

<http://dx.doi.org/10.15295/bmij.v2i3.78>

KAMPÜS İÇİ ULAŞIMDA ALTERNATİF SEÇİMLER: KARABÜK ÜNİVERSİTESİ ÖRNEĞİ¹

Rukiye TEKİN²
Metin KILIÇ³

Başvuru Tarihi: 05.10.2014
Kabul Tarihi: 25.10.2014

ÖZ

Üniversitelerin kuruldukları bölgelerde; ekonomik yapıya, sosyal ve fiziksel altyapıya, kent ve yaşam kalitesine, eğitim seviyesinin artmasına katkıları göz önüne alınarak, üniversite kampüslerinin fiziki yapılarıyla kent imajını en iyi şekilde yansıtan alanlar olması sağlanmalıdır. Bunu sağlamak içinse üniversitelerin etkin bir şekilde yönetimi, kullanımı, geliştirilmesi ve kampüslerde yer alan birimler arası koordinasyon her anlamda sağlanmalıdır. Bu koordinasyonun en önemli parametrelerinden biri de kampüs içi ulaşım olmaktadır. Bu araştırmadaki amaç kent alt birimi olan üniversite kampüslerindeki ulaşımın incelenmesidir. Diğer amaçlar ise, kullanıcıların demografik özelliklerine göre var olan kampüs ulaşımı algılarını ve kullanılan ulaşım seçeneklerini tercih etme nedenlerini saptamaya çalışmaktır. Uygulama kısmında var olan kampüs içi ulaşım algılarını ölçmek amacıyla anket çalışması uygulanmıştır. Anket yöntemi ile veri toplanılan bu bölümde geçerliliği olan 1112 tane anket formu SPSS yazılım programında analiz edilmiştir. İfadelerin güvenilirlik analizleri, frekans dağılımı ve faktörler elde edilmiş, ANOVA ve T-TESTİ analizleri ile farklılıklar tespit edilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Kampüs İçi Ulaşım, Kullanıcı Tercihleri, Menfaat Sahibi

Jel Kodları: L91

ON-CAMPUS TRANSPORTATION ALTERNETIVES SELECTION: THE CASE OF KARABUK UNIVERSITY

ABSTRACT

The contribution of universities to economic structure, social and physical infrastructure, the quality of life and city, and the level of education cannot be regarded. Therefore, it should be provided that university campuses should be areas which reflect city image with their physical structures. In this regard, the effective administration, usage, and development of universities, and the coordination between the units of universities should also be provided. One of the most significant elements of this coordination and cooperation is on campus transportation. One of the main purposes of the thesis is to evaluate inner campus transportation which is the sub-unit of city transportation. Other purposes are to determine the reasons of the perception of the users in reference to their demographic features on campus transportation and the reasons of their preferences of a particular transportation option. A survey study has been conducted in order to measure inner campus transportation

¹ Kampüs İçi Ulaşımında Alternatif Seçimler: Karabük Üniversitesi Örneği isimli yüksek lisans tezinden türetilmiştir.

² Yüksek Lisans, Karabük Üniversitesi, SBE, r.zehratekin@gmail.com

³ Yrd. Doç. Dr., Karabük Üniversitesi, İşletme Fakültesi, metinkilic@karabuk.edu.tr

perceptions. In this regard, 1112 questionnaire forms have been analysed by the software programme of SPSS. Expression analysis of the reliability, frequency distribution and factors are obtained, and differences were identified by ANOVA and T-TEST analysis.

Keywords: *On Campus Transportation, The User's Preferences, Stakeholders*

Jel Codes: L91

1. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Ülkelerin gelişmişlik düzeyinin göstergesi olan; insan ve metaların bir yerden başka bir yere aktarılmasına ulaşım, bunu sağlayan araçlara da ulaşım sistemi denilen (Yağmur,2013:2) kavramlar insanlık tarihi kadar eskiye dayanmakta (Yazıcı, 2010:55) ve tarihsel süreç içerisinde sadece kullanılan araçlar değil, bu araçların bir araya gelerek oluşturdukları sistemler ve ulaşımın yapıldığı mekânlar bakımından çok büyük bir genişliğe ve çeşitliliğe kavuşmuş bulunmaktadır (Bakırcı, 2012:342).

1.1.Ulaşım

İnsanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü olarak tanımlanabilen ulaşım kavramı endüstri devrimi ile başlayan süreçte artan nüfus hareketleri ile birlikte şehirleşmeye paralel olarak gelişme göstermiştir. Tarihin ilk dönemlerinden buyana önce insan ve hayvan gücüne dayalı olarak ortaya çıkan ulaşım eylemi, daha sonra akarsu, rüzgâr gibi unsurlar kullanılarak geliştirilmiştir. Tekerleğin icadı, önce buhar gücünün sonra içten patlamalı motorların bulunması ve bunun farklı amaçlarla kullanma arayışı akabinde ulaşım amaçlı kullanımı, ulaşımında çok sayıda ve çeşitlik aracın ortaya çıkmasına ve bugünkü gelişmenin ana çizgilerin belirlenmesine zemin olmuştur (Saatçioğlu, 2006:9; Bakırcı, 2012:342).

İlkçağlardan günümüze kadar olan süreçte; sosyo-ekonomik ve politik yaşama etkileri ve üretkenliği artırmadaki önemli rolü nedeniyle ulaşım zamanla sosyal ve ekonomik yapıyı şekillendirici bir nitelik kazanmıştır. Ayrıca toplumlar için kültürel ve ticari etkinliklerin de gerçekleşmesini sağlayan vazgeçilmez bir sistem haline gelmiş ve böylece ulaşım sistemlerinin geliştirilmesine önem verilmiştir (Nalçakan, 2003:1).

Ulaşım bireyleri dolaylı ve dolaysız yönden etkileyen bir hizmet olduğundan, insanların yaşadıkları yerlerden çalıştıkları iş yerlerine, eğitim gördükleri, alışveriş yaptıkları, boş zamanlarını değerlendirdikleri yerlere, eğlence, sağlık ve ziyaret amaçlı hedeflerine varış isteklerini hızlı, konforlu, ekonomik ve emniyetli bir şekilde yerine getirme işlemidir (Gökdağ,2014:394; Ünal,2014: 321; Yardımcı, 2013:7).

İnsan topluluklarının tarihi gelişimi incelendiğinde, ulaşımın çok önemli bir rol oynadığı görülmektedir. Teknolojideki gelişmeler, kırsal yörelerden başlayan göç, hızlı kentleşme (Gökdağ,2014:394), nüfus ile paralel olarak artan konut alanları, özellikle de sanayideki gelişim ve buna bağlı olarak zaman içinde artan yolculuk talebi, (Aktan;153) beraberinde doğanın tüketilerek yapay bir çevre haline gelmesi, erişilememe, zaman kaybı, ulaşamama gibi önemli sorunları meydana getirmektedir. Ulaşım da yaşanan sorunu da bunların içinde en önemli sırayı almaktadır.

İnsan ihtiyaçlarının kısa sürede giderilebilmesi için teknolojik gelişmelere paralel ulaşım faaliyetlerinin gerçekleştirilmeye çalışılması, çağdaş ulaşım sektörünün doğmasına neden olmuştur. Taşıt ve yolların gelişimi kızaktan otomobile; kayıktan günümüz modern deniz taşıtlarına; posta güvercininden uçaklara; patikalardan gelişmiş otoyollar ile demiryollarına doğru, aşama aşama bir evrim geçirmiştir (Nalçakan, 2003:5).

1.2.Kent İçi Ve Kampüsü İçi Ulaşım

1.2.1. Kent İçi Ulaşım

İnsanlar, kendileri tarafından tarih boyunca şekillenen ve kendine özgü işlevlere sahip bölgelerden oluşan, kentlerin yapıları çevrelerinde yaşamaktadırlar. İnsan eliyle oluşturulan yapıları çevrenin en temel işlevlerinden biri ise; kentin diğer fonksiyonları arasında iletişimi ve etkileşimi sağlayan ulaşım sistemidir (Gürel, 2011:2).

21. yüzyıl kent yaşamının en önemli unsurlarından olan kentiçi ulaşım, hem gelişen modern toplumların hem de ekonomik büyümenin temel göstergelerinden biridir (Keçeli , Kocaman, ve Mert, 2012:187).

Dünyanın en önemli ulaşım sistemleri kentlerde başlamakta ve bitmektedir. Bu sistemler yollar, demiryolu hatları, havayolu güzergâhları ve telefon hatları boyunca yayılan hareketlilikten kaynaklanan düğüm noktalarından oluşmaktadır. Gelir düzeyi yüksek ülkelerin kentleri, otoyolları, banliyölerinin demiryolu hatları ve alışveriş merkezleri boyunca dışarıya doğru yayılmaktadır (Çelik, 2010:8).

Dünyada kentsel ulaşımın önemi, İkinci Dünya Savaşının ardından otomobilin ve motorlu taşıtların sayılarının hızla artışına bağlı olarak ön plana çıkmıştır (Çubuk ve Türkmen, 2003;126).

Dünyada artık kentlerde şirketler gibi rekabet içindedir. Kentler içinde kent içi ulaşımının gelişmişlik düzeyi en önemli rekabet avantajı sağlayan unsurdur (Çubuk ve Türkmen, 2003;126; Yazıcı, 2010: 72-73).

Ulaşım, ekonomik büyümenin etkili araçlarından biridir. Aynı zamanda da dünyadaki enerji ve çevre problemlerine olan olumsuz katkısı da oldukça büyüktür (Çelik, 2010:7).

1.2.2. Kampüs İçi Ulaşım

Birçok birimi bünyesinde bulunduran üniversiteler de küçük bir şehir görünümündedirler (Şensoy ve Yeğingil, 2008:62).

