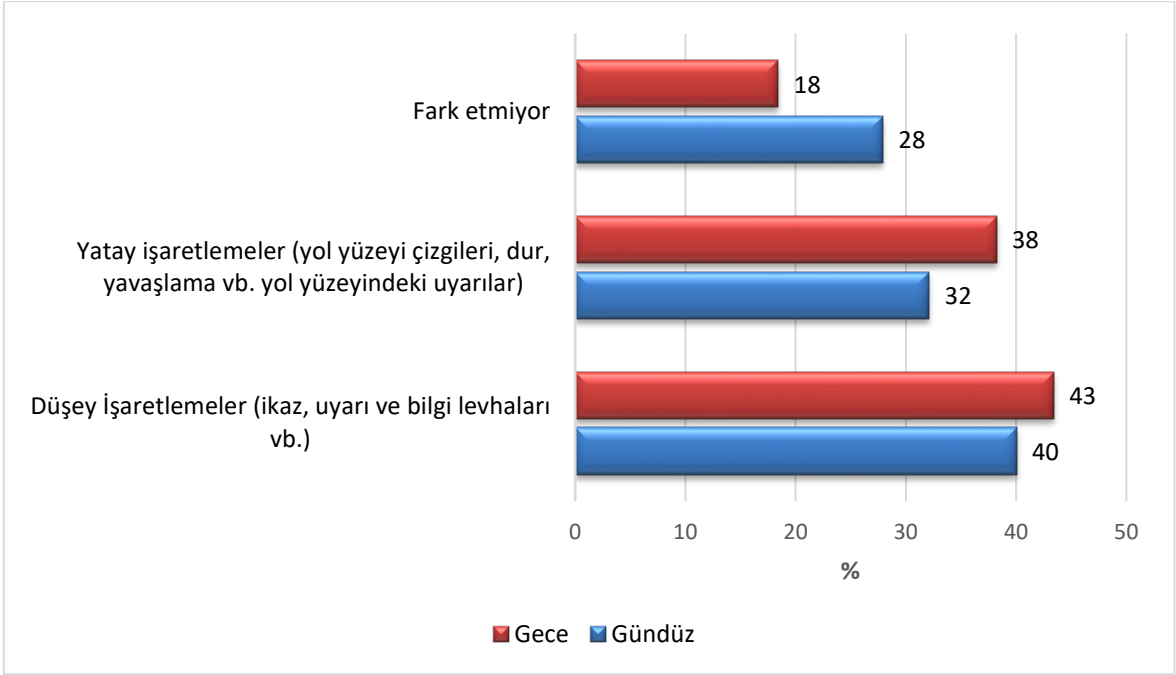
Grafik 2.4.4. “SK yollarda kendinizi güvensiz hissetmeniz en önemli nedeni aşağıdakilerden hangisidir?”

BSK kaplamalı yolda kendini daha güvensiz hissettiğini belirten katılımcıların güvensiz hissetmelerinin en önemli nedeni incelendiğinde;

- Özellikle yağışlı havalarda yolların daha kaygan olması, lastik yol tutuşunun daha zayıf olması
- Yol yüzeyinin pürüzsüz ve düz olmasından dolayı daha kaygan zemin olarak hissedilmesi
- Yolun konforlu olması hıza teşvik edici olduğundan sürücülerin daha rahat ve hızlı araç kullanması
- Yazın sıcaktan asfaltın erimesi sonucu şeklinin bozulması

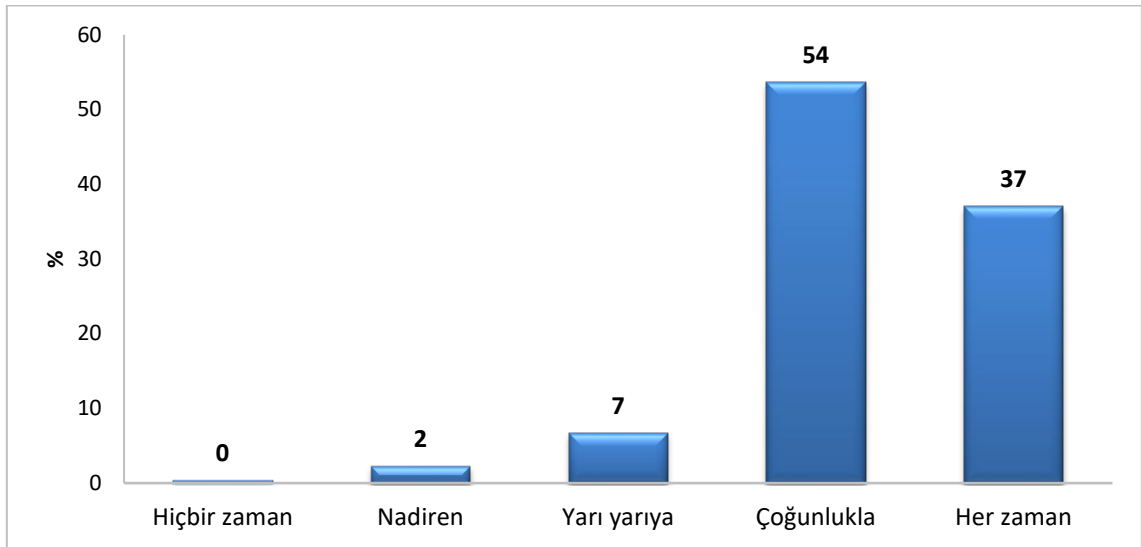
öne çıkan konulardır.

Anket kapsamında katılımcıların, karayolunda şehirlerarası seyahatlerinde araç kullanırken gece ve gündüz sürüşünde daha etkili olduğunu düşündükleri işaretleme türlerini belirtmeleri istenmiştir. Buna göre gece sürüşünde de gündüz sürüşünde de düşey işaretlemeler (ikaz, uyarı ve bilgi levhaları vb.) en etkiliyken, yatay işaretlemelerse (yol yüzeyi çizgileri, dur, yavaşlama vb. yol yüzeyindeki uyarılar) ikinci etkili olarak belirtilmiştir. Gece sürüşünde düşey işaretlemelerin (%43) ve yatay işaretlemelerin (%38) etki oranları gündüz sürüşüne göre daha yüksekken, gündüz sürüşüne işaretleme türlerinin etkisinin fark etmediğini belirtenlerin oranı (%28) gece sürüşüne göre (%18) daha yüksektir.



Grafik 2.4.5. “Karayolunda şehirlerarası seyahatlerinizde araç kullanırken aşağıdaki işaretleme türlerinden hangisinin sürüşünüzde daha etkili olduğunu düşünüyorsunuz? Lütfen gece-gündüz farkını dikkate alarak cevaplayınız”

Anket kapsamında katılımcıların hızla ilgili trafik işaret, işaretçilerine ve levhalarına, yatay trafik işaretlerine, düşey trafik işaretlerine, serbest malzeme ile ilgili uyarı levhalarına, yol bakım-onarım yapılan kesimlerde bulunan trafik işaret ve işaretçilerine uyma, öndeki aracın geçilmesinin yasak olduğu yerlerde sollama yapıp yapmama, okul geçitlerine veya geçitlerine yaklaştığında hızını azaltma davranışları da sorgulanmıştır.



Grafik 2.4.6. “Hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyar mısınız?”

Katılımcıların %54’ü hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına çoğunlukla uyduklarını belirtirken, %37’si her zaman, %7’si yarı yarıya, %2’si nadiren cevabını vermiştir. Hiçbir zaman uymadıklarını belirtenlerin oranı ise %0,4’tür.

Tablo 2.4.11. Cinsiyete Göre Trafik İşaretlerine, İşaretçilerine ve Levhalarına Uyuma (%)

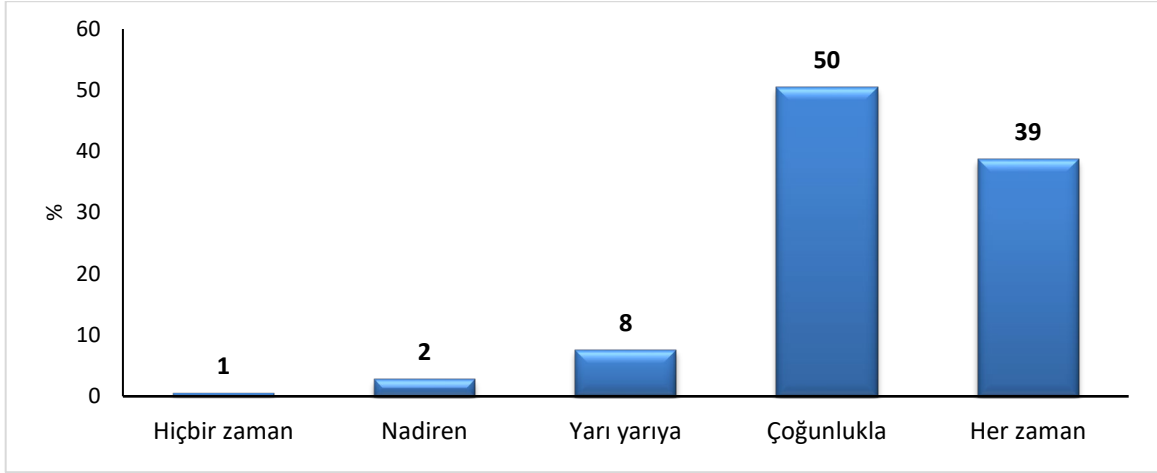
	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	TOPLAM
Erkek	0	3	7	53	37	100
Kadın	0	0	2	62	36	100

Cinsiyete göre trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyuma oranına bakıldığında kadınlar ve erkekler arasında belirgin bir fark gözlemlenmemekle birlikte, çoğunlukla ve her zaman uyan erkeklerin oranı %90 iken, kadınların oranı %98’dir.

Tablo 2.4.12. Araç Kullanım Sıklığına Göre Trafik İşaretlerine, İşaretçilerine ve Levhalarına Uyuma (%)

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	TOPLAM
Her gün kullanıyorum	1	3	7	53	37	100
Haftada 3-4 kez kullanıyorum	0	2	8	52	39	100
Haftada 1-2 kez kullanıyorum	0	1	3	69	28	100
Ayda 3-4 kez kullanıyorum	0	0	3	81	16	100
Ayda 1-2 kez kullanıyorum	0	0	9	34	56	100

Araç kullanım sıklığına göre trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyuma oranına bakıldığında ayda 3-4 kez araç kullananlar %81 oranında çoğunlukla uyduklarını belirtirken her gün kullananlarda bu oran %53, haftada 3-4 kez kullananlarda %52, ayda 1-2 kez kullananlarda ise %43’tür. Her zaman uyduğunu en fazla belirtenler %56 ile ayda 1-2 kez araç kullananlar olurken her gün kullananlarda bu oran %37’dir.



Grafik 2.4.7. “Yatay trafik işaretleri (yol çizgileri) ile verilen uyarılara uyar mısınız?”

