



KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

2015

*AYIN KONUSU ANKETLERİ-
YOLDA ÇALIŞMA VAR*



STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANLIĞI

Ulaşım Maliyetleri ve Verimlilik Şubesi

Müdürlüğü





İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	
I) GİRİŞ	1
1.1. Araştırmanın Konusu ve Amacı	1
1.2. Araştırmanın Kapsamı	1
1.3. Yöntem.....	2
1.3.1. Araştırma Modeli	2
1.3.2. Veri Toplama	2
1.3.3. Verilerin Analizi	2
II) AYIN KONUSU “YOLDA ÇALIŞMA VAR ANKETİ” ANALİZİ VE DEĞERLENDİRMELERİ.....	2
2.1. Demografi	2
2.2. Araç Kullanım Durumu	7
2.3. “Yolda Çalışma Var” Bilgi Sorusu.....	13
2.4. “Yolda Çalışma Var” Tutumu	16
III) GENEL DEĞERLENDİRME.....	23
IV) ÇALIŞMANIN KISITLARI.....	25
V) SONUÇ VE ÖNERİLER.....	26





1) GİRİŞ

1.1. Araştırmanın Konusu ve Amacı

Araştırmanın konusu ve amacı; Karayolları ile ilgili konulardan yol yapım, bakım ve onarım yapılan kesimlerde alınan önlemler, uyulması gereken kurallar vb. ile ilgili yol kullanıcılarına yönelik bir anketin “Yolda Çalışma Var” 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 “Yolda Çalışma Var” soru formunu kapsamaktadır. Anket Kurumumuz Bilgi Teknolojileri Dairesi Başkanlığı tarafından hazırlanan yazılım ile, KGM internet giriş sayfası www.kgm.gov.tr adresinde 13.08.2014 – 15.12.2014 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 %0,3-0,4’ünün ankete katıldığı görülmektedir.

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

Tarih	KGM Web Sayfasını Ziyaret Sayısı	Ankete Katılan Sayısı	%
13 - 31 Ağustos	354.810	1.211	0,34%
1 – 30 Eylül	468.231	2.229	0,48%
1 – 31 Ekim	443.361	1.907	0,43%
1 – 30 Kasım	457.583	1.810	0,40%
1-15 Aralık	256.079	781	0,30%
TOPLAM	1.980.064	7.938	0,40%

1.3. Yöntem

1.3.1. Araştırma Modeli

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

1.3.2. Veri Toplama

Araştırma için gerekli veriler, KGM resmi web sayfasında dört ay süresince yayınlanan “Yolda çalışma Var” anketi ile internet üzerinden toplanmıştır. Ankette eşit aralıklı nominal ve ordinal ölçümler kullanılmıştır. Anket; demografik bilgiler, araç kullanım durumu, şehirlerarası seyahat durumu, trafik cezası alma durumları, bilgi ve davranış soruları olmak üzere toplam 14 sorudan oluşmaktadır.

1.3.3. Verilerin Analizi

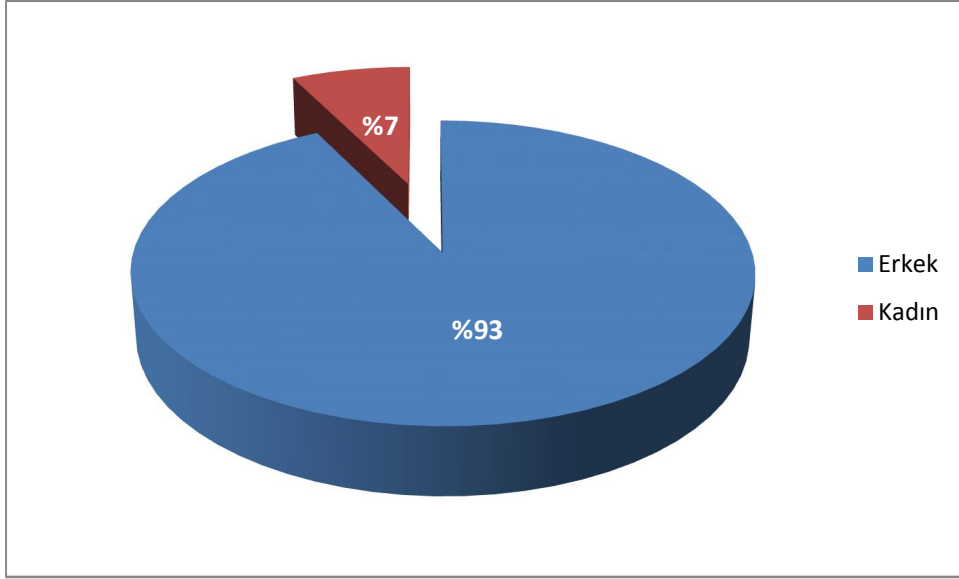
Araştırma sonucunda elde edilen verilerin çözümlenmesinde SPSS 21.0 (Statistical Packages for Social Science) paket programından yararlanılmıştır. Kullanılan betimsel araştırma modeli doğrultusunda veriler tanımlayıcı istatistikler kullanılarak çözümlenmiş, sıklık (frekans), yüzde, ortalama ve standart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

II) AYIN KONUSU “YOLDA ÇALIŞMA VAR ANKETİ” ANALİZİ VE DEĞERLENDİRMELERİ

Bu bölümde, toplam 14 sorudan oluşan ve 13.08.2014 – 15.12.2014 tarihleri arasında internet ortamında gerçekleştirilen “Yolda Çalışma Var Anketi” çalışmasına ilişkin analizler ve değerlendirmeler yer almaktadır.

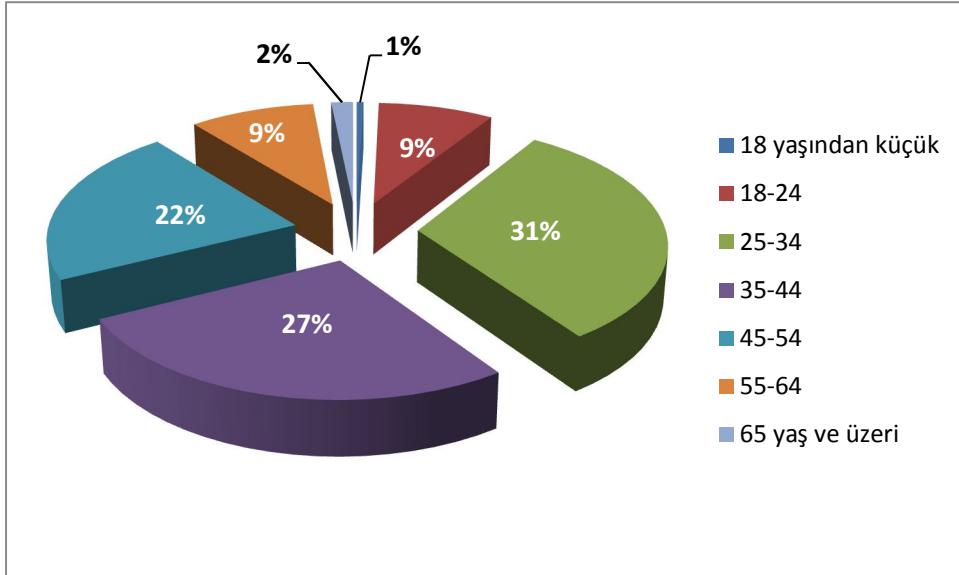
2.1. Demografi

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



Grafik 2.1.1. Ankete Giriş Yapanların Cinsiyeti

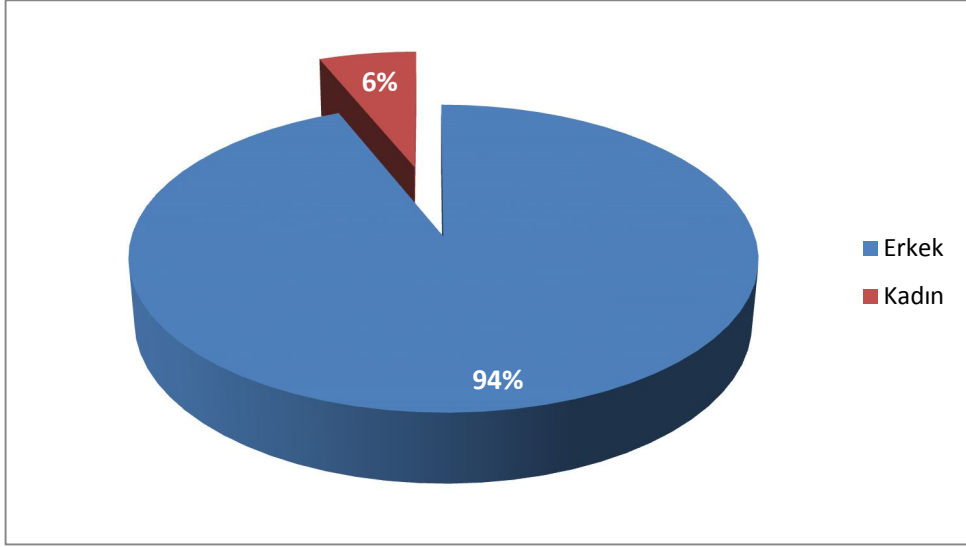
Ankete giriş yapanların %93'ünü erkekler ve %7'sini kadınlar oluşturmaktadır. Yaş dağılımları incelendiğinde 18 yaşından küçük olanların oranı %1'dir. Bununla birlikte %9'u 18-24 yaş aralığında, %31'i 25-34 yaş aralığında, %27'si 35-44 yaş aralığında, %22'si 45-54 yaş aralığında, %9'u 55-64 yaş aralığında yer almaktadır. Ayrıca ankete giriş yapanların %2'si 65 yaşından büyüktür.



