



KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

2016

# AYIN KONUSU ANKETLERİ- HIZ ALGISI



STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANLIĞI

Ulaşım Maliyetleri ve Verimlilik Şubesi

Müdürlüğü





## İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER .....	
<b>I) GİRİŞ .....</b>	<b>1</b>
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
<b>II) AYIN KONUSU “HIZ ALGISI” ANALİZİ VE DEĞERLENDİRMELERİ.....</b>	<b>2</b>
2.1. Demografi .....	2
2.2. Araç Kullanım Durumu .....	7
2.3. Hız Bilgisi .....	9
2.4. Aşırı Hız ve Ceza.....	14
2.5. Hız Algısı ve Davranışı.....	18
2.6. Hız ve Kaza .....	37
2.7. “Hız Algısına” İlişkin Diğer Görüşler .....	45
<b>III) GENEL DEĞERLENDİRME.....</b>	<b>46</b>
<b>IV) SONUÇ VE ÖNERİLER .....</b>	<b>52</b>





## 1) GİRİŞ

### 1.1. Araştırmanın Konusu ve Amacı

Araştırmanın konusu ve amacı; yol kullanıcılarına yönelik hız algısı ile ilgili bir anketin “Hız Algısı” 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 yapılmasını sağlamaktır.

### 1.2. Araştırmanın Kapsamı

Araştırma web ortamında uygulamaya yönelik olarak ve internet üzerinden doldurulabilen “Hız Algısı” soru formunu kapsamaktadır. Anket Kurumumuz Bilgi Teknolojileri Dairesi Başkanlığı tarafından hazırlanan yazılım ile, KGM internet giriş sayfası [www.kgm.gov.tr](http://www.kgm.gov.tr) adresinde 05.08.2015 – 30.12.2015 tarihleri arasında internet sayfasını kullananlara sunulmuştur. Aylar itibariyle karayollarının web sayfasını ziyaret eden ve ankete giriş yapanların sayısı, aşağıdaki tabloda verilmiştir. KGM web sayfasını ziyaret edenlerin ortalama %0,12’sinin ankete katıldığı görülmektedir.

**Tablo 1.2.1. Aylar itibariyle KGM web sayfasını ziyaret edenlerin ve ankete giriş yapanların dağılımı**

Tarih	KGM Web Sayfasını Ziyaret Sayısı	Ankete Katılan Sayısı	%
05 - 31 Ağustos	539.091	910	0,17
01 – 30 Eylül	512.971	561	0,11
01 – 31 Ekim	402.623	554	0,14
01 – 30 Kasım	375.760	468	0,12
01 – 30 Aralık	672.209	484	0,07
<b>TOPLAM</b>	<b>2.502.654</b>	<b>2.977</b>	<b>0,12</b>



### 1.3. Yöntem

#### 1.3.1. Araştırma Modeli

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

#### 1.3.2. Veri Toplama

Araştırma için gerekli veriler, KGM resmi web sayfasında yaklaşık beş ay süresince yayınlanan “Hız Algısı” anketi ile internet üzerinden toplanmıştır. Ankette eşit aralıklı nominal ve ordinal ölçümler kullanılmıştır. Anket; cinsiyet, yaş ve eğitim durumları gibi demografik bilgiler, yaşanan il, araç kullanım durumu, araç kullanım sıklığı, şehirlerarası seyahat durumu, trafik cezası alma durumları, sıklıkla kullanılan araç türü, bilgi, davranış ve algı soruları olmak üzere toplam 24 sorudan oluşmaktadır. Ankette yer alan davranış sorularına ilişkin beş seçenek; a) hiçbir zaman, b) nadiren, c) yarı yarıya, d) çoğunlukla ve e) her zaman şeklinde verilmiştir. Bununla birlikte yasal hız limitleri ve güvenli sürüş hızı soruları açık uçlu sorular olup, cevabı evet veya hayır olma durumuna göre iki seçenekli olan sorular ile çoktan seçmeli seçenekler verilmiş sorular da mevcuttur.

#### 1.3.3. Verilerin Analizi

Araştırma sonucunda elde edilen verilerin çözümlenmesinde SPSS 23.0 (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 “HIZ ALGISI” ANALİZİ VE DEĞERLENDİRMELERİ

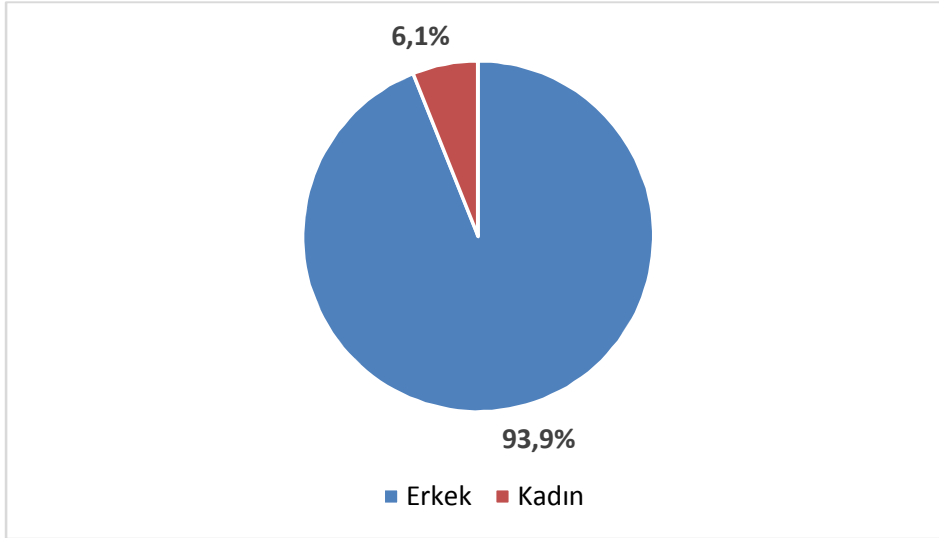
Bu bölümde, toplam 24 sorudan oluşan ve 05.08.2015 – 30.12.2015 tarihleri arasında internet ortamında gerçekleştirilen “Hız Algısı” çalışmasına ilişkin analizler ve değerlendirmeler yer almaktadır.

### 2.1. Demografi

Bu bölümde ankete katılıp demografiyle ilgili soruları cevaplayanların cinsiyet ve yaş dağılımları, eğitim durumu ile araç kullanım bilgileri yer almaktadır. Genel olarak

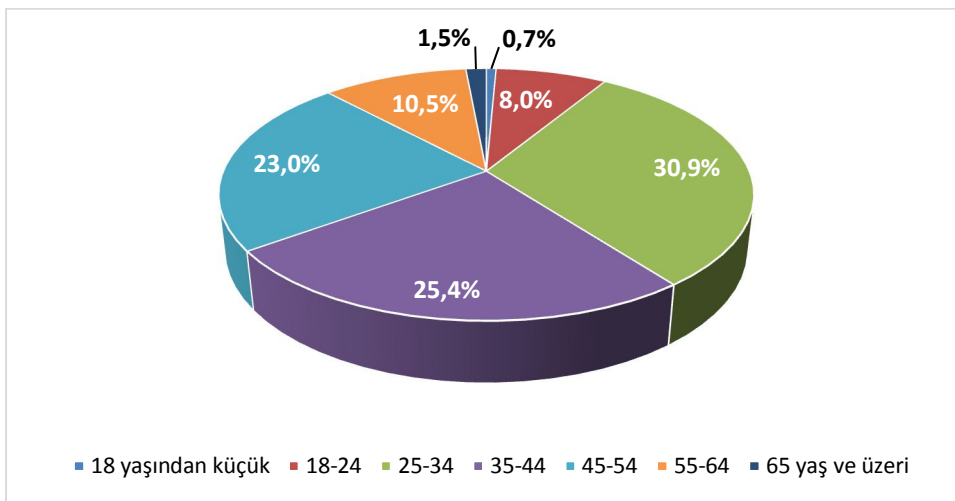


incelendiğinde katılımcıların büyük çoğunluğu erkek, 25-44 yaş aralığında ve eğitim düzeyi lise ve üstü kişilerden oluşmaktadır.



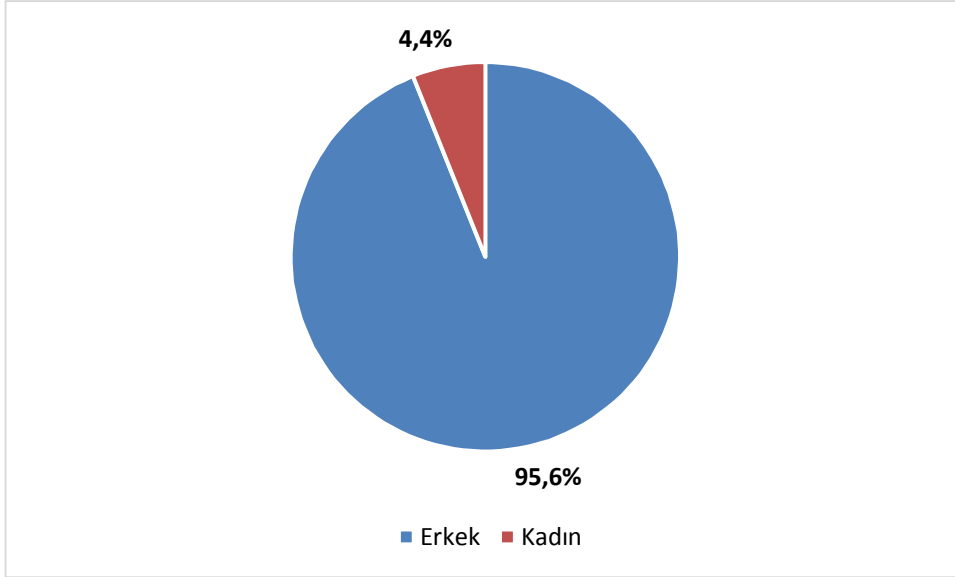
**Grafik 2.1.1. Ankete giriş yapanların cinsiyeti (%)**

Ankete giriş yapanların yaklaşık %93,9'unu erkekler ve %6,1'ini kadınlar oluşturmaktadır. Yaş dağılımları incelendiğinde 18 yaşından küçük olanların oranı %0,7'dir. Bununla birlikte %8'i 18-24 yaş aralığında, %30,9'u 25-34 yaş aralığında, %25,4'ü 35-44 yaş aralığında, %23'ü 45-54 yaş aralığında, %10,5'i 55-64 yaş aralığında ve %1,5'i de 65 yaş ve üzeri yaş grubunda yer almaktadır.



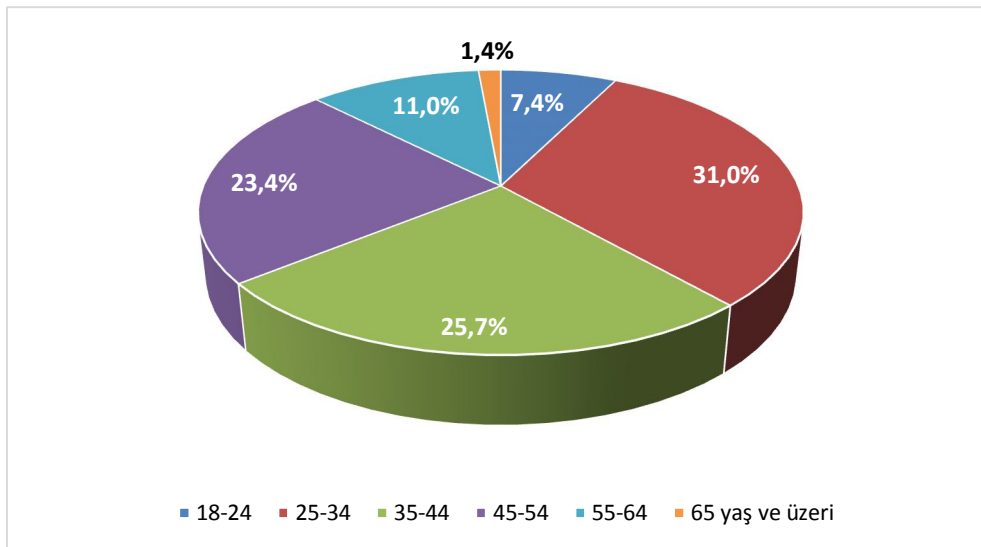
**Grafik 2.1.2. Ankete giriş yapanların yaş aralıkları (%)**

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 2.806 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 yaklaşık %95,6’sını erkekler ve %4,4’ünü kadınlar oluşturmaktadır.

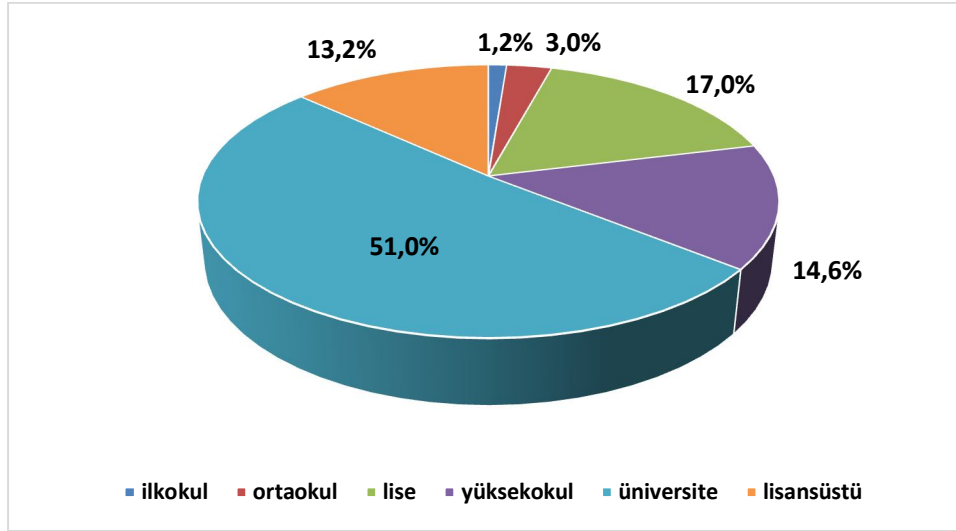


**Grafik 2.1.4. Katılımcıların yaş aralıkları (%)**





Anketi geçerli olanların yaş dağılımları incelendiğinde, %7,4’ü 18-24 yaş aralığında, %31’i 25-34 yaş aralığında, %25,7’si 35-44 yaş aralığında, %23,4’ü 45-54 yaş aralığında yer almaktadır. 55 yaş ve üzeri grupta olup ankete katılanların oranı ise %12,4’dür. Genele bakıldığında ise katılımcıların yaklaşık %80’inin 25-54 yaş aralığında olduğu görülmektedir.



**Grafik 2.1.5. Katılımcıların eğitim durumu (%)**

Ankete katılanların %13,2’si lisansüstü, %51’i üniversite, %14,6’sı yüksekokul, %17’si lise, %3’ü ortaokul ve %1,2’si ilkokul mezunudur. Katılımcıların yaklaşık %96’sının eğitim durumu lise ve üstüdür.

İkamet edilen il göre incelendiğinde, ankete Türkiye’deki 79 ilden katılım sağlanmıştır. Ankete girişlerin en fazla olduğu il %20,6 ile ülke nüfusunun %19’unu barındıran İstanbul’dur. İstanbul’u sırasıyla %18,2 katılım oranıyla ülke nüfusunun %7’sini barındıran Ankara ve %5,9 katılım oranıyla ülke nüfusunun %5’ini barındıran İzmir illeri takip etmektedir. Ankette yer alan araç kullanımına ilişkin filtre soru ikamet edilen il sorusundan sonra gelmekte olup bu soruya 2.955 kişi cevap vermiştir.



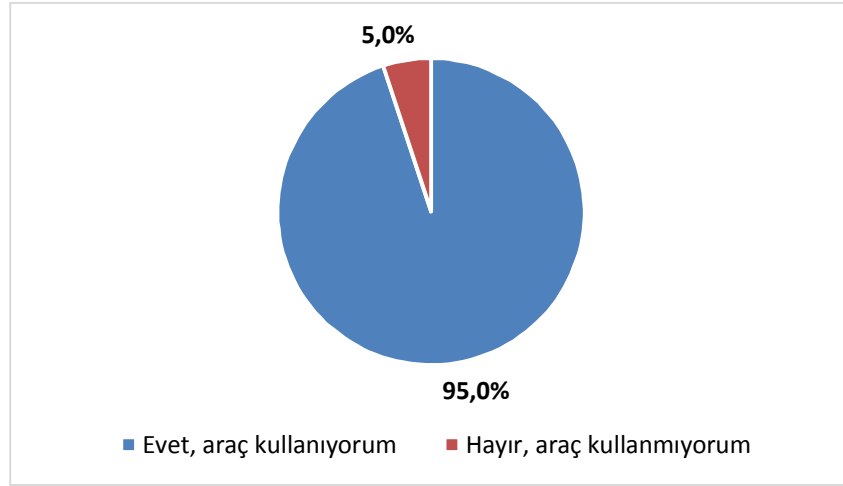
Tablo 2.1.1. “İkamet ettiğiniz il?”

İl Adı	Sayı	Yüzde (%)	İl Adı	Sayı	Yüzde (%)
İstanbul	609	20,6	Van	15	0,5
Ankara	537	18,2	Bolu	14	0,5
İzmir	173	5,9	Niğde	14	0,5
Konya	90	3,0	Aksaray	13	0,4
Bursa	82	2,8	Nevşehir	13	0,4
Kayseri	69	2,3	Şanlıurfa	13	0,4
Antalya	67	2,3	Edirne	12	0,4
Kocaeli	63	2,1	Kırklareli	12	0,4
Adana	57	1,9	Sinop	12	0,4
Mersin	51	1,7	Bilecik	11	0,4
Trabzon	48	1,6	Karaman	11	0,4
Samsun	46	1,6	Kars	11	0,4
Tekirdağ	44	1,5	Osmaniye	11	0,4
Balıkesir	43	1,5	Adıyaman	10	0,3
Muğla	43	1,5	Giresun	10	0,3
Eskişehir	42	1,4	Karabük	10	0,3
Sakarya	40	1,4	Bartın	9	0,3
Gaziantep	37	1,3	Burdur	9	0,3
Kahramanmaraş	37	1,3	Düzce	9	0,3
Denizli	34	1,2	Rize	9	0,3
Aydın	33	1,1	Batman	8	0,3
Zonguldak	30	1,0	Gümüşhane	8	0,3
Diyarbakır	28	0,9	Yalova	8	0,3
Sivas	28	0,9	Yozgat	8	0,3
Malatya	24	0,8	Kırşehir	7	0,2
Afyonkarahisar	22	0,7	Artvin	6	0,2
Manisa	22	0,7	Bitlis	5	0,2
Çanakkale	20	0,7	Mardin	5	0,2
Erzincan	20	0,7	Siirt	5	0,2
Kütahya	20	0,7	Ağrı	4	0,1
Hatay	19	0,6	Ardahan	4	0,1
Kastamonu	19	0,6	Hakkâri	4	0,1
Elazığ	18	0,6	İğdır	3	0,1
Erzurum	17	0,6	Bayburt	2	0,1
Isparta	17	0,6	Bingöl	2	0,1
Ordu	17	0,6	Çankırı	2	0,1
Çorum	16	0,5	Kilis	2	0,1
Amasya	15	0,5	Şırnak	2	0,1
Kırıkkale	15	0,5	Muş	0	0,0
Tokat	15	0,5	Tunceli	0	0,0
Uşak	15	0,5	<b>Toplam</b>	<b>2.955</b>	<b>100</b>



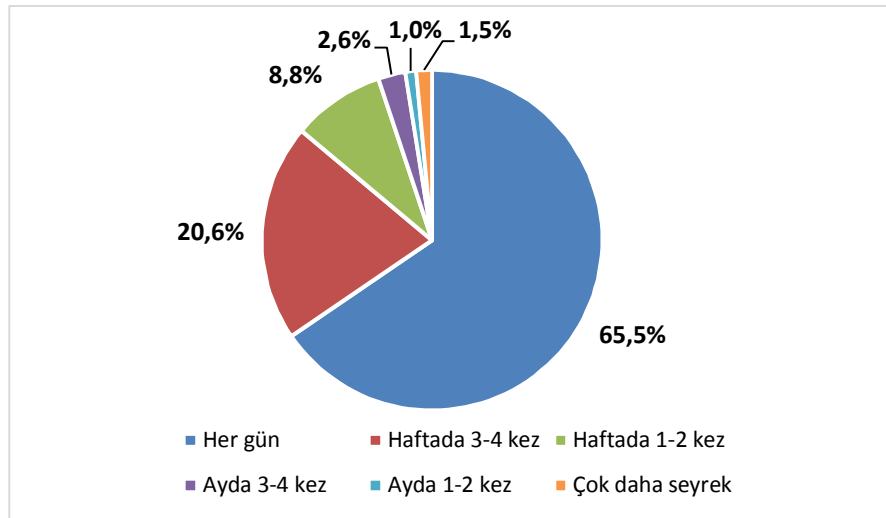
## 2.2. Araç Kullanım Durumu

Bu bölümde katılımcıların araç kullanımı, şehirlerarası seyahat durumu ve en sık kullandıkları araç türüne ilişkin sonuçlar değerlendirilmektedir. Ankete katılanların %95’i araç kullandıklarını, %5’i ise araç kullanmadıklarını belirtmiştir. Araç kullanım sorusu filtre sorulardan biri olup, bu soruya “Hayır, araç kullanmıyorum” cevabını verenlerin anketi sonlandırılmıştır.