Katılımcıların %50’si yatay trafik işaretleri (yol çizgileri) ile verilen uyarılara çoğunlukla uydıklarını belirtirken, %39’u her zaman, %8’i yarı yarıya, %2’si nadiren cevabını vermiştir. Hiçbir zaman uymadıklarını belirtenlerin oranı ise %1’dir.

Tablo 2.4.13. Cinsiyete Göre Yatay Trafik İşaretleri ile Verilen Uyarılara Uyma (%)

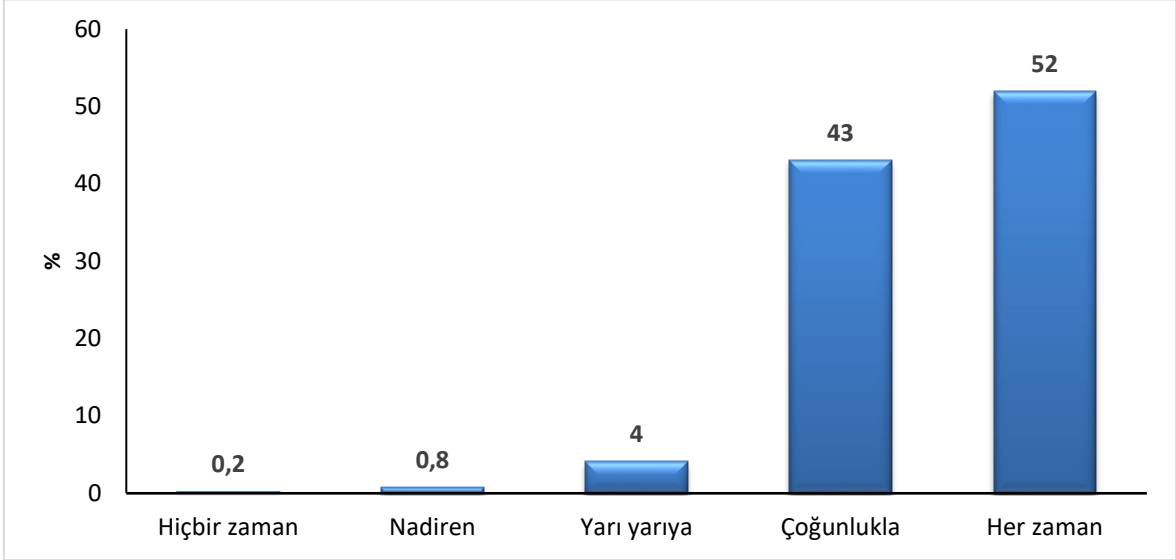
	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	TOPLAM
Erkek	0	3	7	51	39	100
Kadın	0	1	8	49	42	100

Cinsiyete göre yatay trafik işaretleri ile verilen uyarılara uyma oranına bakıldığında kadınlar ve erkeklerin uyma oranı hemen hemen aynıdır. Çoğunlukla ve her zaman uyan erkeklerin oranı %90, kadınların oranı %91’dir.

Tablo 2.4.14. Araç Kullanım Sıklığına Göre Yatay Trafik İşaretleri ile Verilen Uyarılara Uyma (%)

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	TOPLAM
Her gün kullanıyorum	1	3	7	50	39	100
Haftada 3-4 kez kullanıyorum	1	3	8	47	41	100
Haftada 1-2 kez kullanıyorum	0	1	12	59	28	100
Ayda 3-4 kez kullanıyorum	0	3	10	64	23	100
Ayda 1-2 kez kullanıyorum	0	3	3	47	47	100

Araç kullanım sıklığına yatay trafik işaretleri ile verilen uyarılara uyma oranına bakıldığında ayda 3-4 kez araç kullananlar %64 oranında çoğunlukla uyduklarını belirtirken her gün kullananlarda bu oran %50, haftada 3-4 kez ve ayda 1-2 kez kullananlarda %47, haftada 1-2 kez kullananlarda ise %59’dur. Her zaman uyduğunu en fazla belirtenler %47 ile ayda 1-2 kez araç kullananlar olurken ayda 3-4 kez kullananlarda bu oran %23’tür.



Grafik 2.4.8. “Düşey trafik işaretleri (trafik lambası, ikaz-uyarı ve bilgi levhaları) ile verilen uyarılara uyar mısınız?”

Katılımcıların %52’si düşey trafik işaretleri (trafik lambası, ikaz-uyarı ve bilgi levhaları) ile verilen uyarılara her zaman uyduklarını belirtirken, %43’ü çoğunlukla, %4’ü yarı yarıya, %0,8’i nadiren cevabını vermiştir. Hiçbir zaman uymadıklarını belirtenlerin oranı ise %0,2’dir.

Tablo 2.4.15. Cinsiyete Göre Düşey Trafik İşaretleri (trafik lambası, ikaz-uyarı ve bilgi levhaları) ile Verilen Uyarılara Uyma (%)

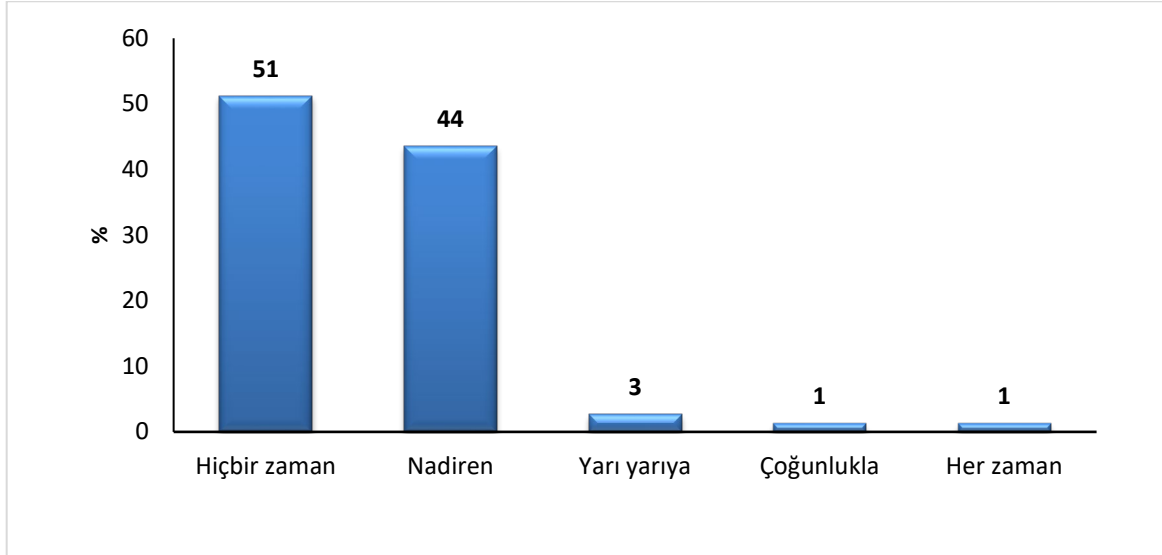
	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	TOPLAM
Erkek	0	1	4	43	52	100
Kadın	0	1	1	45	53	100

Cinsiyete göre düşey trafik işaretleri ile verilen uyarılara uyma oranına bakıldığında kadınlar ve erkekler arasında belirgin bir fark gözlemlenmemekle birlikte, çoğunlukla ve her zaman uyan erkeklerin oranı %95 iken, kadınların oranı %98’dir.

Tablo 2.4.16. Araç Kullanım Sıklığına Göre Düşey Trafik İşaretleri (trafik lambası, ikaz-uyarı ve bilgilendirme) ile Verilen Uyarılara Uyma (%)

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	TOPLAM
Her gün kullanıyorum	0	1	5	42	53	100
Haftada 3-4 kez kullanıyorum	0	1	4	44	52	100
Haftada 1-2 kez kullanıyorum	0	1	1	51	47	100
Ayda 3-4 kez kullanıyorum	0	3	3	65	29	100
Ayda 1-2 kez kullanıyorum	0	0	3	31	66	100

Araç kullanım sıklığına düşey trafik işaretleri ile verilen uyarılara uyma oranına bakıldığında ayda 3-4 kez araç kullananlar %65 oranında çoğunlukla uyduklarını belirtirken her gün kullananlarda bu oran %42, haftada 3-4 kez kullananlarda %44, haftada 1-2 kez kullananlarda %51, ayda 1-2 kez kullananlarda ise %31’dir. Her zaman uyduğunu en fazla belirtenler %66 ile ayda 1-2 kez araç kullananlar olurken ayda 3-4 kez kullananlarda bu oran %29’dur.



Grafik 2.4.9. “Öndeki aracın geçilmesinin yasak olduğu yerlerde sollama yapar mısınız?”

Katılımcıların %51’i öndeki aracın geçilmesinin yasak olduğu yerlerde sollama hiçbir zaman sollama yapmadığını belirtirken, %44’ü nadiren, %3’ü yarı yarıya, %1’i çoğunlukla cevabını vermiştir. Her zaman sollama yaptığını belirtenlerin oranı ise %1’dir.

Tablo 2.4.17. Cinsiyete Göre Öndeki Aracın Geçilmesinin Yasak Olduğu Yerlerde Sollama Yapma (%)

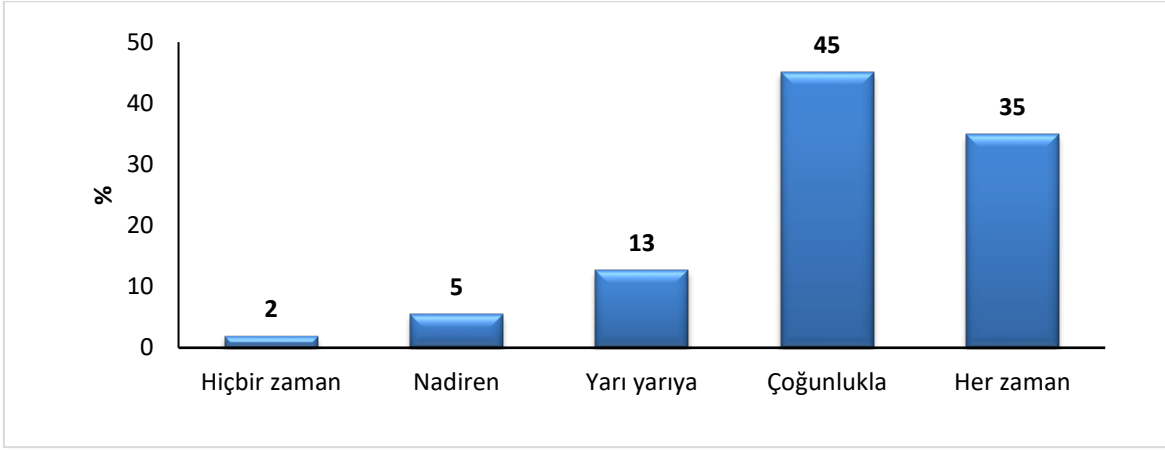
	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	TOPLAM
Erkek	51	44	3	1	1	100
Kadın	59	37	4	0	0	100

Cinsiyete göre öndeki aracın geçilmesinin yasak olduğu yerlerde sollama yapma dağılımına bakıldığında kadınlar ve erkekler arasında belirgin bir fark gözlemlenmemekle birlikte, çoğunlukla ve her zaman uyan erkeklerin oranı %95 iken, kadınların oranı %96'dır.