Fransızca “université” kelimesinden dilimize geçmiş olan üniversite sözcüğü; “bilimsel özerkliğe ve kamu tüzel kişiliğine sahip, yüksek düzeyde eğitim, öğretim, bilimsel araştırma ve yayın yapan fakülte, enstitü, yüksekokul vb. kuruluş ve birimlerden oluşan öğretim kurumu” olarak tanımlanmaktadır (Erçevik ve Önal, 2011:152).

İlk olarak, 18. yüzyılın ikinci yarısında, Amerika’da Princeton Üniversitesi için kullanıldığı tahmin edilen kampüs sözcüğünü, “esas işlevleri eğitim, öğretim, araştırma ve uygulama olan, kullanıcıları için gerekli yaşam koşullarını (barınma, eğlence, alışveriş, spor, sağlık vb.) sağlayan akademik köy” olarak tanımlanmaktadır (Erçevik ve Önal, 2011:152).

Üniversitelerin kuruldukları bölgelerde; ekonomik yapıya, sosyal ve fiziksel altyapıya, kent ve yaşam kalitesine, eğitim seviyesinin artması ile büyük kentlere göçün azalmasına ve nüfus artışına olan etkisi göz ardı edilmemelidir (Çınar ve Kuşat Gürün, 2006;36).

Üniversite kampüs alanlarının planlanması, diğer kentsel alanlarda yapılan planlamalar gibi kentsel tasarım ölçeğinde ele alınması gereken önemli bir konudur. Üniversiteye ait akademik ve sosyal birimler arasındaki mekânsal kopukluklar nedeniyle farklı fakülteler arası interdisipliner eğitim programları geliştirilmemekte; seminer odaları, laboratuvarlar, konferans salonları gibi birimler farklı bölümler tarafından ortak kullanılamamaktadır. Bu nedenle üniversite kampüslerinin eğitim ve öğretim kurumları olmalarının yanı sıra fiziki yapılarıyla kent imajını en iyi şekilde yansıtan alanlar olması sağlanmalıdır (Çınar ve Kuşat Gürün, 2006;40).

Kampüslerin kurulum aşamasından başlayarak ilerleyen dönemlerdeki gelişim planlarında yer alan ulaşım sürekli bir iyileştirmeye ve değişime ihtiyaç duymaktadır. Bunu gerçekleştirirken seçimleri etkileyen pek çok etken bulunmaktadır. Arazi kullanımı, kullanıcı istekleri, ulaşımın güvenliği, konforu vb. seçenekler kurulacak ulaşım siteminin seçim kararını

etkilemektedir. Bu özelliklerin ele alınmasının en önemli sebebi ise kullanıcıların yolculuk sürelerini, yolculuk kalitesini ve hatta yaşam kalitesinin etkilemesidir.

Ulaştırmanın çevreye olumsuz etkilerinden biri de, arazi tüketimidir. Tarıma elverişli araziler ulaştırma sistemlerinin inşası sırasında yok edilmekte, ulaşım yapıları nedeniyle önemli miktarda yeşil alan tüketilerek, ekolojik dengeye zarar verilmektedir. Yapılan çalışmalarda, ulaştırma sistemlerinin gerektirdiği alanlar belirlenmekte, bu alanların maliyetleri hesaplanmaktadır. (Öztürk ve Öztürk, 2010:4979)

Bunun yanı sıra bir diğer önemli husus ise hızdır. Her ulaşım sisteminin kullandığı teknolojiye göre bir hız limiti bulunmaktadır. Bunun yanı sıra işleyeceği güzergahın özellikleri (durak sayısı, altyapı vb.) onun hız düzeyini etkilemektedir. Hızı etkileyen en önemli faktör ise güzergahtır. Güzergahtaki trafik sıkışıklığı, trafik ışıkları ve durak sayısı hızın etkilenmesinin sebeplerindedir (Sutcliffe, 2012:130).

Servis sıklığı (sefer sayısı) ise bir diğer önemli faktördür. Sıklık bir saatte başlangıç noktasından hareket eden ve duraktan geçen araç sayısıdır. Bu faktör planlama sürecinde bir duraktan kaç araç geçmesinin belirtilmesi ile ilgilidir. Planlama sürecinde yoğun saatler tespit edilip sefer sıklığı ona göre belirlenmelidir (Sutcliffe, 2012:130).

Dakiklik ele alınması gereken bir diğer husustur. Hizmetin belirtilen zamanlarda, duyurulan servis sıklığında yapılmasıdır. Araçların duraklara belirtilen zamanda gelmesi ve hareket etmesi ile dakiklik sağlanabilmektedir (Sutcliffe, 2012:131).

Faktörlerden bir diğeri ise güvenilirliktir. Bu faktör iki şekilde algılanabilmektedir. Birincisi yolcunun sorunsuz ve emniyetli bir biçimde seyahati ifade etmekteyken ikincisi dakiklikle ilintilidir. Ulaşım aracının planlanan zamanda planlanan durakta olması yolcunun ulaşım çizelgesine güvenini artırmaktadır (Sutcliffe, 2012:131).

Bir diğer faktör ise konfordur. Hem araç konforu hemde durak yerlerinin konforu başlı başına bir hizmet parametresidir. Araçların tasarımı, koltuk dizaynı, ısıtıcı ve havalandırması gibi özellikler bu konuyla alakalıdır (Sutcliffe, 2012:131).

Erişilebilirlik ise sunulan hizmetin kullanıcıların erişmek istedikleri yere gitmesi ve istenilen yerlerde durulmasıdır. Bunun yanı sıra sistemin kendisine ulaşmak açısından hem duraklara araç giriş çıkışı hemde araca biniş çıkış tasarımı engelli insanları düşünülerek tasarlanması erişilebilirlik açısından önemlidir (Sutcliffe, 2012:131).

Anlaşılabilirlik, sistem güzergahının ne olduğu, araçların hangi duraklarda durduğu, sefer ücretinin ne olduğu, ödemenin nasıl yapılacağı gibi konularda sistemin kolay anlaşılabilir ve kullanıcı dostu olma ilkesidir (Sutcliffe, 2012:131).

Fiyat ise bir diğer önemli faktördür. Taşıma ücretlerinin kullanıcıyı ulaşım araçlarından uzaklaştırmayacak bir ücret politikası belirlemesi önemlidir. Fiyat belirlenirken toplumun her düzeyinden kullanıcı tarafından ödenebilir bir tutar belirlenmelidir (Sutcliffe, 2012:131).

Son olarak seçimleri etkileyecek bir diğer faktör ise diğer tüm konulardaki önemi yadsınamayacak olan menfaat sahiplerinin (stakeholder) analizi ve beklentilerinin ölçülmesidir. Literatürde stakeholder; paydaş, hak sahibi, mensafaat sahibi gibi tanımlanmaktadır ve ilk olarak 1963’lerde kullanılmaya başlanmıştır. Kurumların varlığını sürdürebilmeleri için menfaat sahiplerinin desteklerini almaları ve sistematik olarak onlarla olan ilişkilerini gözden geçirmeleri gerekmektedir (Sarıkaya, 2009:41).

Literatürde menfaat sahipleri ile ilgili pek çok sınıflandırma şekli bulunmaktadır ve en genel kullanılanı birincil ve ikincil menfaat sahipleri şeklindedir. Birincil menfaat sahipleri işletmelerdeki hissedarlar, çalışanlar, yöneticiler, müşteriler, tedarikçiler vb. içermektedir. İkincil menfaat sahiplerini ise hükümet, düzenleyiciler, medya, sivil toplum kuruluşları vb. oluşturmaktadır (Sarıkaya, 2009:46-48; Tak, 2009, 64-81). Birincil-ikincil menfaat sahiplerinden başka iç ve dış menfaat sahipleri olarak tanımlanan sınıflama yaptığımız çalışma için daha uygun olanıdır. Üniversite kullanıcıları iç paydaşları oluştururken yarar sağlayıcılar dış paydaşları oluşturmaktadır.

Kurumlar menfaat sahiplerinin taleplerinin belirlenmesi, değerlendirilmesi ve bu taleplere cevap verilmesi herne kadar karmaşık ve zor olsa da bunu sağlayabilen kurumlar daha uzun ömürlü ve tercih edilir olmayı başarmışlardır. Bu sebeple kurumların menfaat sahiplerinin meşru taleplerini dile getirme konusunda katılım düzeyi yönetim tarafından desteklenmeli ve yönetimin aldığı kararların ise menfaat sahiplerine açıklanabilir olmalıdır. Yönetim ve menfaat sahibinin beraber rol oynarak aldıkları kararlar daha kalıcı ve sürekli olmaktadır(Sarıkaya, 2009:59-61)

2. Kampüs İçi Ulaşımında Alternatif Seçimler: Karabük Üniversitesi Örneği

2.1. Araştırmanın Metodolojisi

Bu araştırmanın konusu Karabük kent içi ulaşımının bir fonksiyonu olan Karabük üniversitesi kampüs içi ulaşımının var olan durumunun değerlendirilmesi, kullanıcılar tarafından nasıl algılandığının tespit edilmesidir.

Araştırmamızın amacı ise; Karabük üniversitesinin kullanıcılarının var olan ulaşım sistemi algılarının ölçülmesidir. Bir diğer amacımız ise literatür taramalarında bu alan üzerine yapılmış çalışmaların yetersizliğinden literatüre katkı sağlanmasıdır.

Araştırmanın anakütlesini Karabük üniversitesi kampüs içi okulları ve bu okullarda 2013-2014 öğretim yılında öğrenim gören 27.367 öğrenci (17.847'si erkek, 9520'si kız), hali hazırda çalışmakta olan (üniversite personel daire başkanlığından alınan rakamlara göre) 367 idari personel ve 1160 akademik personel oluşturmaktadır.