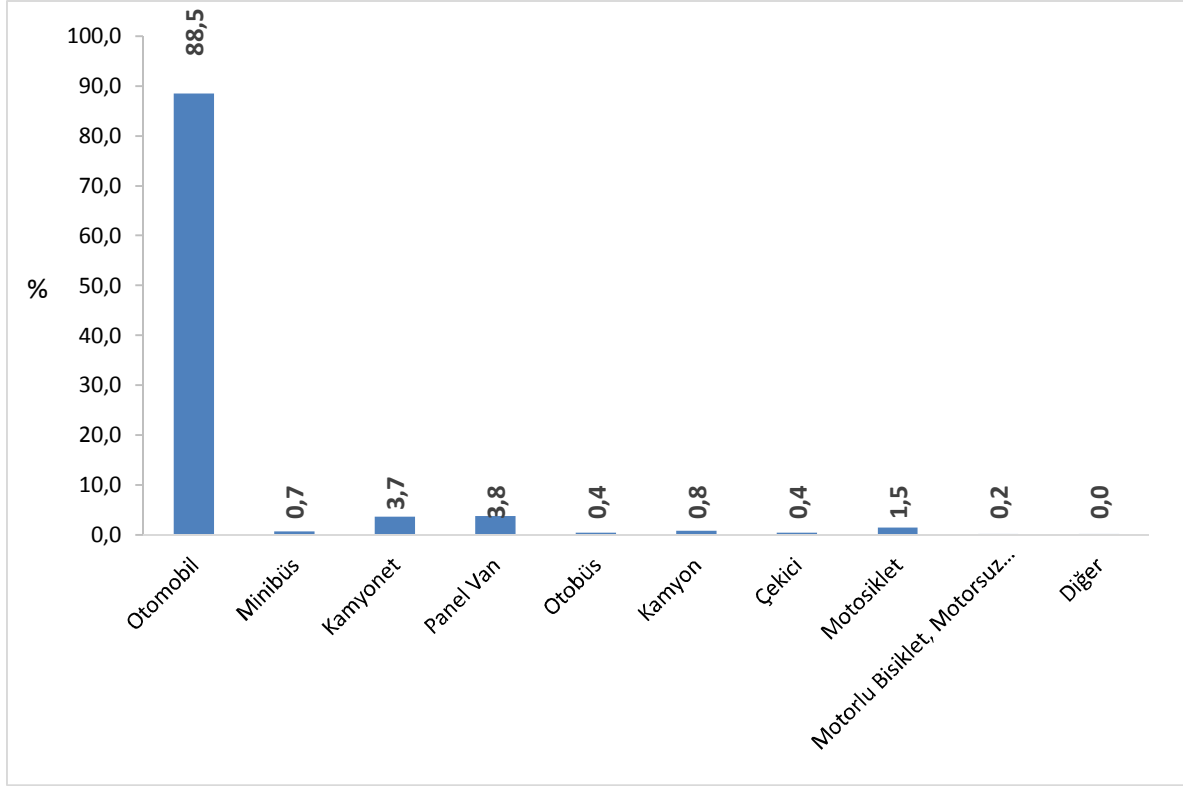
**Grafik 2.2.1. Araç kullanım durumu (%)**

Araç kullanım durumları dikkate alındığında katılımcıların büyük çoğunluğunun aktif sürücü olduğu söylenebilir. Buna göre, %65,5’i her gün, %20,6’sı haftada 3-4 kez ve %8,8’i haftada 1-2 kez araç kullanmaktadır.



**Grafik 2.2.2. Araç kullanım sıklığı (%)**

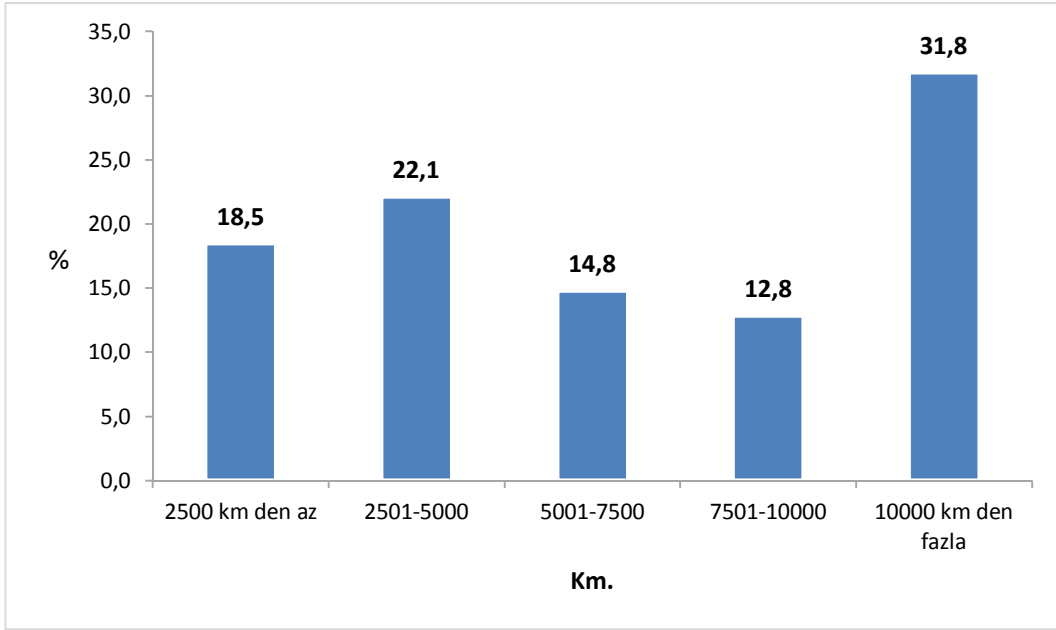
Katılımcıların %88,5 oranında büyük bir çoğunluğunun sıklıkla kullandığı araç türü otomobil olup, %3,8'i panel van ve %3,7'si de kamyonet kullanmaktadır.



**Grafik 2.2.3. Sıklıkla kullanılan araç türü (%)**

Katılımcıların şehirlerarası karayolunda seyahat etme durumları incelendiğinde, son bir yıl içinde 10.000 km'den fazla seyahat edenler %31,8 gibi önemli bir oranı oluşturmaktadır. Ayrıntılı incelendiğinde bu kişilerin (10.000 km'den fazla seyahat edenlerin) yaklaşık %85'inin her gün araç kullandığı, %11'ininde haftada 3-4 kez araç kullandığı gözlenmiştir.

Anket kapsamında yılda 2.500 km'den az seyahat edenlerin oranı %18,5 iken 2.501-5.000 km arası seyahat edenlerin oranı %22,1'dir. Katılımcıların yaklaşık %40'ının son bir yıl içerisinde 5.000 km ve daha az şehirlerarası seyahat ettiği söylenebilir.



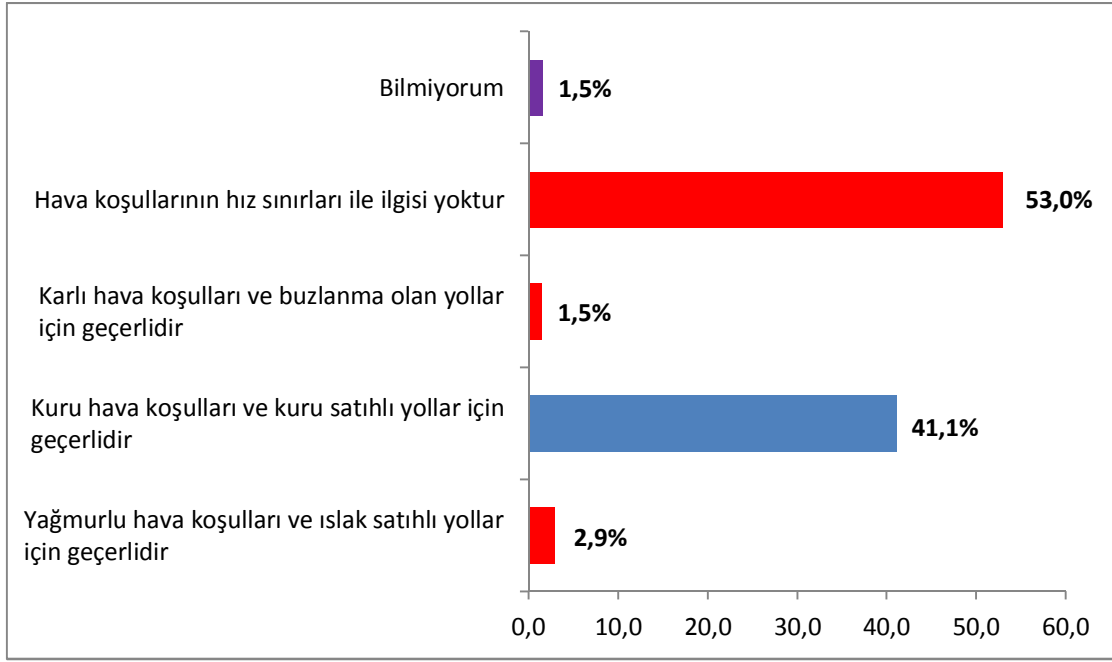
**Grafik 2.2.4. Son bir yıl içerisinde, karayolları ile şehirlerarası seyahat durumu (%)**

Bu sonuçlara göre, ankete katılanlar dikkate alındığında son bir yıl içerisinde şehirlerarası seyahat kilometresinin medyanı 5.796 km. olarak hesaplanmıştır. Örnekleme planından ötürü bu değer çalışma kapsamında derlenen veriler dikkate alınarak değerlendirilmeli, Türkiye tahmini olarak kullanılmamalıdır.

### 2.3. Hız Bilgisi

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

Ankete katılanlara yasal hız sınırlarının (limitleri) hangi koşullar da geçerli olduğunu sorduğumuzda katılımcıların sadece %41,1'i doğru cevap olan “Kuru hava koşulları ve kuru satırlı yollar için geçerlidir” şikkını işaretlerken %53'ü ise yasal hız sınırlarının (limitleri) hava koşulları ile ilgili olmadığını düşünmektedir.



**Grafik 2.3.1. “Yasal hız sınırları (limitleri) hangi koşullar için geçerlidir?” (%)**

Cinsiyete göre yasal hız sınırlarının (limitleri) hangi koşullarda geçerli olduğu incelendiğinde erkeklerin %41,6’sı kuru hava koşulları ve kuru satırlı yollar için geçerli olduğunu belirterek doğru cevabı vermiştir. Kadın katılımcılarda ise doğru cevaplama oranı %29’dur.

**Tablo 2.3.1. Cinsiyete göre yasal hız sınırlarının (limitleri) geçerli olduğu hava koşulları (%)**

	Yağmurlu hava koşulları ve ıslak satırlı yollar için geçerlidir	Kuru hava koşulları ve kuru satırlı yollar için geçerlidir	Karlı hava koşulları ve buzlanma olan yollar için geçerlidir	Hava koşullarının hız sınırları ile ilgisi yoktur	Bilmiyorum	Toplam
<b>Erkek</b>	2,7	41,6	1,5	52,6	1,6	100,0
<b>Kadın</b>	6,5	29,0	1,6	62,1	0,8	100,0

Yaşa göre yasal hız sınırlarının (limitleri) hangi koşullarda geçerli olduğu incelendiğinde, 18-24 yaş grubunun %23,6’sı, 25-34 yaş grubunun %32,9’u, 35-44 yaş grubunun %37,5’i, 45-54 yaş grubunun %50,7’si, 55-64 yaş grubunun %60,4’ü, 65 yaş ve üzeri yaş grubunun da %67,5’i doğru cevap vermiştir. Yaş grupları büyüdükçe doğru bilme oranı da artmaktadır.

Tablo 2.3.2. Yaşa göre yasal hız sınırlarının (limitleri) geçerli olduğu hava koşulları (%)

	Yağmurlu hava koşulları ve ıslak satırlı yollar için geçerlidir	Kuru hava koşulları ve kuru satırlı yollar için geçerlidir	Karlı hava koşulları ve buzlanma olan yollar için geçerlidir	Hava koşullarının hız sınırları ile ilgisi yoktur	Bilmiyorum	Toplam
18-24	6,7	23,6	2,4	63,5	3,8	100,0
25-34	2,6	32,9	1,6	61,2	1,7	100,0
35-44	2,9	37,5	1,7	56,2	1,7	100,0
45-54	1,7	50,7	1,2	45,6	0,8	100,0
55-64	3,6	60,4	1,0	34,0	1,0	100,0
65 yaş ve üzeri	2,5	67,5	0,0	30,0	0,0	100,0

Anket kapsamında katılımcıların eğitim durumuna göre yasal hız sınırlarının (limitleri) hangi koşullarda geçerli olduğu sorusuna verdikleri cevaplar incelendiğinde ilkökul mezunlarının %38,2'si, ortaokul mezunlarının %32,1'i, lise mezunlarının %30,3'ü, yüksekokul mezunlarının %44,9'u, üniversite mezunlarının %42,4'ü ve lisansüstü eğitim durumuna sahip katılımcıların %47,8'i doğru cevap vermiştir.

Tablo 2.3.3. Eğitim durumuna göre yasal hız sınırlarının (limitleri) geçerli olduğu hava koşulları (%)

	Yağmurlu hava koşulları ve ıslak satırlı yollar için geçerlidir	Kuru hava koşulları ve kuru satırlı yollar için geçerlidir	Karlı hava koşulları ve buzlanma olan yollar için geçerlidir	Hava koşullarının hız sınırları ile ilgisi yoktur	Bilmiyorum	Toplam
İlkokul	8,8	38,2	5,9	38,2	8,8	100,0
Ortaokul	7,1	32,1	4,8	56,0	0,0	100,0
Lise	4,0	30,3	1,9	62,2	1,7	100,0
Yüksekokul	2,2	44,9	1,5	49,5	2,0	100,0
Üniversite	2,4	42,4	1,2	52,4	1,5	100,0
Lisansüstü	2,4	47,8	1,1	48,1	0,5	100,0


**Tablo 2.3.4. Araç kullanım sıklığına göre yasal hız sınırlarının (limitleri) geçerli olduğu hava koşulları (%)**

	Yağmurlu hava koşulları ve ıslak satırlı yollar için geçerlidir	Kuru hava koşulları ve kuru satırlı yollar için geçerlidir	Karlı hava koşulları ve buzlanma olan yollar için geçerlidir	Hava koşullarının hız sınırları ile ilgisi yoktur	Bilmiyorum	Toplam
Her gün	2,8	41,2	1,4	53,4	1,3	100,0
Haftada 3-4 kez	2,3	46,2	1,6	48,4	1,6	100,0
Haftada 1-2 kez	2,4	36,6	1,6	57,7	1,6	100,0
Ayda 3-4 kez	4,2	37,5	1,4	51,4	5,6	100,0
Ayda 1-2 kez	10,3	24,1	0,0	62,1	3,4	100,0
Çok daha seyrek	4,9	24,4	4,9	63,4	2,4	100,0

Araç kullanım sıklığına göre yasal hız sınırlarının (limitleri) hangi koşullarda geçerli olduğu sorusuna verilen cevaplar incelendiğinde her gün araç kullanan katılımcıların %41,2’si, haftada 3-4 kez araç kullananların %46,2’si, haftada 1-2 kez araç kullananların %36,6’sı, ayda 3-4 kez araç kullananların %37,5’i, ayda 1-2 kez araç kullananların %24,1’i ve çok daha seyrek araç kullananların %24,4’ü doğru cevap vermiştir.

**Tablo 2.3.5. Son bir yıl içerisinde şehirlerarası seyahat mesafesine göre yasal hız sınırlarının (limitleri) geçerli olduğu hava koşulları (%)**

	Yağmurlu hava koşulları ve ıslak satırlı yollar için geçerlidir	Kuru hava koşulları ve kuru satırlı yollar için geçerlidir	Karlı hava koşulları ve buzlanma olan yollar için geçerlidir	Hava koşullarının hız sınırları ile ilgisi yoktur	Bilmiyorum	Toplam
<2500 km	3,1	33,0	2,5	57,7	3,7	100,0
2501-5000	2,7	41,1	0,6	54,6	1,0	100,0
5001-7500	2,7	39,3	1,7	54,9	1,4	100,0
7501-10000	3,0	43,9	1,7	50,3	1,1	100,0
>10000 km	2,9	45,4	1,4	49,4	0,9	100,0





Katılımcıların son bir yıl içerisinde şehirlerarası seyahat mesafesine göre yasal hız sınırlarının (limitleri) hangi koşullarda geçerli olduğunu bilme durumları incelendiğinde 2.500 km'den az seyahat eden grubun %33'ü, 2.501-5.000 km seyahat eden grubun %41,1'i, 5.001-7.500 km seyahat eden grubun %39,3'ü, 7.501-10.000 km seyahat eden grubun %43,9'u ve 10.000 km'den fazla seyahat eden grubun %45,4'ü doğru cevap vermiştir. Hava koşullarının hız sınırları ile ilgisi olmadığını belirtme oranı son bir yıl içerisinde şehirlerarası seyahat edilen yol arttıkça düşmektedir.

Anket kapsamında sıklıkla otomobil kullandığını belirten katılımcıların yasal hız sınırlarına ilişkin bilgi düzeyleri de 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 %73,3'ü yerleşim yeri içinde, %75,6'sı otoyollarda, %68'i yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda ve %57'si yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda otomobil için uygulanan hız limitini doğru bilmıştır.

**Tablo 2.3.6. 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
<b>Yasal Hız Limiti (km/s)</b>	50	120	90	110
<b>Ortalama (km/s)</b>	54,2	117,2	92,0	104,9
<b>Medyan (km/s)</b>	50,0	120,0	90,0	110,0
<b>Mod (km/s)</b>	50,0	120,0	90,0	110,0
<b>Doğru Bilme Oranı (%)</b>	73,3	75,6	68,0	57,0

Sıklıkla kamyonet kullandığını belirten katılımcıların cevapları incelendiğinde ise %72,8'i yerleşim yerinde geçerli yasal hız limitini doğru bilmesine rağmen bu oran diğer yollardaki hız limiti sorulduğunda oldukça düşmüştür. Kamyonet kullanan katılımcıların sadece %9,8'i otoyollarda, %35'i yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda ve %12,6'sı da yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda kamyonetler için uygulanan yasal hız limitlerini doğru bilmıştır.

**Tablo 2.3.7. Sıklıkla kamyonet 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	95	80	85
Ortalama (km/s)	51,1	98,8	83,0	92,1
Medyan (km/s)	50,0	95,0	80,0	90,0
Mod (km/s)	50	90	80	90
Doğru Bilme Oranı (%)	72,8	9,8	35,0	12,6

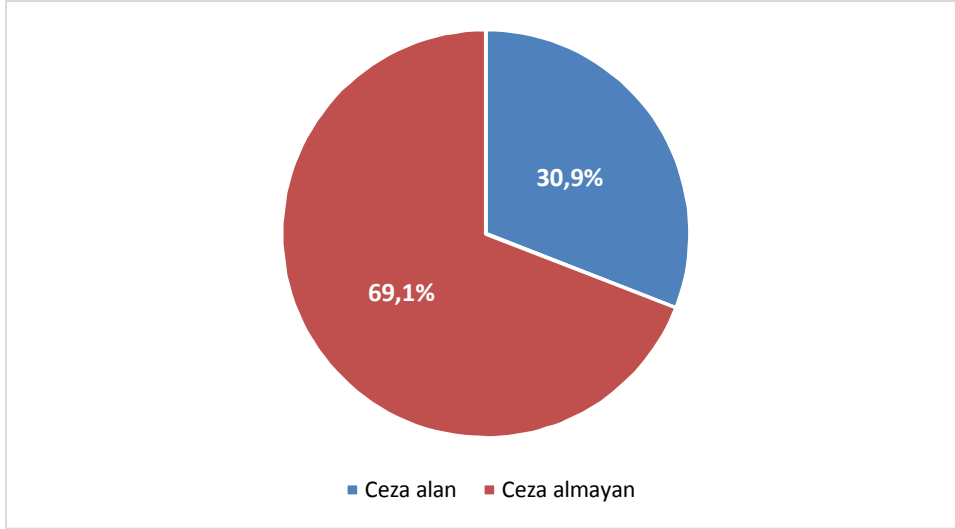
Aynı şekilde anket kapsamında sıklıkla panel van kullandığını belirten katılımcıların %82,9'u yerleşim yerinde, %43,8'i otoyollarda, %20'si yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda ve %31,4'ü de yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda uygulanan hız limitini doğru bilmıştır.

**Tablo 2.3.8. Sıklıkla panelvan 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	110	85	100
Ortalama (km/s)	50	105,4	85,2	94,5
Medyan (km/s)	50,0	110,0	85,0	95,0
Mod (km/s)	50	110	90	100
Doğru Bilme Oranı (%)	82,9	43,8	20,0	31,4

## 2.4. Aşırı Hız ve Ceza

Bu bölümde aşırı hız nedeniyle trafik cezası almanın sürücü davranışı açısından önemli olduğu düşünülerek ankete katılanların son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle ceza alma durumları incelenmiştir. Buna göre katılımcıların %69,1'inin son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle hiç trafik cezası almadığı ve %30,9'unun da ceza aldığı gözlenmiştir.