Tablo 2.4.18. Araç Kullanım Sıklığına Göre Öndeki Aracın Geçilmesinin Yasak Olduğu Yerlerde Sollama Yapma (%)

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	TOPLAM
Her gün kullanıyorum	51	44	3	1	1	100
Haftada 3-4 kez kullanıyorum	50	45	3	1	1	100
Haftada 1-2 kez kullanıyorum	61	37	2	1	0	100
Ayda 3-4 kez kullanıyorum	45	48	7	0	0	100
Ayda 1-2 kez kullanıyorum	59	28	6	3	3	100

Araç kullanım sıklığına öndeki aracın geçilmesinin yasak olduğu yerlerde sollama yapma dağılımına bakıldığında haftada 1-2 kez araç kullananlar %61 oranında hiçbir zaman sollama yapmadıklarını belirtirken, her gün kullananlarda bu oran %51, haftada 3-4 kez kullananlarda %50, ayda 3-4 kez kullananlarda %45, ayda 1-2 kez kullananlarda ise %59'dur. Nadiren sollama yaptığını en fazla belirtenler %48 ile ayda 3-4 kez araç kullananlar olurken ayda 1-2 kez kullananlarda nadiren sollama oranı %28'dir.



Grafik 2.4.10. “Serbest malzeme ile ilgili uyarı levhalarına uyar mısınız?”

Katılımcıların %45’i serbest malzeme ile ilgili uyarı levhalarına çoğunlukla uduğunu belirtirken, %35’i her zaman, %13’ü yarı yarıya, %5’i nadiren cevabını vermiştir. Hiçbir zaman uymadığını belirtenlerin oranı ise %2’dir.

Tablo 2.4.19. Cinsiyete Göre Serbest Malzeme ile İlgili Uyarı Levhalarına Uyma (%)

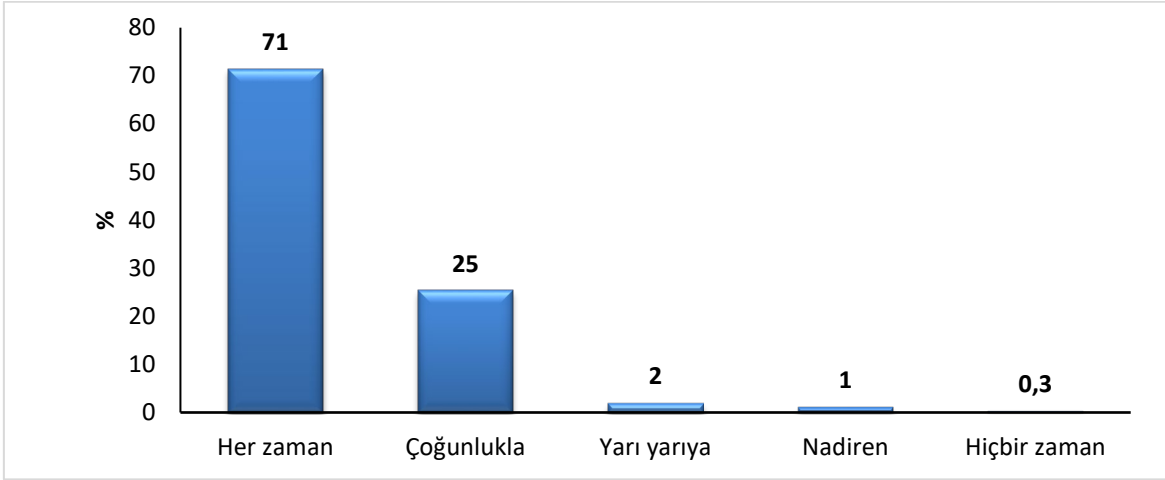
	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	TOPLAM
Erkek	2	5	13	45	35	100
Kadın	1	8	14	41	36	100

Cinsiyete göre serbest malzeme ile ilgili uyarı levhalarına uyma dağılımına bakıldığında kadınlar ve erkekler arasında belirgin bir fark gözlemlenmemekle birlikte, çoğunlukla ve her zaman uyan erkeklerin oranı %80, kadınların oranı %78’dir.

Tablo 2.4.20. Araç Kullanım Sıklığına Göre Serbest Malzeme ile İlgili Uyarı Levhalarına Uyma (%)

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	TOPLAM
Her gün kullanıyorum	2	6	12	45	35	100
Haftada 3-4 kez kullanıyorum	2	6	13	43	36	100
Haftada 1-2 kez kullanıyorum	0	5	17	49	30	100
Ayda 3-4 kez kullanıyorum	0	0	23	61	16	100
Ayda 1-2 kez kullanıyorum	6	0	9	31	53	100

Araç kullanım sıklığına göre serbest malzeme ile ilgili uyarı levhalarına uyma dağılımına bakıldığında ayda 3-4 kez araç kullananlar %61 oranında çoğunlukla uyduklarını belirtirken, her gün kullananlarda bu oran %45, haftada 3-4 kez kullananlarda %43, haftada 1-2 kez kullananlarda %49, ayda 1-2 kez kullananlarda ise %31’dir. Her zaman uyduğunu en fazla belirtenler %53 ile ayda 1-2 kez araç kullananlar olurken ayda 3-4 kez kullananlarda her zaman uyma oranı %16’dır.



Grafik 2.4.11. “Yol bakım-onarım yapılan kesimlerde bulunan trafik işaret ve işaretçilerine uyar mısınız?”

Katılımcıların %71’i yol bakım-onarım yapılan kesimlerde bulunan trafik işaret ve işaretçilerine her zaman uyduğunu belirtirken, %25’i çoğunlukla, %2’si yarı yarıya, %1’i nadiren cevabını vermiştir. Hiçbir zaman uymadığını belirtenlerin oranı ise %0,3’tür.

Tablo 2.4.21. Cinsiyete Göre Yol Bakım-Onarım Yapılan Kesimlerde Bulunan Trafik İşaret ve İşaretçilerine Uyma (%)

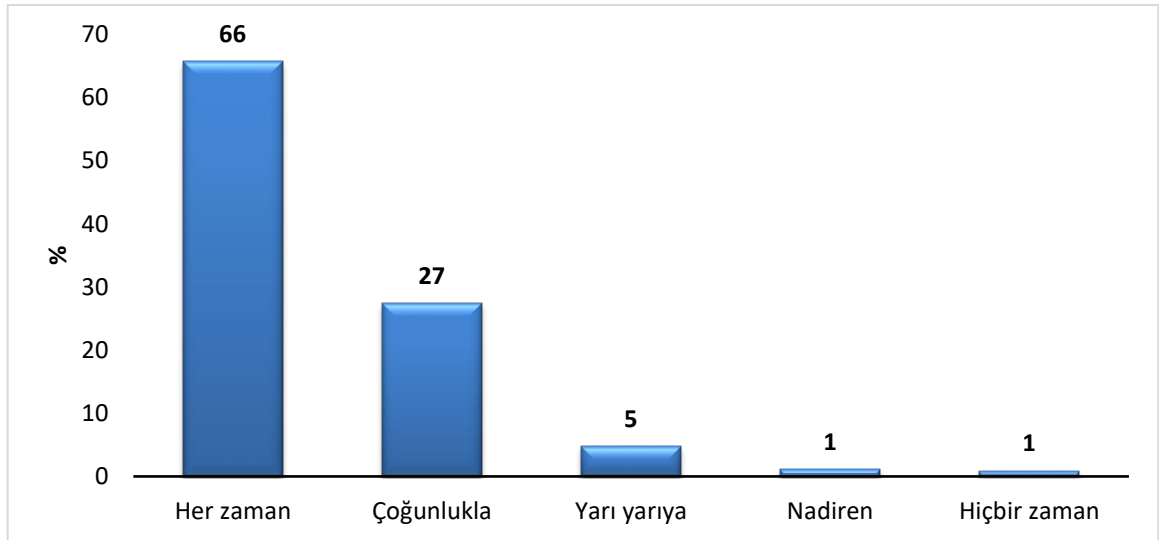
	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	TOPLAM
Erkek	0	1	2	26	71	100
Kadın	1	0	1	21	77	100

Cinsiyete göre yol bakım-onarım yapılan kesimlerde bulunan trafik işaret ve işaretçilerine uyma dağılımına bakıldığında kadınlar ve erkekler arasında belirgin bir fark gözlemlenmemiştir. Çoğunlukla ve her zaman uyan erkeklerin oranı %97, kadınların oranı %98’dir.

Tablo 2.4.22. Araç Kullanım Sıklığına Göre Yol Bakım-Onarım Yapılan Kesimlerde Bulunan Trafik İşaret ve İşaretçilerine Uyma (%)

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	TOPLAM
Her gün kullanıyorum	0	1	2	23	74	100
Haftada 3-4 kez kullanıyorum	0	1	1	32	66	100
Haftada 1-2 kez kullanıyorum	1	2	6	32	59	100
Ayda 3-4 kez kullanıyorum	0	0	3	39	58	100
Ayda 1-2 kez kullanıyorum	0	3	0	19	78	100

Araç kullanım sıklığına göre yol bakım-onarım yapılan kesimlerde bulunan trafik işaret ve işaretçilerine uyma dağılımına bakıldığında ayda 1-2 kez araç kullananlar %78 oranında her zaman uyduklarını belirtirken, her gün kullananlarda bu oran %74, haftada 3-4 kez kullananlarda %66, haftada 1-2 kez kullananlarda %59, ayda 3-4 kez kullananlarda ise %58’dir.



Grafik 2.4.12. “Okul geçitlerine ve yaya geçitlerine yaklaştığınızda hızınızı azaltır mısınız?”

Katılımcıların %66’sı okul geçitlerine ve yaya geçitlerine yaklaştığında her zaman hızını azalttığını belirtirken, %27’si çoğunlukla, %5’i yarı yarıya, %1’i nadiren cevabını vermiştir. Hiçbir zaman uymadığını belirtenlerin oranı ise %1’dir.

Tablo 2.4.23. Cinsiyete Göre Okul Geçitlerine ve Yaya Geçitlerine Yaklaşıldığında Hızını Azaltma (%)

	Her zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	TOPLAM
Erkek	1	1	5	27	66	100
Kadın	1	0	1	34	63	100

Cinsiyete göre okul geçitlerine ve yaya geçitlerine yaklaşıldığında hızını azaltma dağılımına bakıldığında kadınlar ve erkekler arasında belirgin bir fark gözlemlenmemekle birlikte, çoğunlukla ve her zaman uyan erkeklerin oranı %93, kadınların oranıysa %97'dir.