Araştırmanın örneklemini, 2013-2014 eğitim öğretim yılı içerisinde okumakta olan 1200 öğrenciye, 350 idari personele ve 450 akademik personele oluşturmaktadır.

Araştırmada veri toplama aracı olarak, konuyla ilgili daha önceden yapılmış çeşitli çalışmalar ve araştırmaların incelenmesiyle oluşturulan bir anket formu kullanılmıştır. Anket soruları araştırmanın literatür kısmında elde edilen bir takım bilgilerden yararlanılarak araştırma soruları şekillenmiştir. Anket sorularının cevaplandırılmasında daha çok yüz yüze görüşme yöntemi tercih edilmiştir. Toplam 2000 anket dağıtılmıştır. Bunlardan ise geriye dönen ve değerlendirmeye uygun bulunan 1112 anket ile uygulama analizleri gerçekleştirilmiştir. Araştırmada anket yöntemiyle elde edilen verilerin analizleri SPSS 18 for Windows Statistical Packages for Social Sciences paket programı ile gerçekleştirilmiştir.

Karabük üniversitesinin kullanıcıları belirlenmiş ve ana kütlede örneklem, zümrelere göre örnekleme (Yazıcıoğlu ve Erdoğan, 2004:40-41) yöntemi ile belirlenmiştir ve demografik yapısı çıkartılmıştır. Var olan kampüs içi ulaşım sistemlerinden hangilerinin kullanıldığı çoktan seçmeli olarak sorulmuş ve ilk üçünün sıralanmaları istenmiş olup var olan kampüs içi ulaşımın değerlendirilmesi ve tercih edilen sistemi kullanım nedenleri 5'li likert tipi ifadeye, katılımcılar uygun gördükleri seçeneği işaretleyerek görüşlerini dile getirmişlerdir.

Güvenilirlik analiziyle, veri toplama aracının güvenilirliği ölçülmektedir. Güvenilirliği değerlendirebilmek için kullanılan yaklaşımlardan biri de Alpha Yöntemi (Cronbach's Alpha Katsayısı) dir. Bu yöntem, sıkça rastlanan Likert ölçekli sorularda kullanılır. Alpha katsayısı 0 ila 1 arasında bir değer alır. Katsayı 1'e yaklaştıkça verilerin güvenilirliği artar. 0'a yaklaştıkça verilerin güvenilirliği azalır (Nakip, 2006: 144-146).

Var olan kampüs içi ulaşım sistemine yönelik algıları ölçmek için sorulan 8 soruya uygulanan güvenilirlik testi sonuçları Cronbach's Alpha Katsayısı % 86,6 standardize edilmiş Cronbach's Alpha Katsayısı ise % 86,7 çıkmıştır. Cronbach's Alpha Katsayısının % 81-100 aralığında çıkması, ölçeğin çok güvenilir olduğunu göstermektedir (Nakip, 2006: 146).

Araştırma, Mayıs- Temmuz 2014 döneminde, yüz yüze anket yoluyla Karabük Üniversitesi menfaat sahiplerine uygulanmıştır. Anketler Karabük Üniversitesi menfaat sahiplerinin zümrelere göre örnekleme yöntemi ile uygulanmıştır. Zümrelerin tespiti ve bu zümreleri temsil edecek sayı ve nitelikte örnek ayrı ayrı basit tesadüfi örnekleme yolu çekilerek ana kütle temsil edecek örneğe ulaşılması süreci zaman almıştır.

Çalışmaya gelecekte kurulacak olan sistemlere yenileri eklenecek olursa veya aynı çalışma farklı bir üniversitede yapılacak olursa farklı sonuçlar elde etmek mümkündür. Araştırmanın varsayımları ise şu şekildedir;

- Araştırma için uygulanan anket çalışmasının veri toplamak için uygun ve güvenilir bir araç olduğu varsayılmaktadır.
- Araştırmaya katılanların kendileri için en ideal seçimi yaptıkları varsayılmaktadır.
- Araştırmaya katılanlara araştırmanın amacı anlatılmış olup bu açıklamaları ve soruları doğru bir şekilde anlayarak doğru bir şekilde cevapladıkları varsayılmaktadır.

Araştırmanın hipotezleri ise şu şekildedir:

H_1 Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin memnuniyetine ilişkin görüşleri, okudukları sınıf dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_2 Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin güvenliğine ilişkin görüşleri, okudukları sınıf dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_3 Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin konforlu oluşuna ilişkin görüşleri, okudukları sınıf dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_4 Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin erişilebilirliğine ilişkin görüşleri, okudukları sınıf dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_5 Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin çevreye duyarlılığına ilişkin görüşleri, okudukları sınıf dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_6 Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin esnekliğine ilişkin görüşleri, okudukları sınıf dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_7 Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin maddi külfeti olmayışına ilişkin görüşleri, okudukları sınıf dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_8 Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin hızlılığına ilişkin görüşleri, okudukları sınıf dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_9 Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin memnuniyetine ilişkin görüşleri, öğrenci, idari personel, akademik personel gruplarının dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{10} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin güvenliğine ilişkin görüşleri, öğrenci, idari personel, akademik personel gruplarının dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{11} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin konforlu oluşuna ilişkin görüşleri, öğrenci, idari personel, akademik personel gruplarının dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{12} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin erişilebilirliğine ilişkin görüşleri, öğrenci, idari personel, akademik personel gruplarının dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{13} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin çevreye duyarlılığına ilişkin görüşleri, öğrenci, idari personel, akademik personel gruplarının dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{14} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin esnekliğine ilişkin görüşleri, öğrenci, idari personel, akademik personel gruplarının dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{15} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin maddi külfeti olmayışına ilişkin görüşleri, öğrenci, idari personel, akademik personel gruplarının dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{16} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin hızlılığına ilişkin görüşleri, öğrenci, idari personel, akademik personel gruplarının dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{17} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin memnuniyetine ilişkin görüşleri, cinsiyete bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{18} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin güvenliğine ilişkin görüşleri, cinsiyete bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{19} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin konforlu oluşuna ilişkin görüşleri, cinsiyete bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{20} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin erişilebilirliğine ilişkin görüşleri, cinsiyete bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{21} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin çevreye duyarlılığına ilişkin görüşleri, cinsiyete bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{22} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin esnekliğine ilişkin görüşleri, cinsiyete bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{23} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin maddi külfeti ilişkin görüşleri, cinsiyete bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{24} Katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin ilişkin görüşleri, cinsiyete bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{25} Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin memnuniyetine ilişkin görüşleri, öğrencilerin kayıtlı oldukları öğrenim türü dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{26} Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin güvenliğine ilişkin görüşleri, öğrencilerin kayıtlı oldukları öğrenim türü dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{27} Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin konforlu oluşuna ilişkin görüşleri, öğrencilerin kayıtlı oldukları öğrenim türü dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{28} Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin erişilebilirliğine ilişkin görüşleri, öğrencilerin kayıtlı oldukları öğrenim türü dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{29} Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin çevreye duyarlılığına ilişkin görüşleri, öğrencilerin kayıtlı oldukları öğrenim türü dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{30} Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin esnekliğine ilişkin görüşleri, öğrencilerin kayıtlı oldukları öğrenim türü dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{31} Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin maddi külfeti olmayışına ilişkin görüşleri, öğrencilerin kayıtlı oldukları öğrenim türü dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

H_{32} Öğrenci katılımcıların var olan kampus içi ulaşım sisteminin hızlılığına ilişkin görüşleri, öğrencilerin kayıtlı oldukları öğrenim türü dağılımına bağlı olarak anlamlı bir farklılık gösterir.

2.2. Araştırma Bulguları

2.2.1. Katılımcıların Demografik Özellikleri

Tablo1. Katılımcıların Demografik Özellikleri

Anket Türü	f	%	İdari Personel Görev Dağılımı	f	%
Öğrenci	843	75,8	Daire Başkanı	4	2,4
Akademik Personel	100	9,0	Memur	108	63,9
İdari Personel	169	15,2	Tekniker	31	18,3
Toplam	1112	100,0	Güvenlik	8	4,7
Akademisyenlerin unvan dağılımı	f	%	Hazırlık	f	%
Profesör	9	9,0	1.Sınıf	163	19,3
Doçent	17	17,0	2.Sınıf	187	22,2
Yardımcı Doçent	12	12,0	3.Sınıf	126	14,9
Araştırma Görevlisi	25	25,0	4.Sınıf	50	5,9
Öğretim Görevlisi	5	5,0	Yüksek Lisans	13	1,5
Okutman	32	32,0	Doktora	1	1
Uzman	0	0,0	Toplam	843	100,0
Toplam	100	100,0	Cinsiyet	f	%
Öğrencilerin Öğrenim Türü	f	%	Kadın	509	45,8
Birinci Öğretim	431	51,1	Erkek	603	54,2
İkinci Öğretim	412	37,1	Toplam	1112	100,0
Toplam	843	100,0			

Araştırmaya Katılan 1112 katılımcının 843'ü yani %75,8'i öğrencilerden oluşmaktadır. %15,2'sini idari personel ve %9,0'ını akademisyenler oluşturmaktadır.

Katılımcılardan 603 kişi Erkek 509 kişi kadındır. Kadınlar %45,8'ini oluştururken erkekler %54,2'sini oluşturmaktadır.

Ankete Katılan 100 Akademisyenin %32'si 32 kişi olan Okutmanlar, %25,0'ı Araştırma Görevlisi olan 25 kişi, %17'si 17 kişi olan Doçentler, %12'si 12 kişi olan Yardımcı Doçentler, %9,0'ı olan 9 kişi Profesörler ve %5'i 5 kişi olan Öğretim Görevlileri oluşturmaktadır. Buradan da anlaşılacağı üzere katılımcıların büyük bir bölümü Öğretim Elemanıdır.