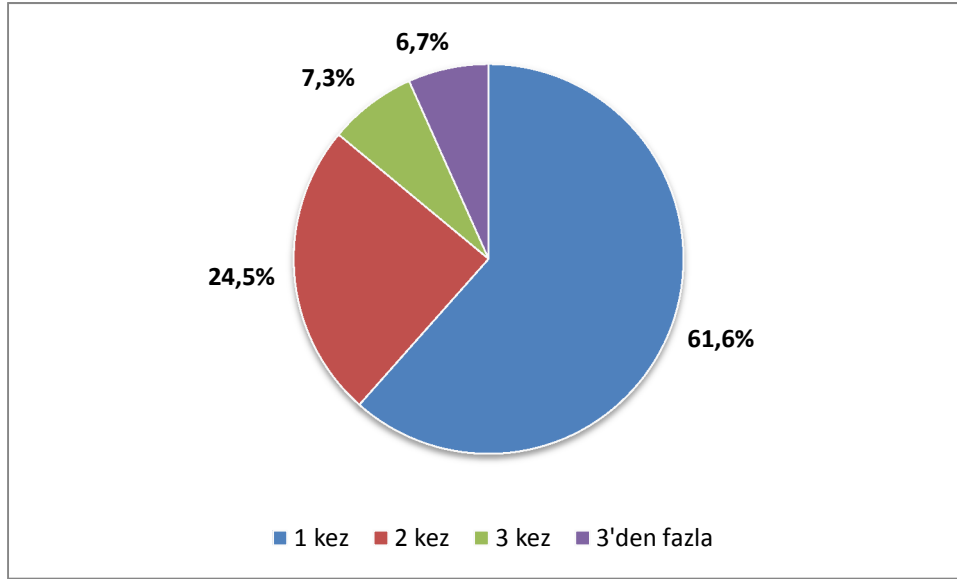
**Grafik 2.4.1. Son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma durumu (%)**

Ankete katılanlar çerçevesinde, son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma durumunu cinsiyete göre değerlendirdiğimizde, kadınların %87,1'i ceza almazken erkeklerin %68,3'ü ceza almamıştır. Anket kapsamında cinsiyet ile son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma durumu arasında bir ilişki olup olmadığı araştırılmış ve cinsiyet ile son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma durumu arasında istatistiksel bir fark olduğu görülmüştür ( $p=0,000$ ). Dolayısıyla buradan cinsiyetin son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma durumunun üzerinde etkisi olduğu yorumu yapılabilir.

**Tablo 2.4.1. Cinsiyete göre son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alanların dağılımı**

	Evet (Sayı)	Yüzde (%)	Hayır (Sayı)	Yüzde (%)	Toplam (Sayı)	Toplam (%)
<b>Erkek</b>	851	31,7	1.831	68,3	2.682	100,0
<b>Kadın</b>	16	12,9	108	87,1	124	100,0

Trafik cezası alma sıklıklarına bakıldığında son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alanların %61,6'sı 1 kez trafik cezası aldığını, %24,5'i 2 kez, %7,3'ü 3 kez ve %6,7'si de 3'den fazla trafik cezası aldığını belirtmiştir.



**Grafik 2.4.2. Son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma sıklığı (%)**

Cinsiyete göre son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alanlar incelendiğinde ankete katılıp trafik cezası alan erkeklerin %62'sinin ve kadınların %37,5'inin 1 kez ceza aldığı görülmektedir. Son üç yıl içerisinde ceza alan erkeklerin %13,9'u 3 ve 3'den fazla trafik cezası alırken kadın katılımcılarda bu oran %18,7'dir.

**Tablo 2.4.2. Cinsiyete göre son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma oranı (%)**

	1 kez	2 kez	3 kez	3'den fazla	Toplam
Erkek	62,0	24,1	7,3	6,6	100,0
Kadın	37,5	43,8	6,3	12,4	100,0

Ankete katılanların yaş gruplarına göre son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma durumu incelendiğinde, istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki çıkmamaktadır ( $p=0,064$ ).

**Tablo 2.4.3. Yaşa göre son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma oranı (%)**

Yaş Grubu	1 kez	2 kez	3 kez	3'den fazla	Toplam
18-24	58,8	23,5	5,9	11,8	100,0
25-34	60,4	26,9	6,7	6,0	100,0
35-44	64,0	24,0	7,1	4,9	100,0
45-54	63,3	18,8	7,7	10,2	100,0
55-64	57,6	31,8	7,1	3,5	100,0
65+	58,3	16,7	25,0	0,0	100,0



Anket kapsamında son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alanlar eğitim seviyelerine göre incelendiğinde, eğitim durumu lisansüstü olanlar arasında üçten fazla ceza alanların oranı %9,2 iken ilkököl mezunları arasında bu oran %11,1’dir. Bununla birlikte ankete katılanların %78,8’i yüksekokul ve üzeri eğitim seviyesinde olup sadece %1,3’ü ilkököl mezunudur.

**Tablo 2.4.4. Eğitim seviyesine göre son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma oranı (%)**

	1 kez	2 kez	3 kez	3'den fazla	Toplam
İlkokul	77,8	11,1	0,0	11,1	100,0
Ortaokul	63,0	29,6	3,7	3,7	100,0
Lise	60,0	27,2	6,4	6,4	100,0
Yüksekokul	67,2	22,4	5,2	5,2	100,0
Üniversite	58,8	25,6	9,0	6,6	100,0
Lisansüstü	67,2	18,6	5,0	9,2	100,0

Son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma sıklığına göre araç kullanım durumu incelendiğinde son üç yıl içerisinde 2 kez ceza alanların %82,9’u ve 3’den fazla ceza alanların ise %82,4’ü her gün araç kullanmaktadır.

**Tablo 2.4.5. Son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma sıklığına göre araç kullanım durumu oranı (%)**

	Her gün	Haftada 3-4	Haftada 1-2	Ayda 3-4	Ayda 1-2	Çok daha seyrek	Toplam
1 kez	72,1	18,5	5,6	2,3	0,4	1,1	100,0
2 kez	82,9	13,8	2,4	0,9	0,0	0,0	100,0
3 kez	77,8	12,7	7,9	0,0	0,0	1,6	100,0
3'den fazla	82,4	7,0	5,3	0,0	5,3	0,0	100,0

Ayrıca ankete katılanlardan ayda 3-4 kez araç kullanan katılımcıların %85,7’si bir kez ceza almıştır. Çok daha seyrek kullandığını belirten katılımcıların %60’ı üçten fazla trafik cezası aldığını belirtmiştir.

**Tablo 2.4.6. Araç kullanım durumuna göre son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma oranı (%)**

	1 kez	2 kez	3 kez	3'den fazla	Toplam
Her gün	58,5	26,8	7,5	7,2	100,0
Haftada 3-4 kez	70,5	20,9	5,8	2,8	100,0
Haftada 1-2 kez	69,8	11,6	11,6	7,0	100,0
Ayda 3-4 kez	85,7	14,3	0,0	0,0	100,0
Çok daha seyrek	40,0	0,0	0,0	60,0	100,0

Şehirlerarası seyahat mesafesine göre son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma durumu incelendiğinde seyahat mesafesinin arttıkça trafik cezası alma oranının arttığı çok belirgin bir şekilde gözlemlenmektedir. 2.500 km' den az seyahat eden sürücülerin %17,8'i trafik cezası alırken, 10.000 km'den fazla seyahat eden sürücülerin %44,2'si trafik cezası almıştır.

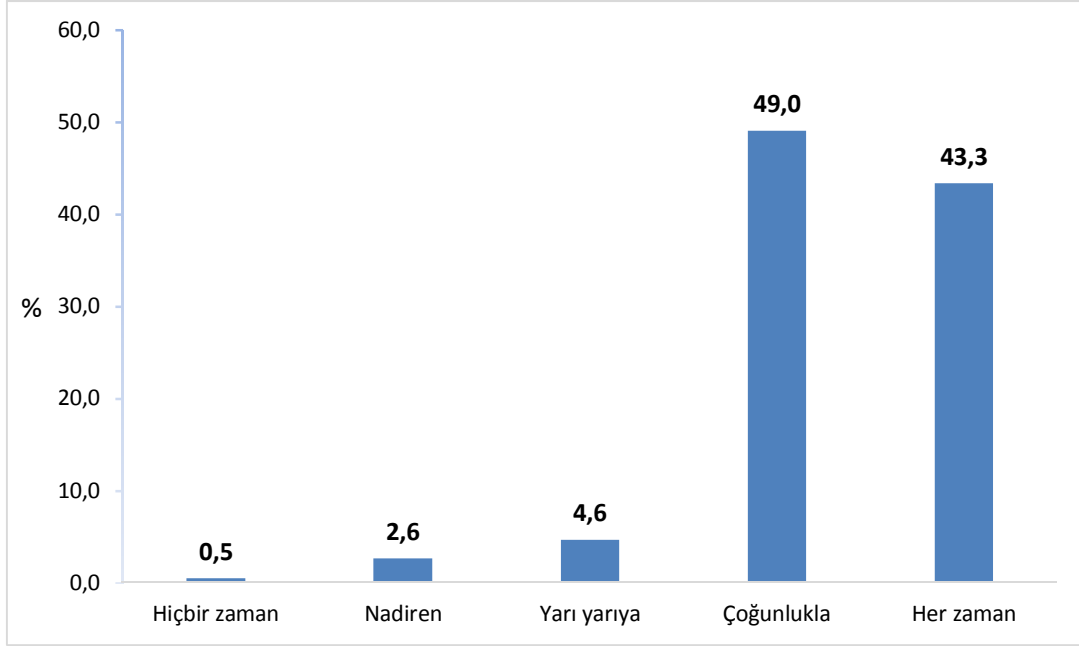
**Tablo 2.4.7 Şehirlerarası seyahat mesafesine göre son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma oranı (%)**

	Evet	Hayır	Toplam
2.500 km' den az	17,8	82,2	100,0
2.501-5.000 km	24,5	75,5	100,0
5.001-7.500 km	28,2	71,8	100,0
7.501-10.000 km	31,1	68,9	100,0
10.000 km' den fazla	44,2	55,8	100,0

## 2.5. Hız Algısı ve Davranışı

Bu bölümde ankete katılanların sürüş anındaki hız algıları ve davranışlarına ilişkin sorulara verdikleri cevapların dağılımı incelenmiştir.

Ankete katılanların çoğunun hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyduğu gözlemlenmektedir. Katılımcıların %49'u hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına çoğunlukla uyduğunu, %43,3'ü de her zaman uyduğunu belirtmiştir.



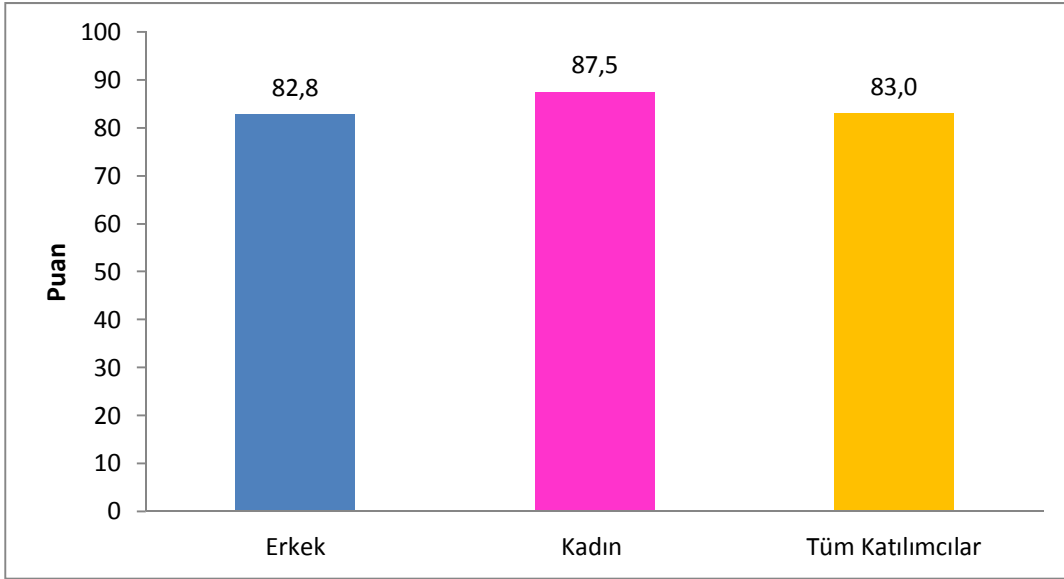
**Grafik 2.5.1. “Hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyar mısınız?” (%)**

Hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına kadın katılımcıların %58,1’i, erkek katılımcıların da %42,6’sı her zaman uyduğunu belirtmiştir.

**Tablo 2.5.1. Cinsiyete göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma oranı (%)**

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	Toplam
<b>Erkek</b>	0,5	2,6	4,7	49,6	42,6	100,0
<b>Kadın</b>	0,8	1,6	2,4	37,1	58,1	100,0

Anket kapsamında katılımcıların hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma yönündeki davranışları 100 üzerinden değerlendirildiğinde tutum puanları 83,0’dır. Cinsiyete göre incelendiğinde erkek katılımcıların tutum puanı 82,8 iken kadın katılımcıların tutum puanı 87,5’dir.



**Grafik 2.5.2. Cinsiyete göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma tutum puanı (100 üzerinden)**

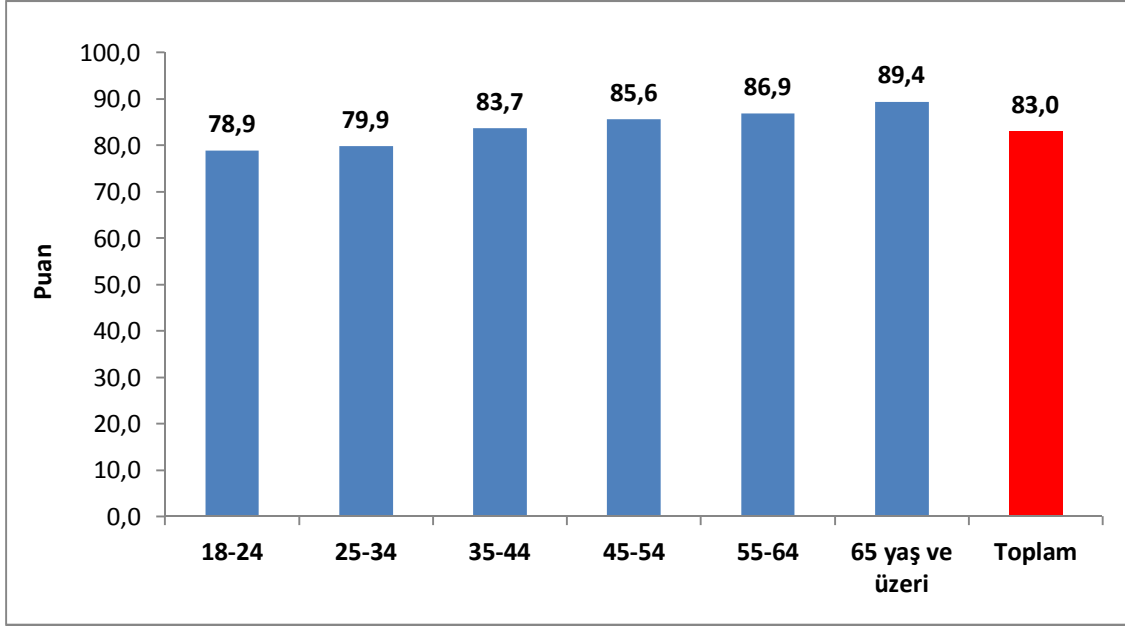
Yaşa göre incelendiğinde, “Hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyar mısınız?” sorusuna 65 yaş ve üzeri yaş grubundaki katılımcıların %60’ı her zaman uyduğunu belirtirken 18-24 arası yaş grubundaki katılımcıların %34,6’sı, 25-34 arası yaş grubundaki katılımcıların da %37,8’i her zaman uyduklarını belirtmiştir. Anket çerçevesinde değerlendirdiğimizde yaş ilerledikçe katılımcıların hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma konusunda olumlu davranış gösterdikleri gözlemlenmektedir.

**Tablo 2.5.2. Yaşa göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma oranı (%)**

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	Toplam
18-24	1,4	3,8	7,3	52,9	34,6	100,0
25-34	0,7	4,8	6,6	50,1	37,8	100,0
35-44	0,3	1,7	4,3	50,3	43,4	100,0
45-54	0,2	1,4	2,6	47,6	48,2	100,0
55-64	0,3	0,6	2,4	44,8	51,9	100,0
65 yaş ve üzeri	0,0	0,0	2,5	37,5	60,0	100,0

Katılımcıların hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma yönünde gösterdikleri tutum yaş ilerledikçe daha pozitif bir hal almaktadır. Genç katılımcılar ile 65 yaş üzeri katılımcıların tutum puanları arasında yaklaşık 10 puan fark vardır (Grafik 2.5.3.).





**Grafik 2.5.3. Yaşa göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma tutum puanı (100 üzerinden)**

Anket kapsamında ilkököl mezunu katılımcıların hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına her zaman uyma oranı %64,7 olmasına karşın çoğunlukla veya her zaman seçeneklerini işaretleyen katılımcı oranı tüm diğer eğitim durumlarında birbirine çok yakındır.

**Tablo 2.5.3 Eğitim durumuna göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma oranı (%)**

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	Toplam
<b>İlkökököl</b>	0,0	5,9	2,9	26,5	64,7	100,0
<b>Ortaökököl</b>	0,0	4,8	3,5	42,9	48,8	100,0
<b>Lise</b>	0,8	2,7	2,6	42,2	51,7	100,0
<b>Yüksekökököl</b>	0,2	1,5	4,2	46,8	47,3	100,0
<b>Üniversite</b>	0,5	2,6	5,4	52,0	39,5	100,0
<b>Lisansüstü</b>	0,3	3,0	5,0	52,2	39,5	100,0

Araç kullanım sıklığına göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalara uyma oranlarına baktığımızda trafiğe çok daha seyrek çıkanların %58,5’inin her zaman uyduğu görölse de istatistiksel olarak araç kullanım sıklığı ile hız konusunda trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalara uymanın istatistiksel olarak bir ilişkisi yoktur ( $p=0,26$ ).

**Tablo 2.5.4 Araç kullanım sıklığına göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma oranı (%)**

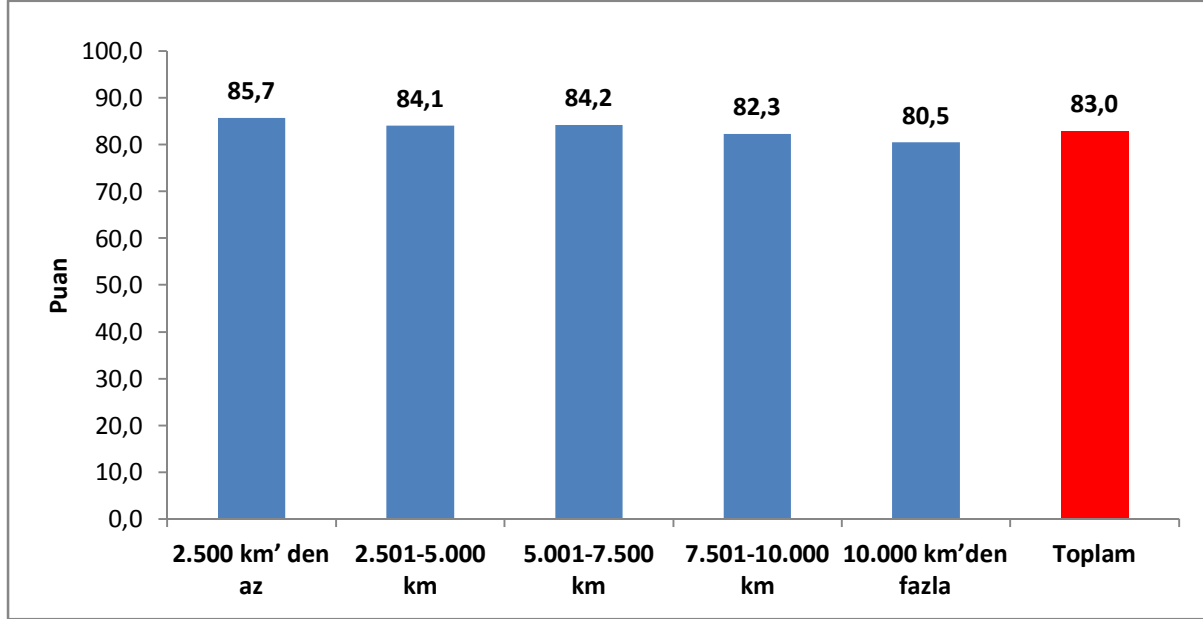
	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	Toplam
Her gün	0,7	2,9	5,2	49,3	42,0	100,0
Haftada 3-4 kez	0,2	2,1	4,0	51,2	42,5	100,0
Haftada 1-2 kez	0,0	1,2	2,4	47,2	49,2	100,0
Ayda 3-4 kez	0,0	0,0	4,2	43,1	52,8	100,0
Ayda 1-2 kez	0,0	3,4	6,9	44,8	44,8	100,0
Çok daha seyrek	0,0	2,4	2,4	36,6	58,5	100,0

Katılımcıların son bir yıl içerisinde şehirlerarası karayolu ile yaptıkları seyahat mesafeleri incelendiğinde hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma oranları genel olarak birbirine yakındır çıkmıştır.