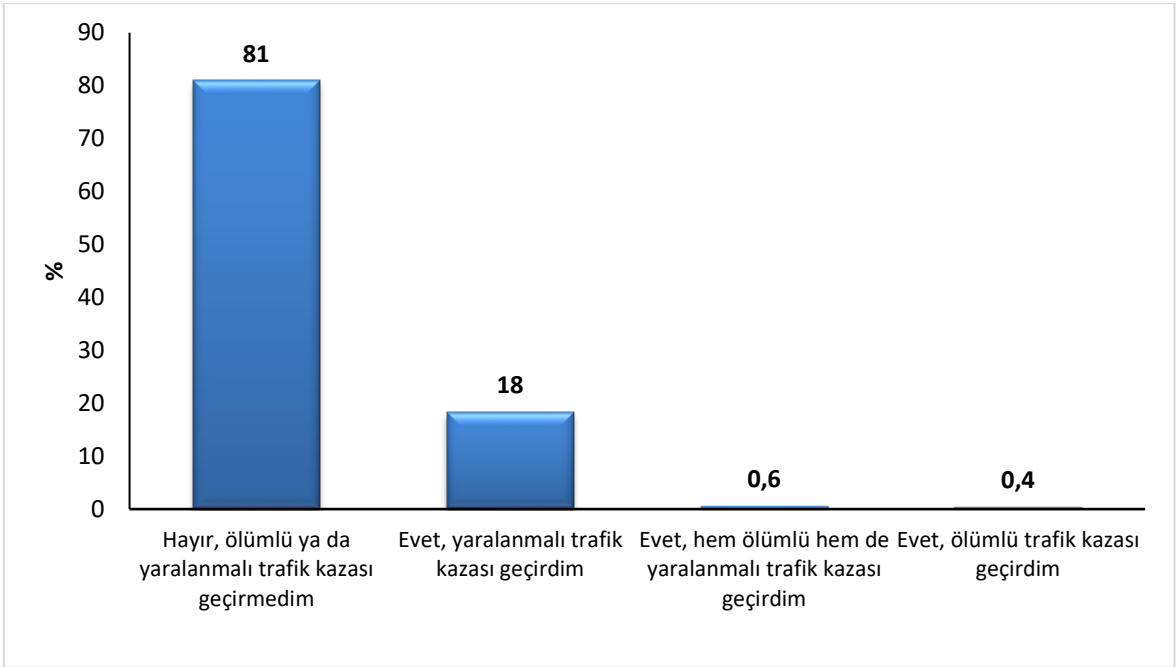
Tablo 2.4.24. Araç Kullanım Sıklığına Göre Okul Geçitlerine ve Yaya Geçitlerine Yaklaşıldığında Hızını Azaltma (%)

	Her zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	TOPLAM
Her gün kullanıyorum	1	1	5	26	67	100
Haftada 3-4 kez kullanıyorum	1	1	5	31	63	100
Haftada 1-2 kez kullanıyorum	0	1	5	33	62	100
Ayda 3-4 kez kullanıyorum	0	0	13	32	55	100
Ayda 1-2 kez kullanıyorum	0	6	0	28	66	100

Araç kullanım sıklığına göre okul geçitlerine ve yaya geçitlerine yaklaşıldığında hızını azaltma dağılımına bakıldığında kullanım sıklıkları arasında belirgin bir fark gözlemlenmemiştir. Ayda 3-4 kez araç kullananlar %55 oranında her zaman uydıklarını belirtirken, her gün kullananlarda bu oran %67, haftada 3-4 kez kullananlarda %63, haftada 1-2 kez kullananlarda %62, ayda 1-2 kez kullananlarda ise %66'dır.

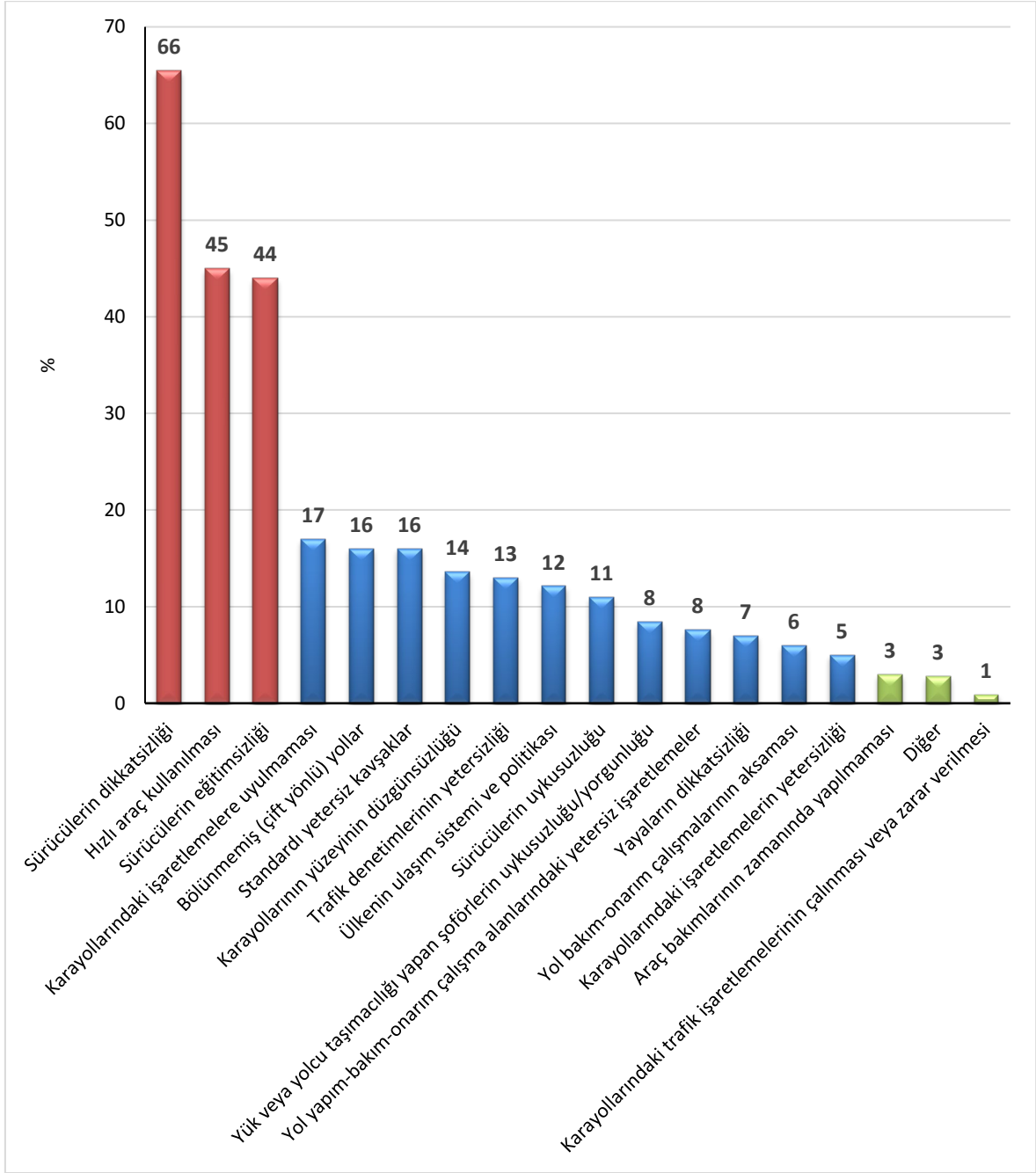
2.5. Trafik Kazaları

Anket kapsamında bu bölümde katılımcıların ölümlü ya da yaralanmalı trafik kazası geçirme dağılımları ve karayollarında meydana gelen kazaların öncelikli nedenleri, trafik kazalarını azaltmak için alınması gereken öncelikli önlemler konularına ilişkin cevapları incelenmiştir.



Grafik 2.5.1. “Ölümlü ya da yaralanmalı hiç trafik kazası geçirdiniz mi?”

Katılımcıların geçirdikleri ölümlü ya da yaralanmalı trafik kazaları sayılarının dağılımları Grafik 2.5.1’de yer almaktadır. Buna göre ölümlü ya da yaralanmalı trafik kazası geçirmeyenlerin oranı %81, yaralanmalı trafik kazası geçirenlerin oranı %18’dir. Hem ölümlü hem de yaralanmalı trafik kazası geçirenler %0,6 oranındayken ve ölümlü trafik kazası geçirenlerin oranı %0,4’tür.



Grafik 2.5.2. “Karayollarında meydana gelen kazalardan öncelikle nelerin sorumlu olduğunu düşündüğünüzü öğrenebilir miyiz?”

Ankete katılanlar tarafından karayollarında meydana gelen trafik kazalarının öncelikli 3 nedeni;

1. Sürücülerin dikkatsizliği
2. Hızlı araç kullanılması
3. Sürücülerin eğitimsizliği

olarak sıralanmıştır.



“Karayollarındaki trafik işaretlemelerinin çalınması veya zarar verilmesi”, “Araç bakımlarının zamanında yapılmaması” ve “Diğer” sebepler kazaya neden olan sebepler arasında en düşük yüzdeyi almışlardır.