Grafik 2.1.2. Ankete Giriş Yapanların Yaş Aralıkları

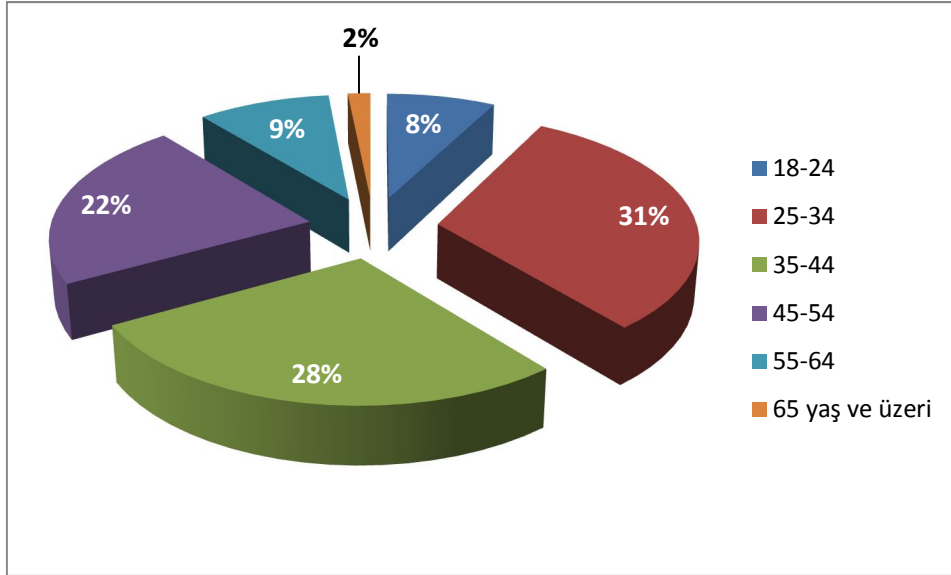
Anketin yaş ve araç kullanım soruları filtre sorular olup yaş sorusuna “18 yaşından küçük” ve araç kullanım sorusuna “Hayır, araç kullanmıyorum” cevabını verenlerin anketi

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



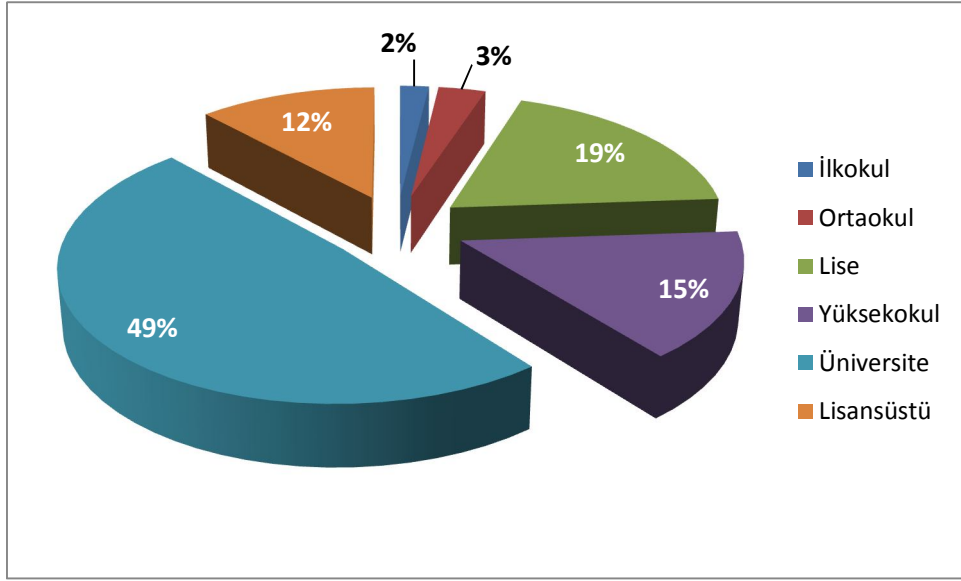
Grafik 2.1.3. Katılımcıların Cinsiyeti

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



Grafik 2.1.4. Katılımcıların Yaş Aralıkları

Anketi geçerli olanların yaş dağılımları incelendiğinde, %31'i 25-34 yaş aralığında, %28'i 35-44 yaş aralığında, %22'si 45-54 yaş aralığında ve %9'u 18-24 yaş aralığında yer almaktadır. 55 yaş ve üzeri grupta olup ankete katılanların oranı ise %11'dir. Genele bakıldığında ise katılımcılarının %81'inin 25-54 yaş aralığında olduğu görülmektedir.



Grafik 2.1.5. Katılımcıların Eğitim Durumu

Ankete katılanların %12'si lisansüstü, %49'u üniversite, , %15'i yüksekokul, %19'u lise, %3'ü ortaokul ve %2'si ilkokul mezunudur. Katılımcıların %95'inin eğitim durumu lise ve üstüdür.

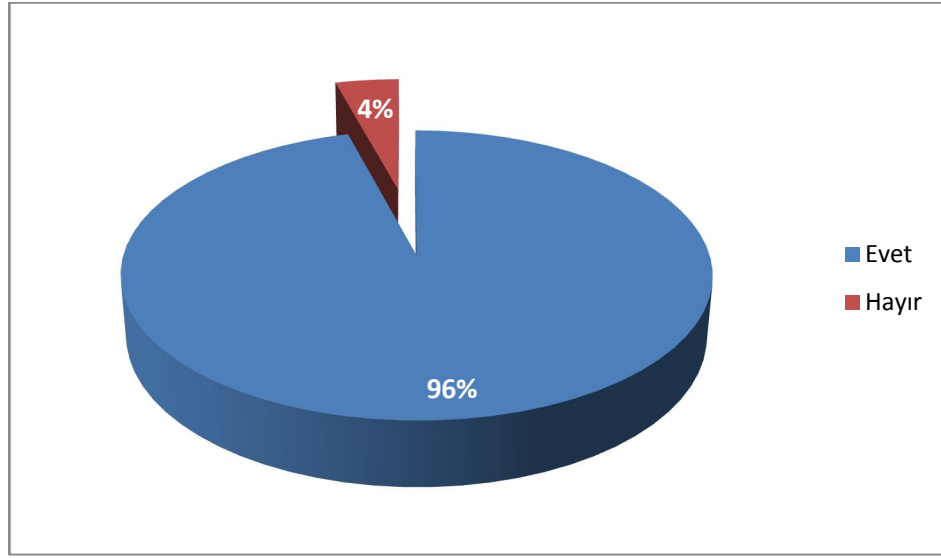
İkamet edilen ile göre incelediğimizde, ankete Türkiye'deki 81 ilden katılım sağlanmıştır. Ankete girişlerin en fazla olduğu il %20 ile ülke nüfusunun %19'unu barındıran İstanbul'dur. İstanbul'u sırasıyla %15 katılım oranıyla ülke nüfusunun %7'sini barındıran Ankara ve %6 katılım oranıyla ülke nüfusunun %5'ini barındıran İzmir illeri takip etmektedir.

Tablo 2.1.2. “İkamet ettiğiniz il?”

İl Adı	Sayı	Yüzde (%)	İl Adı	Sayı	Yüzde (%)
İstanbul	1597	20,2	Giresun	42	0,5
Ankara	1168	14,8	Amasya	37	0,5
İzmir	449	5,7	Rize	37	,5
Konya	258	3,3	Şanlıurfa	36	0,5
Antalya	252	3,2	Bolu	34	0,4
Bursa	221	2,8	Erzincan	34	0,4
Kocaeli	187	2,4	Kırklareli	33	0,4
Mersin	162	2,1	Uşak	31	0,4
Kayseri	161	2,0	Karaman	30	0,4
Adana	149	1,9	Batman	30	0,4
Samsun	133	1,7	Bilecik	29	0,4
Balıkesir	124	1,6	Mardin	29	0,4
Trabzon	107	1,4	Yozgat	29	0,4
Gaziantep	103	1,3	Aksaray	29	0,4
Hatay	103	1,3	Karabük	29	0,4
Eskişehir	101	1,3	Osmaniye	29	0,4
Muğla	97	1,2	Artvin	28	0,4
Sakarya	97	1,2	Düzce	28	0,4
Zonguldak	96	1,2	Burdur	26	0,3
Erzurum	92	1,2	Nevşehir	26	0,3
Sivas	89	1,1	Yalova	26	0,3
Denizli	85	1,1	Kars	25	0,3
Afyonkarahisar	81	1,0	Sinop	22	0,3
Diyarbakır	81	1,0	Kırıkkale	21	0,3
Aydın	77	1,0	Bartın	19	0,2
Kahramanmaraş	77	1,0	Bitlis	18	0,2
Kütahya	70	0,9	Çankırı	18	0,2
Malatya	68	0,9	Gümüşhane	16	0,2
Manisa	67	0,8	Kırşehir	13	0,2
Elazığ	65	0,8	Ağrı	12	0,2
Kastamonu	64	0,8	Bingöl	12	0,2
Tekirdağ	59	0,7	Siirt	11	0,1
Çanakkale	58	0,7	Bayburt	11	0,1
Tokat	56	0,7	Şırnak	10	0,1
Van	54	0,7	Tunceli	9	0,1
Isparta	51	0,6	Muş	7	0,1
Adıyaman	49	0,6	Hakkâri	6	0,1
Edirne	46	0,6	İğdır	6	0,1
Niğde	46	0,6	Ardahan	5	0,1
Ordu	46	0,6	Kilis	3	0,04
Çorum	45	0,6			

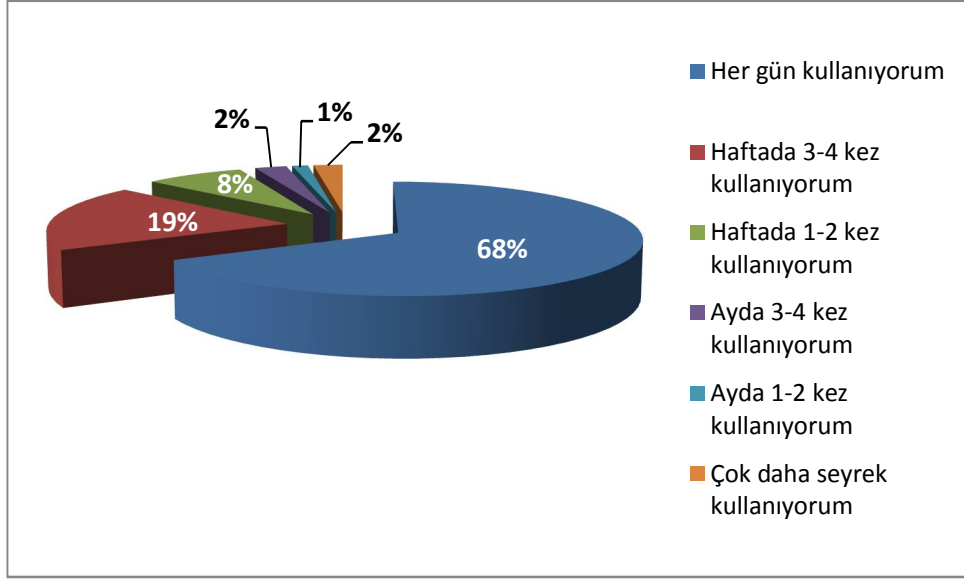
2.2. Araç Kullanım Durumu

Bu bölümde katılımcıların araç kullanımı, şehirlerarası seyahat durumu ve son bir yıl içerisinde trafik cezası alma durumlarına ilişkin sonuçlar değerlendirilmektedir. Ankete katılanların %96’sı araç kullandıklarını, %4’ü ise araç kullanmadıklarını belirtmiştir. Araç kullanım sorusu filtre sorulardan biri olup, bu soruya “Hayır, araç kullanmıyorum” cevabını verenlerin anketi sonlandırılmıştır.