**Tablo 2.5.5. Şehirlerarası seyahat mesafesine göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma oranı (%)**

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	Toplam
2.500 km' den az	0,2	2,1	3,8	42,7	51,2	100,0
2.501-5.000 km	0,0	1,4	3,9	51,7	43,0	100,0
5.001-7.500 km	0,7	1,2	6,3	44,1	47,7	100,0
7.501-10.000 km	0,0	4,2	2,5	53,3	40,0	100,0
10.000 km'den fazla	1,0	3,7	5,8	51,3	38,2	100,0

Anket çerçevesinde değerlendirildiğinde, son bir yıl içerisinde yapılan şehirlerarası seyahat mesafesi arttıkça katılımcıların hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma tutum puanları düşmektedir (Grafik 2.5.4.). Diğer bir deyişle daha çok seyahat eden katılımcıların tutum puanı daha düşüktür.



**Grafik 2.5.4. Şehirlerarası seyahat mesafesine göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma tutum puanı (100 üzerinden)**

Son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alan katılımcılar ve almayan katılımcıların hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma tutumları ile ilgili puanları açısından bir ilişki olup olmadığı araştırıldığında istatistiksel olarak bir fark olduğu bulunmuştur ( $p=0,000$ ). Dolayısıyla buradan ceza alma durumunun hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma durumu üzerine etkisi olduğu yorumu yapılabilir. Ceza alanların tutum puanları 77,8 ve almayanların tutum puanları 85,3'dür.

**Tablo 2.5.6. Son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle hiç trafik cezası alma durumuna göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma oranı (%)**

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	Toplam
<b>Ceza Alan</b>	0,6	4,8	6,8	58,2	29,5	100,0
<b>Ceza Almayan</b>	0,4	1,6	3,7	44,9	49,5	100,0

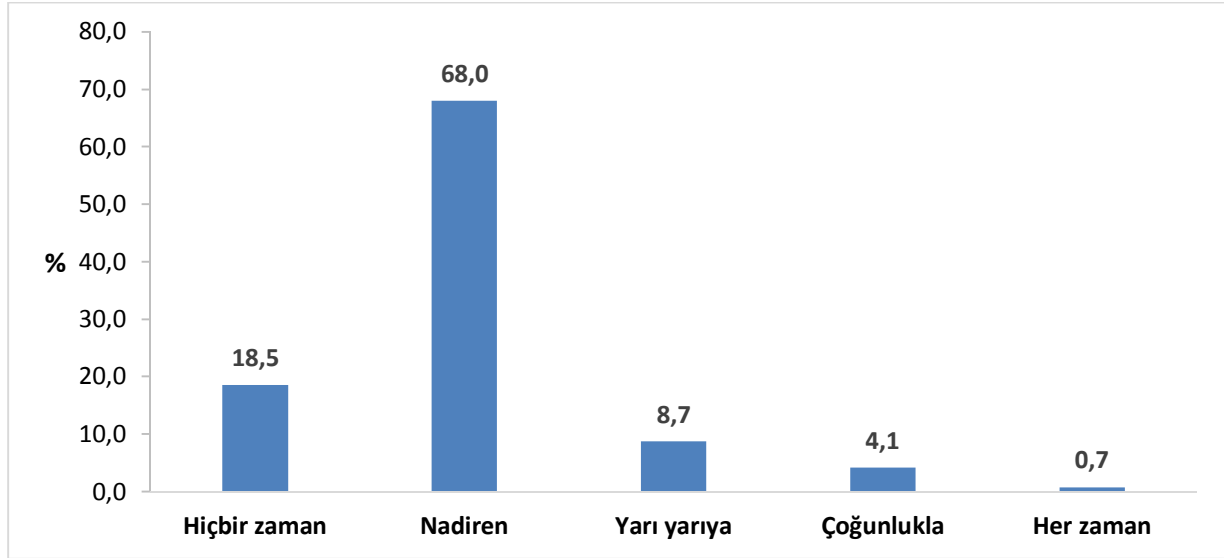
Aynı şekilde araç kullanırken hızlı araç kullandığına dair uyarı alan ve almayan katılımcıların tutum puanları incelendiğinde uyarı aldığını belirten katılımcıların puanı 78,5 iken uyarı almadığını belirten katılımcıların puanı 85,7'dir.

Katılımcıların araç kullanırken hızlı araç kullanım uyarısı alma durumuna göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma durumları incelendiğinde uyarı alanların %87,9'u çoğunlukla veya her zaman uyduğunu belirtirken, uyarı almayanların %95'i çoğunlukla veya her zaman uyduğunu belirtmiştir.

**Tablo 2.5.7. Araç kullanırken hızlı araç kullanım uyarısı alma durumuna göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma oranı (%)**

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	Toplam
Uyarı Alan	0,4	4,5	7,2	56,3	31,6	100,0
Uyarı Almayan	0,5	1,4	3,1	44,6	50,4	100,0

Katılımcılara “Hız ihlali yapar mısınız?” diye sorduğumuzda %68’i nadiren, %18,5’i hiçbir zaman, %8,7’si yarı yarıya %4,1’i çoğunlukla, %0,7’si de her zaman diye cevaplamıştır.

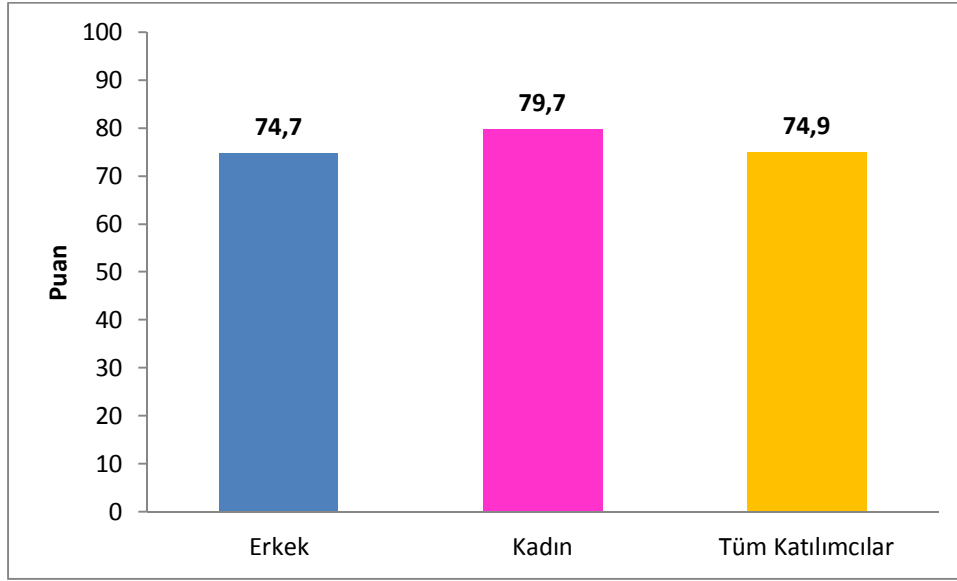
**Grafik 2.5.5. “Hız ihlali yapar mısınız?” (%)**

Cinsiyete göre hız ihlali yapma davranışını incelediğimiz kadın katılımcıların %33,1’i erkek katılımcıların ise %17,9’u hiçbir zaman hız ihlali yapmadıklarını belirtmiştir. Buna göre anket kapsamında değerlendirdiğimizde kadınlar erkeklere nazaran daha az hız ihlali yapmaktadır. Cinsiyet ile hız ihlali yapma durumu arasında bir ilişki olup olmadığı araştırılmış ve istatistiksel olarak bir fark olduğu bulunmuştur ( $p=0,000$ ). Dolayısıyla buradan cinsiyetin hız ihlali yapma durumu üzerinde bir etkisi olduğu yorumu yapılabilir. Hız ihlali tutum puanları erkekler için 74,7 iken kadınlar için 79,7’dir (Grafik 2.5.6.).



Tablo 2.5.8. Cinsiyete göre hız ihlali yapma oranı (%)

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	Toplam
Erkek	17,9	68,5	8,8	4,2	0,6	100,0
Kadın	33,1	58,1	5,6	0,8	2,4	100,0

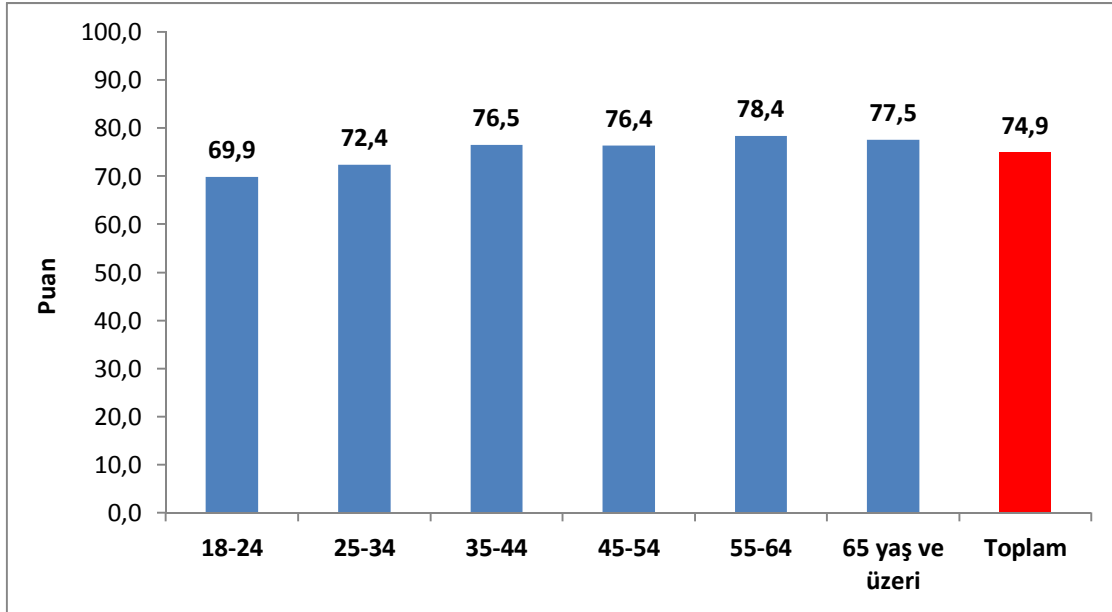


Grafik 2.5.6. Cinsiyete göre hız ihlali tutum puanı (100 üzerinden)

Yaşa göre hız ihlali yapma davranışı incelendiğinde yaş arttıkça hız ihlali yapma oranı azalmaktadır. Yaş ile hız ihlali yapma arasında istatistiksel olarak bir ilişki olup olmadığı araştırılmış ve yaş ile hız ihlali yapma arasında bir fark olduğu bulunmuştur ( $p=0,000$ ). Bununla birlikte ankette bu soruyu cevaplayan 65 yaş ve üzeri katılımcı sayısı sadece 40'dır.

Tablo 2.5.9. Yaşa göre hız ihlali yapma oranı (%)

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	Toplam
18-24	14,9	63,0	11,1	8,6	2,4	100,0
25-34	14,9	66,7	12,1	5,5	0,8	100,0
35-44	20,2	69,3	7,1	3,1	0,3	100,0
45-54	19,5	70,3	6,8	2,9	0,5	100,0
55-64	25,3	66,2	5,5	2,7	0,3	100,0
+ 65 yaş	17,5	75,0	7,5	0,0	0,0	100,0



**Grafik 2.5.7. Yaşa göre hız ihlali tutum puanı (100 üzerinden)**

Anket çerçevesinde eğitim durumuna göre hız ihlali yapma davranışı incelendiğinde ilkökul mezunlarının hiçbir zaman ve nadiren hız yapma oranları toplamı %97,1 iken lisansüstü eğitim durumuna sahip katılımcıların oranları toplamı %85,7'dir. Ancak ilkökul mezunu olduğunu belirten katılımcıların oranı yalnızca %1,2'dir. Diğer eğitim seviyelerinde olan katılımcıların hiçbir zaman ve nadiren hız yapma oranları toplamı birbirine yakın çıkmaktadır.

**Tablo 2.5.10. Eğitim durumuna göre hız ihlali yapma oranı (%)**

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	Toplam
<b>İlkökul</b>	41,2	55,9	0,0	0,0	2,9	100,0
<b>Ortaökul</b>	27,4	54,8	9,5	7,1	1,2	100,0
<b>Lise</b>	21,4	66,0	8,6	3,6	0,4	100,0
<b>Yüksekökul</b>	21,7	66,1	8,8	2,9	0,5	100,0
<b>Üniversite</b>	15,9	70,3	8,5	4,5	0,8	100,0
<b>Lisansüstü</b>	17,6	68,1	9,7	4,3	0,3	100,0

Araç kullanım sıklığına göre hız ihlali yapma davranışı incelendiğinde diğer katılımcılara göre çok daha seyrek araç kullanan sürücüler daha az hız ihlali yapmaktadır (%97,6). Ayrıca katılımcıların çoğunun nadiren hız ihlali yaptığı gözlemlenmektedir.



Tablo 2.5.11. Araç kullanım sıklığına göre hız ihlali yapma oranı (%)

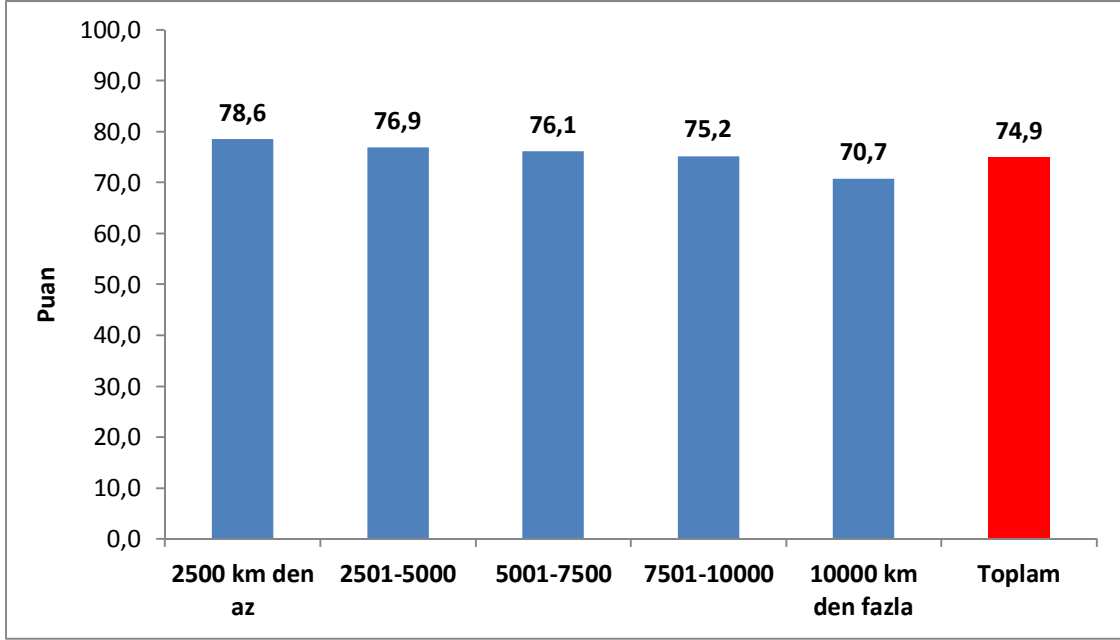
	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	Toplam
Her gün	16,8	67,4	10,4	4,6	0,8	100,0
Haftada 3-4 kez	18,3	72,1	5,8	3,8	0,0	100,0
Haftada 1-2 kez	26,4	66,3	4,9	2,0	0,4	100,0
Ayda 3-4 kez	18,1	73,6	5,5	2,8	0,0	100,0
Ayda 1-2 kez	17,2	69,0	3,5	6,9	3,4	100,0
Çok daha seyrek	48,8	48,8	2,4	0,0	0,0	100,0

Şehirlerarası seyahat mesafesine göre hız ihlali yapma davranışı incelendiğinde katılımcıların verdiği cevaplara göre seyahat mesafesi arttıkça hız ihlali yapma oranı da artmaktadır. 2.500 km'den az seyahat eden katılımcıların %91,4'ü hiçbir zaman veya nadiren hız ihlali yaptığını belirtirken 10.000 km'den fazla seyahat eden katılımcılarda bu oran %79,9'dur. Buna göre şehirlerarası seyahat mesafesi ile hız ihlali yapma arasında istatistiksel olarak bir ilişki olup olmadığı araştırılmış ve şehirlerarası seyahat mesafesi ile hız ihlali yapma arasında bir fark olduğu bulunmuştur ( $p=0,000$ ). Dolayısıyla buradan şehirlerarası seyahat mesafesinin hız ihlali yapma üzerine bir etkisi olduğu yorumu yapılabilir.

Tablo 2.5.12. Şehirlerarası seyahat mesafesine göre hız ihlali yapma oranı (%)

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	Toplam
2.500 km den az	26,1	65,3	5,8	2,4	0,4	100,0
2.501-5.000	21,9	68,1	6,1	3,6	0,3	100,0
5.001-7.500	19,5	68,0	10,1	2,2	0,2	100,0
7.501-10.000	16,4	72,5	6,9	3,9	0,3	100,0
10.000 km den fazla	12,2	67,7	12,2	6,6	1,3	100,0

Katılımcıların son bir yıl içerisinde şehirlerarası seyahat mesafeleri ile tutum puanları arasında çıkan ilişki ise ters yönlü olup seyahat mesafesi arttıkça katılımcıların tutum puanları düşmektedir (Grafik 2.5.8). Anket kapsamında 2.500 km ve daha az seyahat eden katılımcıların hız ihlali tutum puanı 78,6 iken 10.000 km'den fazla seyahat edenlerin puanı 70,7'dir.



**Grafik 2.5.8. Son bir yıl içerisinde şehirlerarası seyahat mesafesine göre hız ihlali tutum puanı (100 üzerinden)**

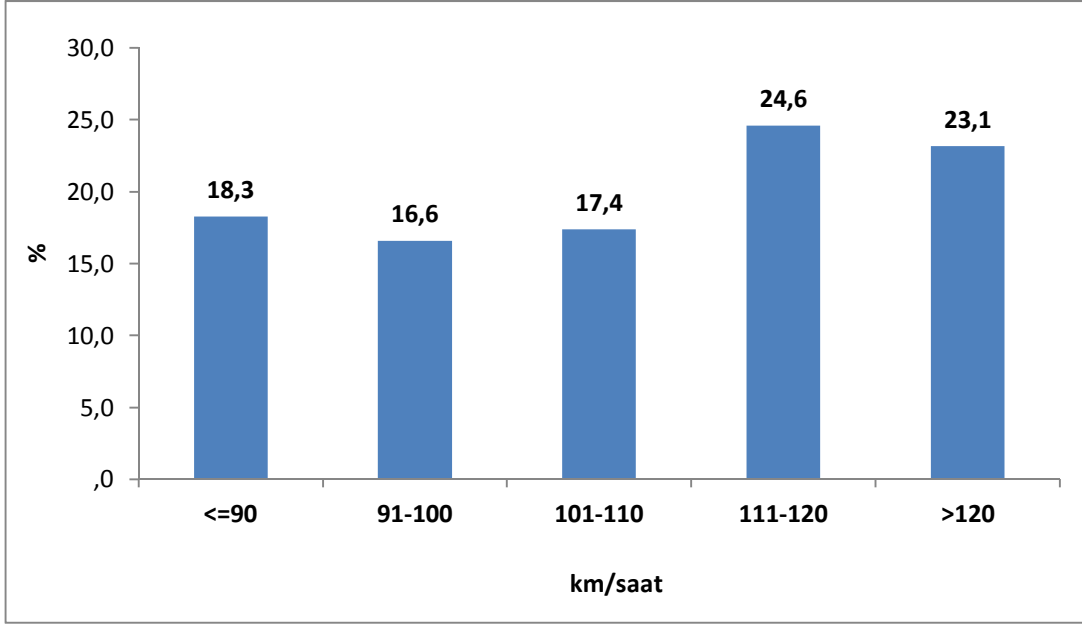
Katılımcıların hangi koşullarda hızını azalttığı incelendiğinde, %79,2’si okul geçitlerine yaklaştığında, %78’i kavşaklara yaklaştığında, %66,4’ü virajlara yaklaştığında ve %66,3’ü kötü hava koşullarında her zaman hızını azalttığını belirtmiştir. Buna göre ankete katılanların insan faktörünün olduğu yerlerde hız konusunda daha hassas olduğu söylenebilir.

**Tablo 2.5.13. Aşağıdaki koşullarda hızınızı azaltır mısınız? (%)**

	Hiçbir zaman	Nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla	Her zaman	Toplam
<b>Okul geçitlerine yaklaştığınızda</b>	2,8	1,2	2,7	14,1	79,2	100,0
<b>Kavşaklara yaklaştığınızda</b>	2,5	0,7	1,7	17,1	78,0	100,0
<b>Virajlara yaklaştığınızda</b>	2,4	1,9	3,7	25,7	66,4	100,0
<b>Kötü hava koşullarında</b>	2,0	1,5	5,0	25,3	66,3	100,0

Katılımcılara “Size göre şehirlerarası yollarda maksimum (azami) güvenli sürüş yapılabilecek hız nedir?” diye sorulduğunda, %18,3’ü 90 km/saat’in altında, %16,6’sı 91 ile 100 km/saat arasında, %17,4’ü 101 ile 110 km/saat arasında, %24,6’sı 111 ile 120 km/saat arasında ve %23,1’i de 120 km/saat’in üstünde olan hızı maksimum güvenli sürüş hızı olarak belirtmiştir. Buna göre anket kapsamında otomobil için şehirlerarası yollarda maksimum güvenli sürüş hızı ortalaması 113,4 km/saat, medyanı 110 km/saat ve modu 120 km/saat olarak hesaplanmıştır (Tablo 2.3.6.).