Araştırmaya katılan idari personelin %63,9'unu memurlar oluşturmaktadır ve en büyük yüzdeye sahip oldukları görülmektedir. Memurları sırasıyla %18,3'ü tekniker, %8,9'u cerit eleman,%4,7'si güvenlik, %2,4'ü daire başkanı, %1,8'i bankacı takip etmektedir.

Ankete katılan öğrencilerin büyük kısmı hazırlık sınıfında okumakta olup %35,9 oranına sahip olduğu görülmektedir. Hazırlık sınıfı öğrencilerin sırasıyla %22,2 ile 2. Sınıf öğrencileri, %19,3 ile 1. Sınıf öğrencileri,%14,9 ile 3. Sınıf öğrencileri, %5,9 ile 4. Sınıf öğrencileri takip etmektedir. Lisans üstü öğrencilerine gelindiğinde ise tüm öğrencilerin %1,5'i olan yüksek lisans öğrencilerken %1'ini doktora öğrencileri oluşturmaktadır.

Ankete katılan 843 öğrencinin %51,1'i birinci öğretim öğrencisiyken %37,1'i ikinci sınıf öğrenciler olduğu görülmektedir. Ankete katılan lisansüstü öğrencilerin akşam eğitim programı olmadığı için birinci öğretim işaretlemeleri istenmiştir.

Tablo 2. Katılımcıların Yaşam Alanından Kampüs Ana Giriş Kapısına Kadar Gelirken En Çok Kullandıkları Ulaşım Seçenekleri

ULAŞIM SEÇENEĞİ	TOPLAM PUAN ⁴	SIRALAMA
Yaya	2057	1
Toplu Taşıma	1691	2
Şahsi Otomobil	676	3
Yurt Servisi	453	4
Taksi	200	5
Otostop ile	171	6
Bisiklet	68	7
Motorsiklet	32	8

Katılımcılara yaşam alanlarından kampüs ana giriş kapısına kadar en çok hangilerini kullandıkları sorulduğunda verilen cevaplara mertebeli dereceleme analizi uygulanmıştır. Sıralı bir ölçek olan bu tür derecelemede nesnelere, katılımcıya tesadüfi (ya da alfabetik) bir sırada sunulur ve belirli bir ölçüte göre sıralanması istenir. Burada ikili karşılaştırma olmayıp, önem derecesine göre sıralama söz konusudur (Nakip, 2006: 138). Ulaşım seçenekleri sıralamaları ve aldıkları puanlar Tablo 2'de sunulmaktadır. Tabloya göre en çok tercih edilen ulaşım seçeneğinin yaya olarak ulaşım olduğu görülmektedir. Yaya ile ulaşımı toplu taşıma ulaşımı, şahsi otomobil ile ulaşım, yurt servisi ile ulaşım, taksi ile ulaşım, otostop ile ulaşım, bisiklet ile ulaşım ve son olarak motosiklet ile ulaşım takip etmektedir. Yaya ulaşımının en yüksek çıkmış olmasının nedeni üniversite yerleşkesinin kurulu bulunduğu 100. Yıl semtinin yoğun olarak öğrencilerin yerleşkesi olması ve üniversiteye yürüme mesafesinde bulunması olabilir.

Tablo 3. Katılımcıların Kampüs Ana Giriş Kapısından Buldukları Birime Gidiş İçin En Çok Kullandıkları Ulaşım Seçenekleri

ULAŞIM SEÇENEĞİ	TOPLAM PUAN ⁵	SIRALAMA
-----------------	--------------------------	----------

⁴ Araştırmaya katılanlardan yaşam alanlarından kampüs ana giriş kapısına kadar hangi ulaşım seçeneklerini kullandıklarını önem sırasına göre sıralamaları istenmiş ve cevaplar mertebeli dereceleme yöntemiyle puanlamaya tabi tutulmuştur.

⁵ Araştırmaya katılanlardan kampüs ana giriş kapısından buldukları fakülteye kadar hangi ulaşım seçeneklerini kullandıklarını önem sırasına göre sıralamaları istenmiş ve cevaplar mertebeli dereceleme yöntemiyle puanlamaya tabi tutulmuştur.

Yaya	2514	1
Toplu Taşıma	1474	2
Şahsi Otomobil	562	3
Yurt Servisi	459	4
Otostop ile	131	5
Bisiklet/Motosiklet	72	6
Diğer	65	7

Katılımcılara kampüs ana giriş kapısından buldukları fakülteye kadar en çok hangilerini kullandıkları sorulduğunda verilen cevaplara mertebeli dereceleme analizi uygulanmıştır. Ulaşım seçenekleri sıralamaları ve aldıkları puanlar Tablo 3’de sunulmaktadır. Tabloya göre kampüs ana giriş kapısından birime kadar kullanılan ulaşım seçeneklerinden en çok tercih edilen ulaşım seçeneğinin yaya olarak ulaşım olduğu görülmektedir. Yaya ile ulaşımı toplu taşıma ulaşımı, şahsi otomobil ile ulaşım, yurt servisi ile ulaşım, otostop ile ulaşım, bisiklet/motosiklet ile ulaşımı ve son olarak diğer ulaşım seçenekleri takip etmektedir.

Tablo 4. Katılımcıların Var Olan Kampüs İçi Ulaşım Algıları

Var Olan Kampüs İçi Ulaşım Algıları	Ortalama ⁶	Standart sapma
Var olan kampüs içi ulaşım sisteminden memnunum.	2,10	1,134
Var olan kampüs ulaşımını güvenli olduğunu düşünüyorum.	2,50	1,198
Var olan kampüs ulaşımının konforlu olduğunu düşünüyorum.	2,18	1,191
Var olan kampüs ulaşımının erişilebilir olduğunu düşünüyorum.	2,36	1,183
Var olan kampüs ulaşımının çevreye duyarlı olduğunu düşünüyorum.	2,43	1,182
Var olan kampüs ulaşımının esnek olduğunu düşünüyorum.	2,39	1,222
Var olan kampüs ulaşımının maddi külfetinin olmadığını düşünüyorum.	2,7	1,321
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.	2,47	1,300

Frekans analiz sonuçlarına göre katılımcıların “Var olan kampüs ulaşımının maddi külfetinin olmadığını düşünüyorum” ifadesine yüksek düzeyde katıldığı (ort=2,7) görülmektedir. Yüksek katılımın (ort=2,5) sağlandığı ikinci yargı ise “Var olan kampüs ulaşımını güvenli olduğunu düşünüyorum” ifadesi olduğu görülmektedir. Diğer yargıların da birbirlerine yakın bir ortalamaya sahip olduğu görülmektedir. En düşük düzeyde katıldığını gösteren ifadenin “Var olan kampüs içi ulaşım sisteminden memnunum,” ifadesi (ort=2,10) olduğunu söylemek mümkündür. İfadelerin ortalamasının katılmıyorum ile kararsızım arasında dağıldığı görülmektedir. Buradan yola çıkarak var olan kampüs içi ulaşım sisteminin memnuniyet algısının istenilen düzeyde olmadığı söylenebilir.

Tablo 5. Katılımcıların Kampüse Yaya Olarak Geliş Sebepleri

Var Olan Kampüs İçi Ulaşım Algısı	Ortalama ⁷	Standart sapma
Yaya olarak geliyorum çünkü daha güvenli olduğunu düşünüyorum.	2,69	1,251

⁶1 “ Kesinlikle Katılmıyorum”, 2 “Katılmıyorum”, 3 “ Kararsızım”, 4 “ Katılıyorum”, 5 “ Kesinlikle Katılıyorum” şeklinde ifade edilmektedir.

⁷1 “ Kesinlikle Katılmıyorum”, 2 “Katılmıyorum”, 3 “ Kararsızım”, 4 “ Katılıyorum”, 5 “ Kesinlikle Katılıyorum” şeklinde ifade edilmektedir.

Yaya olarak geliyorum çünkü daha konforlu olduğunu düşünüyorum.	2,51	1,233
Yaya olarak geliyorum çünkü erişilebilirlik açısından daha kolay olduğunu düşünüyorum.	2,82	1,347
Yaya olarak geliyorum çünkü maddi külfeti olmadığını düşünüyorum.	3,27	1,367
Yaya olarak geliyorum çünkü sağlıklı olduğunu düşünüyorum.	3,15	1,318
Yaya olarak geliyorum çünkü diğer alternatiflerin çok zaman aldığını düşünüyorum.	2,96	1,373
Yaya olarak geliyorum çünkü diğer ulaşım seçeneklerinin daha maliyetli olduğunu düşünüyorum.	3,16	1,426

Frekans analiz sonuçlarına göre katılımcıların “Yaya olarak geliyorum çünkü maddi külfetinin olmadığını düşünüyorum” ifadesine yüksek düzeyde katıldığı (ort=3,27) görülmektedir. Yüksek katılımın (ort=3,16) sağlandığı ikinci yargı ise ”Yaya olarak geliyorum çünkü diğer ulaşım seçeneklerinin daha maliyetli olduğunu düşünüyorum” ifadesi olduğu görülmektedir. En düşük düzeyde katıldığını gösteren ifadenin “Yaya olarak geliyorum çünkü konforlu olduğunu düşünüyorum,” ifadesi (ort=2,51) olduğunu söylemek mümkündür. İfadelerin ortalamasının katılıyorum ile kararsızım arasında dağıldığı görülmektedir. Yaya kullanımının tercih edenlerin kısa mesafeler için belirlenen taşıma ücretlerini yüksek bulmasından dolayı yaya olarak ulaşımını sağladıkları söylenebilir. Yaya ulaşımını sağlayan kullanıcıların öğrenci olduğu çıkarımı yapılabilir.