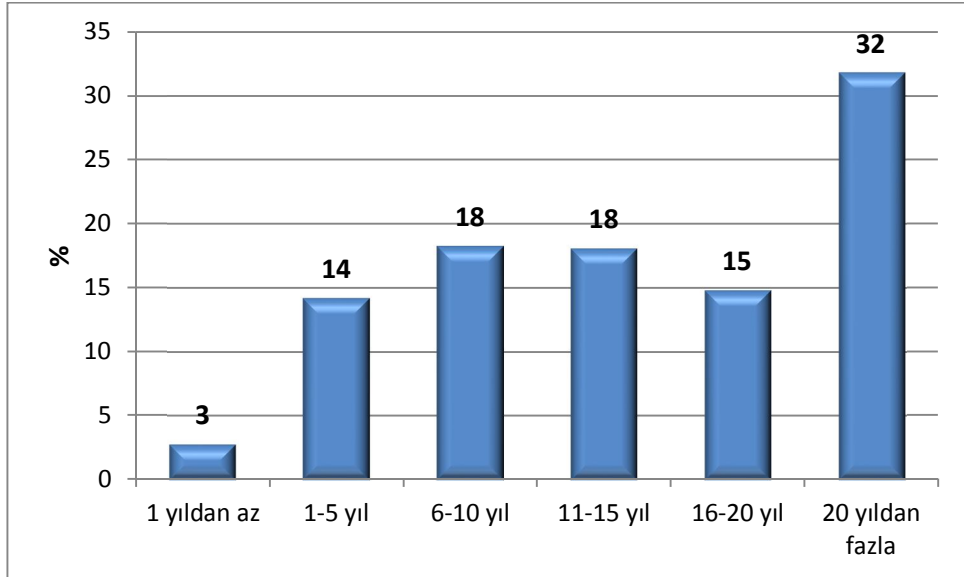


Grafik 2.2.1. Araç Kullanım Durumu

Araç kullanım durumları dikkate alındığında katılımcıların büyük çoğunluğunun aktif sürücü olduğu söylenebilir. Buna göre, %68’i her gün, %19’u haftada 3-4 kez araç kullanmaktadır.

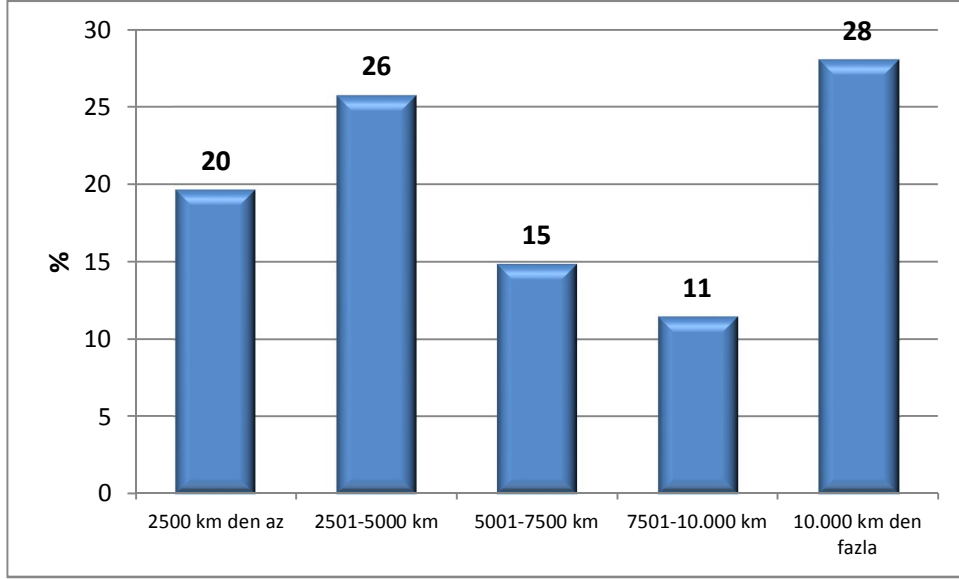


Grafik 2.2.2. Araç Kullanım Sıklığı



Grafik 2.2.3. “Kaç yıldır araç kullanıyorsunuz?”

Araç kullananlar arasında en büyük çoğunluğu %32 ile 20 yıldan fazla süredir araç kullananlar oluşturmaktadır. 11-15 ve 6-10 yıldır araç kullananlar ise %18 ile ikinci sırayı alırken 1 yıldan az araç kullananların oranı sadece %3'dür.



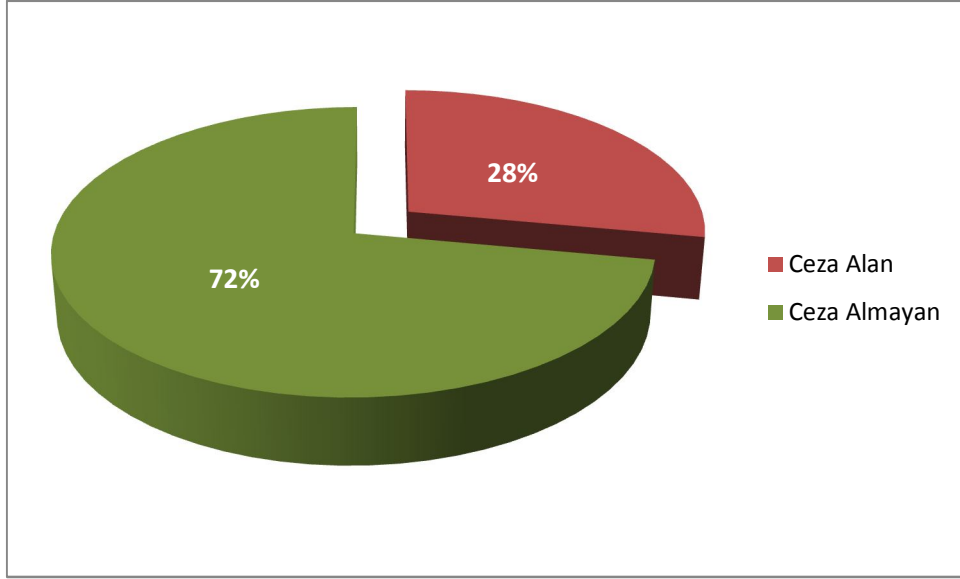
Grafik 2.2.4. “Son bir yıl içerisinde, karayolları ile tahminen, kaç kilometre şehirlerarası seyahat ettiniz?”

Katılımcıların şehirlerarası seyahat etme durumları incelendiğinde, son bir yıl içinde 10.000 km’den fazla seyahat edenler %28 gibi ciddi bir oranı oluşturmaktadır. Ayrıntılı incelendiğinde bu kişilerin (10.000 km’den fazla seyahat edenlerin) %85’inin her gün araç kullandığı, %11’ininde haftada 3-4 kez araç kullandığı gözlenmiştir.

Yılda 2.500 km’den az seyahat edenlerin oranı %20 iken 2.501-5.000 km seyahat edenlerin oranı %26’dır. Katılımcıların yaklaşık %50’sinin son bir yıl içerisinde 5.000 km’den az şehirlerarası seyahat ettiği söylenebilir.

Bu sonuçlara göre, ankete katılanlar dikkate alındığında son bir yıl içerisinde şehirlerarası seyahat kilometresinin medyanı 5.757 km. olarak hesaplanmıştır. Örneklem planından ötürü bu değer çalışma kapsamında derlenen veriler dikkate alınarak değerlendirilmeli, Türkiye tahmini olarak kullanılmamalıdır.

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



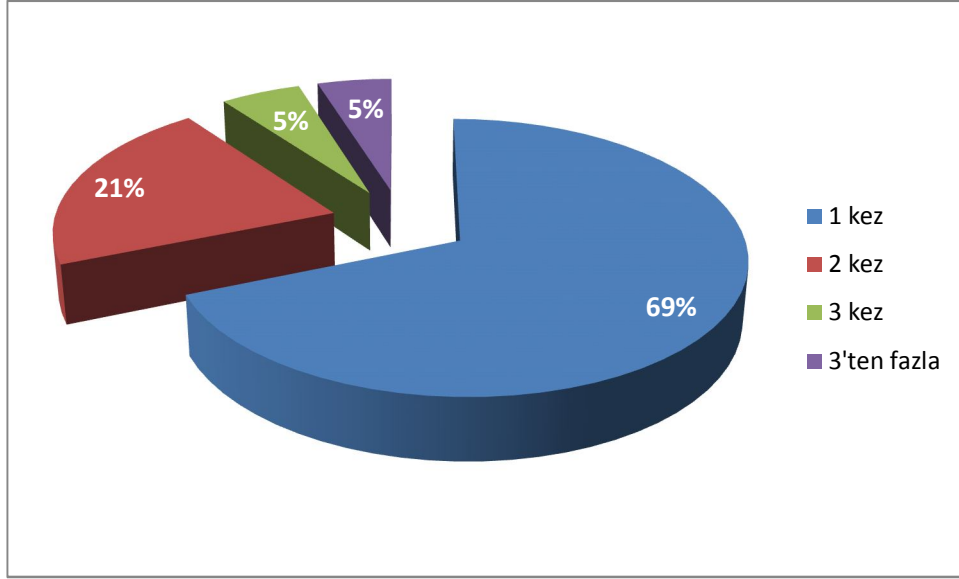
Grafik 2.2.5. Trafik Cezası Alma Durumu

Ankete katılan erkeklerin %28’i ve kadınların %21’i son 1 yıl içerisinde trafik cezası aldıklarını belirtmiştir. Trafik cezası almayan erkek katılımcıların oranı %72 ve kadın katılımcıların oranı da %79’dur. Buna göre erkek katılımcıların son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma oranı kadın katılımcılara göre daha fazladır.