**Grafik 2.5.9. Otomobil için şehirlerarası yollarda yapılabilecek maksimum (azami) güvenli sürüş hızı (km/saat)**

Otomobil kullanan katılımcıların %23,1'i şehirlerarası yollarda yapılabilecek maksimum güvenli sürüş hızının 121 km/saat'in üzerinde olabileceğini belirtmiştir.

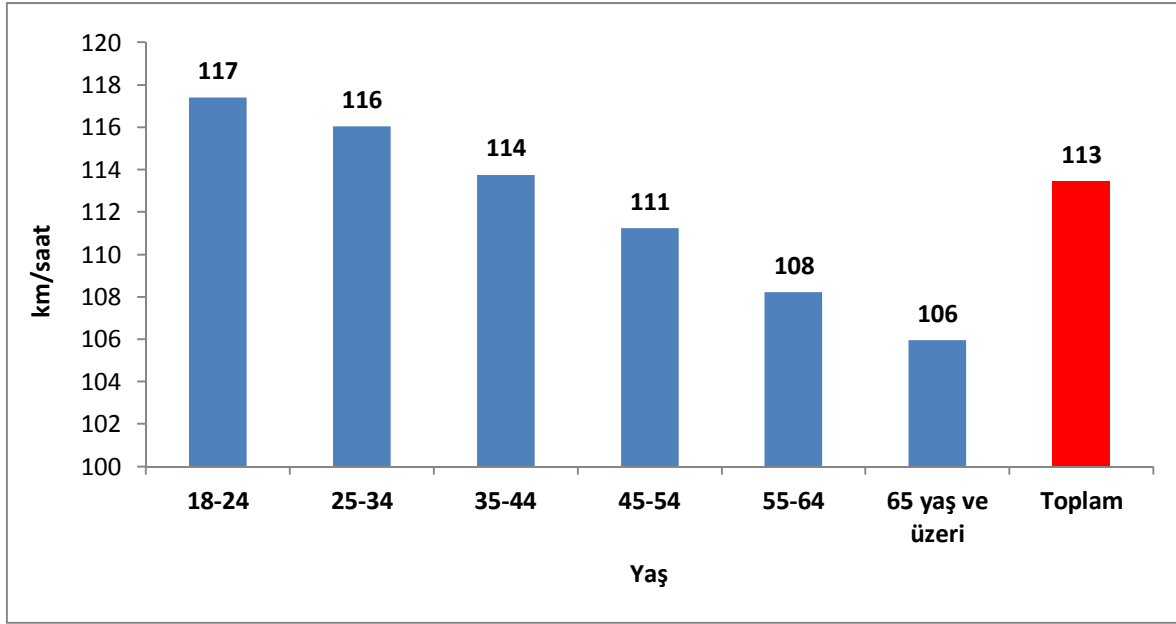
**Tablo 2.5.14. Cinsiyete göre otomobil için şehirlerarası yollarda maksimum güvenli sürüş hızı (%)**

	90 km/saat ve altı	91-100 km/s	101-110 km/s	111-120 km/s	121 km/saat ve üstü	Toplam	Ortalama Hız (km/s)
<b>Erkek</b>	17,7%	16,5%	17,6%	24,7%	23,5%	100,0	114
<b>Kadın</b>	30,3%	18,5%	12,6%	21,8%	16,8%	100,0	108

Erkek katılımcılar kadın katılımcılara göre daha yüksek oranda (%23,5) otomobil için şehirlerarası yollarda güvenli sürüş hızının 121 km/saat ve üzeri olabileceği yönünde görüş bildirmiştir. Anket kapsamında erkek otomobil sürücüleri için güvenli sürüş hızı ortalaması 114 km/saat iken kadın katılımcılar için 108 km/saat'dir.

**Tablo 2.5.15. Yaşa göre otomobil için şehirlerarası yollarda maksimum güvenli sürüş yapılabilecek hız (km/saat)**

	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65 yaş ve üzeri	Tüm Katılımcılar
<b>Ortalama</b>	117	116	114	111	108	106	113
<b>Medyan</b>	120	120	110	110	110	100	110
<b>Mod</b>	120	120	120	120	100	100	120



**Grafik 2.5.10. Yaşa göre otomobil için şehirlerarası yollarda yapılabilecek ortalama maksimum (azami) güvenli sürüş hızı (km/saat)**

Bu çalışma kapsamında otomobil kullanan katılımcıların yaşı ilerledikçe şehirlerarası yollarda yapılabilecek güvenli maksimum sürüş hızı ortalaması da düşmektedir. Genç (18-24 yaş) otomobil sürücülerinin güvenli buldukları ortalama güvenli sürüş hızı ortalama 117 km/saat iken 65 yaş ve üzeri katılımcılarda 106 km/saat'e düşmektedir.

Şehirlerarası yollarda azami güvenli sürüş yapılabilecek hızı son 3 yıl içerisinde aşırı hızdan dolayı trafik cezası alma durumuna göre incelendiğinde anket kapsamında ceza alanların %34,5'i 121 km/saat ve üzerini güvenli sürüş hızı olarak ifade ederken bu oran ceza almayanlarda %17,4'dür. Ceza alan katılımcılar için maksimum güvenli sürüş hızı ortalama 120 km/saat iken ceza almayan katılımcılar için ortalama hız 111 km/saat çıkmıştır. Buna göre son üç yıl içerisinde aşırı hızdan dolayı ceza alıp 121 km/saat ve üstü hızları güvenli bulan katılımcıların oranı ceza almayanların neredeyse iki katıdır.

**Tablo 2.5.16. Son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle ceza alma durumuna göre otomobil için şehirlerarası yollarda maksimum güvenli sürüş hızı (%)**

	90 km/saat ve altı	91-100 km/s	101-110 km/s	111-120 km/s	121 km/saat ve üstü	Toplam
<b>Ceza Alan</b>	12,3	8,9	15,9	28,4	34,5	100,0
<b>Ceza Almayan</b>	21,2	20,1	18,1	23,2	17,4	100,0

**Tablo 2.5.17. Hızlı araç kullandığına dair uyarı alma durumuna göre otomobil için şehirlerarası yollarda maksimum güvenli sürüş hızı (%)**

	90 km/saat ve altı	91-100 km/s	101-110 km/s	111-120 km/s	121 km/saat ve üstü	Toplam
Uyarı alan	16,1	13,7	15,1	24,4	30,7	100,0
Uyarı almayan	19,6	18,4	18,8	24,7	18,5	100,0

Hızlı araç kullandığına dair uyarı alan otomobil kullanıcılarının da %30,7’si 121 km/saat ve üzerini güvenli sürüş hızı olarak görmekte iken bu oran uyarı almayanlarda %18,5’dir. Ayrıca uyarı alanlara göre otomobil için ortalama güvenli sürüş hızı 117 km/saat, uyarı almayan katılımcılara göre ortalama güvenli sürüş hızı 111 km/saat olarak hesaplanmıştır.

**Tablo 2.5.18. Son üç yıl içerisinde karayolu seyahatlerinde aşırı hız nedeniyle sürücü olarak kaza geçirme durumuna göre güvenli sürüş hızı (%)**

	90 km/saat ve altı	91-100 km/s	101-110 km/s	111-120 km/s	121 km/saat ve üstü	Toplam
Kaza Geçiren	23,0	15,7	10,5	24,6	26,2	100,0
Kaza Geçirmeyen	19,9	17,4	17,3	23,8	21,6	100,0

Araştırma kapsamında son üç yıl içerisinde karayolu seyahatlerinde aşırı hız nedeniyle sürücü olarak kaza geçiren katılımcıların %26,2’si 121 km/saat ve üstünü güvenli sürüş hızı olarak tanımlarken bu oran kaza geçirmeyen katılımcılarda %21,6’dır. Aşırı hız nedeniyle kaza geçirenler için ortalama güvenli sürüş hızı 114,3 km/saat iken kaza geçirmeyen katılımcılar için 112,2 km/saat’dir.

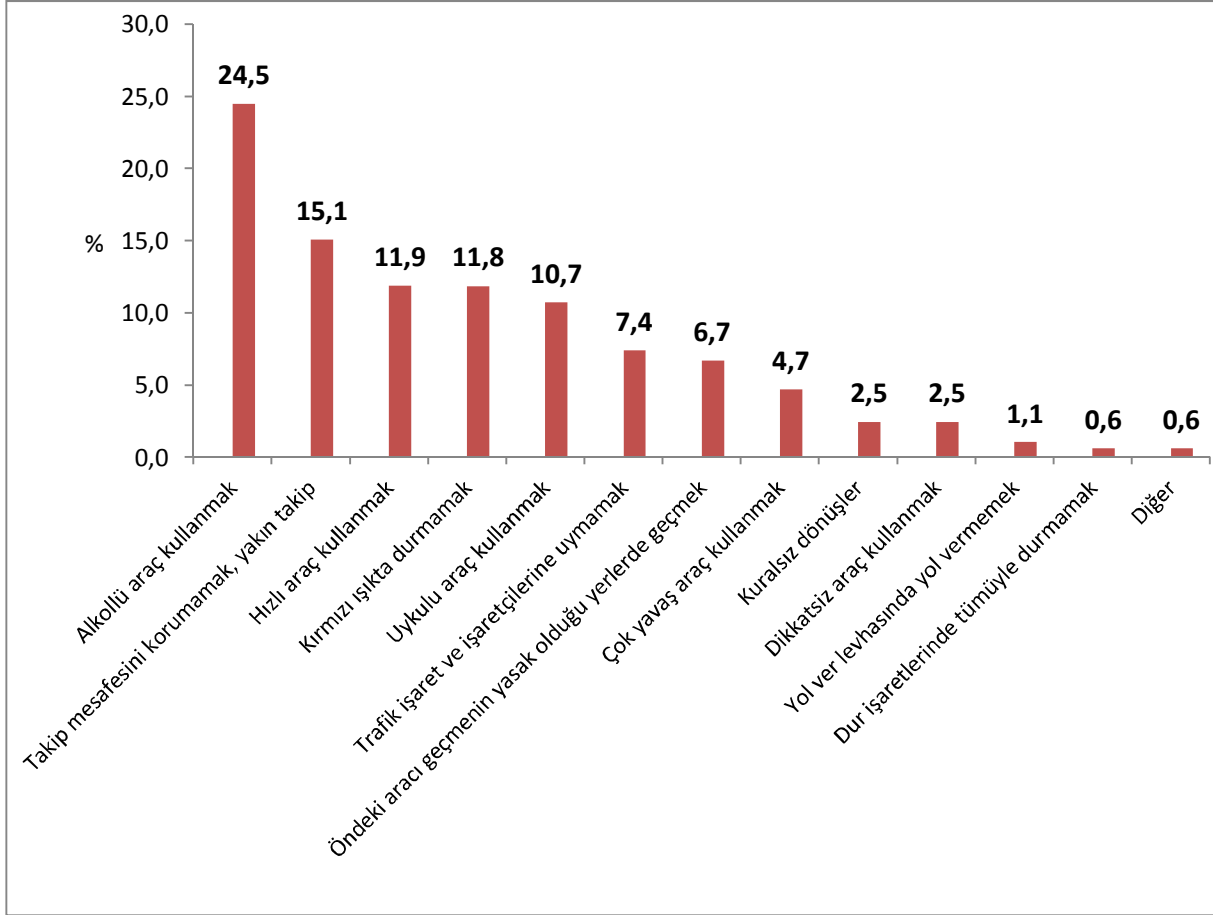
Katılımcıların güvensiz sürüş ile ilgili tanımlamalarına verdikleri cevaplar incelendiğinde de kayda değer bir çoğunluğunun (%24,5) alkollü araç kullanmayı güvensiz sürüş davranışlarının en başında gördükleri belirlenmiştir. Toplam katılımcılar içerisindeki oranına bakıldığında katılımcıların %74,8’i alkollü araç kullanmayı güvensiz sürüş olarak tanımlamaktadır. İkinci sırada katılımcılar takip mesafesini korumadan aracı yakından takip etmeyi (%15,1) güvensiz sürüş olarak görmektedirler. Hızlı araç sürmek ve kırmızı ışıkta durmamak da güvensiz sürüş davranışı olarak üçüncü ve dördüncü sırada yer almaktadır.



Tablo 2.5.18. “Aşağıda güvensiz sürüşe ilişkin verilen tanımlamalardan size göre ilk üçü işaretleyiniz.”

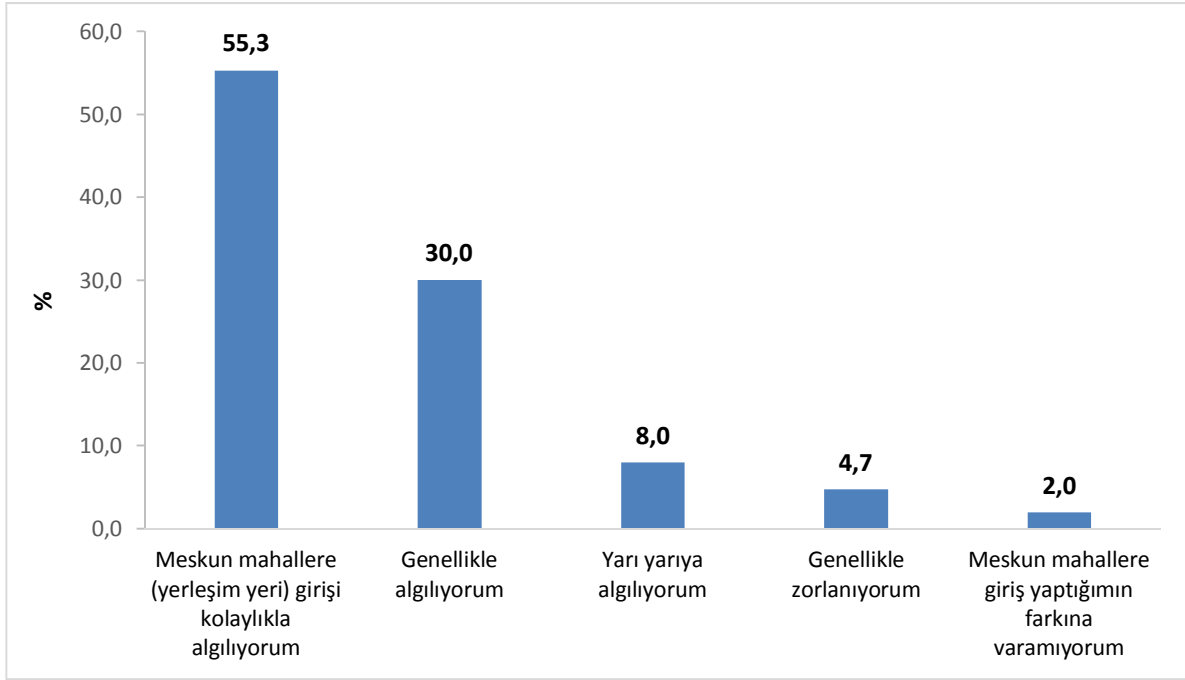
	Sayı*	Yüzdesi (%)	Toplam Katılımcı (N) İçerisindeki Yüzdesi(%)
Alkollü araç kullanmak	2098	24,5	74,8
Takip mesafesini korumamak, yakın takip	1290	15,1	46,0
Hızlı araç kullanmak	1016	11,9	36,2
Kırmızı ışıkta durmamak	1015	11,8	36,2
Uykulu araç kullanmak	919	10,7	32,8
Trafik işaret ve işaretçilerine uymamak	634	7,4	22,6
Öndeki aracı geçmenin yasak olduğu yerlerde geçmek	575	6,7	20,5
Çok yavaş araç kullanmak	404	4,7	14,4
Kuralsız dönüşler	210	2,5	7,5
Dikkatsiz araç kullanmak	210	2,5	7,5
Yol ver levhasında yol vermemek	91	1,1	3,2
Dur işaretlerinde tümüyle durmamak	53	0,6	1,9
Diğer	52	0,6	1,9
<b>Toplam</b>	<b>8567</b>	<b>100,0%</b>	

\*Birden çok seçenek işaretlenmiş olduğu için sayı toplamı değişmiştir. N=2.806 kişidir.



**Grafik 2.5.11. “Size göre güvensiz sürüşe ilişkin tanımlamalar arasında hangileri ilk üçe girer?” (%)**

Hız algısı araştırılırken özellikle meskûn mahal (yerleşim yeri) algısının da önemli olduğu düşünülmüş ve sonuçlar değerlendirilirken katılımcıların şehirlerarası karayolu seyahatlerinde meskûn mahallerden (yerleşim yeri) geçiş yaparken algılarının yüksek olduğu gözlemlenmiştir. Katılımcılar şehirlerarası meskûn mahallerden (Yerleşim yeri) geçiş yaparken %55,3’ü meskûn mahallere girişi kolaylıkla algıladığını, %30’u genellikle algıladığını, %8’i yarı yarıya algıladığını, %4,7’si genellikle zorlandığını ve %2’si de meskûn mahallere giriş yaptığının farkına varamadığını belirtmiştir.



**Grafik 2.5.12. “Şehirlerarası meskûn mahallerden (yerleşim yeri) geçiş yaptığınızdaki algınız hangisine uyumludur?” (%)**

Katılımcıların cinsiyete göre şehirlerarası karayolu seyahatlerinde meskûn mahallerden (yerleşim yeri) geçiş yaparken ki algıları inceledinde de göze çarpan bir fark ortaya çıkmamaktadır. Erkeklerin %55,4’ü meskûn mahallere (yerleşim yeri) girişi kolaylıkla algılamakta, kadınların %52,4’ü kolaylıkla algıladığını belirtmiştir.

**Tablo 2.5.19. Cinsiyete göre “Şehirlerarası karayolu seyahatlerinizde meskûn mahallerden geçiş yaptığınızdaki algınız aşağıdakilerden hangisine uygundur?” (%)**

	Meskûn mahallere (yerleşim yeri) girişi kolaylıkla algılıyorum	Genellikle algılıyorum	Yarı yarıya algılıyorum	Genellikle zorlanıyorum	Meskûn mahallere giriş yaptığının farkına varamıyorum	Toplam
<b>Erkek</b>	55,4	30,1	7,8	4,8	1,9	100,0
<b>Kadın</b>	52,4	29,9	12,9	1,6	3,2	100,0

Şehirlerarası seyahat mesafesine göre şehirlerarası karayolu seyahatlerinizde meskûn mahallerden geçişteki algıyı incelediğimiz de göze çarpan bir fark ortaya çıkmamaktadır. Hemen hemen tüm grupların oranları birbirine yakındır. Ortalama olarak araştırmaya katılanların %55,38’i meskûn mahallere girişi kolaylıkla algıladığını belirtmiştir.


**Tablo 2.5.20. Şehirlerarası seyahat mesafesine göre “Şehirlerarası karayolu seyahatlerinizde meskûn mahallerden geçiş yaptığınızdaki algınız aşağıdakilerden hangisine uygundur?” (%)**

	Meskûn mahallere (yerleşim yeri) girişi kolaylıkla algılıyorum	Genellikle algılıyorum	Yarı yarıya algılıyorum	Genellikle zorlanıyorum	Meskûn mahallere giriş yaptığının farkına varamıyorum	Toplam
<2500 km	55,8	32,2	6,9	4,3	0,8	100,0
2501-5000	55,9	28,0	8,5	5,3	2,3	100,0
5001-7500	53,5	31,8	7,5	4,8	2,4	100,0
7501-10000	56,9	28,3	8,9	3,7	2,2	100,0
>10000 km	54,8	30,0	8,2	4,9	2,1	100,0

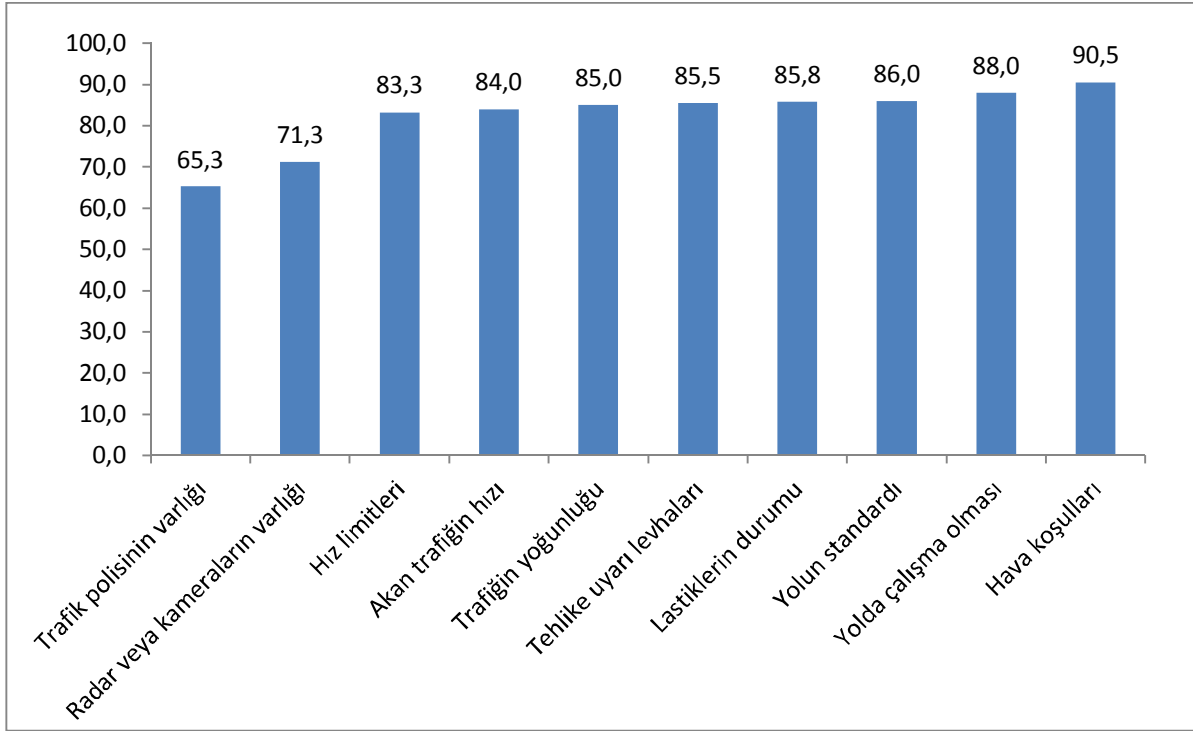
Katılımcıların hız algısını daha iyi anlayabilmek için sürüş anında ki hızlarını neye göre belirlediklerini öğrenmek amacıyla anket formunda on adet faktör verilip bu faktörlerin hızlarını belirlemede ne derece önemli olduğu sorulmuştur. Hava koşulları (%65,6), yolda çalışma olması (%57), lastiklerin durumu (%55,2) sürüş hızını belirlemede çok önemli faktörler iken, trafik polisinin varlığı ve radar veya kameraların varlığı diğer faktörlere göre katılımcılar tarafından daha az önemli görülmektedir.