Tablo 6. Katılımcıların Kampüse Gelirken Araba Seçeneğini Kullanmalarının Sebepleri

Var Olan Kampüs İçi Ulaşım Algısı	Ortalama ⁸	Standart sapma
Arabayla geliyorum çünkü daha güvenli olduğunu düşünüyorum.	3,18	1,380
Arabayla geliyorum çünkü daha konforlu olduğunu düşünüyorum.	3,84	1,342
Arabayla geliyorum çünkü erişilebilirlik açısından daha kolay olduğunu düşünüyorum.	4,04	1,269
Arabayla geliyorum çünkü maddi külfeti olmadığını düşünüyorum.	2,39	1,259
Arabayla geliyorum çünkü sağlıklı olduğunu düşünüyorum.	2,67	1,425
Arabayla geliyorum çünkü diğer alternatiflerin çok zaman aldığını düşünüyorum.	4,05	1,258
Arabayla geliyorum çünkü diğer ulaşım seçeneklerinin daha maliyetli olduğunu düşünüyorum.	2,63	1,319
Arabayla geliyorum çünkü birimdeki işlerimden dolayı ihtiyacım olacağını düşünüyorum.	3,07	1,420
Arabayla geliyorum çünkü birimdeki işlerimden dolayı ihtiyacım olacağını düşünüyorum.	3,55	1,311
Arabayla geliyorum çünkü işten önce/sonra bazı işlerim olabileceğimden ihtiyacım olacağını düşünüyorum.	3,22	1,404

Frekans analiz sonuçlarına göre katılımcıların “Arabayla geliyorum çünkü diğer alternatiflerin çok zaman aldığını düşünüyorum,” ifadesine yüksek düzeyde katıldığı (ort=4,05) görülmektedir. Yüksek katılımın (ort=4,04) sağlandığı ikinci yargı ise ”Arabayla geliyorum çünkü erişilebilirlik açısından daha kolay olduğunu düşünüyorum” ifadesi olduğu görülmektedir. En düşük düzeyde katıldığını gösteren ifadenin “Arabayla geliyorum çünkü

⁸ 1 “ Kesinlikle Katılmıyorum”, 2 “Katılmıyorum”, 3 “ Kararsızım”, 4 “ Katılıyorum”, 5 “ Kesinlikle Katılıyorum” şeklinde ifade edilmektedir.

maddi külfeti olmadığını düşünüyorum,” ifadesi (ort=2,39) olduğunu söylemek mümkündür. İfadelerin ortalamasının katılmıyorum ile katılıyorum arasında dağıldığı görülmektedir.

Araba seçeneğini işaretleyen kullanıcıların büyük çoğunluğunun akademik ve idari personel oluşturmaktadır. Zaman kısıtı her iki çalışan gurubu için önem arz ettiğinden araba seçeneğinin tercih edildiği söylenebilir.

Tablo 7. Katılımcıların Kampüse Gelirken Toplu Taşıma Seçeneğini Kullanmalarının Sebepleri

Var Olan Kampüs İçi Ulaşım Algısı	Ortalama ⁹	Standart sapma
Toplu taşımayla geliyorum çünkü daha güvenli olduğunu düşünüyorum,	2,34	1,143
Toplu taşımayla geliyorum çünkü daha konforlu olduğunu düşünüyorum,	2,32	1,226
Toplu taşımayla çünkü erişilebilirlik açısından daha kolay olduğunu düşünüyorum,	2,73	1,254
Toplu taşımayla geliyorum çünkü maddi külfeti olmadığını düşünüyorum,	2,60	1,276
Toplu taşımayla geliyorum çünkü sağlıklı olduğunu düşünüyorum,	2,28	1,197
Toplu taşımayla geliyorum çünkü diğer alternatiflerin çok zaman aldığını düşünüyorum,	2,81	1,371
Toplu taşımayla çünkü diğer ulaşım seçeneklerinin daha maliyetli olduğunu düşünüyorum,	2,74	1,251
Toplu taşımayla çünkü çevreye daha duyarlı olduğunu düşünüyorum,	2,43	1,211

Frekans analiz sonuçlarına göre katılımcıların “Toplu taşımayla geliyorum çünkü diğer alternatiflerin çok zaman aldığını düşünüyorum,” ifadesine yüksek düzeyde katıldığı (ort=2,81) görülmektedir. Yüksek katılımın (ort=2,74) sağlandığı ikinci yargı ise “Toplu taşımayla çünkü diğer ulaşım seçeneklerinin daha maliyetli olduğunu düşünüyorum,” ifadesi olduğu görülmektedir. En düşük düzeyde katıldığını gösteren ifadenin “Toplu taşımayla geliyorum çünkü sağlıklı olduğunu düşünüyorum,” ifadesi (ort=2,28) olduğunu söylemek mümkündür. İfadelerin ortalamasının katılmıyorum ile kararsızım arasında dağıldığı görülmektedir.

Tablo 8. Katılımcı Türüne Göre Var Olan Kampüs İçi Ulaşım Algıları

Var Olan Kampüs İçi Ulaşım Algısı soruları	Anket Türü	N	Ort,	S.S.	F	P
Var olan kampüs içi ulaşım sisteminden memnunum.	Öğrenci	843	2,06	1,099	13,812	0,000*
	Akademik Personel	100	2,65	1,266		
	İdari Personel	169	1,97	1,141		
	Toplam	1112	2,10	1,134		
Var olan kampüs ulaşımını güvenli olduğunu düşünüyorum.	Öğrenci	843	2,44	1,187	8,133	0,000*
	Akademik Personel	100	2,95	1,123		
	İdari Personel	169	2,53	1,244		
	Toplam	1112	2,50	1,198		
Var olan kampüs ulaşımının konforlu olduğunu düşünüyorum.	Öğrenci	843	2,19	1,224	3,422	0,057
	Akademik Personel	100	2,40	1,044		
	İdari Personel	169	2,01	1,080		
	Toplam	1112	2,18	1,191		
Var olan kampüs ulaşımının erişilebilir olduğunu düşünüyorum.	Öğrenci	843	2,37	1,172	4,687	0,06
	Akademik Personel	100	2,61	1,325		
	İdari Personel	169	2,16	1,130		
	Toplam	1112	2,36	1,184		
	Öğrenci	843	2,38	1,159		

⁹ 1 “ Kesinlikle Katılmıyorum”, 2 “Katılmıyorum”, 3 “ Kararsızım”, 4 “ Katılıyorum”, 5 “ Kesinlikle Katılıyorum” şeklinde ifade edilmektedir.

Var olan kampüs ulaşımının çevreye duyarlı olduğunu düşünüyorum.	Akademik Personel	100	2,99	1,227	12,642	0,000*
	İdari Personel	169	2,35	1,191		
	Toplam	1112	2,43	1,182		
Var olan kampüs ulaşımının esnek olduğunu düşünüyorum.	Öğrenci	843	2,34	1,236	8,335	0,000*
	Akademik Personel	100	2,86	1,025		
	İdari Personel	169	2,37	1,203		
	Toplam	1112	2,39	1,222		
Var olan kampüs ulaşımının maddi külfetinin olmadığını düşünüyorum.	Öğrenci	843	2,63	1,300	20,863	0,000*
	Akademik Personel	100	3,50	1,243		
	İdari Personel	169	2,57	1,317		
	Toplam	1112	2,70	1,321		
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.	Öğrenci	843	2,48	1,327	16,095	0,000*
	Akademik Personel	100	3,01	1,283		
	İdari Personel	169	2,09	1,036		
	Toplam	1112	2,47	1,300		

Tablo 8’de katılımcıların var olan kampüs içi ulaşımda memnuniyet algılarına yönelik 8 yargının, anket türüne göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan ANOVA testi sonucunda anket türü gruplarının arasındaki fark 3. soruda ($F=3,422$; ,033) ve 4. soruda ($F=4,687$; ,009) istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmamıştır. 1. soru ($F=13,812$; ,000), 2. soru ($F=8,133$; ,000), 5. soru ($F=12,642$; ,000), 6. soru ($F=8,335$; ,000), 7. soru ($F=20,863$; ,000), 8. soru ($F=16,095$; ,000) arasında anket türlerine göre istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur,

Anova testi sonuçlarına göre H_9 , H_{10} , H_{11} , H_{14} , H_{15} ve H_{16} hipotezlerinin kabul edildiğini H_{12} ve H_{13} hipotezlerinin ise reddedildiği görülmektedir.

ANOVA sonrası hangi post-hoc çoklu karşılaştırma tekniğinin kullanılacağına karar vermek için Levene’s testi ile grup dağılımlarının homojen olup olmadığı sınanmıştır. 1. ifade için (0,381), 2. ifade için (0,317), 3. ifade için (0,351), 4. ifade için (0,895), 5. ifade için (0,842), 6. ifade için (0,234), 7. ifade için (0,159), 8. ifade için (0,071) elde edilmiş olup varyansların homojen olduğu saptanmıştır. Bu işlemin ardından ANOVA sonrası belirlenen anlamlı farklılığın hangi gruplardan kaynaklandığını belirlemek üzere tamamlayıcı post-hoc analiz tekniklerinden alpha tipi hataya karşı duyarlılığı ile bilinen Scheffe çoklu karşılaştırma tekniği tercih edilmiştir. Gerçekleştirilen Scheffe çoklu karşılaştırma analizi sonuçları Tablo 9’da sunulmuştur.