Tablo 2.2.1. Cinsiyete göre trafik cezası alanların dağılımı

	Evet	Yüzde (%)	Hayır	Yüzde (%)	Toplam
Erkek	2013	28	5077	72	7090
Kadın	96	21	368	79	464

Son 1 yıl içerisinde trafik cezası alanların %69’u 1 sefer trafik cezası aldığını, %21’i 2 sefer, %10’u 3 veya 3’den fazla trafik cezası aldığını belirtmiştir.



Grafik 2.2.6. Trafik Cezası Alma Sıklığı

Cinsiyete göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alanlar incelendiğinde ankete katılıp trafik cezası alanlardan hem erkek (%69) hem de kadınların (%66) büyük çoğunluğunun 1 kez ceza aldıkları görülmektedir. Son bir yıl içerisinde ceza alan kadınların ve erkeklerin %5'i 3'den fazla trafik cezası aldığını belirtmiştir.

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

	1 kez	2 kez	3 kez	3'den fazla	Toplam
Erkek	69	21	5	5	100
Kadın	66	23	6	5	100

Son 1 yıl içerisinde trafik cezası alanların yaş dağılımları aşağıdaki tabloda verilmiştir. Buna göre 3'den fazla ceza alanlar içerisinde %36 ile 25-34 yaş grubundakiler birinci sırada, %27 ile 35-44 yaş grubunda olanlar ikinci sırada ve %17 ile 45-54 yaş grubunda olanlar üçüncü sırada yer almaktadır.

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

	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	Toplam
1 kez	5	33	30	23	8	1	100
2 kez	5	35	29	20	10	1	100
3 kez	8	37	22	19	12	2	100
3'den fazla	12	36	27	17	7	2	100
Toplam	6	34	29	21	9	1	100

Ankete katılanların yaş grupları içerisinde son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma durumunu incelediğimizde, 18-24 yaş grubu ile 65 yaş ve üzerinde 3'den fazla ceza alma oranı %10-11 iken diğer yaş grupları için bu oran %4-5 civarındadır.

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

	1 kez	2 kez	3 kez	3'den fazla	Toplam
18-24	64	19	7	10	100
25-34	67	22	6	5	100
35-44	71	21	4	4	100
45-54	72	19	5	4	100
55-64	65	24	7	4	100
65 yaş ve üzeri	63	16	10	11	100

Eğitim seviyelerine göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alanlar incelendiğine, ilkokul mezunu olanlar arasında 3'den fazla ceza alanların oranı %7 iken ortaokul mezunları arasında bu oran sadece %1'dir.

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

	1 kez	2 kez	3 kez	3'den fazla	Toplam
İlkokul	59	34	0	7	100
Ortaokul	71	26	2	1	100
Lise	71	19	6	4	100
Yüksekokul	68	22	5	5	100
Üniversite	68	21	5	6	100
Lisansüstü	70	20	6	4	100

Araç kullanım sıklığına göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma sıklığı incelendiğinde 3'ten fazla ceza alanların %88'i her gün araç kullanmaktadır.

Tablo 2.2.6. Araç kullanım sıklığına göre son 1 yıl içerisinde trafik cezası alma sıklığı (%)

	Her gün	Haftada 3-4	Haftada 1-2	Ayda 3-4	Ayda 1-2	Çok daha seyrek	Toplam
1 kez	76	17	5	1	0	1	100
2 kez	83	13	3	1	0	0	100
3 kez	84	8	4	2	0	2	100
3'den fazla	88	4	1	2	1	4	100
Toplam	79	15	4	1	0	1	100

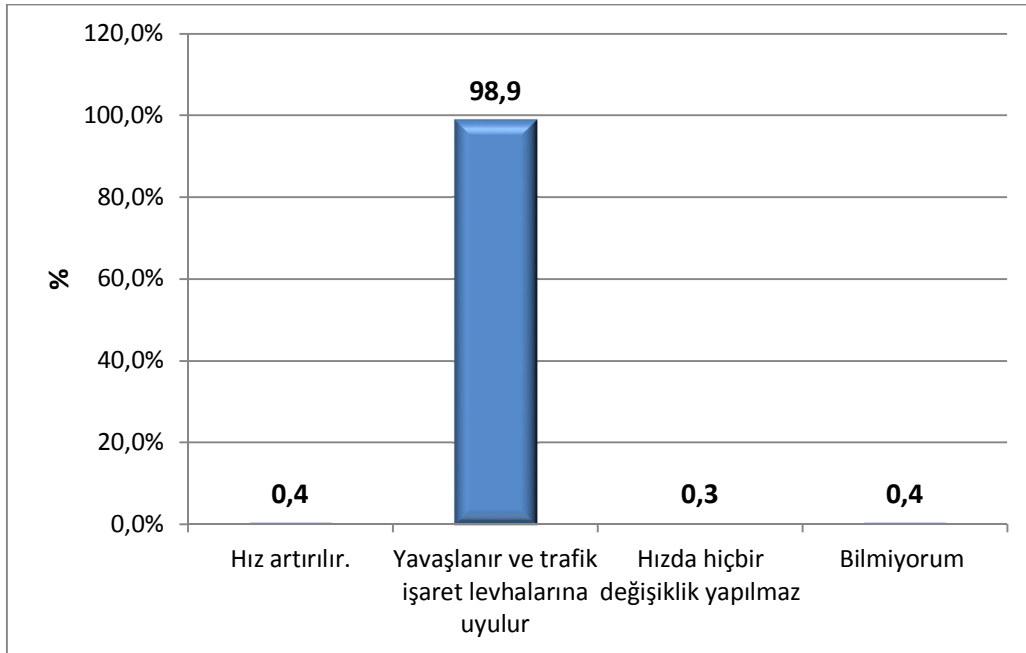
Ayrıca ankete katılanlardan her gün araç kullananların sadece %5’i son bir yıl içerisinde 3’den fazla trafik cezası alırken bu oran çok daha seyrek araç kullananlar için %22’dir.

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

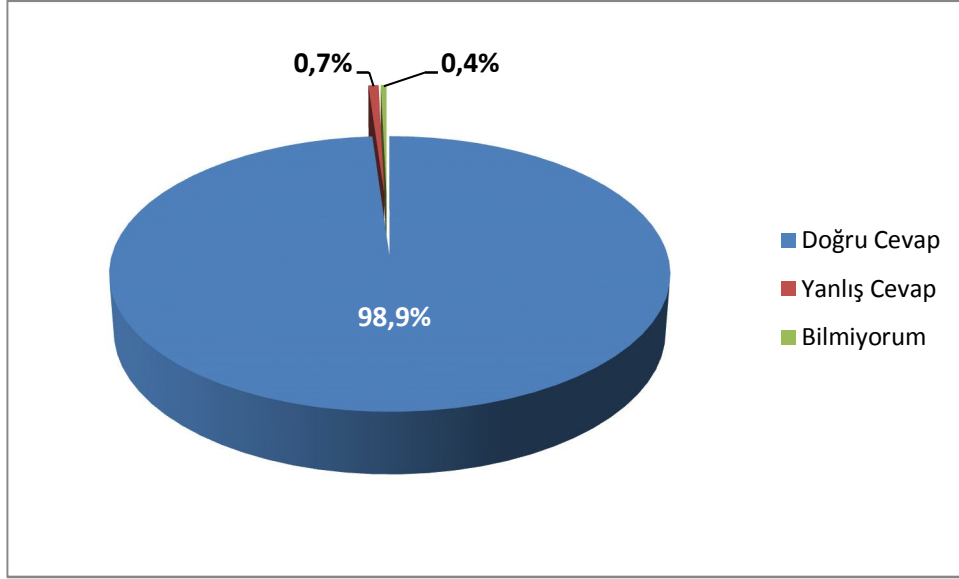
	1 kez	2 kez	3 kez	3'den fazla	Toplam
Her gün	67	22	6	5	100
Haftada 3-4 kez	78	18	3	1	100
Haftada 1-2 kez	79	15	5	1	100
Ayda 3-4 kez	53	26	10	11	100
Ayda 1-2 kez	57	29	0	14	100
Çok daha seyrek	61	6	11	22	100

2.3. “Yolda Çalışma Var” Bilgi Sorusu

Bu bölümde ankete katılanların yapım, bakım ve onarım çalışması yapılan yollarda yapılması gerekenler ile ilgili bilgi sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelenmiştir.



Grafik 2.3.1. “Yapım, bakım ve onarım çalışması yapılan yollarda aşağıdakilerden hangisi geçerlidir?”



Grafik 2.3.2. “Yolda Çalışma Var” Bilgi Sorusuna Verilen Cevapların Dağılımı

Tüm anketi cevaplayanlar dikkate alındığında %99'luk bir kesim bakım ve onarım çalışması yapılan yollarda yapılması gerekenler ile ilgili bilgi sorusunu doğru (yavaşlanır ve trafik işaret levhalarına uyulur), %0,7'si ise yanlış (hız arttırılır veya hızda hiçbir değişiklik yapılmaz) cevaplamıştır.