**Tablo 2.5.21. Aşağıda verilen faktörler sürüş hızınızı belirlemede ne derecede önemlidir? (%)**

	Çok önemli	Önemli	Ne önemli ne önemsiz	Az önemli	Önemli değil	Toplam	Önem Puanı
Akan trafiğin hızı	49,9	42,4	3,9	2,2	1,6	100,0	84,0
Hız limitleri	46,1	45,0	5,2	2,3	1,4	100,0	83,3
Trafik polisinin varlığı	32,3	30,7	16,0	7,5	13,5	100,0	65,3
Radar veya kameraların varlığı	42,3	28,9	11,6	6,1	11,1	100,0	71,3
Trafiğin yoğunluğu	49,1	45,0	3,3	1,1	1,5	100,0	85,0
Hava koşulları	65,6	31,3	1,9	0,7	0,5	100,0	90,5
Yolda çalışma olması	57,0	39,0	2,8	0,8	0,4	100,0	88,0
Lastiklerin durumu	55,2	37,1	5,2	1,7	0,8	100,0	85,8
Yolun standardı	53,4	41,4	3,7	1,0	0,5	100,0	86,0
Tehlike uyarı levhaları	53,6	38,7	5,0	1,9	0,8	100,0	85,5



Anket soru formunda verilen faktörler önem derecesine göre 100 üzerinden değerlendirildiğinde ortaya çıkan dağılım aşağıdaki grafikte verilmiştir. Yasal hız sınırlarının hangi koşullarda geçerli olduğuna ilişkin bilgi sorusunda her ne kadar doğru cevap oranı düşük olsa da ankete katılan sürücüler için hava koşullarının önem derecesi 100 üzerinden 90,5 puandır.



**Grafik 2.5.13. Sürüş hızını belirlemede etkili olan faktörlerin önem puanı (100 üzerinden)**

Katılımcılardan direksiyon başındayken ki davranışlarının incelenmesi amacıyla dokuz maddeyle sürüşlerini tanımlamaları istenmiştir. Anket formunda katılımcıların sürüşlerini tanımlayacak ifadeler verilmiş ve kendilerine en uygun gelen seçeneği işaretlemeleri istenmiştir. Buna göre katılımcıların %32,1'i her zaman ve %31,8'i çoğunlukla kaza yapma riski nedeniyle hızlı araç kullanmaktan korktuğunu belirtmiştir. Ankete katılanların %5,2'si hızlı araç kullanmaktan her zaman %16,6'sı da çoğunlukla keyif almaktadır. Diğer araçlarla her zaman veya çoğunlukla yarıştığını belirten katılımcı oranı oldukça düşüktür (%1,5). Aynı şekilde öndeki aracı sollamanın yasak olduğu yerlerde öndeki aracı genellikle sollayan katılımcı oranı da %1,3'dür. Katılımcıların %39,5'i çoğunlukla ve her zaman hangi şeritte trafik hızlı akıyorsa o şeride geçtiğini ifade etmiştir. Her zaman veya çoğunlukla sağ şeritten sürüş yapan katılımcıların oranı da (%47,9) genellikle sol şeritten sürüş yapan katılımcılara (%24,5) göre daha yüksektir. Otomobil kullanan katılımcılardan





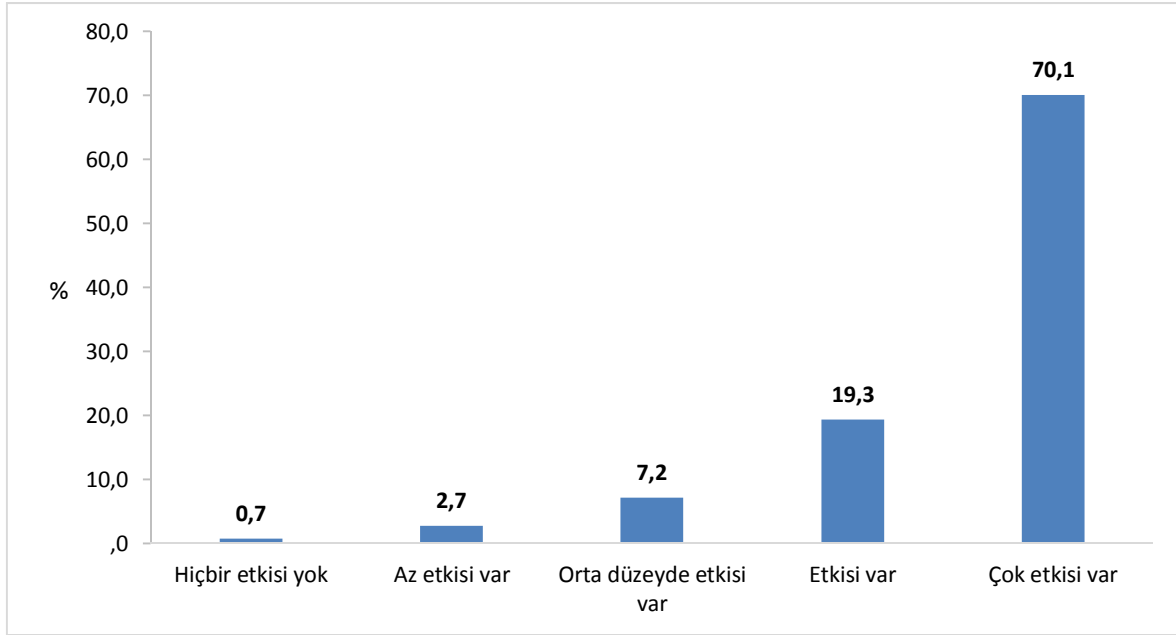
güvenli sürüş hızını 121 km/saat ve üzeri olarak tanımlayanların %42,6’sı hızlı araç kullanmaktan keyif almakta ve %44,9’u da genellikle sol şeridi kullanmaktadır.

Tablo 2.5.22. “Sürüşünüzü tanımlayacak olursanız hangi şık size en uygundur?” (%)

	Her zaman	Çoğunlukla	Kararsızım	Bazen	Hiçbir zaman	Toplam
Hızlı araç kullanmaktan keyif alırım	5,2	16,6	6,3	46	25,9	100,0
Yavaş araç kullananlara karşı sabırsızım	6,5	22,7	7,5	46,8	16,5	100,0
Diğer araçlarla yarışırım	0,7	0,8	1,8	20,1	76,6	100,0
Hangi şeritte trafik hızlı akıyorsa o şeride geçerim	7,3	32,2	4,1	45,8	10,6	100,0
Kaza yapma riski nedeniyle hızlı araç kullanmak beni korkutur	32,1	31,8	6,6	22,8	6,7	100,0
Öndeki aracı sollamanın yasak olduğu yerlerde öndeki aracı sollarım	0,6	0,7	1,5	22,6	74,6	100,0
Gideceğim yere ne kadar hızlı gidebiliyorsam o kadar hızlı giderim	1,9	6,9	4,7	33,3	53,2	100,0
Genellikle sağ şeritten sürüş yaparım	12,3	35,6	7,3	38,4	6,4	100,0
Genellikle sol şeridi kullanırım	2,2	22,3	8,1	55,3	12,1	100,0

## 2.6. Hız ve Kaza

Hız önemli bir trafik güvenliği davranışı olmakla birlikte, hızlı araç kullanma hem kaza sayısında hem de kazanın şiddetinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu araştırma kapsamında katılımcılara hızlı araç kullanmanın trafik kazalarında ne derece etkili olduğu ayrıca sorulmuş olup %70,1’i çok etkisi olduğunu, %19,3’ü etkisi olduğunu %7,2’si orta düzeyde etkisi olduğunu %2,7’si az etkisi olduğunu belirtmiştir. Katılımcıların trafik kazalarında hızlı araç kullanmayı önemli bir etken olarak gördüğü gözlemlenmektedir.



**Grafik 2.6.1 “Sizce hızlı araç kullanmak trafik kazalarında ne derece etkilidir?” (%)**

Katılımcıların cinsiyetlerine göre hızlı araç kullanmanın trafik kazalarına etkisi hususundaki görüşleri incelendiğinde önemli bir fark bulunmamış olup istatistiksel olarak da aralarında bir ilişki yoktur ( $p=0,724$ ).

**Tablo 2.6.1. Cinsiyete göre “Sizce hızlı araç kullanmak trafik kazalarında ne derece etkilidir?” (%)**

	Hiçbir etkisi yok	Az etkisi var	Orta düzeyde etkisi var	Etkisi var	Çok etkisi var	Toplam
<b>Erkek</b>	0,7	2,8	7,2	19,5	69,8	100,0
<b>Kadın</b>	0,8	2,4	7,3	14,5	75,0	100,0

Katılımcıların yaşlarına göre hızlı araç kullanmanın trafik kazalarına etkisi hususundaki görüşleri incelendiğinde yaş faktörü önemli bir faktör olarak gözlemlenmiştir. Genç yaş grubundakiler daha ileri ki yaş gruplarına göre hızlı araç kullanmayı trafik kazalarında daha az etkili görmektedir. 65 yaş ve üzeri yaş grubundakiler %82,5 oranında çok etkisi var diye belirtirken 18-24 yaş grubundakiler %50,5 oranında çok etkisi var diye belirtmiştir.

Tablo 2.6.2. Yaş gruplarına göre “Sizce hızlı araç kullanmak trafik kazalarında ne derece etkilidir?” (%)

	Hiçbir etkisi yok	Az etkisi var	Orta düzeyde etkisi var	Etkisi var	Çok etkisi var	Toplam
18-24	1,9	5,8	13,9	27,9	50,5	100,0
25-34	0,7	3,3	8,4	23,1	64,5	100,0
35-44	0,8	2,2	6,7	17,9	72,4	100,0
45-54	0,6	2,1	6,1	16,0	75,2	100,0
55-64	0,0	1,6	3,3	14,3	80,8	100,0
65 yaş ve üzeri	0,0	2,5	2,5	12,5	82,5	100,0

Eğitim durumuna göre hızlı araç kullanmanın trafik kazalarında ne derece etkili olduğu incelendiğinde ilkökul mezunlarının %79,4’ü, ortaokul mezunlarının %79,8’i, lise mezunlarının %74,2’si, yüksekokul mezunlarının %69,3’ü, üniversite mezunlarının %68,9’u, lisansüstü eğitim durumuna sahip katılımcıların %67,3’ü hızlı araç kullanmanın trafik kazalarında çok etkisi olduğunu belirtmiştir.

Tablo 2.6.3 Eğitim durumuna göre “Sizce hızlı araç kullanmak trafik kazalarında ne derece etkilidir?” (%)

	Hiçbir etkisi yok	Az etkisi var	Orta düzeyde etkisi var	Etkisi var	Çok etkisi var	Toplam
İlkokul	8,8	2,9	2,9	6,0	79,4	100,0
Ortaokul	0	1,2	3,5	15,5	79,8	100,0
Lise	0,6	2,5	6,1	16,6	74,2	100,0
Yüksekokul	1,0	2,7	6,3	20,7	69,3	100,0
Üniversite	0,6	2,8	7,9	20,0	68,9	100,0
Lisansüstü	0,3	3,8	7,8	20,8	67,3	100,0

Araç kullanım sıklığına göre hızlı araç kullanmanın trafik kazalarında ne derece etkili olduğu incelendiğinde haftada 1-2 kez araç kullanan grubun %76’sı, ayda 3-4 kez araç kullanan grubun %75’i hızlı araç kullanmanın trafik kazalarında çok etkili olduğunu belirtmiştir. Buna karşın diğer gruplara göre epey düşük bir oranla ayda 1-2 kez kullanan grup %58,6 oranında çok etkisi olduğunu belirtmiştir.

**Tablo 2.6.4. Araç kullanım sıklığına göre “Sizce hızlı araç kullanmak trafik kazalarında ne derece etkilidir?” (%)**

	Hiçbir etkisi yok	Az etkisi var	Orta düzeyde etkisi var	Etkisi var	Çok etkisi var	Toplam
Her gün	0,8	2,6	8,1	19,5	69,0	100,0
Haftada 3-4 kez	0,5	3,0	5,7	19,0	71,8	100,0
Haftada 1-2 kez	0,0	1,2	4,1	18,7	76,0	100,0
Ayda 3-4 kez	0,0	1,4	1,4	22,2	75,0	100,0
Ayda 1-2 kez	3,4	10,3	7,0	20,7	58,6	100,0
Çok daha seyrek	0,0	7,3	9,8	14,6	68,3	100,0

Şehirlerarası seyahat mesafesine göre hızlı araç kullanmanın trafik kazalarında ne derece etkili olduğu incelendiğinde şehirlerarası seyahat edilen yol arttıkça katılımcılara göre hızla araç kullanmanın trafik kazalarında etkisinin azaldığı gözlemlenmektedir. 2500 km’den daha az seyahat edenlerin %75,9’u çok etkisi var derken, 10.000 km’den fazla seyahat edenlerin %64,8’i çok etkisinin olduğunu belirtmiştir.

**Tablo 2.6.5. Şehirlerarası seyahat mesafesine göre “Sizce hızlı araç kullanmak trafik kazalarında ne derece etkilidir?” (%)**

	Hiçbir etkisi yok	Az etkisi var	Orta düzeyde etkisi var	Etkisi var	Çok etkisi var	Toplam
<2500 km	0,0	1,2	4,2	18,7	75,9	100,0
2501-5000	1,0	1,9	6,1	16,4	74,6	100,0
5001-7500	1,4	1,9	7,7	19,8	69,2	100,0
7501-10000	0,3	3,5	7,8	20,3	68,1	100,0
>10000 km	0,8	4,3	9,0	21,1	64,8	100,0

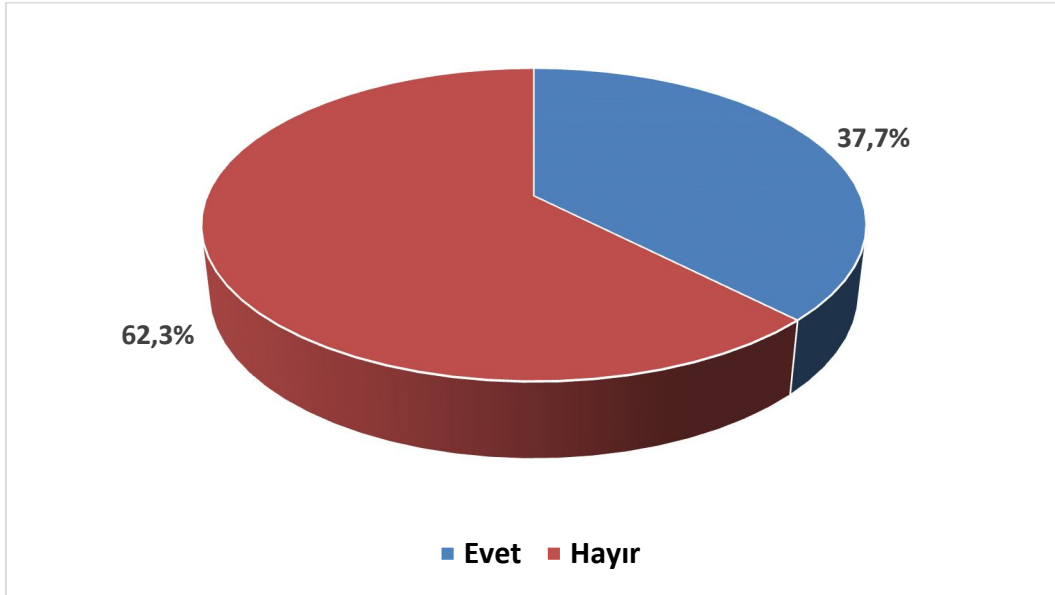
Aşırı hız nedeniyle son üç yıl içerisinde ceza alanların trafik kazalarında hızlı araç kullanma konusunda ki bakış açılarını görmek amacıyla yaptığımız incelemede ceza almayanların ceza alanlara göre daha duyarlı oldukları gözlemlenmektedir. Son üç yıl içerisinde ceza alanların %60,7’si hızlı araç kullanmayı çok etkili görürken, ceza almayanların %74,3’ü çok etkili gördüğünü belirtmektedir.



**Tablo 2.6.6. Son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle ceza alma durumuna göre “Sizce hızlı araç kullanmak trafik kazalarında ne derece etkilidir?” (%)**

	Hiçbir etkisi yok	Az etkisi var	Orta düzeyde etkisi var	Etkisi var	Çok etkisi var	Toplam
<b>Evet, aldım</b>	0,7	4,5	10,6	23,5	60,7	100,0
<b>Hayır, almadım</b>	0,7	2,0	5,6	17,4	74,3	100,0

Katılımcılara araç kullanırken “Sizi hızlı araç kullanıyorsun diye uyarın var mı?” diye sorulduğunda %62,3’ü hayır, %37,7’si ise evet cevabını vermiştir.



**Grafik 2.6.2. “Araç kullanırken sizi “Hızlı araç kullanıyorsun” diye uyarın var mı?” (%)**

Cinsiyete göre araç kullanırken hızlı araç kullandığına dair uyarı alıp almayanlar incelendiğinde erkeklerin %38,3’ünün uyarı almasına karşın kadınların %23,4’ü uyarı almıştır. Bu sonuçlara göre anket kapsamında erkeklerin daha hızlı araç kullandığı söylenebilir.

**Tablo 2.6.7. “Araç kullanırken sizi “Hızlı araç kullanıyorsun” diye uyarın var mı?” (%)**

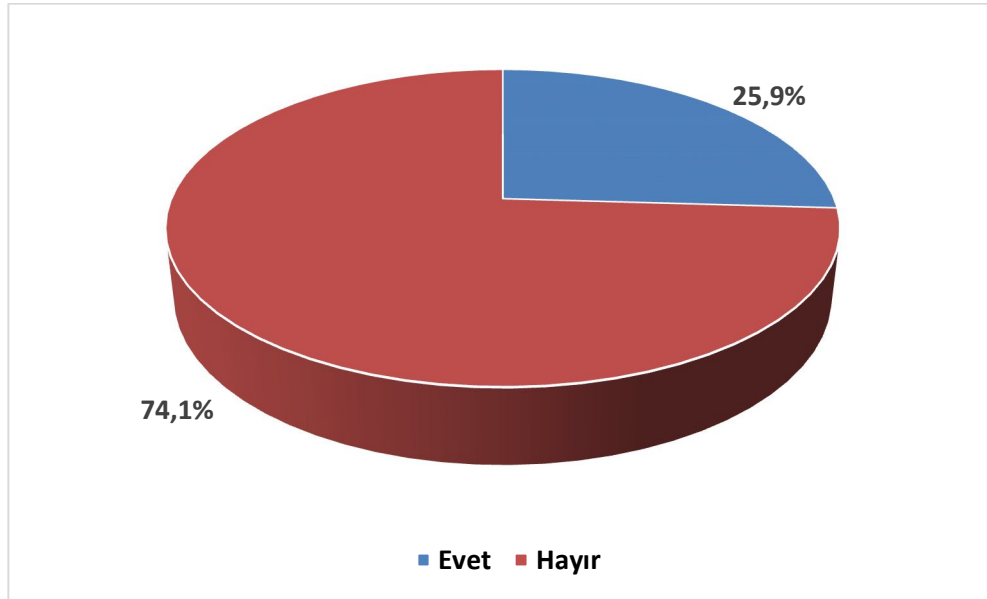
	Evet	Hayır	Toplam
<b>Erkek</b>	38,3	61,7	100,0
<b>Kadın</b>	23,4	76,6	100,0

Hızlı araç kullandığına dair uyarı alanlar kendi içlerinde ne sıklıkla uyarı aldığı hususunda incelendiğinde %66,3’ü nadiren, %18,9’u yarı yarıya %10,2’si çoğunlukla %4,5’i ise her zaman uyarı aldığını belirtmiştir.