Tablo 2.5.1. Cinsiyete Göre Kazaların Öncelikli 3 Nedeni

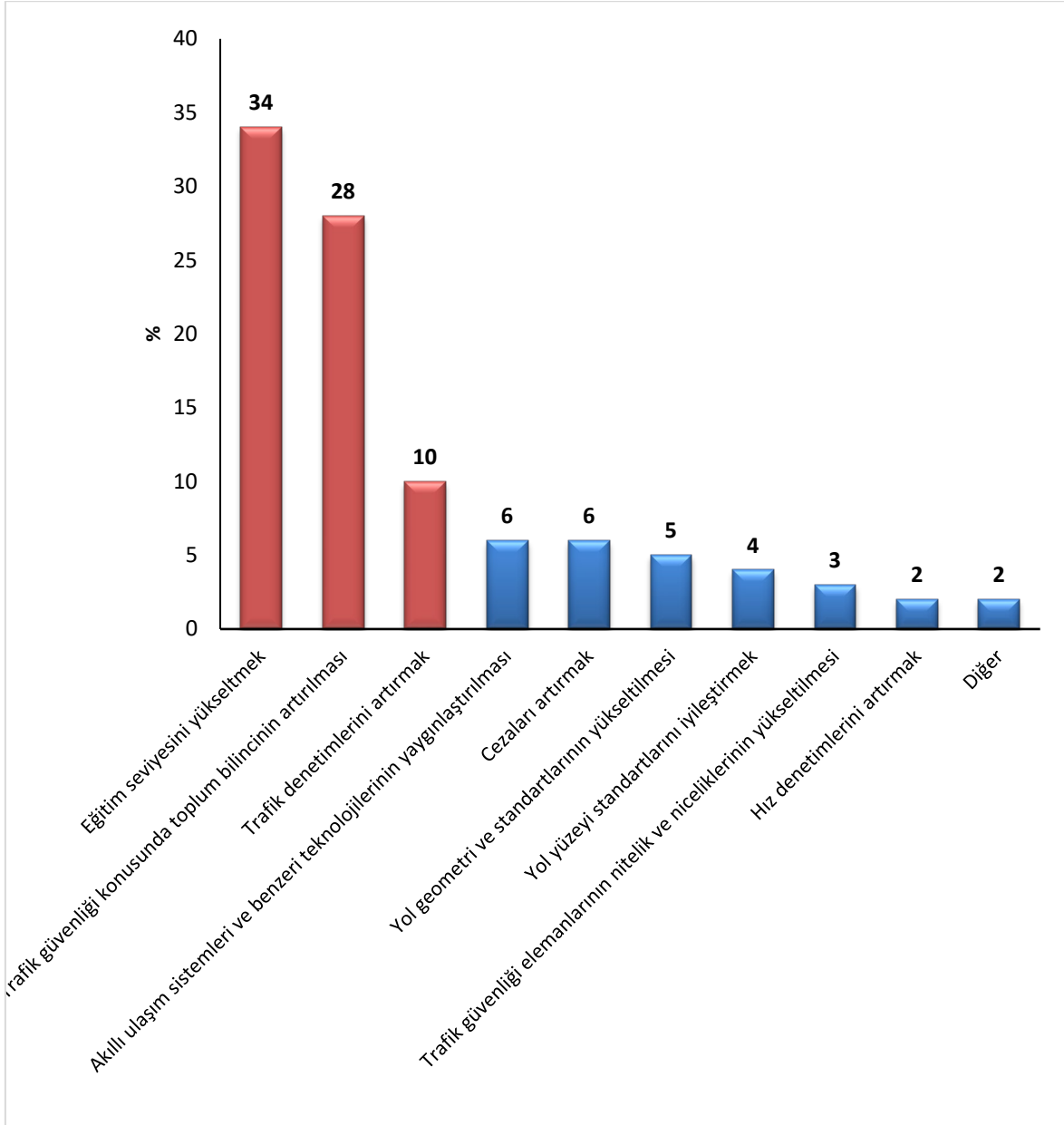
	Kadın(%)	Erkek(%)
Bölünmemiş (çift) yönlü yollar	18	16
Standardı yetersiz kavşaklar	13	17
Karayollarının yüzeyinin düzgünlüğü	8	14
Sürücülerin dikkatsizliği	67	66
Sürücülerin uykusuzluğu	11	10
Karayollarındaki işaretlemelere uyulmaması	13	17
Hızlı araç kullanılması	58	45
Trafik denetimlerinin yetersizliği	20	13
Yayaların dikkatsizliği	6	8
Yük ve yolcu taşımacılığı yapan şoförlerin uykusuzluğu/yorgunluğu	14	8
Sürücülerin eğitimsizliği	38	44
Araç bakımlarının zamanında yapılmaması	3	3
Karayollarındaki işaretlemelerin yetersizliği	6	5
Karayollarındaki trafik işaretlerinin çalınması veya zarar verilmesi	0	1
Yol bakım-onarım çalışmalarının aksaması	6	7
Yol bakım-onarım çalışma alanlarındaki yetersiz işaretlemeler	6	6
Ülkenin ulaşım sistemi ve politikası	12	12
Diğer	2	3

Cinsiyete göre kazaların öncelikli 3 nedenine bakıldığında, öncelikli üç neden her iki cinsiyette de aynıken sıralama;

1. Sürücülerin dikkatsizliği
2. Hızlı araç kullanılması
3. Sürücülerin eğitimsizliği

şeklindedir.

Kadınlar “Trafik denetimlerinin yetersizliğini” erkeklerden daha fazla oranda kazalardan sorumlu neden olarak düşünürken, erkeklerse “Karayollarının yüzeyinin düzgünlüğünü” kadınlara oranla daha fazla sorumlu neden olarak belirtmiştir.

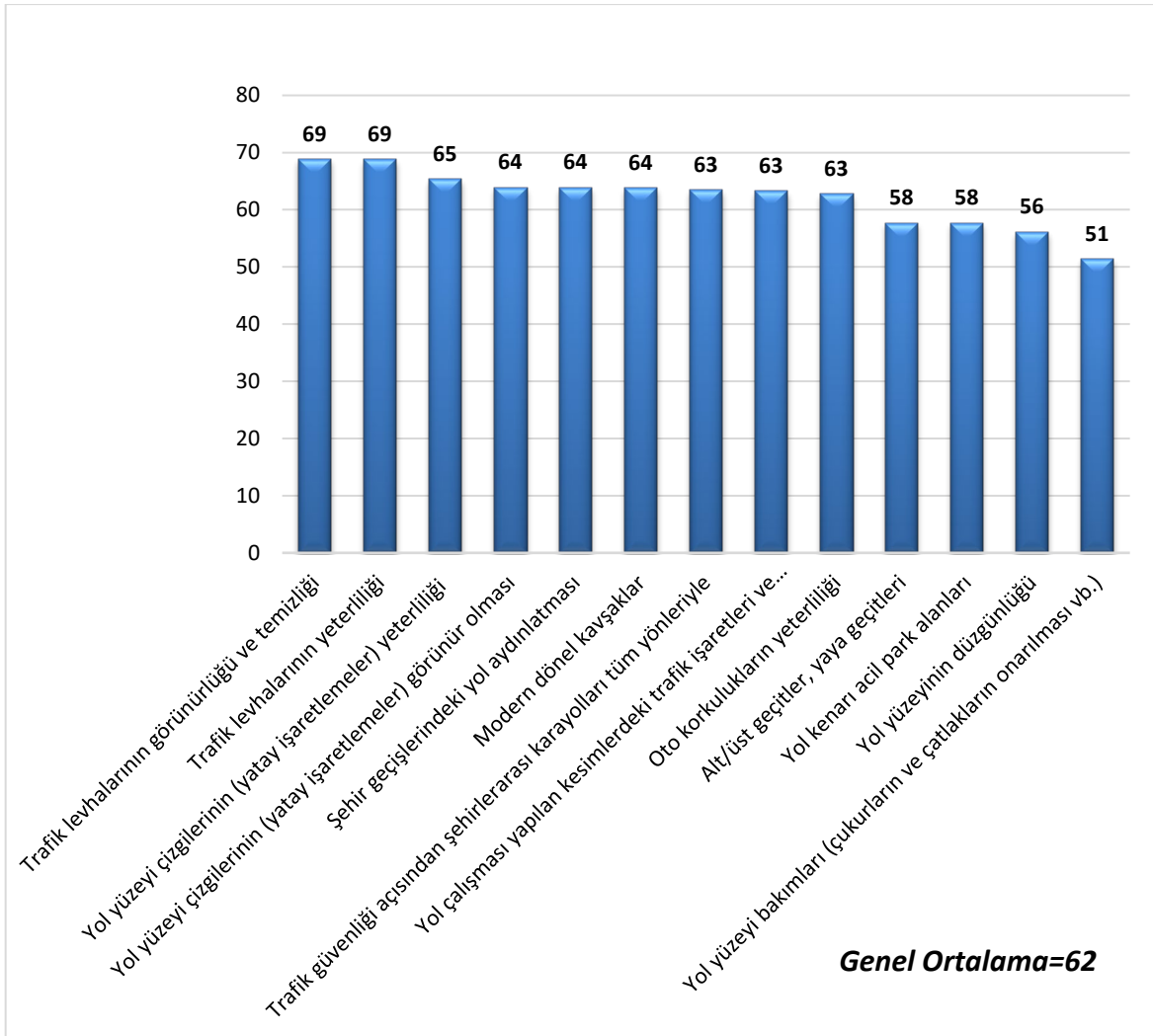


Grafik 2.5.3. “Size göre trafik kazalarını azaltmak için öncelikli alınması gereken önlem nedir?”

Anket kapsamında trafik kazalarını azaltmak için öncelikli alınması gereken önlem incelenmek istenmiş ve katılımcılardan sadece tek seçenek işaretlemeleri istenmiştir. Buna göre katılımcılar en öncelikli önlemi %34 oranıyla “Eğitim seviyesini yükseltmek” olarak belirtirken, ikinci öncelikli önlem olarak “Trafik güvenliği konusunda toplum bilincinin artırılması” (%28), üçüncüyse “Trafik denetimlerini artırması” (%10) olmuştur.

2.6. Trafik Güvenliği Bakımında Karayolları Hakkında Değerlendirme

Bu bölümde katılımcıların şehirlerarası karayollarından trafik güvenliği özellikleri bakımından memnuniyetleri incelenmiştir. Genel anlamda karayolları ortalama 63 puanla başarılı olarak değerlendirilirken ortalamanın altında kalan konular alt/üst yaya geçitler, yaya geçitleri (58 puan), yol kenarı acil park alanları (58 puan), yol yüzeyinin düzgünlüğü (56 puan) ve yol yüzeyi bakımları (51 puan) olmuştur. En fazla memnuniyet puanı trafik levhalarının görünürlüğü ve temizliği (69 puan) ile trafik levhalarının yeterliliği (69 puan) konularındadır.



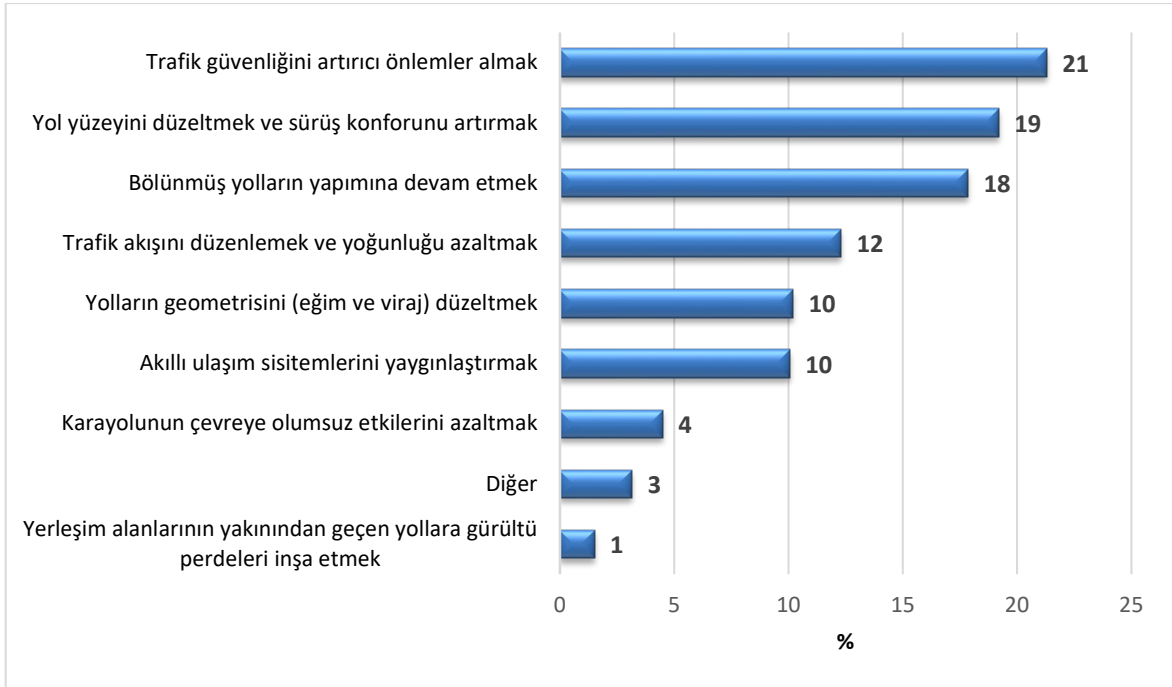
Grafik 2.6.1. “Türkiye geneli şehirlerarası karayollarını (otoyollar hariç olmak üzere) düşündüğünüzde, aşağıdaki trafik güvenliği hususunda verilen özelliklerden ne derece memnun olduğunuzu öğrenebilir miyim?” (100 üzerinden puan)

2.7. Karayolları Yatırım Önceliği

Karayollarında yapılacak yatırımlarda ilk olarak yapılması gereken çalışma sorulduğunda;

- 1.Trafik güvenliğini artırıcı önlemler almak
2. Yol yüzeyini düzeltmek ve sürüş konforunu artırmak
3. Bölünmüş yolların yapımına devam etmek

cevaplarında yoğunlaştığı görülmüştür.