Tablo 2.3.1. Cinsiyete Göre Yolda Çalışma Var Bilgi Sorusu Dağılımı (%)

	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Bilmiyorum	Toplam
Erkek	0,6	99	0,4	100
Kadın	0,7	99	0,3	100

Erkek ve kadın katılımcılar aynı oranda bilgi sorusunu doğru cevaplamışlardır.

Tablo 2.3.2. Yaş Aralıklarına Göre Yolda Çalışma Var Bilgi Sorusu Dağılımı (%)

	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Bilmiyorum	Toplam
18-24	1,2	98	0,8	100
25-34	0,5	99	0,5	100
35-44	0,7	99	0,3	100
45-54	0,7	99	0,3	100
55-64	0,7	99	0,3	100
65+	2,0	98	0,0	100

Yaş gruplarına göre doğru bilme oranında önemli bir farklılık görülmemiş olup, her yaş grubunda yüksek bilme durumu söz konusudur. Ancak gençlerde ve yaşlılarda yanlış cevaplayanlar çok az da olsa artış göstermektedir.

Tablo 2.3.3. Eğitim Seviyesine Göre Yolda Çalışma Var Bilgi Sorusu Dağılımı (%)

	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Bilmiyorum	Toplam
İlkokul	4,1	95	0,9	100
Ortaokul	2,1	96	1,9	100
Lise	1,1	98	0,9	100
Yüksekokul	0,5	99	0,5	100
Üniversite	0,6	99	0,4	100
Lisansüstü	0,4	99	0,6	100

Tablo 2.3.3 incelendiğinde katılımcıların eğitim seviyesi arttıkça, zaten yüksek olan “yolda çalışma var” doğru bilme oranının az da olsa arttığı görülmektedir. Buna göre ilkokul mezunu katılımcıların %95’i, yüksekokul ve üzeri eğitim seviyesine sahip katılımcıların %99’u bilgi sorusuna doğru cevap vermiştir.

Tablo 2.3.4. Araç Kullanım Sıklığına Göre Yolda Çalışma Var Bilgi Sorusu Dağılımı (%)

	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Bilmiyorum	Toplam
Her gün kullanıyorum	0,7	99	0,3	100
Haftada 3-4 kez	0,6	99	0,4	100
Haftada 1-2 kez	0,7	99	0,3	100
Ayda 3-4 kez	1,0	99	0,0	100
Ayda 1-2 kez	0,0	99	1,0	100
Çok daha seyrek	1,8	98	0,2	100

Yapım, bakım ve onarım çalışması yapılan yollarda yapılması gerekenler ile ilgili bilgi sorusuna verdikleri doğru cevap oranı araç kullanım sıklığına göre değişmemekle birlikte yüksektir.

Tablo 2.3.5. Araç Kullanım Sürelerine Göre Yolda Çalışma Var Bilgi Sorusu Dağılımı (%)

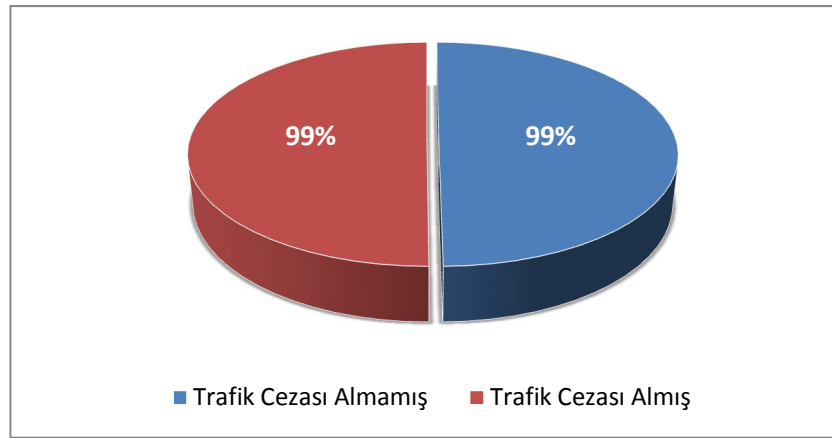
	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Bilmiyorum	Toplam
1 yıldan az	2,8	95	2,2	100
1-5 yıl	1,0	99	0,0	100
6-10 yıl	0,4	99	0,6	100
11-15 yıl	0,7	99	0,3	100
16-20 yıl	0,7	99	0,3	100
20 yıldan fazla	0,6	99	0,4	100

Bir yıldan az araç kullananlarda doğru bilme oranının küçük bir oranda düştüğü gözlenmekle birlikte, her yaş grubunun yüksek oranda doğru bildiği gözlenmiştir.

Tablo 2.3.6. Son Bir Yıl İçerisinde Karayolları İle Yapılan Şehirlerarası Seyahat Durumuna Göre Yolda Çalışma Var Bilgi Sorusu Dağılımı (%)

	Yanlış Cevap	Doğru Cevap	Bilmiyorum	Toplam
2500 km den az	0,7	99	0,3	100
2501-5000 km	0,7	99	0,3	100
5001-7500 km	1,6	98	0,4	100
7501-10.000 km	0,6	99	0,4	100
10.000 km den fazla	0,7	99	0,3	100

Katılımcıların son bir yıl içerisinde karayolları ile yaptıkları şehirlerarası seyahat kilometreleri fark etmeksizin %98-99’u doğru bilmektedir.



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

Son bir yıl içerisinde trafik cezası alan ve almayanların “yolda çalışma var” bilgi durumu incelendiğinde, her iki grupta da yüksek doğru bilme oranı ile karşılaşılmıştır.

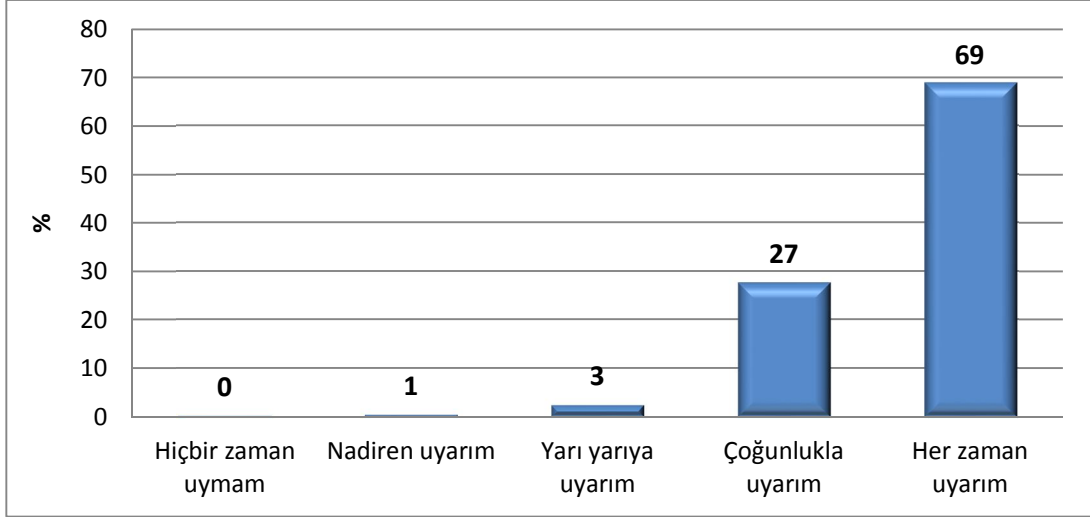
Sonuç olarak; yapım, bakım ve onarım çalışması yapılan yollarda yapılması gerekenler ile ilgili ankete katılanların bilgi düzeyinin yüksek olduğu ve bu anket kapsamında ele alınan, yaş, cinsiyet, eğitim durumu, seyahat durumu vb. betimleyici özelliklerin bilgi düzeyinde bir fark yaratmadığı görülmüştür. Ancak; 18-24 ve 65+ yaş grubunda, çok seyrek araç kullananlarda ve ilkokul mezunlarında doğru bilme oranının azda olsa bir düşüş gösterdiği gözlenmiştir.

2.4. “Yolda Çalışma Var” Tutumu

Bu bölümde ankete katılanların yol yapım, bakım ve onarım çalışması yapılan kesimlerde trafik işaret levhalarına (yönlendirme ve uyarı levhaları) ne sıklıkta uyduklarına

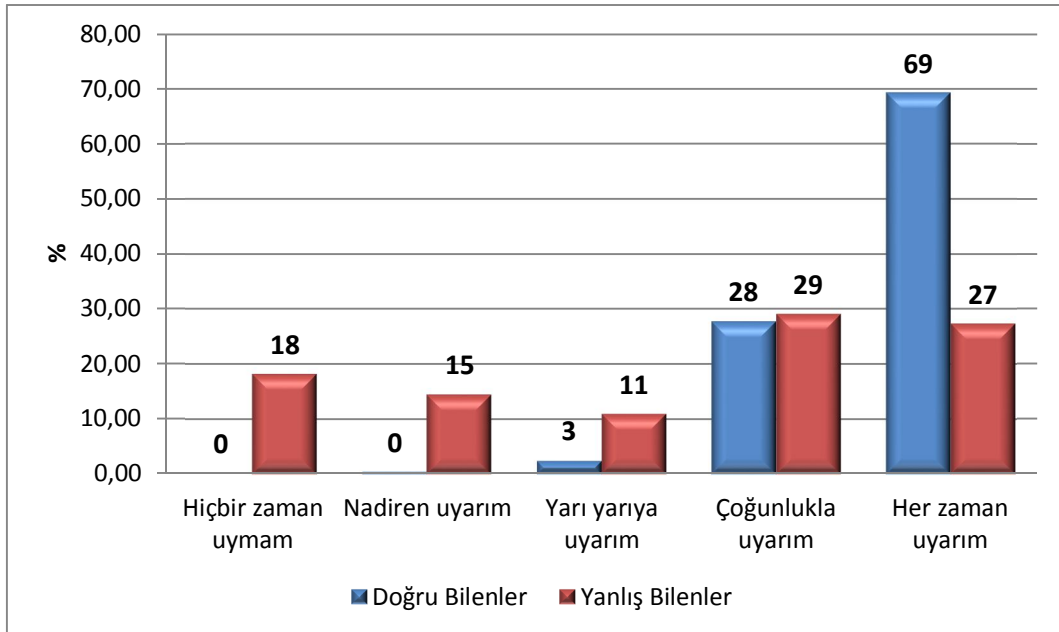
ilişkin soruya vermiş oldukları cevaplar “tutum” olarak değerlendirilmiş ve belli başlıklar altında dağılımları incelenmiştir.