**Grafik 2.6.3. Hızlı araç kullandığına yönelik uyarı alanların uyarı alma sıklığı (%)**

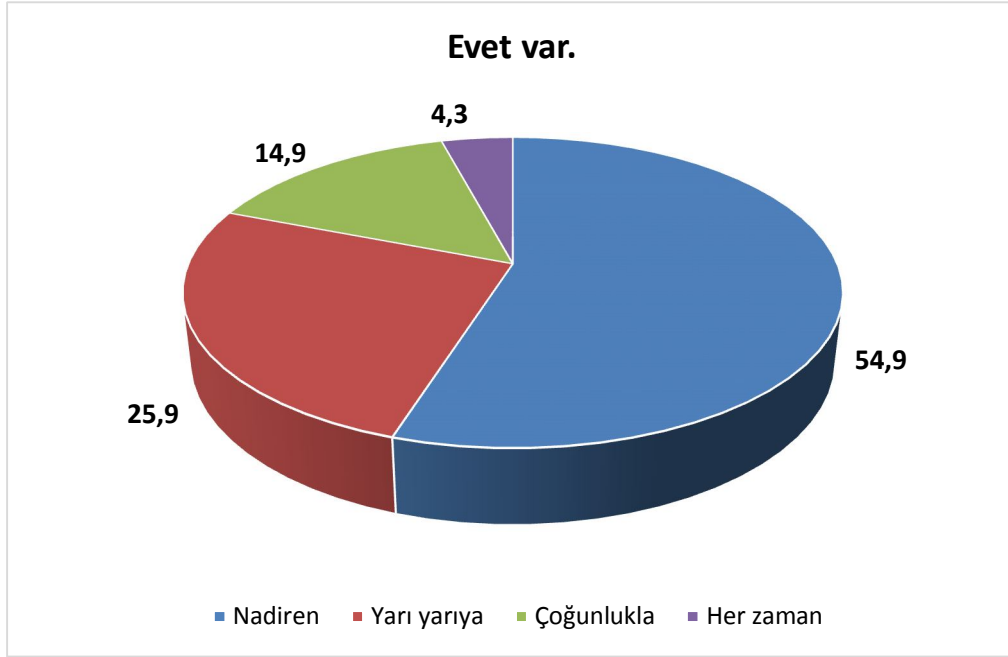
Katılımcılara araç kullanırken “Sizi yavaş araç kullanıyorsun diye uyarı var mı?” diye sorulduğunda %74,1’i hayır %25,9’u evet diye belirtmiştir (Grafik 2.6.4.).



**Grafik 2.6.4. “Araç kullanırken sizi “Yavaş araç kullanıyorsun” diye uyarı var mı?” (%)**



Yavaş araç kullandığı yönünde uyarı alan katılımcıların %55,9'u nadiren, %25,9'u yarı yarıya, %14,9'u çoğunlukla, %4,3'ü her zaman uyarı aldığını belirtmiştir.



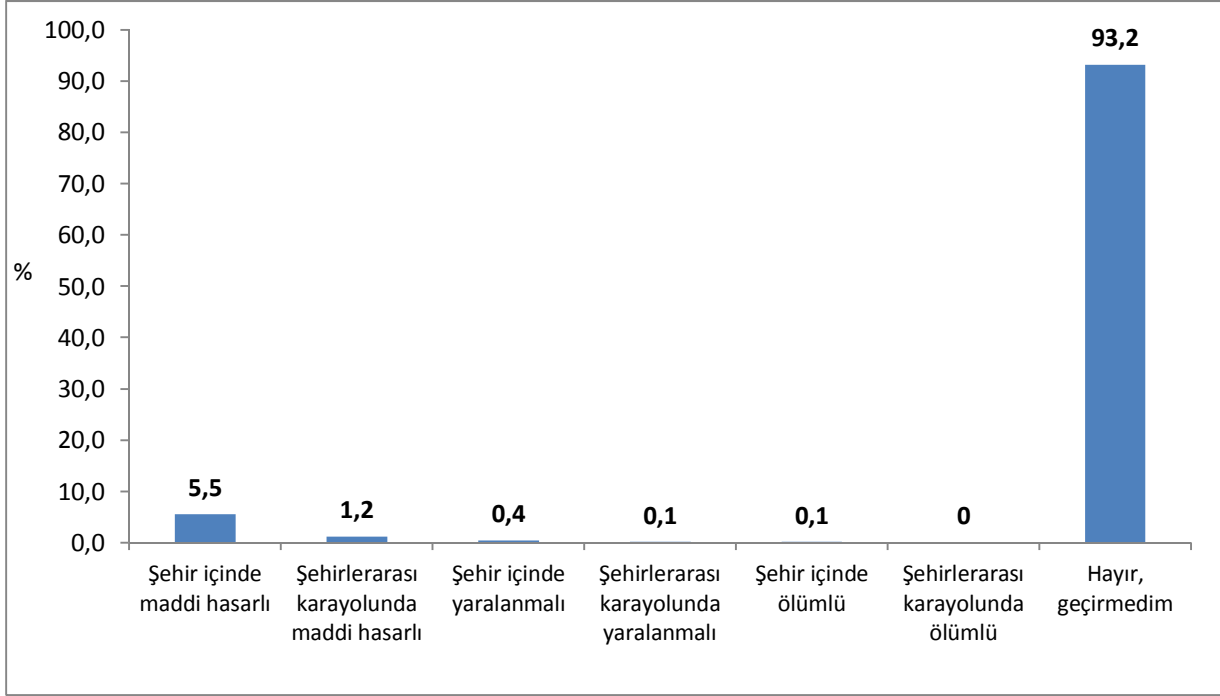
**Grafik 2.6.5. Yavaş araç kullandığına yönelik uyarı alanların uyarı alma sıklığı (%)**

Cinsiyete göre araç kullanırken yavaş araç kullandığına dair uyarı alanlar incelendiğinde erkeklerin %25,8'inin uyarı almasına karşın kadınların %29,9'u uyarı almıştır. Bu sonuçlara bakıldığında anket kapsamında kadınların daha yavaş araç kullandığı söylenebilir.

**Tablo 2.6.8. “Araç kullanırken sizi “Yavaş araç kullanıyorsun” diye uyarı alan var mı?” (%)**

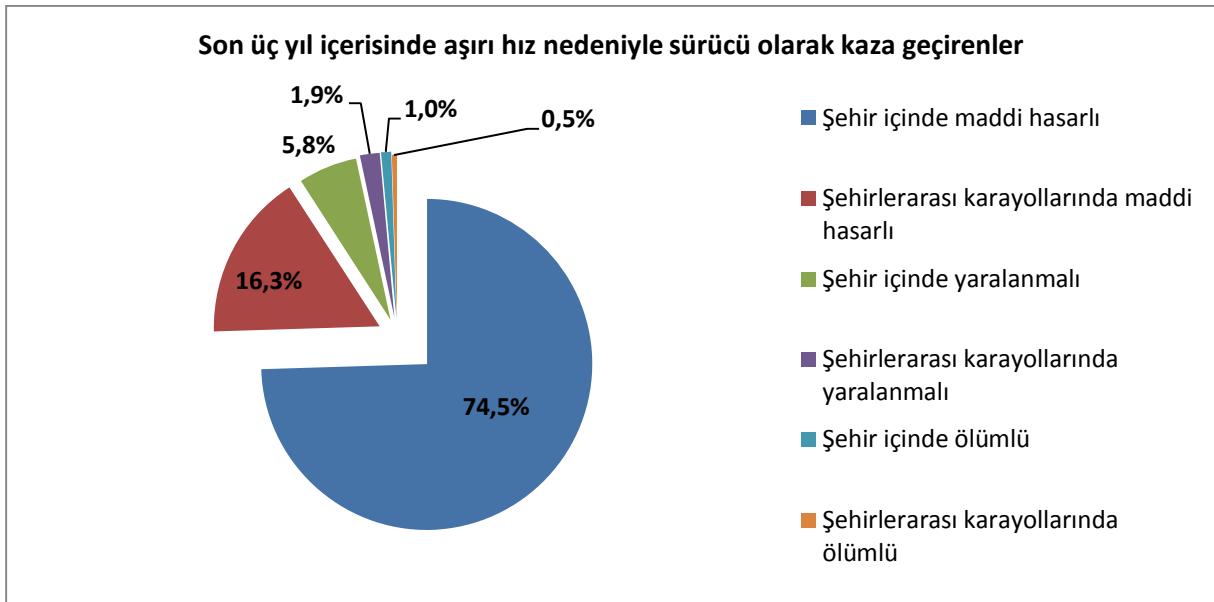
	Evet	Hayır	Toplam
<b>Erkek</b>	25,8	74,2	100,0
<b>Kadın</b>	29,9	70,1	100,0

Katılımcılara “Son üç yıl içerisinde karayolu seyahatlerinizde aşırı hız nedeniyle sürücü olarak hiç kaza geçirdiniz mi?” diye sorulduğunda %93,2'si kaza geçirmediğini, %5,5'i şehir içinde maddi hasarlı kaza geçirdiğini belirtmiştir. Şehirlerarası karayolunda maddi hasarlı kaza geçirdiğini belirtenlerin oranı ise %1,2'dir.



**Grafik 2.6.6.**“Son üç yıl içerisinde karayolu seyahatlerinizde aşırı hız nedeniyle sürücü olarak hiç kaza geçirdiniz mi?” (%)

Katılımcılar arasında son üç yıl içerisinde karayollarında sürücü olarak kaza geçirenlerin %74,5’i şehir içinde maddi hasarlı kaza geçirmiş, %16,3’ü ise şehirlerarası karayollarında maddi hasarlı kaza geçirmiştir.



**Grafik 2.6.7.** Son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle sürücü olarak kaza geçirenler (%)





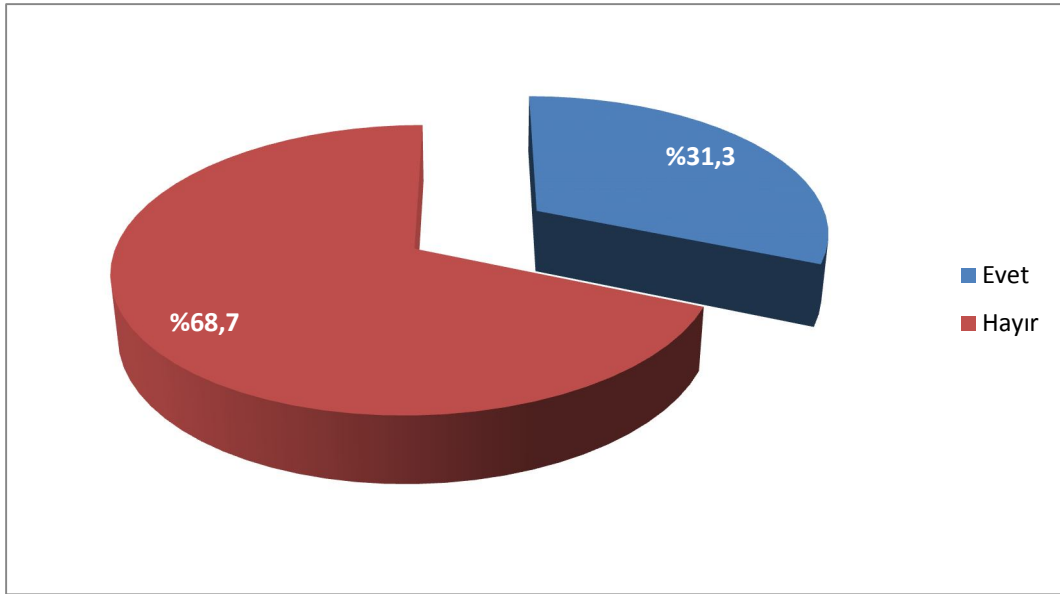
Araştırma kapsamında son üç yıl içerisinde karayolu seyahatlerinde aşırı hız nedeniyle kaza geçirme durumuna göre hızlı araç kullanımının trafik kazaları üzerinde ne derece etkili olduğu araştırıldığında, kaza geçirmeyenler hızlı araç kullanmanın trafik kazalarında diğer gruba göre daha çok etkisi olduğu görüşünü benimsemektedir (%70,6).

**Tablo 2.6.9. Son üç yıl içerisinde karayolu seyahatlerinde aşırı hız nedeniyle kaza geçirme durumuna göre “Sizce hızlı araç kullanmak trafik kazalarında ne derece etkilidir?” (%)**

	Hiçbir etkisi yok	Az etkisi var	Orta düzeyde etkisi var	Etkisi var	Çok etkisi var	Toplam
<b>Evet</b>	0,6	6,5	7,1	18,5	67,3	100,0
<b>Hayır</b>	0,7	2,6	6,9	19,2	70,6	100,0

## 2.7. “Hız Algısına” İlişkin Diğer Görüşler

Ankette yer alan sorular dışında katılımcılara hız algısı ve aşırı hız konusunda Karayolları Genel Müdürlüğü’ne (KGM) iletmek istedikleri görüşleri olup olmadığı hususunda açık uçlu bir soru sorulmuş ve katılımcıların %31,3’ü görüş bildirmiştir.



**Grafik 2.7.1. “Hız algısı ve aşırı hız konularında KGM’ye iletmek istediğiniz görüşünüz var mı?” (%)**

Katılımcıların genel görüşü gelişen teknoloji, üretilen araçlar ve inşa edilen yolların azami hızları tekrardan gözden geçirilip yükseltilmesi yönündedir. Ayrıca KGM’nin görev kapsamı dışında bulunan yollara radar koyma ve ceza kesme konularının KGM’nin sorumluluğunda olduğuna dair yanlış bir algı bulunmaktadır.



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

- Hız limitlerinin günümüze göre güncellenmesi gerektiği,
- Hız uyarı levhalarının ve trafik kameralarının artırılması,
- Şehirlerarası karayollarındaki uyarı işaretlerinin daha görünür olması,
- Şehirlerarası yollarda hız limitlerindeki değişikliğin çok fazla olduğu,
- Ortalama Hız Uygulamasının kullanım alanının genişletilmesi,
- Kamu spotu gibi görsel materyallerle insanlara trafik bilgisinin aşılması,
- Elektronik tabelaların yaygınlaştırılması ve yağmurlu havalarda hız limitinin ona göre ayarlanması,
- Gece ve gündüz görüş farklılığından dolayı azami hızların ayarlanması,
- Şehir içinde kullanılan EDS sisteminin otoyol ve bölünmüş yollarda da kullanılması,
- Ve diğer.

### III) GENEL DEĞERLENDİRME

- Ankete katılanların büyük çoğunluğunu erkek, 25-34 yaş aralığında, eğitim seviyesi yüksek kişiler oluşturmaktadır.
- Katılımcıların %88,5'i gibi büyük bir çoğunluğu otomobil kullanıcısıdır.
- Araç kullanım durumlarına göre katılımcıların büyük çoğunluğu her gün araç kullanan aktif sürücülerdir. Ayrıca, son bir yıl içerisinde karayolları ile 10.000 km'den fazla şehirlerarası seyahat edenlerin oranı ise %31,8'dir.
- Ankete katılanların sadece %41,1'i yasal hız sınırlarının (limitleri) kuru hava koşulları ve kuru satırlı yollar için geçerli olduğunu bilmiştir. Katılımcıların yarıdan fazlası (%53,0) yasal hız sınırlarının hava koşulları ile ilgisi olmadığını düşünmektedir.
- Katılımcıların cinsiyetine göre yasal hız sınırlarının hangi hava koşullarında geçerli olduğu sorusuna verilen cevaplar incelendiğinde erkekler %41,6 oranında doğru cevaplarırken kadınlar %29 oranında doğru cevaplamıştır.
- Yaş gruplarına göre yasal hız sınırlarının hangi hava koşullarında geçerli olduğu sorusuna verilen cevaplar incelendiğinde yaş arttıkça doğru bilme oranı artmaktadır.
- Eğitim durumuna göre yasal hız sınırlarının hangi hava koşullarında geçerli olduğu sorusuna verilen cevaplar incelendiğinde eğitim seviyesi arttıkça doğru bilme oranı artmaktadır.



- Araç kullanım sıklığına göre yasal hız sınırlarının hangi hava koşullarında geçerli olduğu sorusuna verilen cevaplar incelendiğinde her gün araç kullananlar (%41,2), çok daha seyrek kullananlara (%24,4) göre daha çok bilgi sahibidir.
- Şehirlerarası seyahat mesafesine göre yasal hız sınırlarının hangi hava koşullarında geçerli olduğu sorusuna verilen cevaplar incelendiğinde daha fazla seyahat edenlerin daha az edenlere göre doğru cevap verme oranları daha fazladır.
- Katılımcılara sıklıkla kullandıkları araçların karayollarında ki yasal hız sınırları anket kapsamında sorulmuştur. Sıklıkla otomobil kullananların doğru bilme oranları; yerleşim yeri içinde %73,3, otoyollarda %75,6, yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda %68 ve yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda %57’dir. Sıklıkla kamyonet kullananların doğru bilme oranları ise yerleşim yeri içinde %72,8, otoyollarda %9,8, yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda %35 ve yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda %12,6’dır. Sıklıkla panelvan kullananların doğru bilme oranları da aynı şekilde yerleşim yeri içinde %82,9, otoyollarda %43,8, yerleşim yeri dışında çift yönlü karayolunda %20 ve yerleşim yeri dışında bölünmüş yollarda %31,4’tür.
- Katılımcıların %30,9’u son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası almış olup, ceza alanların %61,6’sı 1 kez, %24,5’i 2 kez, %7,3’ü 3 kez ve %6,7’si 3’den fazla aşırı hız nedeniyle trafik cezası almıştır.
- Katılımcıların cinsiyetlerine göre son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle ceza alma durumlarına bakıldığında erkekler (%31,7) kadınlara (%12,9) kıyasla daha yüksek oranda ceza almıştır.
- 18-24 yaş grubunda olan katılımcılardan son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alanların oranı %17,7 iken 65 ve üzeri yaş grubundakiler için bu oran %25’dir.
- Eğitim seviyesine göre son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma durumu incelendiğinde önemli bir sonuç çıkmamaktadır. Yapılan araştırmada eğitim seviyesinin aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma üzerinde bir etkisi yoktur.
- Araç kullanım sıklığı arttıkça aşırı hız nedeniyle ceza alma sıklıkları da artmaktadır.
- Katılımcıların şehirlerarası seyahat mesafesine göre son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma durumu incelendiğinde 2.500 km’den az seyahat eden katılımcıların %17,8’i ceza alırken, 10.000 km’den fazla seyahat eden katılımcıların %44,2’si ceza almıştır. Anket kapsamında şehirlerarası seyahat edilen mesafe arttıkça aşırı hız nedeniyle ceza alma oranları da artmaktadır.



- Ankete katılanların büyük bir çoğunluğu (%92,3'ü) hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına çoğunlukla veya her zaman uymaktadır.
- Katılımcıların hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma tutum puanları 100 puan üzerinden incelendiğinde 83'tür. Cinsiyete göre incelendiğinde kadınların tutum puanı 87,5 iken erkeklerin 82,8'dir. Yaşa göre incelendiğinde ise 18-24 yaş arası tutum puanı 78,9 iken, 65 ve üzeri yaş grubunun tutum puanı 89,4'dür. Yaş ilerledikçe hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma tutum puanı da artmaktadır. Şehirlerarası seyahat mesafesine göre tutum puanları incelendiğinde 2.500 km'den az seyahat edenlerin tutum puanı 85,7 iken, 10.000 km'den fazla seyahat edenlerin tutum puanı 80,5'dir. Şehirlerarası seyahat mesafesi arttıkça katılımcıların tutum puanları da artmaktadır.
- Cinsiyete göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına her zaman uyan kadınlar (%58,1) erkeklere (%42,6) kıyasla daha fazla uymaktadır. Araştırma kapsamında kadınların bu konuda daha hassas olduğu söylenebilir.
- Yaş gruplarına göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma durumu incelendiğinde 18-24 yaş grubunun %34,6'sı her zaman uyariken 65 yaş ve üzeri yaş grubunda bu oran %60'dır. Yaş ilerledikçe hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma oranı da artmaktadır.
- Eğitim seviyelerine göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma durumları incelendiğinde çoğunlukla ve her zaman uyanların oranları toplamı ilkokul mezunlarında kendi içinde farklı olmakla birlikte her eğitim seviyesinde birbirine çok yakındır.
- Son bir yıl içerisinde karayolu ile yapılan şehirlerarası seyahat mesafelerine göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma oranları her zaman uyanların oranı mesafe artışı tersine düşerken toplamda her zaman ve çoğunlukla uyanların oranı genel olarak birbirine yakın çıkmıştır.
- Katılımcıların son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik cezası alma durumuna göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma oranları incelendiğinde ceza alanların %87,7'si çoğunlukla ve her zaman uyariken, ceza almayanların %94,4'ü hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına çoğunlukla ve her zaman uymaktadır.
- Katılımcıların araç kullanırken hızlı araç kullanım uyarısı alma durumuna göre hızla ilgili trafik işaretlerine, işaretçilerine ve levhalarına uyma durumları incelendiğinde



uyarı alanların %87,9'u çoğunlukla veya her zaman uyduğunu belirtirken, uyarı almayanların %95'i çoğunlukla veya her zaman uyduğunu belirtmiştir.