Grafik 2.7.1. “Türkiye’de karayollarına yapılacak yatırımlarda; ilk olarak yapılması gereken çalışma size göre aşağıdakilerden hangisi olmalı?”

“Karayolunun çevreye olumsuz etkilerini azaltmak” ve “Yerleşim alanlarının yakınından geçen yollara gürültü perdeleri inşa etmek” ise yapılması istenen çalışmalarda en az öncelikli olarak görülmüştür.

Karayolları ile ilgili yapılması gereken ilk çalışma eğitim durumuna göre sorgulandığında, eğitim seviyeleri arasında belirgin bir fark gözlenmemiştir. Tüm eğitim seviyelerinde “Bölünmüş yolların yapımına devam etmek”, “Trafik güvenliğini artırıcı

önlemler almak” ve “Yol yüzeyini düzeltmek ve sürüş konforunu arttırmak” konuları en yüksek oranda değerlendirilmiştir.

Tablo 2.7.1. Eğitim Durumuna Göre Karayollarında İlk Olarak Yapılması Gereken Çalışma (%)

	Lisansüstü- Üniversite- Yüksekokul	Lise	Ortaokul- İlkokul-
Karayolunun çevreye olumsuz etkilerini azaltmak	5	4	4
Yol yüzeyini düzeltmek ve sürüş konforunu arttırmak	17	21	18
Bölünmüş yolların yapımına devam etmek	19	20	19
Trafik güvenliğini artırıcı önlemler almak	19	15	22
Trafik akışını düzenlemek ve yoğunluğu azaltmak	12	15	13
Yolların geometrisini (eğim ve viraj) düzeltmek	14	11	9
Yerleşim alanlarının yakınından geçen yollara gürültü perdeleri inşa etmek	0	1	1
Akıllı ulaşım sistemlerini yaygınlaştırmak	10	11	11
Diğer	5	3	3
TOPLAM	100	100	100

2.8. “Akıllı Ulaşım Sistemleri” Uygulamalarına İlişkin Bilgi ve Görüşler

Ankette yer alan sorular dışında katılımcılara “Akıllı Ulaşım Sistemleri” denilince ilk akıllarına ne geldiğine ilişkin açık uçlu bir soru sorulmuş ve katılımcılar görüşlerini bildirmeleri istenmiştir. Katılımcıların yaklaşık olarak %15’i bilmediği ya da fikri olmadığı yönünde görüş bildirmiştir.

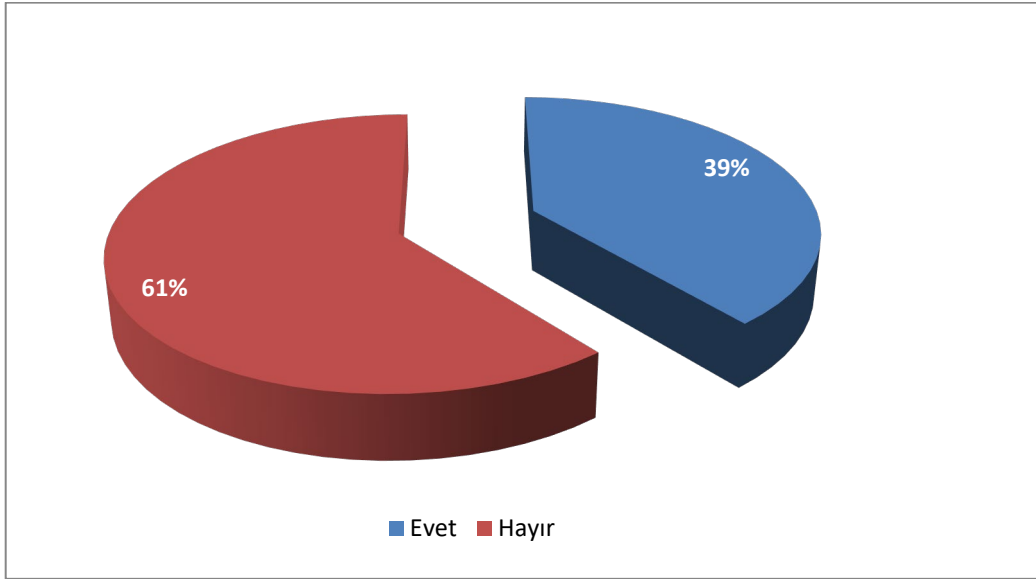
Bilgisi olduğunu düşünler arasında göze çarpan çoğunlukla verilen cevaplar aşağıda verilen başlıklar altında almıştır.

- Trafik akışını elektronik ortamda, insan müdahalesine gerek kalmadan düzenleyebilen sistemler.
- Yol ve trafik durumunu anlık kontrol ederek, kalıplaşmış kurallar yerine sürücülere esnek ve anlık kurallar uyarlayarak trafik güvenliğini ve verimliliğini artırmak.
- Akıllı kavşaklar ve gelişmiş sinyalizasyon sistemleri.

- Ulaşımında bilgi ve iletişim teknolojileri kullanılarak trafik ve yol güvenliğini arttırıcı (En önemli kısmı) uygulamalar.
- Algılama teknolojileri ile güvenliğin ve optimizasyonun sağlanması, daha güvenli ve huzurlu bir trafik kültürü için sürekli iyileştirmeler.
- Altyapı, araç ve kullanıcılar ve trafik yöntemi dahil olmak üzere karayolu taşımacılığının yanı sıra ulaşım türlerinin bilgi iletişim teknolojileri alanında uygulanan sistemler.

2.9. “Trafik Güvenliği”ne İlişkin Diğer Görüşler

Ankette yer alan sorular dışında katılımcılara trafik güvenliği ile ilgili KGM’ye iletmek istedikleri görüşleri olup olmadığı hususunda açık uçlu bir soru sorulmuş ve katılımcıların %39’u görüş bildirmiştir.



Grafik 2.9.1. “Trafik güvenliği ile ilgili KGM’ye iletmek istediğiniz bir husus var mı?”

Bu görüşler çoğunlukla ve sırasıyla aşağıda verilen başlıklar altında yer almıştır.

- KGM bünyesindeki nitelikli teknik personelin, trafik güvenliği konusunda uzman mühendislerin çalışmalara dahil edilmesi, teknikerlerin eğitimden geçirilmesi.

- Şehirlerarası yollarda bozuk, çukurlu ve kötü yamalı yolların tespiti için ekipler görevlendirip daha sonra bu sorunları giderme konusunda adım atılması.
- Yol çalışması yapılan kesimlerde uyarı levhalarının daha görünür olması, levha sayısının ve gece ışıklandırmanın artırılması.
- Hız limitlerini gösteren levhaları artırılması, hız sınırlaması getirilen bölgelerin girişlerinde olan uyarı levhalarının bölge çıkışlarda da yer alması.
- Ağır vasıtaların yolları tahribatını engelleyen çalışmalar yapılması.
- Keskin virajlar yerine daha hafif virajların yapılması, akıllı kavşak uygulamasının artırılması.
- Eksik ve yıpranmış bilgi ve uyarı tabelaların yenilenmesi, yön tabelalarının fark edilecek şekilde düzenlenmesi.
- Emniyet şeridinin gereksiz kullanımını önleyecek tedbirlerin artırılması, gereksiz kullananları belirleyecek uygulamalar geliştirilmesi.
- Kış aylarında tuzlama işlerinin daha verimli yapılması, hatta mümkünse insan gücüne gerek kalmadan buz durumuna göre kendiliğinden devreye giren tuzlama çalışması yapılması.
- Bölünmüş yolların yapımına devam edilmesi.
- Trafik güvenliği ile ilgili olarak daha çok kamu spotu yayınlanması.
- Karayolları Genel Müdürlüğü'nün çalışmalarına teşekkür iletilerek memnuniyetin ortaya konması.
- Ve diğer.

III) GENEL DEĞERLENDİRME

- Ankete 2012 kişi giriş yapmış olup yaş ve araç kullanım filtre sorularını geçen katılımcı sayısı 1766'dır.
- Ankete katılanların büyük çoğunluğunu erkek, 25-34 yaş aralığında, eğitim seviyesi yüksek kişiler oluşturmaktadır.
- Araç kullanım sıklığına göre katılımcıların %70'i her gün araç kullanmaktadır. Ayrıca son bir yıl içinde karayolları ile 10.000 km'den fazla şehirlerarası seyahat edenlerin oranı %33'tür.