Ankete katılanların %96’sı yol yapım, bakım ve onarım çalışması yapılan kesimlerde trafik işaret levhalarına her zaman veya çoğunlukla uyduğunu, %3’ü yarı yarıya uyduğunu, %1’i nadiren veya hiçbir zaman uymadığını belirtmiştir.



Grafik 2.4.1. “Yol yapım, bakım ve onarım çalışması yapılan kesimlerde trafik işaret levhalarına ne sıklıkta uyersiniz?”

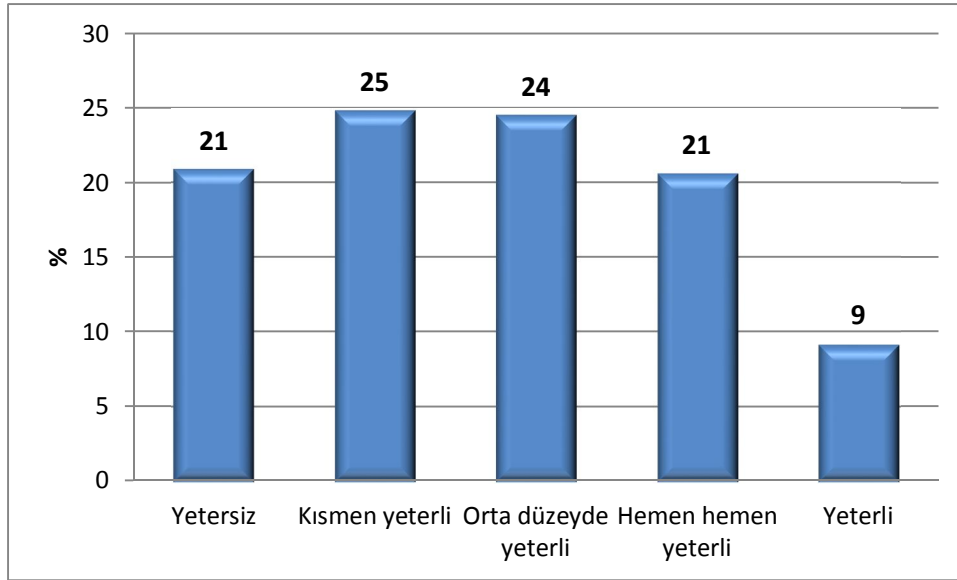
Yol çalışması yapılan kesimlerde uyulması gereken trafik kuralı bilgisine ilişkin soruya doğru ve yanlış cevap verenlerin tutumları Grafik 2.4.2’de verilmiştir.



Grafik 2.4.2. Yol Çalışması Yapılan Kesimlerde Uyulması Gereken Kurallara İlişkin Bilgi Sorusuna Doğru ve Yanlış Cevaplayanların Tutum Dağılımları

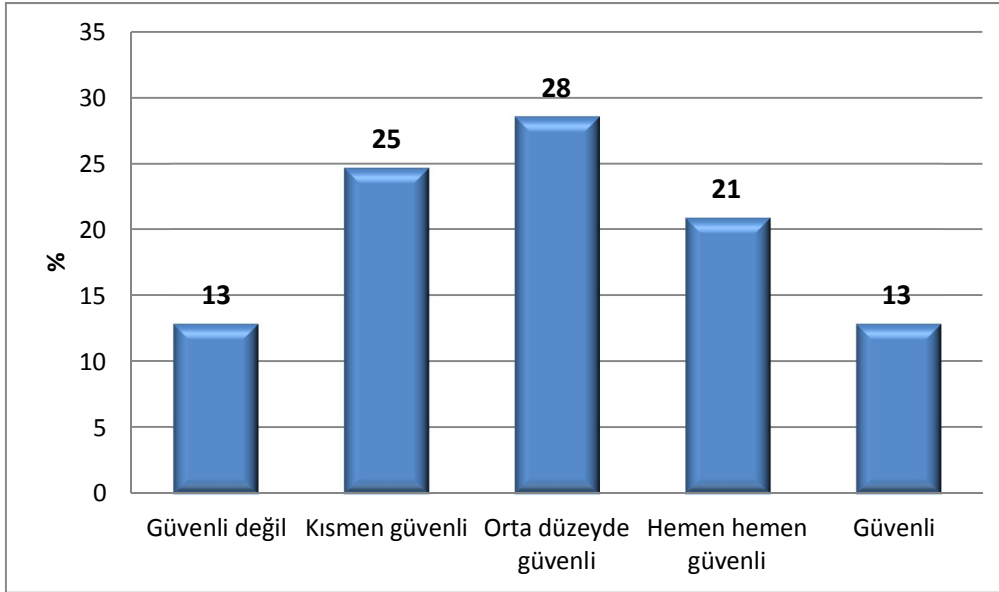
Yol çalışması yapılan kesimlerdeki sürücü davranışına ilişkin bilgi sorusuna doğru cevap verenlerin %97’si, yanlış cevap verenlerin %56’sı yol çalışması yapılan kesimlerdeki trafik işaret levhalarına çoğunlukla veya her zaman uyduğunu, doğru bilenlerin %3’si yanlış bilenlerin %11’i yarı yarıya uyduğunu, doğru bilenlerin yaklaşık %1’i, yanlış bilenlerin ise %33’ü hiçbir zaman uymadığını veya nadiren uyduğunu belirtmiştir. Anket kapsamında, bilgi sorusuna doğru cevap verenlerin ve olumlu tutum sergileyenlerin oranı %97 olup, yüksek bir orandadır.

Anket kapsamında katılımcılara; yol yapım, bakım ve onarım çalışmalarının yapıldığı yol kesimlerinde yer alan trafik işaretlerini yeterli bulup bulmadıkları ve bu yol kesimlerinde yer alan trafik levhalarını, yol çizgilerini ve diğer yönlendirmeleri ne kadar güvenli buldukları da sorulmuştur.



Grafik 2.4.3. “Sizce yol yapım, bakım ve onarım çalışması yapılan kesimlerde trafik işaretleri yeterli midir?”

Katılımcıların %30’u yol yapım, bakım ve onarım yapılan yol kesimlerinde ki trafik işaretlerinin yeterli veya hemen hemen yeterli bulunduğunu ifade ederken daha büyük oranda bir kesim (%46) yetersiz veya kısmen yeterli bulunduğunu ifade etmiştir.



Grafik 2.4.4. “Yol yapım, bakım ve onarım çalışması yapılan kesimlere trafik levhalarının, yol çizgilerinin ve diğer yönlendirmelerin ne kadar güvenli olduğunu düşünüyorsunuz?”

Katılımcıların %34’ü yol yapım, bakım ve onarım yapılan yol kesimlerinde ki trafik işaret ve yönlendirmelerin güvenli veya hemen hemen güvenli bulunduğunu ifade ederken %38’i güvenli bulmadığını veya kısmen güvenli bulunduğunu ifade etmiştir. Bu durumun trafik işaretlerini yeterli bulup bulmamasıyla ilgili olduğu düşünülerek güvenlik ve yeterlilik birlikte aşağıdaki tabloda değerlendirilmiştir.

Tablo 2.4.1. Yol Yapım, Bakım ve Onarım Yapılan Kesimlerde ki Trafik İşaretlerini Yeterli Bulmasına Göre Trafik İşaret ve Diğer Yönlendirmelerin Güvenliği (%)

	Güvenli Değil	Kısmen Güvenli	Orta Düzeyde Güvenli	Hemen Hemen Güvenli	Güvenli	TOPLAM
Yetersiz veya Kısmen Yeterli	26	42	20	7	5	100
Orta Düzeyde Yeterli	3	17	54	19	7	100
Yeterli	1	5	21	44	29	100

Yol yapım, bakım ve onarım yapılan kesimlerde yer alan trafik işaretlerinin yetersiz veya kısmen yeterli bulunduğunu düşünen katılımcıların %68’i yol yapım, bakım ve onarım çalışması yapılan kesimlerde trafik levhalarının, yol çizgilerinin ve diğer yönlendirmelerin güvenli olmadığını ya da kısmen güvenli bulunduğunu belirtirken, trafik işaretlerini yeterli bulanların %73’ü güvenli bulunduğunu belirtmiştir.

Farklı bir açıdan bakılırsa, yol çalışmasının yapıldığı kesimlerde yer alan trafik levhalarını, yol çizgilerini ve diğer yönlendirmeleri güvenli bulmayanların %91’i trafik işaretlerini yetersiz veya kısmen yeterli bulmakta, güvenli bulanların %68’i trafik işaretlerini yeterli bulurken, %19’u yetersiz veya kısmen yeterli bulmaktadır.