Tablo 9. Çoklu Karşılaştırma Scheffe Testi Sonuçları

SORULAR	Anket türü	Öğrenci	Akademik P.	İdari P.
Var olan kampüs içi ulaşım sisteminden memnunum.	Öğrenci		*	
	Akademik P.	*		*
	İdari P.		*	
Var olan kampüs ulaşımını güvenli olduğunu düşünüyorum.	Anket türü	Öğrenci	Akademik P.	İdari P.
	Öğrenci		*	
	Akademik P.	*		*
	İdari P.		*	
Var olan kampüs ulaşımının çevreye duyarlı olduğunu düşünüyorum.	Anket türü	Öğrenci	Akademik P.	İdari P.
	Öğrenci		*	
	Akademik P.	*		*
	İdari P.		*	

Var olan kampüs ulaşımının esnek olduğunu düşünüyorum.	Anket türü	Öğrenci	Akademik P.	İdari P.
	Öğrenci		*	
	Akademik P.	*		*
	İdari P.		*	
Var olan kampüs ulaşımının maddi külfetinin olmadığını düşünüyorum.	Anket türü	Öğrenci	Akademik P.	İdari P.
	Öğrenci		*	
	Akademik P.	*		*
	İdari P.		*	
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.	Anket türü	Öğrenci	Akademik P.	İdari P.
	Öğrenci		*	
	Akademik P.	*		*
	İdari P.		*	

Tablo 9’da katılımcıların var olan kampüs içi ulaşımında memnuniyet algılarına yönelik 8 yargının, anket türüne göre anlamlı bir farklılık gösteren seçenekler (*) işaretiyle simgelenmiştir. Scheffe testi sonunda “Var olan kampüs içi ulaşım sisteminden memnunuz,” ifadesinin bulunduğu 1. soruda akademik personelin idari personel ve öğrenci grupları arasında akademik personel grubu lehine istatistiksel olarak ($p<0,05$) düzeyinde anlamlı bir farklılık saptanmıştır. “Var olan kampüs ulaşımını güvenli olduğunu düşünüyorum,” ifadesinde ($ort=2,95$), “Var olan kampüs ulaşımının çevreye duyarlı olduğunu düşünüyorum,” ifadesinde ($ort=2,99$), “Var olan kampüs ulaşımının esnek olduğunu düşünüyorum,” ifadesinde ($ort=2,86$), “Var olan kampüs ulaşımının maddi külfetinin olmadığını düşünüyorum,” ifadesinde ($ort=3,50$) ve “Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum,” ifadesinde ($ort=3,01$) akademik personelin idari personel ve öğrenci grupları arasında akademik personel grubu lehine istatistiksel olarak ($p<0,05$) düzeyinde anlamlı bir farklılık saptanmıştır. Akademisyenlerin büyük çoğunluğunun kendi şahsi araçları ile seyahat ettiklerinden var olan memnuniyet düzeylerinin daha yüksek olmasının sebebi olabileceği söylenebilir.

Tablo 10. Öğrencilerin Sınıf Dağılımına Göre Var Olan Kampüs İçi Ulaşım Algıları

Var Olan Kampüs İçi Ulaşım Algısı soruları	Sınıf	N	Ort.	S.S.	F	P
Var olan kampüs içi ulaşım sisteminden memnunuz.	Hazırlık	303	1,80	,912	8,461	,000*
	1.Sınıf	163	2,39	1,234		
	2.Sınıf	187	2,04	1,126		
	3.Sınıf	126	2,10	1,165		
	4.Sınıf	50	2,26	,922		
Var olan kampüs ulaşımını güvenli olduğunu düşünüyorum.	Hazırlık	303	2,12	1,111	8,716	,000*
	1.Sınıf	163	2,73	1,262		
	2.Sınıf	187	2,58	1,186		
	3.Sınıf	126	2,48	1,122		
	4.Sınıf	50	2,64	1,102		
Var olan kampüs ulaşımının konforlu olduğunu düşünüyorum.	Hazırlık	303	1,87	1,115	9,682	,000*
	1.Sınıf	163	2,61	1,340		
	2.Sınıf	187	2,26	1,200		
	3.Sınıf	126	2,17	1,171		
	4.Sınıf	50	2,28	1,126		
Var olan kampüs ulaşımının erişilebilir olduğunu düşünüyorum.	Hazırlık	303	2,17	1,119	5,112	,000*
	1.Sınıf	163	2,66	1,234		
	2.Sınıf	187	2,35	1,152		
	3.Sınıf	126	2,38	1,151		
	4.Sınıf	50	2,42	1,162		
Var olan kampüs ulaşımının çevreye duyarlı olduğunu düşünüyorum.	Hazırlık	303	2,16	1,107		
	1.Sınıf	163	2,69	1,249		
	2.Sınıf	187	2,34	1,087		

	3.Sınıf	126	2,50	1,151	5,335	,000*
	4.Sınıf	50	2,46	1,164		
Var olan kampüs ulaşımının esnek olduğunu düşünüyorum.	Hazırlık	303	2,12	1,219	7,604	,000*
	1.Sınıf	163	2,76	1,276		
	2.Sınıf	187	2,33	1,204		
	3.Sınıf	126	2,36	1,203		
	4.Sınıf	50	2,02	1,020		
Var olan kampüs ulaşımının maddi külfetinin olmadığını düşünüyorum.	Hazırlık	303	2,51	1,299	2,047	,070
	1.Sınıf	163	2,80	1,348		
	2.Sınıf	187	2,72	1,308		
	3.Sınıf	126	2,56	1,281		
	4.Sınıf	50	2,54	1,073		
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.	Hazırlık	303	2,32	1,330	3,096	,009*
	1.Sınıf	163	2,77	1,359		
	2.Sınıf	187	2,37	1,269		
	3.Sınıf	126	2,56	1,311		
	4.Sınıf	50	2,52	1,297		

Tablo 10’da katılımcıların var olan kampüs içi ulaşımında memnuniyet algılarına yönelik 8 yargının, öğrenci katılımcıların sınıf dağılımlarına göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan ANOVA testi sonucunda sınıf gruplarının arasındaki fark 1.soruda ($F=8,461; ,000$), 2. soruda ($F=8,716; ,000$), 3. soruda ($F=9,682; ,000$), 4. soruda ($F=5,112; ,000$), 5. soruda ($F=5,335; ,000$), 6. soruda ($F=7,604; ,000$) ve 8. soruda ($F=3,096; ,009$) istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur.

Anova testi sonuçlarına göre $H_1, H_2, H_3, H_4, H_5, H_6$ ve H_8 hipotezlerinin kabul edildiğini H_7 hipotezinin ise reddedildiği görülmektedir.

Levene’s testi ile grup dağılımlarının homojen olup olmadığı sınıanmıştır. 1. ifade için (0,713), 2. ifade için (0,317), 3. ifade için (0,551), 4. ifade için (0,395), 5. ifade için (0,642), 6. ifade için (0,534), 7. ifade için (0,159), 8. ifade için (0,271) elde edilmiş olup varyansların homojen olduğu saptanmıştır. Anlamlı farklılığın hangi gruplardan kaynaklandığını belirlemek üzere tamamlayıcı post-hoc analiz tekniklerinden Scheffe çoklu karşılaştırma tekniği uygulanmıştır. Gerçekleştirilen Scheffe çoklu karşılaştırma analizi sonuçları aşağıda sunulmuştur.

Tablo 11. Çoklu Karşılaştırma Scheffe Testi Sonuçları

Var Olan Kampüs İçi Ulaşım Algısı Soruları	Sınıf	H	1	2	3	4
Var olan kampüs içi ulaşım sisteminden memnunum.	Hazırlık		*			
	1.sınıf	*				
	2.sınıf					
	3.sınıf					
	4.sınıf					
Var olan kampüs ulaşımını güvenli olduğunu düşünüyorum.	Sınıf	H	1	2	3	4
	Hazırlık		*	*		
	1.sınıf	*				
	2.sınıf	*				
	3.sınıf					
Var olan kampüs ulaşımının konforlu olduğunu düşünüyorum.	Sınıf	H	1	2	3	4
	Hazırlık		*	*		
	1.sınıf	*				
	2.sınıf	*				
	3.sınıf					
4.sınıf						

Var olan kampüs ulaşımının erişilebilir olduğunu düşünüyorum.	Sınıf	H	1	2	3	4
	Hazırlık		*			
	1.sınıf	*				
	2.sınıf					
	3.sınıf					
Var olan kampüs ulaşımının çevreye duyarlı olduğunu düşünüyorum.	Sınıf	H	1	2	3	4
	Hazırlık		*			
	1.sınıf	*				
	2.sınıf					
	3.sınıf					
Var olan kampüs ulaşımının esnek olduğunu düşünüyorum.	Sınıf	H	1	2	3	4
	Hazırlık		*			
	1.sınıf	*				*
	2.sınıf					
	3.sınıf					
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.	Sınıf	H	1	2	3	4
	Hazırlık		*			
	1.sınıf	*				
	2.sınıf					
	3.sınıf					
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.	Sınıf	H	1	2	3	4
	Hazırlık		*			
	1.sınıf	*				
	2.sınıf					
	3.sınıf					
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.	Sınıf	H	1	2	3	4
	Hazırlık		*			
	1.sınıf	*				
	2.sınıf					
	3.sınıf					
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.	Sınıf	H	1	2	3	4
	Hazırlık		*			
	1.sınıf	*				
	2.sınıf					
	3.sınıf					
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.	Sınıf	H	1	2	3	4
	Hazırlık		*			
	1.sınıf	*				
	2.sınıf					
	3.sınıf					
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.	Sınıf	H	1	2	3	4
	Hazırlık		*			
	1.sınıf	*				
	2.sınıf					
	3.sınıf					
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.	Sınıf	H	1	2	3	4
	Hazırlık		*			
	1.sınıf	*				
	2.sınıf					
	3.sınıf					
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.	Sınıf	H	1	2	3	4
	Hazırlık		*			
	1.sınıf	*				
	2.sınıf					
	3.sınıf					
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.	Sınıf	H	1	2	3	4
	Hazırlık		*			
	1.sınıf	*				
	2.sınıf					
	3.sınıf					