- Anket kapsamında katılımcıların karayollarında seyahat ederken uymaları gereken yasal hız sınırları (limitleri) ile ilgili sorulara verdikleri cevaplar incelendiğinde, en sık kullanılan araç türü olarak otomobil kullandığını belirten katılımcıların %70,3’ü yerleşim yeri içinde, %77,2’si otoyollarda, %64’ü yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda ve %61,9’u yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda otomobil için uygulanan hız limitini doğru bilmiştir. Otomobil kullanıcıları için tüm yollardaki hız limitlerini doğru bilenlerin oranı %36’dır.
- Sıklıkla kamyonet kullandığını belirten katılımcıların cevapları incelendiğinde ise %69,4’ü yerleşim yerinde geçerli yasal hız limitini doğru bilmesine rağmen bu oran diğer yollardaki hız limiti sorulduğunda oldukça düşmüştür. Kamyonet kullanan katılımcıların sadece %22,4’ü otoyollarda, %34,7’si yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda ve %28,6’sı da yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda kamyonetler için uygulanan yasal hız limitlerini doğru bilmiştir. Kamyonet kullanıcıları için tüm yollardaki hız limitlerini doğru bilenlerin oranı ise %20’dir.
- Sıklıkla panelvan kullandığını belirten katılımcıların %69,4’ü yerleşim yerinde, %54,1’i otoyollarda, %16,2’si yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda ve %24,3’ü de yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda uygulanan hız limitini doğru bilmiştir. Panelvan kullanıcıları için tüm yollardaki hız limitlerini doğru bilenlerin oranı ise %20’dir.
- Şehirlerarası karayollarındaki seyahatlerinde ne kadar güvende hissettiklerine ilişkin soruda katılımcıların %43’ü kendini güvende hissettiğini belirtirken, %23’ü güvende hissetmediğini belirtmiştir. Ne güvende ne de güvensiz hissedenlerin oranı ise %35’tir.
- Katılımcıların şehirlerarası seyahatlerinde karayollarında kendini güvenli hissetme oranı cinsiyete göre incelendiğinde, erkeklerin (%43,2) kadınlardan (%21,1) daha yüksek oranda kendini güvende hissettiği gözlemlenmiştir.
- Katılımcıların şehirlerarası seyahatlerinde karayollarında kendini güvenli hissetme oranı eğitim düzeyinde incelendiğinde, ilkökul ve ortaokul mezunları %45,2 ile en yüksek oranda güvende hissettiğini belirtirken, üniversite mezunları da ona yakın oranında (%43,5) güvende hissettiğini belirtmiştir. Güvende hissetmediğini en fazla belirtenler %25,7 ile lisansüstü mezunlarıdır.



- Yaşa göre şehirlerarası seyahatlerinde karayollarında kendini güvenli hissetme oranı incelendiğinde, yaş aralığı arttıkça güvende hissetme oranının da arttığı görülmektedir. 18-24 yaş aralığındaki katılımcıların %29’u şehirlerarası seyahatlerinde karayollarında kendini güvende hissetmediğini belirtirken 55 yaş üstü katılımcılarda bu oran %15’tir.
- Anket kapsamında katılımcıların Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) kaplamalı yol ile Sathi Kaplamalı (SK) yol arasındaki farkı bilip bilmedikleri sorgulandığında, katılımcıların %61’i bildiğini belirtirken bilmediğini belirtenlerin oranı %39’dur. Cinsiyete göre bu kaplama cinsleri arasındaki farkı bilme düzeyi incelendiğinde erkeklerin %62’si bildiğini belirtirken kadınlarda bilme oranı %40’tır.
- Yaşa göre BSK kaplamalı yol ile SK kaplamalı yol arasındaki farkı bilme oranı incelendiğinde, yaş aralığı arttıkça bilme oranının da arttığı gözlemlenmektedir. 18-24 yaş aralığının %49’u bildiğini belirtirken, 55+ yaş grubunda bu oran %87’dir.
- Son bir yıl içerisinde karayolları ile yapılan şehirlerarası seyahat etme durumuna göre BSK kaplamalı yol ile SK kaplamalı yol arasındaki farkı bilme oranı incelendiğinde, seyahat kilometresi arttıkça bilme oranının arttığı gözlemlenmektedir. Son bir yıl içerisinde karayolları ile şehirlerarası 10000 km’den fazla seyahat edenlerde bilme oranı %68 iken aynı oran 2500 km ve daha az seyahat edenlerde %49’dur.
- Anket kapsamında yol yüzeyi kaplaması dikkate alındığında trafik güvenliği bakımından daha güvensiz hissetme durumu incelendiğinde, katılımcıların %70 gibi çoğunluk bir kısmı sathi kaplamalı (SK) yolda kendini daha güvensiz hissettiğini belirtirken, bitümlü sıcak karışım kaplamalı (BSK) yolda bu oran %16’dır. %14’lük bir kesim ise yolun kaplama cinsinin fark etmediğini belirtmiştir.
- Eğitim seviyesine göre yol yüzeyi kaplaması bakımından kendini daha güvensiz hissetme oranı incelendiğinde, ilkokul ve ortaokul mezunları %43, lise mezunları %62 oranında daha güvensiz bulurken eğitim düzeyi arttıkça bu oran daha da artmıştır.
- Araç kullanım sıklığına göre yol yüzeyi kaplaması bakımından kendini daha güvensiz hissetme oranı incelendiğinde ayda 3-4 kez araç kullananların %81’i sathi kaplamalı yolda kendini daha güvensiz hissettiğini belirtirken, haftada 3-4 kez araç kullananların %66’sı, her gün kullananların %71’i, haftada 1-2 kez araç kullananların %70’i ve ayda 1-2 kez kullananların %71’i sathi kaplamalı yolda güvensiz hissettikleri yönünde görüş bildirmiştir.



- Sathi kaplamalı yolda kendini daha güvensiz hissettiğini belirten katılımcıların güvensiz hissetmelerinin en önemli nedeni incelendiğinde, yüzey düzgünsüzlüğü %50 ile ilk sırada yer alırken ikinci en önemli neden %36 oranıyla serbest malzeme olarak belirtilmiştir.
- Anket kapsamında katılımcıların, karayolunda şehirlerarası seyahatlerinde araç kullanırken gece ve gündüz sürüşünde daha etkili olduğunu düşündükleri işaretleme türlerini belirtmeleri istendiğinde, gece sürüşünde de gündüz sürüşünde de düşey işaretlemeler (ikaz, uyarı ve bilgi levhaları vb.) en etkiliyken, yatay işaretlemelerse (yol yüzeyi çizgileri, dur, yavaşlama vb. yol yüzeyindeki uyarılar) ikinci etkili olarak belirtilmiştir. Gece sürüşünde düşey işaretlemelerin (%43) ve yatay işaretlemelerin (%38) etki oranları gündüz sürüşüne göre daha yüksekken, gündüz sürüşüne işaretleme türlerinin etkisinin fark etmediğini belirtenlerin oranı (%28) gece sürüşüne göre (%18) daha yüksektir.
- Katılımcıların %54’ü hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına çoğunlukla uyduklarını belirtirken, %37’si her zaman, %7’si yarı yarıya, %2’si nadiren cevabını vermiştir. Hiçbir zaman uymadıklarını belirtenlerin oranı ise %0,4’tür.
- Katılımcıların %50’si yatay trafik işaretleri (yol çizgileri) ile verilen uyarılara çoğunlukla uyduklarını belirtirken, %39’u her zaman, %8’i yarı yarıya, %2’si nadiren cevabını vermiştir. Hiçbir zaman uymadıklarını belirtenlerin oranı ise %1’dir.
- Anket kapsamında katılımcıların %52’si düşey trafik işaretleri (trafik lambası, ikaz-uyarı ve bilgi levhaları) ile verilen uyarılara her zaman uyduklarını belirtirken, %43’ü çoğunlukla, %4’ü yarı yarıya, %0,8’i nadiren cevabını vermiştir. Hiçbir zaman uymadıklarını belirtenlerin oranı ise %0,2’dir.
- Katılımcıların %51’i öndeki aracın geçilmesinin yasak olduğu yerlerde sollama hiçbir zaman sollama yapmadığını belirtirken, %44’ü nadiren, %3’ü yarı yarıya, %1’i çoğunlukla cevabını vermiştir. Her zaman sollama yaptığını belirtenlerin oranı ise %1’dir.
- Katılımcıların %45’i serbest malzeme ile ilgili uyarı levhalarına çoğunlukla uyduğunu belirtirken, %35’i her zaman, %13’ü yarı yarıya, %5’i nadiren cevabını vermiştir. Hiçbir zaman uymadığını belirtenlerin oranı ise %2’dir.



- Araştırma kapsamında katılımcıların %71’i yol bakım-onarım yapılan kesimlerde bulunan trafik işaret ve işaretçilerine her zaman uyduğunu belirtirken, %25’i çoğunlukla, %2’si yarı yarıya, %1’i nadiren cevabını vermiştir. Hiçbir zaman uymadığını belirtenlerin oranı ise %0,3’tür.
- Katılımcıların %66’sı okul geçitlerine ve yaya geçitlerine yaklaştığında her zaman hızını azalttığını belirtirken, %27’si çoğunlukla, %5’i yarı yarıya, %1’i nadiren cevabını vermiştir. Hiçbir zaman uymadığını belirtenlerin oranı ise %1’dir.
- Anket kapsamında katılımcıların geçirdikleri ölümlü ya da yaralanmalı trafik kazaları sayılarının dağılımları incelendiğinde ölümlü ya da yaralanmalı trafik kazası geçirmeyenlerin oranı %81, yaralanmalı trafik kazası geçirenlerin oranı %18’dir. Hem ölümlü hem de yaralanmalı trafik kazası geçirenler %0,6 oranındayken ve ölümlü trafik kazası geçirenlerin oranı %0,4’tür.
- Ankete katılanlar tarafından karayollarında meydana gelen trafik kazalarının öncelikli 3 nedeni; sürücülerin dikkatsizliği, hızlı araç kullanılması, sürücülerin eğitimsizliği olarak sıralanmıştır.
- Anket kapsamında trafik kazalarını azaltmak için öncelikli alınması gereken önlem incelenmek istendiğinde katılımcılar en öncelikli önlemi %34 oranıyla “Eğitim seviyesini artırmak” olarak belirtirken, ikinci öncelikli önlem olarak “Trafik güvenliği konusunda toplum bilincinin artırılması” (%28), üçüncüye “Trafik denetimlerini artırması” (%10) olmuştur.
- Katılımcıların şehirlerarası karayollarından trafik güvenliği özellikleri bakımından memnuniyetleri incelenmek istendiğinde, genel anlamda karayolları ortalama 63 puanla başarılı olarak değerlendirilirken ortalamanın altında kalan konular alt/üst yaya geçitler, yaya geçitleri (58 puan), yol kenarı acil park alanları (58 puan), yol yüzeyinin düzgünlüğü (56 puan) ve yol yüzeyi bakımları (51 puan) olmuştur. En fazla memnuniyet puanı trafik levhalarının görünürlüğü ve temizliği (69 puan) ile trafik levhalarının yeterliliği (69 puan) konularındadır.
- Karayollarında yapılacak yatırımlarda ilk olarak yapılması gereken çalışma sorulduğunda; trafik güvenliğini artırıcı önlemler almak, yol yüzeyini düzeltmek ve sürüş konforunu artırmak, bölünmüş yolların yapımına devam etmek cevaplarında yoğunlaştığı görülmüştür.

IV) SONUÇ VE ÖNERİLER

Araştırma kapsamında katılımcılara demografi sorularının yanı sıra trafik güvenliğine ilişkin bilgidir davranışa, memnuniyetten güvenilirliğe pek çok soru sorulmuştur. Katılımcıların büyük bir çoğunluğu erkek, aktif sürücü ve eğitimli kesimdir. Sonuçlar bu çerçevede dikkate alınmalıdır.