Tablo 2.4.2. Yol Yapım, Bakım ve Onarım Yapılan Kesimlerde ki Trafik İşaretlerinin ve Diğer Yönlendirmelerin Güvenliğine Göre İşaretleri Yeterli Bulması (%)

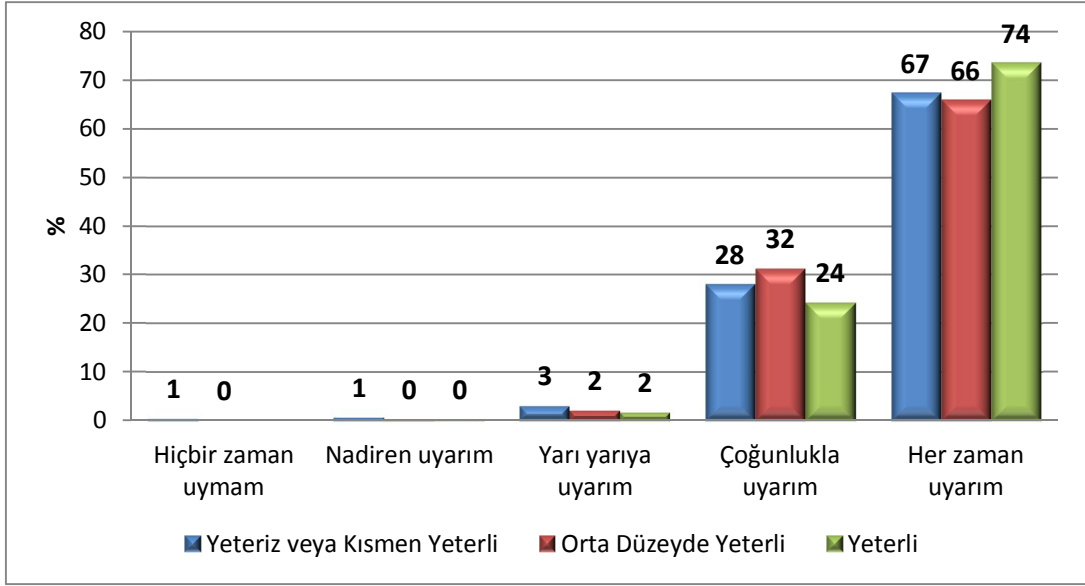
	Güvenli Değil	Kısmen Güvenli	Orta Düzeyde Güvenli	Hemen Hemen Güvenli	Güvenli	TOPLAM
Yetersiz veya Kısmen Yeterli	91	78	32	14	19	45
Orta Düzeyde Yeterli	7	16	46	23	13	25
Yeterli	2	6	22	63	68	30
TOPLAM	100	100	100	100	100	100

Sonuç olarak ankete katılanların %9’u yol yapım, bakım ve onarım yapılan kesimlerdeki trafik işaretlerini hem yetersiz hem de güvensiz bulmaktadır. Bununla birlikte hem güvenli hem de yeterli bulanların oranı %6’dır.

Tablo 2.4.3. Yol Yapım, Bakım ve Onarım Yapılan Kesimlerde ki Trafik İşaretlerinin ve Diğer Yönlendirmelerin Güvenliğine Göre İşaretleri Yeterli Bulması (%)

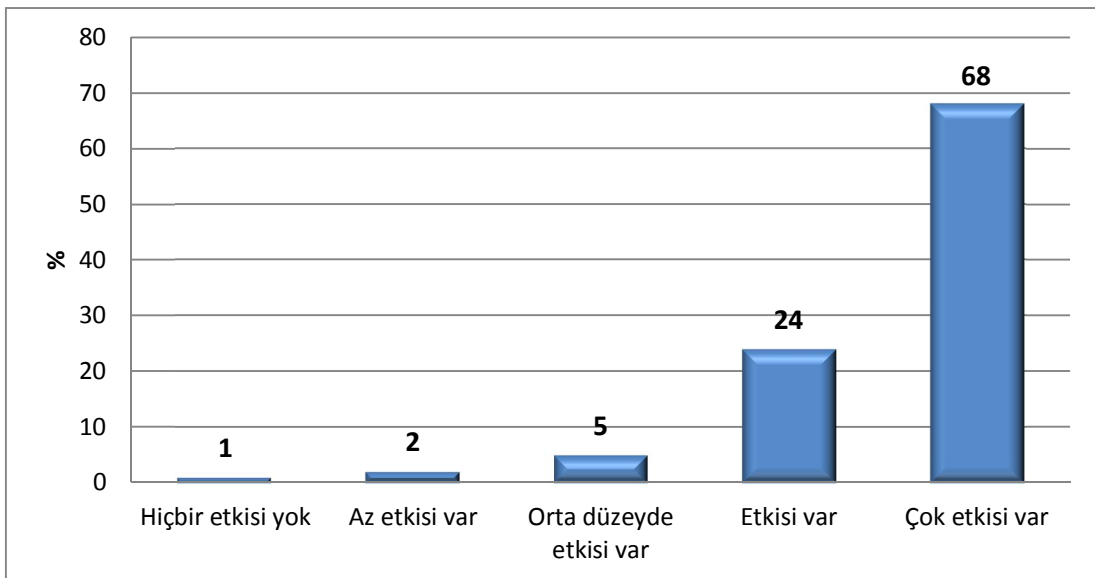
	Güvenli Değil	Kısmen Güvenli	Orta Düzeyde Güvenli	Hemen Hemen Güvenli	Güvenli	TOPLAM
Yetersiz	9	7	3	1	1	21
Kısmen Yeterli	2	12	7	2	1	25
Orta Düzeyde Yeterli	1	4	13	5	2	25
Hemen Hemen Yeterli	0	1	5	11	3	21
Yeterli	0	0	1	2	6	9
TOPLAM	13	25	29	21	13	100

Yol çalışması yapılan kesimlerde ki trafik işaret levhalarını yeterli ve yetersiz bulanların tutumları Grafik 2.4.5’de verilmiştir.



Grafik 2.4.5. Yol Çalışması Yapılan Kesimlerde Yer Alan Trafik İşaret Levhalarının Yeterlilik Değerlendirmesine Göre Tutum Dağılımları

Buna göre, yol çalışması yapılan kesimlerdeki trafik işaret levhalarını yeterli bulanların %98'i, orta düzeyde yeterli bulanların %98'i ve yetersiz veya kısmen yeterli bulanların %95'i trafik işaret levhalarına çoğunlukla veya her zaman uyduğunu belirtmiştir. Bu konuda olumsuz tutum sergileyenlerin oranının %1'ler seviyesinde olduğu görülmektedir. Grafikten, trafik işaret levhalarını yeterli bulanların çok daha yüksek oranda trafik işaretlerine her zaman uyarım dediği yani olumlu tutum sergilediği söylenebilir.



Grafik 2.4.6. “Yol yapım, bakım ve onarım çalışması yapılan kesimlerde trafik kurallarına uymamanın trafik kazalarına etkileri nelerdir?” Sorusuna Verilen Cevapların Dağılımı

Son olarak katılımcılara, yol yapım, bakım ve onarım çalışması yapılan kesimlerde trafik kurallarına uymamanın trafik kazalarına olan etkilerini nasıl değerlendirdikleri sorulmuştur. Ankete katılanların büyük çoğunluğu yol çalışması yapılan kesimlerde trafik kurallarına uyduğunu ifade etmiş, buna paralel olarak yine geniş bir kesim (%92) yol çalışması yapılan kesimlerde trafik kurallarına uymamanın trafik kazalarına etkisi olduğunu belirtmiştir.

Demografik özelliklere göre yol çalışması yapılan kesimlerde trafik işaretlerine uyum ile ilgili cevapların dağılımı aşağıdaki tablolarda özetlenmiştir.

Tablo 2.4.3. Cinsiyete Göre Tutum Dağılımları (%)

	Hiçbir zaman veya nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla veya her zaman	Toplam
Erkek	1	2	97	100
Kadın	2	1	97	100

Tablo 2.4.4. Yaş Gruplarına Göre Tutum Dağılımları (%)

	Hiçbir zaman veya nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla veya her zaman	Toplam
18-24	3	5	92	100
25-34	1	4	95	100
35-44	1	2	97	100
45-54	1	1	98	100
55-64	1	1	99	100
65 yaş ve üzeri	2	1	97	100

Tablo 2.4.5. Eğitim Durumuna Göre Tutum Dağılımları (%)

	Hiçbir zaman veya nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla veya her zaman	Toplam
İlkokul	4	1	95	100
Ortaokul	3	3	94	100
Lise	1	2	97	100
Yüksekokul	1	1	98	100
Üniversite	1	3	96	100
Lisansüstü	0	3	97	100

Ankete katılanların yol yapım, bakım çalışmalarının yapıldığı kesimlerde trafik işaretlerine uymaları yönünde değerlendirilen tutumları yüksek derecede olumlu olduğu için,

bu tutumun demografik özelliklere göre de dikkate alınır bir değişiklik göstermediği görülmüştür. Buna göre erkek ve kadınların %97'si yol yapım ve bakım yapılan kesimlerde ki trafik işaretlerine çoğunlukla veya her zaman uyduğunu, aynı şekilde 18-24 yaş grubundaki kişilerin %92'si, 55-64 yaş grubundaki kişilerin %99'u, ilkokul mezunlarının %95'i ve üniversite mezunu kişilerin %96-97'si çoğunlukla veya her zaman uyduğunu belirtmiştir.

Katılımcıların araç kullanım sürelerine ve son bir yıl içerisinde şehirlerarası seyahat mesafelerine göre tutumlarının değişkenlik göstermediği görülmüş, ortalama %97 oranında yol yapım ve bakım yapılan kesimlerde trafik işaretlerine çoğunlukla veya her zaman uyulduğu belirtilmiştir. Bunun yanında araç kullanım sürelerine göre tutum dağılımları incelendiğinde, bir yıldan az süredir araç kullananların diğer sürücülere göre daha yüksek oranda trafik işaretlerine uymadıklarını belirttiği görülmüştür. Bu durum, bir önceki bölümde ele alınan bilgi düzeyi ile benzer niteliktedir. Diğer sürücüler %99 oranında yol çalışması ile ilgili bilgi sorusuna doğru cevap verirken bir yıldan az süredir araç kullananların doğru cevap verme oranı %95'dir.

Tablo 2.4.6. Araç Kullanım Sürelerine Göre Tutum Dağılımları (%)

	Hiçbir zaman veya nadiren	Yarı yarıya	Çoğunlukla veya her zaman	Toplam
1 yıldan az	5	4	91	100
1-5 yıl	1	5	94	100
6-10 yıl	1	3	96	100
11-15 yıl	1	3	96	100
16-20 yıl	1	2	97	100
20 yıldan fazla	1	1	98	100

III) GENEL DEĞERLENDİRME

- Ankete katılanların büyük çoğunluğunu erkek, 25-44 yaş aralığında, eğitim seviyesi yüksek kişiler oluşturmaktadır.
- Araç kullanım durumlarına göre katılımcıların büyük çoğunluğu 10 yıldan uzun süredir araç kullanan aktif sürücülerdir. Ayrıca, son bir yıl içerisinde karayolları ile 10.000 km'den fazla şehirlerarası seyahat edenlerin oranı ise %28 gibi ciddi bir orandır.