- Katılımcıların çoğu nadiren hız ihlali yaptığını (%68), %18,5'i hiçbir zaman, %8,7'si yarı yarıya %4,1'i çoğunlukla, %0,7'si her zaman hız ihlali yaptıklarını belirtmişlerdir.
- Katılımcıların hız ihlali yapmama tutum puanı 74,9'dur.
- Katılımcıların cinsiyete göre hız ihlali yapmama tutum puanları incelendiğinde kadınların tutum puanı 79,7 iken erkeklerin 74,7'dir. Yaşa göre incelediğinde ise 18-24 yaş grubunun 69,9 iken, 65 ve üzeri yaş grubunun hız ihlali tutum 77,5'dir.
- Yaş gruplarına göre hız ihlali yapmama durumları incelendiğinde yaş arttıkça hiçbir zaman ve nadiren hız ihlali yapanların oranı artmaktadır.
- Cinsiyete göre hız ihlali yapma davranışı incelendiğinde kadınların %33,1'i hiçbir zaman hız ihlali yapmadığını belirtirken erkeklerde bu oran %17,9'dur. Araştırma kapsamında genel olarak kadınların erkeklerden daha az hız ihlali yaptığı söylenebilir.
- İlkokul mezunu katılımcıların hiçbir zaman ve nadiren hız ihlali yapma oranları toplamı %97,1 iken lisansüstü eğitim durumuna sahip katılımcıların toplamı 85,7'dir. Bununla birlikte ilkokul mezunlarında çoğunlukla hız ihlali yaptığını söyleyen %2,9'luk bir kesim var iken bu oran lisansüstü mezunlarında %0,3'dür.
- Araç kullanım sıklığına göre hız ihlali yapma davranışı incelendiğinde trafığe daha az çıkan sürücüler daha az hız ihlali yapmaktadırlar.
- Şehirlerarası seyahat mesafesine göre hız ihlali yapma davranışı incelendiğinde katılımcıların verdiği cevaplara göre seyahat edilen mesafe arttıkça hız ihlali yapma oranı da artmaktadır. 2.500 km'den az seyahat eden katılımcıların hız ihlali yapmama oranı %91,4 (%26,1 hiçbir zaman + %65,3 nadiren hız ihlali yapan) iken 10.000 km'den fazla seyahat eden katılımcıların hız ihlali yapmama oranı %79,9'dur (%12,2 hiçbir zaman + 67,7 nadiren hız ihlali yapan). Şehirlerarası seyahat mesafesi ile hız yapma arasında doğru orantılı bir ilişki vardır.
- Katılımcıların %79,2'si okul geçitlerine yaklaştığında, %78'i kavşaklara yaklaştığında, %66,4'ü virajlara yaklaştığında ve %66,3'ü kötü hava koşullarında her zaman hızını azalttığını belirtmiştir. Buna göre ankete katılanların insan faktörünün olduğu yerlerde hız konusunda daha hassas olduğu söylenebilir.
- Şehirlerarası yollarda maksimum (azami) güvenli sürüş hızına ilişkin ankete katılanların %18,3'ü 90 km/saat'in altında, %16,6'sı 91 ile 100 km/saat arasında, %17,4'ü 101 ile 110 km/saat arasında, %24,6'sı 111 ile 120 km/saat arasında ve %23,1'i 120 km/saat'den büyük hızı güvenli sürüş hızı olarak öngörmüştür.



- Cinsiyete göre şehirlerarası yollarda ortalama maksimum güvenli sürüş hızı tüm katılımcılarda 113 km/s iken kadınlarda 108 km/s ve erkeklerde 114 km/s olarak belirlenmiştir.
- Yaş gruplarına göre şehirlerarası yollarda ortalama maksimum güvenli sürüş hızı yaş arttıkça düşmektedir. 18-24 yaş grubu katılımcılarda 117 km/s iken 65 yaş üzeri grupta 106 km/s'dir.
- Son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle ceza alan katılımcıların %34,5'i otomobiller için güvenli sürüş hızını 121 km/s ve üzeri olarak ifade ederken ceza almayanlarda bu oran %17,4'tür.
- Hızlı araç kullandığına dair uyarı alanlarda da benzer şekilde uyarı alanların %30,7'si 121 km/s ve üzeri hızı güvenli sürüş hızı olarak ifade ederken bu oran uyarı almayanlarda %18,5'tir.
- Katılımcılar güvensiz sürüş davranışı olarak sırasıyla; %24,5 oranında alkollü araç kullanmayı, %15,1 oranında takip mesafesini korumadan önündeki aracı yakından takip etmeyi, %11,9 oranında hızlı araç sürmeyi ve yine %11,8 oranında kırmızı ışıkta durmamayı belirtmişlerdir.
- Katılımcıların %55,3'ü meskûn mahallere girişi kolaylıkla algıladığını, %30'u genellikle algıladığını, %8'i yarı yarıya algıladığını, %4,7'si genellikle zorlandığını ve %2'si de meskûn mahallere giriş yaptığının farkına varamadığını belirtmiştir.
- Araştırma kapsamında erkeklerin %55,4'ü şehirlerarası karayolu seyahatlerinde meskûn mahallerden (yerleşim yeri) girişi kolaylıkla algılamakta, kadınların %52,4'ü kolaylıkla algıladığını belirtmiştir.
- Katılımcıların seyahatlerinde hızlarını belirlemedeki faktörler önem derecelerine göre sırasıyla puanlandığında hava koşulları (%90,5), yolda çalışma olması (%88), yolun standardı (%86), lastiklerin durumu (%85,8) etkilidir. Buna karşın trafik polisinin ve radar veya kameraların varlığı diğer etkenlere göre daha az önem verilmektedir.
- Ankete katılanlara sürüşlerini tanımlamaları da sorulmuş olup katılanların çoğunluğunun hiçbir zaman yapmadığı davranışlar sırasıyla %76,6 ile “Diğer araçlarla yarışırım”, %74,6 ile “Öndeki aracı sollamanın yasak olduğu yerlerde öndeki aracı sollarım” ve %53,2 ile “Gideceğim yere ne kadar hızlı gidebiliyorsam o kadar hızlı giderim” olmuştur.
- Ankete katılanlara göre hızlı araç kullanmak trafik kazalarında önemli bir unsurdur. Katılımcıların %70,1'ine göre hızlı araç kullanmak trafik kazalarında çok etkilidir.



- Buna ek olarak hızlı araç kullanmak katılımcıların %19,3'üne göre etkili, %7,2'sine göre orta düzeyde etkili ve %2,7'sine göre az etkili görülmektedir.
- Araştırma kapsamında katılımcıların yaşı arttıkça hızlı araç kullanmanın trafik kazalarında etkili olduğu görüşü artmaktadır. 65 yaş ve üzeri yaş grubundakiler %82,5 oranında çok etkisi olduğunu belirtirken, 18-24 yaş grubundakiler %50,5 oranında çok etkisi olduğunu belirtmiştir
  - Karayolu ile yapılan şehirlerarası seyahat mesafesi arttıkça, katılımcılara göre hızla araç kullanmanın trafik kazalarında etkisinin çok olduğu görüşünün azaldığı gözlemlenmektedir. Yılda 2.500 km'den daha az seyahat edenlerin %75,9'u çok etkisi var derken, 10.000 km'den fazla seyahat edenlerin %64,8'i çok etkisinin olduğu görüşünü belirtmiştir.
  - Aşırı hız nedeniyle son üç yıl içerisinde ceza almayanlar ceza alanlara kıyasla hızlı araç kullanmayı trafik kazalarında daha etkili görmektedir.
  - Katılımcıların %62,3'ü sürüşlerinde hızlı araç kullandığı yönünde uyarı almazken, %37,7'si uyarı aldığını belirtmiştir.
  - Araştırmada erkeklerin %38,3'ü hızlı araç kullandığına dair uyarı alırken bu oran kadınlarda %23,4'dür. Bu sonuçlara göre erkeklerin daha hızlı araç kullandığı düşünülebilir.
  - Hızlı araç kullandığına dair uyarı alanların %66,3'ü nadiren, %18,9'u yarı yarıya, %10,2'si çoğunlukla ve %4,5'i ise her zaman uyarı aldığını belirtmiştir.
  - Katılımcıların %74,1'i yavaş araç kullandığı yönünde uyarı alırken, %25,9'u uyarı almadığını belirtmiştir.
  - Katılımcıların cinsiyetlerine göre araç kullanırken yavaş araç kullandığına dair uyarı alıp alınmadığı incelendiğinde kadınların (%29,9) aksine erkekler (%25,8) daha az uyarı almıştır
  - Yavaş araç kullandığına dair uyarı alanların %55'i nadiren, %25,9'u yarı yarıya, %14,9'u çoğunlukla, %4,3'ü her zaman uyarı aldığını belirtmiştir.
  - Katılımcıların %93,2'si son üç yıl içerisinde karayolu seyahatlerinde aşırı hız nedeniyle sürücü olarak trafik kazası geçirmedeğini belirtirken %5,5'i ise şehir içinde maddi hasarlı kaza geçirdiğini belirtmiştir.
  - Son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik kazası geçirmeyenler kaza geçirenlerin aksine aşırı hızlı trafik kazalarında daha etkili görmektedirler.



## IV) SONUÇ VE ÖNERİLER

Araştırma kapsamında katılımcılara demografi sorularının yanı sıra hıza ilişkin bilgi, davranış ve algıyı içeren pek çok soru sorulmuştur. Katılımcıların büyük bir çoğunluğu erkek, eğitilmiş, aktif otomobil kullanan kesimdir. Sonuçlar bu çerçevede dikkate alınmalıdır.

Ankete katılanların çoğunluğunun eğitim seviyesi yüksek olmasına rağmen yasal hız limitlerinin “Kuru hava koşulları ve kuru satırlı yollar için geçerli” olduğunu bilenlerin oranı %41,1’dir. Katılımcıların yarıdan fazlası ise (%53,0) yasal hız sınırlarının hava koşulları ile ilgisi olmadığını düşünmektedir. Katılımcılar hız limitlerinin geçerli olduğu hava koşullarını çoğunlukla bilmemekle birlikte sürüş hızını belirlemede verdikleri önem sıralamasında hava koşulları 90,5 puan ile birinci sırada gelmektedir. Aynı şekilde KGM tarafından 2012 yılında bölünmüş devlet yollarında yapılan etütlerde de otomobiller için hız ihlal yüzdesi yaz aylarında %24’e kadar çıkarken özellikle kış mevsiminde %17 civarında gerçekleşmiştir.

Katılımcıların sıklıkla kullandıkları araçların, dört farklı karayollarında ki yasal hız limitlerine (%10 tolerans değeri hariç) ilişkin sorulan bilgi sorusunu doğru cevaplama oranı otomobil kullanıcılarında %75,6 ile %57,0 arasında, kamyonet kullanıcılarında %72,8 ile %9,8 arasında, panelvan kullanıcılarında %82,9 ile %20 arasındadır. Katılımcıların çoğu hangi aracı kullanırsa kullansın yerleşim yeri içindeki yasal hız sınırını bilirken diğer karayollarında ki yasal hız sınırlarında doğru bilme oranı düşüktür. Bununla birlikte kamyonet ve panelvan kullanıcıları ankete katılan tüm katılımcıların sadece %8,5’ini oluşturmak olup otomobil haricindeki taşıt kullanıcılarının katılım oranlarının düşük olması nedeniyle kesin ifade kullanmak yanıltıcı olabilir. Tüm katılımcıların %88,5’ini oluşturan otomobil kullanıcıları incelendiğinde %58 ile en az yerleşim yeri dışındaki bölünmüş yollarda uygulanan yasal hız limitleri (%10 tolerans değeri hariç) bilinmektedir. Son yıllarda şehirlerarası yollarda uygulanan hız limiti bölgesi düşey levha uygulamaları olumlu bir gelişmedir. Bununla birlikte şehirlerarası yollarda yer alan hız limitlerine ilişkin düşey işaretlemelerin daha etkin uygulanması, yurtdışında uygulandığı gibi farklı hız limitleri için renkli yatay işaretleme yapılması, şehirlerarası yollar ile şehir içi yollardaki hız limitlerine ilişkin sürücülerini bilgilendirmek amaçlı kampanyaların yürütülmesi gibi uygulamaların hız limitlerine ilişkin bilgiyi ve algıyı artırmakta yararlı olacağı düşünülmektedir.

Araştırmada sürücülerin hız ihlali yapmama ve hızla ilgili trafik işaret, işaretçilerine ve levhalarına uyma yönünde tutumları olumlu yönde çıkmıştır. Her iki tutumda yaş ilerledikçe daha pozitif bir hal almaktadır. Katılımcıların hız ihlali yapmama yönündeki tutum puanları 75, hızla ilgili trafik işaret, işaretçilerine ve levhalarına uyma tutum puanları ise 83’dür. Her





iki tutumda da kadın katılımcıların tutum puanları erkek katılımcıların puanlarından 5 puan daha fazladır. Yine her iki tutumda yaş ilerledikçe daha pozitif bir hal almaktadır. Genç katılımcılar ile 65 yaş ve üzeri katılımcıların ortalama tutum puanları arasında yaklaşık 8-10 puan fark vardır.

Araştırma kapsamında değerlendirilen hususlardan biri de hız ihlali nedeniyle ceza alanların bu tutumlarının nasıl olduğu ve arada bir ilişki olup olmadığıdır. İstatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuş olup ( $p=0.000$ ) hızla ilgili ceza alanların hız ihlali puanı 68,3 olarak ortalama puanın 6,6 puan gerisindedir. Hız ihlali yapan katılımcılara uygulanan cezanın ne kadar etkili olduğu bu araştırma kapsamında değerlendirilmemiş olmakla birlikte bu grubun hızlı araç kullanan, hız ihlali yapan biraz da agresif sürücüler olduğu söylenebilir.

Ankete katılanlara hızlı araç kullanmanın trafik kazalarına etkisi de sorulmuş olup hiç veya az etkisi olduğunu belirten grup tüm katılımcıların %3,4'ünü oluşturmaktadır. 18-24 yaş grubundakilerin %7,7'si hızlı araç kullanmanın trafik kazalarını hiçbir etkisi yok veya az etkisi var derken 65 yaş ve üzeri grubunun %2,5'i aynı cevabı vermiştir. Bu araştırma çerçevesinde gençlerin hızlı araç kullanmayı kendilerinden yaşça büyüklere göre daha az tehlikeli gördükleri söylenebilir. Ayrıca şehirlerarası seyahat mesafesi arttıkça kullanıcıların hızlı araç kullanmanın trafik kazalarında bir etkisi olduğu düşüncesi de azalmaktadır. Daha sık araç kullananlar hızlı araç kullanmayı diğer sıklıkta araç kullananlara kıyasla daha az riskli görmektedir.

Araştırma kapsamında kullanıcılara araç sürerken hızlı ya da yavaş araç kullandıkları yönünde uyarı alıp almadıkları da sorulmuştur. Araç kullanırken alınan uyarı daha çok katılımcıların hızlı araç kullandıklarına yönelik (%38) olmaktadır. Ayrıca erkekler kadınlardan %15 daha fazla hızlı araç kullandığı yönünde uyarı almaktadır. Anket kapsamında hızlı araç kullandıkları yönünde uyarı alan katılımcılardan erkek olanlar erkek katılımcıların %38,3'ü iken bu oran kadın katılımcılarda %23,4'üdür. Aynı şekilde yavaş araç kullandıkları yönünde uyarı alan katılımcılardan erkek olanlar erkek katılımcıların %16,1'i iken bu oran kadın katılımcılarda %23,4'üdür.

Otomobil kullanan katılımcıların şehirlerarası yollarda yapılabilecek maksimum güvenli sürüş hızı algıları ölçüldüğünde ortalama 113,4 km/saat çıkmıştır. Bu hız değeri şehirlerarası bölünmüş yollarda ve otoyollarda uygulanan (%10 tolerans değeri dahil) azami hız değerleri sınırı içerisinde kalmaktadır. Güvenli hıza ilişkin katılımcılarda oluşan algının yasal hız limitleri olduğu söylenebilir. Ancak katılımcıların %23,1'i ise 121 km/saat üzerindeki hızları güvenli sürüş yapılabilecek hız olarak belirtmişlerdir. Bununla birlikte son üç yıl içerisinde hızla ilgili ceza alanların %34,5'inin belirttikleri güvenli sürüş hızı 121



km/saat üzeri hızlardır. Bu oran son üç yıl içerisinde ceza almayanlarda %17,4'dür. Hızla ilgili ceza alanların güvenli sürüş hızına ilişkin algılarının daha yüksek olduğu söylenebilir. 121 km/s ve üzerini otomobil için güvenli sürüş hızı olarak ifade edenlerin %51'i 18-34 yaş grubunda olup 18-34 yaş grubundaki otomobil sürücülerinin %30'unu oluşturmaktadır.

Anket kapsamında güvenli sürüş hızları cinsiyet bazında incelendiğinde erkeklerin hız algısı kadınlara kıyasla daha yüksektir. Yaş aralıklarına göre ise genç katılımcıların hız algısının daha yüksek olduğu gözlemlenmiştir. Son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik kazası geçirenlerin güvenli sürüş hızına ilişkin algıları da trafik kazası geçirmeyenlere göre daha yüksektir. Buna ek olarak son üç yıl içerisinde aşırı hız nedeniyle trafik kazası geçirenlerin %53,9'u hızlı araç kullandıklarına dair uyarı aldığını belirtmiştir. Bu oran kaza geçirmeyenlerde %36,5'dir.

Anket kapsamında güvensiz sürüşe ilişkin tanımlar verilmiş ve ilk üçü sıralamaları istenmiştir. İlk sırada %24 ile “Alkollü araç kullanmak” gelirken ikinci sırada %15 ile “Takip mesafesini korumadan, aracı yakından takip etme” gelmektedir. Hızlı araç kullanmak ise %12 ile üçüncü sıradadır. Araştırma kapsamında ayrıca katılımcılara sürüş hızını belirlemede etkili olan 10 faktörü önemlerine göre derecelendirmeleri istenmiş ve sonuç olarak sürüş hızını belirlerken önem verilen hususlardan hava koşulları birinci sırada yer alırken yolda çalışma olması ikinci sırada yer almaktadır. Bunlara ek olarak trafik polisinin varlığı son sırada, radar veya kameraların varlığı ise dokuzuncu sırada bulunmaktadır.

Araştırmada katılımcıların hızla ilgili tutumları da incelenmiş olup büyük bir çoğunluğu diğer araçlarla yarışmadıklarını belirtmiştir. İkinci olarak da öndeki aracı sollamanın yasak olduğu yerlerde sollama yapmadıkları olmuştur. Bununla birlikte son üç yıl içinde hızla ilgili trafik cezası alan katılımcılar daha fazla hızlı araç kullanmaktan keyif almakta ve trafiğin hızlı aktığı şeridi kullanmaktadır. Özellikle 18-24 yaş grubundaki genç katılımcıların neredeyse yarıya yakını (%47,2) hızlı araç kullanmaktan her zaman ve çoğunlukla keyif almakta ve (%44,7) yavaş araç kullananlara karşı yine aynı şekilde her zaman ve çoğunlukla sabırsız olduğunu belirtmektedir.

Sonuç olarak, anket genelinde genç sürücülerin yasal hız limitlerinin hangi koşullarda geçerli olduğuna ilişkin bilgi düzeyleri ile yol tiplerine göre yasal hız bilgi düzeyleri diğer katılımcılara göre daha düşük ancak şehirlerarası yollar için azami güvenli sürüş hızı algı düzeyleri daha yüksektir. Eğitim seviyesi bilgi düzeyini olumlu yönde etkilemekte ancak hızla ilişkin tutumlarda önemli bir fark yaratmamaktadır. Şehirlerarası karayolu ile 5.000 km'den fazla seyahat eden katılımcılar ise yasal hız sınırlarını daha yüksek oranda doğru bilseler de hız ihlali yapma ve hızla ilgili trafik işaret, işaretçi ve levhalarına daha az uyma yönünde daha



az olumlu tutum sergilemektedirler. Son üç yıl içerisinde hızla ilgili trafik cezası alan otomobil kullanıcısı katılımcıların yaklaşık üçte biri (%34,5) 121 km/saat ve üzerini güvenli sürüş hızı olarak algılamaktadır. Aynı şekilde aşırı hız nedeniyle sürücü olarak trafik kazası geçiren katılımcıların da yaklaşık üçte birinin (%33) güvenli sürüş hız algısı yüksek ve yarısından fazlası hızlı araç kullandığına dair uyarı almıştır. Hız algısı yüksek olan katılımcıların yaklaşık yarısı ise hızlı araç kullanmaktan keyif almakta ve genellikle sol şeridi kullanmaktadır. Genç sürücüler ve özellikle genç erkek sürücüler hız konusunda daha riskli tutum sergilemektedir. Kadın sürücülerin ise hız konusunda daha az risk aldıkları ve daha temkinli sürüş yaptıkları anket sonuçlarından görülmektedir.

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 5 – HIZ ALGISI**  
*TEMMUZ, 2016*