Tablo 11’de katılımcıların var olan kampüs içi ulaşımında memnuniyet algılarına yönelik yargılarda, öğrenci katılımcıların sınıf dağılımlarına göre anlamlı farklılık gösteren seçenekler (*) işaretiyle simgelenmiştir. Scheffe testi sonunda “Var olan kampüs içi ulaşım sisteminden memnunum.” İfadesinde hazırlık sınıfı ve 1. sınıf grupları arasında 1. sınıf grubu lehine (ort=2,39) istatistiksel olarak ($p<0,05$) düzeyinde anlamlı bir farklılık saptanmıştır. “Var olan kampüs ulaşımını güvenli olduğunu düşünüyorum.” ifadesinde hazırlık sınıfı ve 1. sınıf grupları arasında birinci sınıf grupları lehine (ort=2,73), hazırlık sınıfı ile 2. sınıf grupları arasında 2. sınıf grubu lehine (ort=2,58) istatistiksel olarak ($p<0,05$) düzeyinde anlamlı bir farklılık saptanmıştır. “Var olan kampüs ulaşımının konforlu olduğunu düşünüyorum.” ifadesinde hazırlık sınıfı ve 1. sınıf grupları arasında birinci sınıf grupları lehine (ort=2,61), hazırlık sınıfı ile 2. sınıf grupları arasında 2. sınıf grubu lehine (ort=2,26) istatistiksel olarak ($p<0,05$) düzeyinde anlamlı bir farklılık saptanmıştır. “Var olan kampüs ulaşımının erişilebilir olduğunu düşünüyorum.” ifadesinde hazırlık sınıfı ve 1. sınıf grupları arasında birinci sınıf grupları lehine (ort=2,66), “Var olan kampüs ulaşımının çevreye duyarlı olduğunu düşünüyorum.” ifadesinde hazırlık sınıfı ve 1. sınıf grupları arasında 1. sınıf grupları lehine (ort=2,69), “Var olan kampüs ulaşımının esnek olduğunu düşünüyorum.” ifadesinde hazırlık sınıfı ve 1. sınıf grupları arasında birinci sınıf grupları lehine (ort=2,76), 1. sınıf ve 4. sınıf grupları arasında 1. sınıf lehine ve son olarak “Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.” ifadesinde hazırlık sınıfı ve 1. sınıf grupları arasında 1. sınıf grupları lehine (ort=2,77) istatistiksel olarak ($p<0,05$) düzeyinde anlamlı bir farklılık saptanmıştır. Diğer alt gruplar arasındaki farklılık istatistiksel olarak anlamlı bulunmamıştır ($p>0,05$).

Tablo 12. Cinsiyete Göre Var Olan Kampüs İçi Ulaşım Sistemi Algıları

İfadeler	Cinsiyet Değişkenleri	N	Ort.	S.S.	T	S.D.	P
Var olan kampüs içi ulaşım sisteminden memnunum.	Kadın	509	2,16	1,134	1,595	1110	0,111
	Erkek	603	2,05	1,133			
Var olan kampüs ulaşımını güvenli olduğunu düşünüyorum.	Kadın	509	2,43	1,204	-1,781	1110	0,075
	Erkek	603	2,56	1,190			
Var olan kampüs ulaşımının konforlu olduğunu düşünüyorum.	Kadın	509	2,20	1,130	0,481	1103,554	0,630
	Erkek	603	2,16	1,241			
Var olan kampüs ulaşımının erişilebilir olduğunu düşünüyorum.	Kadın	509	2,30	1,179	-1,587	1110	0,113
	Erkek	603	2,41	1,185			
Var olan kampüs ulaşımının çevreye duyarlı olduğunu düşünüyorum.	Kadın	509	2,40	1,204	-0,855	1110	0,393
	Erkek	603	2,46	1,164			
Var olan kampüs ulaşımının esnek olduğunu düşünüyorum.	Kadın	509	2,38	1,202	-0,135	1110	0,893
	Erkek	603	2,39	1,239			
Var olan kampüs ulaşımının maddi külfetinin olmadığını düşünüyorum.	Kadın	509	2,72	1,312	0,412	1110	0,680
	Erkek	603	2,69	1,329			
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum.	Kadın	509	2,44	1,300	-0,720	1110	0,472
	Erkek	603	2,49	1,301			

Tablo 12’de görüldüğü gibi örnekleme oluşturan katılımcıların var olan kampüs içi ulaşım sistemi algısına yönelik ifadelerin cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla gerçekleştirilen bağımsız grup t testi sonucunda anlamlı bir farklılık göstermediği görülmüştür.

Tablodaki verilerden yola çıkarak araştırma hipotezlerini değerlendirecek olursak H_{17} , H_{18} , H_{19} , H_{20} , H_{21} , H_{22} , H_{23} ve H_{24} reddedilmiştir.

Tablo 13. Öğrenim Tipine Göre Var Olan Kampüs İçi Ulaşım Sistemi Algıları

İfadeler	Öğrenim Tipi Değişkeni	N	Ort.	S.S.	t	S.D.	P
Var olan kampüs içi ulaşım sisteminden memnunum.	I.Öğretim	431	2,06	1,088	0,186	841	0,852
	II.Öğretim	412	2,05	1,111			
Var olan kampüs ulaşımını güvenli olduğunu düşünüyorum,	I.Öğretim	431	2,52	1,189	2,023	841	0,043 *
	II.Öğretim	412	2,36	1,181			
Var olan kampüs ulaşımının konforlu olduğunu düşünüyorum,	I.Öğretim	431	2,33	1,257	3,530	840,473	0,000 *
	II.Öğretim	412	2,04	1,172			
Var olan kampüs ulaşımının erişilebilir olduğunu düşünüyorum,	I.Öğretim	431	2,40	1,173	0,824	841	0,410
	II.Öğretim	412	2,33	1,171			
Var olan kampüs ulaşımının çevreye duyarlı olduğunu düşünüyorum,	I.Öğretim	431	2,41	1,139	0,737	841	0,461
	II.Öğretim	412	2,35	1,179			
Var olan kampüs ulaşımının esnek olduğunu düşünüyorum,	I.Öğretim	431	2,35	1,201	0,323	841	0,747
	II.Öğretim	412	2,32	1,273			
Var olan kampüs ulaşımının maddi külfetinin olmadığını düşünüyorum,	I.Öğretim	431	2,63	1,293	-0,081	841	0,935
	II.Öğretim	412	2,64	1,310			
Var olan kampüs ulaşımının hızlı olduğunu düşünüyorum,	I.Öğretim	431	2,50	1,336	0,492	841	0,623
	II.Öğretim	412	2,45	1,318			

Tablo 13’ de görüldüğü gibi örnekleme oluşturan öğrencilerin var olan kampüs içi ulaşım sistemi algısına yönelik ifadelerin öğrencilerin kayıtlı bulunduğu öğrenim tipi değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla gerçekleştirilen bağımsız grup t testi sonucunda 2 soruda Levene Testi anlamlı çıkmış ve bir alt satırında yer alan (Equal variances not assumed) standart sapma, t değeri ve serbestlik derecesine bakılmıştır.

Yapılan T testi sonuçlarına göre 2. ve 3. sorularda anlamlı bir fark tespit edilmiştir. “Var olan kampüs içi ulaşım sisteminin güvenli olduğunu düşünüyorum” ifadesinin yer aldığı 2. soru ($t_{(841)}=2,023$; $p<0,005$) için I. Öğretim öğrencilerin ulaşım sisteminin güvenliğine ilişkin ortalamaları ($ort=2,52$; $s,s=1,189$) II. Öğretim öğrencilerin ulaşım sisteminin güvenliğine ilişkin ortalamalarından ($ort=2,36$; $s,s=1,181$) yüksek çıkmıştır. “Var olan kampüs içi ulaşım sisteminin konforlu olduğunu düşünüyorum” ifadesinin yer aldığı 3. soru ($t_{(840,473)}=3,530$; $p<0,005$) için I. Öğretim öğrencilerin ulaşım sisteminin güvenliğine ilişkin ortalamaları ($ort=2,33$; $s,s=1,257$) II. Öğretim öğrencilerin ulaşım sisteminin güvenliğine ilişkin ortalamalarından ($ort=2,04$; $s,s=1,172$) yüksek çıkmıştır.

Bu sonuçlar I. Öğretim öğrencilerinin, II. Öğretim öğrencilere göre var olan kampüs içi ulaşım sisteminin güvenliği ve konforlu olduğunu düşündüğünü göstermektedir, Bağımsız örneklem T testi sonuçlarına göre H_{26} ve H_{27} kabul edilirken H_{25} , H_{28} , H_{29} , H_{30} , H_{31} ve H_{32} reddedilmiştir.

Hipotezler genel olarak incelendiğinde aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir:

- Öğrenci katılımcıların var olan kampüs içi ulaşım sisteminin memnuniyetine, güvenliğine, konforlu oluşuna, erişilebilirliğine, çevreye duyarlılığına, esnekliğine, hızlılığına ilişkin görüşleri ile okudukları sınıf dağılımına göre aralarında anlamlı bir farklılık gösterdiği tespit edilmiştir.
- Katılımcıların var olan kampüs içi ulaşım sisteminin memnuniyetine, güvenliğine, çevreye duyarlı oluşuna, esnekliğine, maddi külfeti olmayışına, hızlılığına ilişkin görüşleri ile öğrenci, idari personel, akademik personel gruplarının dağılımına göre aralarında anlamlı bir farklılık gösterdiği tespit edilmiştir.
- Öğrenci katılımcıların var olan kampüs içi ulaşım sisteminin konforlu oluşuna, erişilebilirliğine ilişkin görüşleri öğrencilerin kayıtlı oldukları öğrenim türüne göre aralarında anlamlı bir farklılık gösterdiği tespit edilmiştir.