- Katılımcıların %30'u yol yapım, bakım ve onarım yapılan yol kesimlerindeki trafik işaretlerini yeterli veya hemen hemen yeterli, %25'i orta düzeyde yeterli bulunduğunu ifade ederken %45'lik bir kesim yetersiz veya kısmen yeterli bulunduğunu belirtmiştir.
- Katılımcıların %34'ü yol yapım, bakım ve onarım yapılan kesimlerindeki trafik işaret ve yönlendirmelerini güvenli bulurken, %28'i orta düzeyde güvenli, %38'i de güvenli bulmadığını ifade etmiştir.
- Ankete katılanların yol yapım, bakım ve onarım yapılan kesimlerde uyulması gereken en önemli trafik kuralı olan hızın azaltılması bilgisi %99 mertebesinde olup oldukça yüksektir.
- Katılımcıların yol yapım, bakım ve onarım yapılan kesimlerde trafik işaret levhalarına uyma yönündeki tutumları %69 “her zaman uyarım” ve %28 “çoğunlukla uyarım” şeklinde olup olumlu yöndedir.
- Katılımcılardan bilgi sorusuna doğru cevap verenlerin yol yapım, bakım ve onarım yapılan kesimlerde trafik işaret ve işaretçilerine uyma yönündeki tutumları, bilgi sorusuna yanlış cevap verenlere kıyasla çok daha iyidir.
- Ankete katılanların çoğunluğu, yol çalışması yapılan kesimlerde yer alan trafik işaret ve işaretçilerine uymamanın trafik kazalarına etkisi olduğunu belirtmektedir. %68'i çok etkisi olduğunu ifade ederken %24'ü etkisi olduğunu belirtmiştir. Hiçbir etkisi yok diyenler ise oldukça az olup %1 mertebesinde.
- Yol yapım, bakım ve onarım çalışması yapılan yollarda yapılması gerekenler ile ilgili ankete katılanların bilgi düzeyinin yüksek olduğu ve büyük çoğunluğunun kurallara uyma yönünde olumlu bir tutum sergilediği, bu anket kapsamında ele alınan, yaş, cinsiyet, eğitim durumu, seyahat durumu vb. betimleyici özelliklerin bilgi düzeyinde ve tutumda önemli bir fark yaratmadığı görülmüştür.
- Anket sonunda katılımcılara konu ile ilgili görüşlerini bildirmeleri hususunda açık uçlu soru sorulmuştur. Anketi değerlendirilen 7.565 kişinin %46'sı görüşlerini bildirmiştir. Görüşlerini bildiren katılımcılar en çok yol yapım, bakım ve onarım yapılan kesimlerdeki işaretlemelerin yetersiz olduğunu, bölünmüş yolun 2 şeride düştüğü kesimlerde sollamanın engellenmesi için gidiş-geliş yönlerinin konilerle ayrılmasını, trafik levhalarının yüzeyi tozlu ve kirli olduğu zaman gece görünürlüğünün azaldığını, ışıklı uyarıcıların insanlar üzerindeki etkisinin daha iyi olacağını, özellikle bölünmüş yollarda yapılan çalışmalarda işaretlemelere daha çok

dikkat edilmesi gerektiğini, çalışma yapılan kesimde görev yapan kişilerin konu ile ilgili daha iyi eğitilmeleri konularını belirtmişlerdir.

IV) ÇALIŞMANIN KISITLARI

Her bir anket araştırması öncesi literatür taraması yapılmakla birlikte araştırma sonuçları analiz edilirken ve raporlanırken bazı eksiklikler çıkabilmektedir. Ayrıca araştırmanın soru formunun KGM web sayfasından sunulması nedeniyle ankete giriş yapanların sıkılmadan anketi doldurmalarının sağlanması amacıyla soru sayısında kısıtlamalara gidilmektedir. Daha kapsamlı ve Türkiye’yi temsil edecek örneklemeyle yapılacak çalışmalara ışık tutması açısından bu bölümde araştırmanın eksikliklerinden bahsedilecektir. Bu bağlamda bundan sonra yapılacak araştırmalarda sorulması gereken sorular aşağıda yer almaktadır.

1. Şehirlerarası seyahatlerde sürücülerin gördükleri yol çalışmalarına ilişkin bilgilere seyahatlerinden önce ulaşıp ulaşamadıkları, ulaştılar ise hangi kaynaktan ulaştıkları (televizyon, radyo, internet, yol işaretleri vb.),
2. Seyahat planlarında ve/veya güzergah seçimlerinde yol çalışmalarının etkili olup olmadığı,
3. Yolda çalışma bilgisine ulaşılan iletişim araçlarının yeterliliği ve doğruluğu,
4. Sürücülerin bugüne kadarki seyahatlerinde yolda çalışma olan kesimlerde kaza geçirip geçirmediği, kazanın şekli (yerleşim yeri içi veya dışı, ölümlü, yaralanmalı veya maddi hasarlı),
5. Yolda çalışma olan kesimlerde tehlike uyarı, trafik tanzim ve trafik bilgi levhalarının gece görünürlüğü,
6. Yol çalışması olan kesimlerdeki yönlendirmeler,
 - Trafik işaretçileri (bayrakçı)
 - Hız levhaları
 - Yolda çalışma levhaları
7. Yol çalışmalarının sıklığı (sık olup olmadığı, bu konuda yol kullanıcılarının düşünceleri),
8. Yol çalışması olan kesimlerde güvenliğe etki eden unsurların önemi ve yeterliliği (otoyol ve diğer şehirlerarası yollar ayrı ayrı),
 - Sürücülerin eğitimi
 - Hız levhaları (hızın düşürülmesi ile ilgili)

- Tehlike uyarı levhaları
- Trafik bilgi levhalarının anlaşılır olması
- Trafik işaret ve işaretçileri (bayrakçı)
- Sürücü davranışı
- Polis denetimleri
- Hız kameraları

V) SONUÇ VE ÖNERİLER

Sonuç olarak, ankete katılanlar çerçevesinde yol çalışması yapılan kesimlerde uyulması gereken trafik kuralı bilgi sorusunu (yol çalışması yapılan kesimlerde hızın azaltılması ve trafik işaret ve işaretçilerine uyulması) doğru cevaplayanların oranı %98,9 ve bu konuda olumlu tutum sergilediğini belirtenlerin oranı %97 olup (%28 çoğunlukla uyarım, %69 her zaman uyarım) oldukça yüksektir. Bununla birlikte yol çalışması yapılan kesimlerde hızın azaltılması ile ilgili oransal olarak çok az da olsa bilgi sorusuna yanlış cevap verenlerin tutumu da bilgi sorusuna doğru cevap verenlere kıyasla bir hayli kötüdür.

Katılımcıların %22'si yol çalışması yapılan kesimlerdeki trafik işaretlemelerini güvenli/hemen hemen güvenli ve yeterli/hemen hemen yeterli bulurken %30'u güvenli değil/kısmen güvenli ve yetersiz/kısmen yeterli bulduklarını ifade etmişlerdir. %13'ü ise orta düzeyde yeterli ve orta düzeyde güvenli bulduklarını belirtmişlerdir. Kalan %35'lik kesim ise yeterli bulurken güvenli bulmamakta veya güvenli bulurken yeterli bulmamaktadır.

Yolda çalışma olan kesimler trafik kazaları açısından risk oluşturan kesimlerdir. Özellikle çalışma olan kesimlerde hız limitlerine uyulmaması, bölünmüş yolun 2 şeride düşürülmesi (2x1, 2 yönlü tek şeritli), kullanıcıların acele ederek sollama yapılmaması gereken kesimlerde sollama yapmaları, yol çalışmasındaki görevlilerin yeterince güvenli çalışmamaları, özensiz, dikkatsiz çalışmalar vb. gibi nedenlerle trafik kazaları meydana gelebilmektedir. Trafiğin yoğun olduğu şehir geçişlerinde ve boğaz köprülerinde ise trafiğin daha az olması nedeniyle gece saatlerinde çalışmalar tercih edilmektedir. Gece çalışmalarında ise hem levhaların hem de çalışanların görünürlüğü çok önemlidir.

Türkiye genelinde, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı 2013 yılı verilerine göre yerleşim yeri içinde ve yerleşim yeri dışında gerçekleşen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının %2,5'i yol çalışması olan kesimlerde meydana gelmiştir. Bu kazalar sürücülerin levha ve kurallara uymaması, hızlı araç kullanmaları, yolda gerekli



güvenlik önlemlerinin yeterince alınıp alınmadığı gibi unsurlara göre detaylı bir şekilde analiz edilmelidir.

Buna ilaveten Karayolları Genel Müdürlüğüne bölgeler bazında trafik kazaları ve yol çalışması yapılan kesimlerdeki işaretlemeler ve sürücü davranışları konusunda saha çalışmasını da içeren detaylı anket çalışmaları yapılabilir. Anketlerde yer alan tutum sorularına verilen cevaplar katılımcıların kendi bildirimleri olduğu için yapılacak saha çalışmaları ile birlikte bu konuda daha doğru ve güvenilir analizler gerçekleştirilebilir.

Bu anket web ortamında düzenlenmiş olup konu ile ilgili örnek bir çalışmadır. Türkiye genelini yansıtmamaktadır. Çalışmanın kısıtları bölümünde yol çalışması ile ilgili bu ankette sorulmayan veya sorulamayan sorulara da ayrıca yer verilmiştir. Konu ile ilgili takip eden özellikle geniş katılımlı Türkiye genelini yansıtabilecek araştırmalarda dikkate alınmasında yarar görülmektedir.

Bununla birlikte literatürde yer alan araştırmalardan da görüleceği üzere yol çalışması ile ilgili anketler sadece yol kullanıcılarına değil yolda çalışma yapan ekiplere, yolda çalışma yapan özel sektörün değerlendirilmesi ile ilgili olarak işi veren ve denetimi yapan kuruluş çalışanlarına da uygulanmaktadır.





KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANLIĞI
Ulaşım Maliyetleri ve Verimlilik Şubesi Müdürlüğü
AYIN KONUSU ANKETLERİ 2 – YOLDA ÇALIŞMA VAR
ŞUBAT, 2015