Anket kapsamında sıklıkla otomobil kullandığını belirten katılımcıların yasal hız sınırlarına ilişkin bilgi düzeyleri ayrıca ölçülmüştür. Yerleşim yeri içinde, otoyollarda, yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda ve yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda olmak üzere sıklıkla kullandıkları araç türü için yasal hız sınırları sorulmuştur. En sık kullanılan araç türü olarak otomobil kullandığını belirten katılımcıların %70,3'ü yerleşim yeri içinde, %77,2'si otoyollarda, %64'ü yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda ve %61,9'u yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda otomobil için uygulanan hız limitini doğru bilmiştir. Otomobil kullanıcıları için tüm yollardaki hız limitlerini doğru bilenlerin oranı ise %36'dır. Kamyonet ve panelvan kullanıcılarının aynı soruya verdikleri cevaplar incelendiğinde doğru bilme oranlarının daha düşük olduğu gözlemlenmiştir. Kamyonet ve panelvan kullanıcıları için tüm yollardaki hız limitlerini doğru bilenlerin oranı %20'dir.

Şehirlerarası karayollarındaki seyahatlerinde ne kadar güvende hissettiklerine ilişkin soruda katılımcıların %43'ü kendini güvende hissettiğini belirtirken, %23'ü güvende hissetmediğini belirtmiştir. Ne güvende ne de güvensiz hissedenlerin oranı ise %35'tir. Katılımcıların şehirlerarası seyahatlerinde karayollarında kendini güvenli hissetme oranı cinsiyete göre incelendiğinde, erkeklerin (%43,2) kadınlardan (%21,1) daha yüksek oranda kendini güvende hissettiği gözlemlenmiştir. Yaşa göre şehirlerarası seyahatlerinde karayollarında kendini güvenli hissetme oranı incelendiğinde, yaş aralığı arttıkça güvende hissetme oranının da arttığı görülmektedir. 18-24 yaş aralığındaki katılımcıların %29'u şehirlerarası seyahatlerinde karayollarında kendini güvende hissetmediğini belirtirken 55 yaş üstü katılımcılarda bu oran %15'tir.

İBBS2 düzeyinde katılımcıların kendini güvenli hissetme oranı incelendiğinde, en güvende hisseden bölgeler TR52 (Konya, Karaman) %64, TR90 (Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane) %61, TR3A2 (Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan) %56 olarak göze çıkmaktadır. En güvensiz hisseden bölgeler ise sırasıyla TR81 (Zonguldak, Karabük, Bartın) %42, TRC3 (Mardin, Batman, Şırnak, Siirt) %40 ve TRC1 (Gaziantep, Adıyaman, Kilis) şeklindedir.

Katılımcılara Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) kaplamalı yol ile Sathi Kaplamalı (SK) yol arasındaki farkı bilip bilmedikleri sorulduğunda, katılımcıların %61'i bildiğini belirtirken bilmediğini belirtenlerin oranı %39'dur. Cinsiyete göre bu kaplama cinsleri arasındaki farkı bilme düzeyi incelendiğinde erkeklerin %62'si bildiğini belirtirken kadınlarda bilme oranı %40'tır. Yaşa göre BSK kaplamalı yol ile SK kaplamalı yol arasındaki farkı bilme oranı incelendiğinde, yaş aralığı arttıkça bilme oranının da arttığı gözlemlenmektedir. 18-24 yaş aralığının %49'u bildiğini belirtirken, 55+ yaş grubunda bu oran %87'dir. Son bir yıl içerisinde karayolları ile yapılan şehirlerarası seyahat etme durumuna göre BSK kaplamalı yol ile SK kaplamalı yol arasındaki farkı bilme oranı incelendiğinde, seyahat kilometresi arttıkça bilme oranının arttığı gözlemlenmektedir. Son bir yıl içerisinde karayolları ile şehirlerarası 10000 km'den fazla seyahat edenlerde bilme oranı %68 iken aynı oran 2500 km ve daha az seyahat edenlerde %49'dur.

Anket kapsamında yol yüzeyi kaplaması dikkate alındığında trafik güvenliği bakımından daha güvensiz hissetme durumu incelendiğinde, katılımcıların %70 gibi çoğunluk bir kısmı sathi kaplamalı (SK) yolda kendini daha güvensiz hissettiğini belirtirken, bitümlü sıcak karışım kaplamalı (BSK) yolda bu oran %16'dır.

Sathi kaplamalı yolda kendini daha güvensiz hissettiğini belirten katılımcıların güvensiz hissetmelerinin en önemli nedeni incelendiğinde, yüzey düzgünsüzlüğü %50 ile ilk sırada yer alırken ikinci en önemli neden %36 oranıyla serbest malzeme olarak belirtilmiştir. Sathi kaplamalı yolda kendini daha güvensiz hissettiğini belirten katılımcıların güvensiz hissetmelerinin en önemli nedeni incelendiğinde, yüzey düzgünsüzlüğü %50 ile ilk sırada yer alırken ikinci en önemli neden %36 oranıyla serbest malzeme olarak belirtilmiştir. Yol çizgilerinin görünür olmaması %5, diğer nedenler %5 ve yol çizgilerinin yeterli olmaması %3 oranında işaretlenmiştir.

BSK kaplamalı yolda kendini daha güvensiz hissettiğini belirten katılımcıların güvensiz hissetmelerinin en önemli sorulduğunda özellikle yağışlı havalarda yolların daha kaygan olması, lastik yol tutuşunun daha zayıf olması, yol yüzeyinin pürüzsüz ve düz olmasından dolayı daha kaygan zemin olarak hissedilmesi, yolun konforlu olması hıza teşvik edici olduğundan sürücülerin daha rahat ve hızlı araç kullanması, yazın sıcaktan asfaltın erimesi sonucu şeklinin bozulması cevapları göze çarpmaktadır.

Anket kapsamında katılımcıların, karayolunda şehirlerarası seyahatlerinde araç kullanırken gece ve gündüz sürüşünde daha etkili olduğunu düşündükleri işaretleme türleri incelendiğinde, gece sürüşünde de gündüz sürüşünde de düşey işaretlemeler (ikaz, uyarı ve

bilgi levhaları vb.) en etkiliyken, yatay işaretlemelerse (yol yüzeyi çizgileri, dur, yavaşlama vb. yol yüzeyindeki uyarılar) ikinci etkili olarak belirtilmiştir. Gece sürüşünde düşey işaretlemelerin (%43) ve yatay işaretlemelerin (%38) etki oranları gündüz sürüşüne göre daha yüksekken, gündüz sürüşüne işaretleme türlerinin etkisinin fark etmediğini belirtenlerin oranı (%28) gece sürüşüne göre (%18) daha yüksektir.

Katılımcıların %54’ü hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına çoğunlukla uyduklarını belirtirken, %37’si her zaman, %7’si yarı yarıya, %2’si nadiren cevabını vermiştir. %50’si yatay trafik işaretleri (yol çizgileri) ile verilen uyarılara çoğunlukla uyduklarını belirtirken, %39’u her zaman, %8’i yarı yarıya, %2’si nadiren cevabını vermiştir. %52’si düşey trafik işaretleri (trafik lambası, ikaz-uyarı ve bilgi levhaları) ile verilen uyarılara her zaman uyduklarını belirtirken, %43’ü çoğunlukla, %4’ü yarı yarıya, %0,8’i nadiren cevabını vermiştir. Katılımcıların %51’i öndeki aracın geçilmesinin yasak olduğu yerlerde sollama hiçbir zaman sollama yapmadığını belirtirken, %44’ü nadiren, %3’ü yarı yarıya, %1’i çoğunlukla cevabını vermiştir. %45’i serbest malzeme ile ilgili uyarı levhalarına çoğunlukla uyduğunu belirtirken, %35’i her zaman, %13’ü yarı yarıya, %5’i nadiren cevabını vermiştir.

Katılımcıların %71’i yol bakım-onarım yapılan kesimlerde bulunan trafik işaret ve işaretçilerine her zaman uyduğunu belirtirken, %25’i çoğunlukla, %2’si yarı yarıya, %1’i nadiren cevabını vermiştir. %66’sı okul geçitlerine ve yaya geçitlerine yaklaştığında her zaman hızını azalttığını belirtirken, %27’si çoğunlukla, %5’i yarı yarıya, %1’i nadiren cevabını vermiştir. Hiçbir zaman uymadığını belirtenlerin oranı ise %1’dir.

Anket kapsamında katılımcıların ölümlü ya da yaralanmalı trafik kazası geçirme dağılımları ve karayollarında meydana gelen kazaların öncelikli nedenleri, trafik kazalarını azaltmak için alınması gereken öncelikli önlemler konularına ilişkin cevapları da incelenmiştir. Buna göre ölümlü ya da yaralanmalı trafik kazası geçirmeyenlerin oranı %81, yaralanmalı trafik kazası geçirenlerin oranı %18’dir. Hem ölümlü hem de yaralanmalı trafik kazası geçirenler %0,6 oranındayken ve ölümlü trafik kazası geçirenlerin oranı %0,4’tür. Ankete katılanlar tarafından karayollarında meydana gelen trafik kazalarının öncelikli 3 nedeni; sürücülerin dikkatsizliği, hızlı araç kullanılması, sürücülerin eğitimsizliği olarak sıralanmıştır.

Anket kapsamında trafik kazalarını azaltmak için öncelikli alınması gereken önlem incelenmek istenmiş ve katılımcılardan sadece tek seçenek işaretlemeleri istenmiştir. Buna göre katılımcılar en öncelikli önlemi %34 oranıyla “Eğitim seviyesini artırmak” olarak



belirtirken, ikinci öncelikli önlem olarak “Trafik güvenliği konusunda toplum bilincinin artırılması” (%28), üçüncüye “Trafik denetimlerini artırması” (%10) olmuştur.

Katılımcıların şehirlerarası karayollarından trafik güvenliği özellikleri bakımından memnuniyetleri incelendiğinde, genel anlamda karayolları ortalama 63 puanla başarılı olarak değerlendirilirken ortalamanın altında kalan konular alt/üst yaya geçitler, yaya geçitleri (58 puan), yol kenarı acil park alanları (58 puan), yol yüzeyinin düzgünlüğü (56 puan) ve yol yüzeyi bakımları (51 puan) olmuştur. En fazla memnuniyet puanı trafik levhalarının görünürlüğü ve temizliği (69 puan) ile trafik levhalarının yeterliliği (69 puan) konularındadır.

Karayollarında yapılacak yatırımlarda ilk olarak yapılması gereken çalışma sorulduğunda; trafik güvenliğini artırıcı önlemler almak, yol yüzeyini düzeltmek ve sürüş konforunu artırmak, bölünmüş yolların yapımına devam etmek cevaplarında yoğunlaştığı görülmüştür.

Bu anket web ortamında düzenlenmiş olup konu ile ilgili örnek bir çalışmadır. Türkiye genelini yansıtmamaktadır. Konu ile ilgili geniş katılımlı Türkiye genelini yansıtabilecek araştırmaların da gerçekleştirilmesinde yarar görülmektedir





KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANLIĞI
Ulaşım Maliyetleri ve Verimlilik Şubesi Müdürlüğü
AYIN KONUSU ANKETLERİ- TRAFİK GÜVENLİĞİ
2020