Tablo 14. Hipotez Genel Durumu

Hipotez No	Analiz Türü	Hipotezin Durumu	Hipotez No	Analiz Türü	Hipotezin Durumu
1	Anova	Kabul	17	Bağımsız T testi	Red
2	Anova	Kabul	18	Bağımsız T testi	Red
3	Anova	Kabul	18	Bağımsız T testi	Red
4	Anova	Kabul	20	Bağımsız T testi	Red
5	Anova	Kabul	21	Bağımsız T testi	Red
6	Anova	Kabul	22	Bağımsız T testi	Red
7	Anova	Red	23	Bağımsız T testi	Red
8	Anova	Kabul	24	Bağımsız T testi	Red
9	Anova	Kabul	25	Bağımsız T testi	Red
10	Anova	Kabul	26	Bağımsız T testi	Kabul
11	Anova	Kabul	27	Bağımsız T testi	Kabul

12	Anova	Red	28	Bağımsız T testi	Red
13	Anova	Red	29	Bağımsız T testi	Red
14	Anova	Kabul	30	Bağımsız T testi	Red
15	Anova	Kabul	31	Bağımsız T testi	Red
16	Anova	Kabul	32	Bağımsız T testi	Red

SONUÇ ve ÖNERİLER

Üniversiteler yalnızca mesleki eğitim veren kurumlar olarak görülmemelidir. Bu kurumlar, aynı zamanda öğrencilerin hayata hazırlanmalarını sağlayan, toplumun gelişmesine ve ilerlemesine ışık tutan ortamlardır. Üniversitelerdeki sosyal ve kültürel etkinlik alanları; farklı kültür, etnik ve sosyal yapılara sahip öğrencilerin eğitim süreçleri boyunca ders dışı zamanlarının büyük bölümünü geçirdikleri mekânlar olmuştur. Çalışma, barınma, dinlenme ve ulaşım gibi temel kent fonksiyonlarını küçük kapsamlı olarak bünyelerinde bulundurlar. Taşıdıkları bu işlevsel yoğunlukları nedeniyle kent özelliği taşıyan bu mekanların, üniversitenin bulunduğu kentin yaşamıyla sıkı ilişkiler içinde olması gereklidir.

Üniversite kampüs alanlarının planlanması, diğer kentsel alanlarda yapılan planlamalar gibi kentsel tasarım ölçeğinde ele alınması gereken önemli bir konudur. Üniversiteye ait akademik ve sosyal birimler arasındaki mekânsal kopukluklar nedeniyle farklı fakülteler arası interdisipliner eğitim programları geliştirilmemekte; seminer odaları, laboratuvarlar, konferans salonları gibi birimler farklı bölümler tarafından ortak kullanılamamaktadır. Bu nedenle üniversite kampüslerinin eğitim ve öğretim kurumları olmalarının yanı sıra fiziki yapılarıyla kent imajını en iyi şekilde yansıtan alanlar olması sağlanmalıdır.

Çalışmamızın amacı Karabük Üniversitesinin kullanıcılarının var olan ulaşım sistemi algılarının ölçülmesidir.

Çalışmamızda ANOVA ve T-TESTİ sonuçları ile kurduğumuz 32 adet hipotez değerlendirilmiştir. 15 tanesi kabul edilen hipotezlerin sonucu şu şekildedir:

- Öğrenci katılımcıların var olan kampüs içi ulaşım sisteminin memnuniyetine, güvenliğine, konforlu oluşuna, erişilebilirliğine, çevreye duyarlılığına, esnekliğine, hızlılığına ilişkin görüşleri ile okudukları sınıf dağılımına göre aralarında anlamlı bir farklılık gösterdiği tespit edilmiştir.
- Katılımcıların var olan kampüs içi ulaşım sisteminin memnuniyetine, güvenliğine, çevreye duyarlı oluşuna, esnekliğine, maddi külfeti olmayışına, hızlılığına ilişkin görüşleri ile öğrenci, idari personel, akademik personel gruplarının dağılımına göre aralarında anlamlı bir farklılık gösterdiği tespit edilmiştir.

- Öğrenci katılımcıların var olan kampüs içi ulaşım sisteminin konforlu oluşuna, erişilebilirliğine ilişkin görüşleri öğrencilerin kayıtlı oldukları öğrenim türüne göre aralarında anlamlı bir farklılık gösterdiği tespit edilmiştir.

Elde edilen bu verileri Karabük Üniversitesi yönetimi kullanarak var olan sistemde iyileştirmeler yapılabilir. Üniversite gelişim planında revizyonlara gidebilir. Ulaşımı kullananların görüşlerinin yönetimce dikkate alınması üniversitenin menfaat sahipleri ile arasındaki ilişkiyi olumlu etkileyebilir.

Şoförler ve Minibüsçüler kooperatifi verileri değerlendirerek yapacakları revizyonlarla hem tercih edilirlüklerini artırabilirler hem de kente katma değer sağlayabilirler.

Yapılan çalışma literatürde var olan eksikliği gidermek için atılmış bir adımdır. Bu alanda daha pek çok çalışma yapılabilir. Aynı uygulama farklı üniversitelerde uygulanabileceği gibi kampüs içi ulaşımında ulaşım seçenekleri için maliyetlendirme, optimum durak aralıkları tespiti, ulaşım yolu tasarlanması, vb çalışmalar yapılarak bu alandaki açık kapatılabilir.

KAYNAKÇA

- Aktan, E. Ö., "Ulaşımında Yeni Teknolojiler Ve Uygulamaların Kent Biçimine (Olası) Yansıması". e-kutuphane.imo.org.tr: <http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/3193.pdf>
- Bakırcı, Y. D. (2012), "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Hava yolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı", Marmara Coğrafya Dergisi, 340-377.
- Çelik, M. (2010), "Sosyo-Demografik Özelliklerin Ve Kentsel Yapının Bireylerin Kentiçi Ulaşım Davranışları Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi: İstanbul Metropolitan Alan Örneği" Gebze: Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Çubuk, M. K., ve Türkmen, M. (2003), "Ankara'da Raylı Ulaşım", Gazi Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Dergisi, 125-144.
- Erçevik, B., ve Önal, F. (2011), "Üniversite Kampüs Sistemlerinde Sosyal Mekan Kullanımları", Megaron Journal, 151-161. http://www.journalagent.com/megaron/pdfs/MEGARON_6_3_151_161.pdf
- Gökdağ, M. (2014, Haziran 21), "Kentsel Ulaşımında Karayolu Ve Raylı Taşıma Sistemlerinin Bazı Önemli Faktörlere Göre Karşılaştırılması", [webcache.googleusercontent.: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:qqobPfDB_vwJ:arsiv.mmo.org.tr/pdf/11189.pdf+&cd=1&hl=tr&ct=clnk&gl=tr](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:qqobPfDB_vwJ:arsiv.mmo.org.tr/pdf/11189.pdf+&cd=1&hl=tr&ct=clnk&gl=tr)
- Gürel, F. (2011). *Hafif Raylı Ulaşım Sisteminin Kocaeli İli İçin İncelenmesi*. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Nalçakan, M. (2003), "Türkiye ekonomisi açısından ulaştırma sektöründe demiryolu taşımacılığının önemi ve ekonometrik model ile Türkiye demiryolu yurtiçi yük taşıma talebinin analizi (1980-2000)". Eskişehir: Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Nalçakan, Y. D. (2012). Ö. G. Karadayı, Y. D. Kaya, Y. D. Nalçakan, Y. D. Gerede, D. D. Aras, Y. D. Battal, & Y. D. Kuyucak içinde, *Ulaştırma Sistemleri*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- NAKİP, M. (2006), *Pazarlama Araştırmaları Teknikler ve (SPSS Destekli) Uygulamalar*, 2. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara.
- Öztürk, Z., ve Öztürk, T. (2010), "İstanbul Kara Ulaşımında Alan Kullanımı Ekolojik Faktörünün Belirlenmesi", İMO Teknik dergi, 4979-4985.
- Saatçioğlu, C. (2006), "Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları-Türkiye ve AB Uygulamaları", Ankara: Gazi Kitapevi.
- Sutcliffe, D. D. (2012), "Toplu Taşıma Sistemleri" T. Kılıçarslan içinde, *Kentsel Ulaşım* (s. 127-178). İstanbul: Ninova Yayınları.
- Şensoy, U., ve Yeğingil, İ. (2008), "Çukurova Üniversitesi ve Çevresi Çevre Düzeni Planı", *Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 62-72. tanıtım kataloğu. (2014, Aralık 29).
- Ünal, L. (2014, Ekim 10), "21. Yüzyılda Ulaştırma ve Akıllı Ulaşım Sistemleri", e-kütüphane: <http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/11682.pdf>
- Yardımcı, D. F. (2013), "Ulaşım Hizmetleri(Kamu Ekonmisi Perspektifi)", Bursa: Dora Yayıncılık.
- Yazıcı, M. (2010), "Kentiçi Toplu Ulaşım Hizmetlerinde Toplam Kalite Yönetimi ve Bir Uygulama", İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Yağmur, C. (2013), "Kentiçi Ulaşım Bağlamında İstanbul Ulaşım A.Ş. Örneği Ve Organizasyon İle Ekonomik Açıldan Bir Öneri", İstanbul: Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.