TİASAD

Türk & İslam Dünyası Sosyal Araştırmalar Dergisi
The Journal of Turk & Islam World Social Studies

Yıl: 7, Sayı: 24, Mart 2020, s. 153-167

Kazim İlhan YARIKAN

Dumlupınar Üniversitesi, İktisat Bölümü, ilhanyarikan@gmail.com

Prof. Dr. Ergin UZGÖREN

Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, İktisat Teorisi, ergin.uzgoren@dpu.edu.tr

SÜRDÜRÜLEBİLİR ŞEHİR KAVRAMI VE ESKİŞEHİR KÜTAHYA ARASI İŞE GELİŞ GİDİŞ (COMMUTING) TERCİHLERİNİN ANALİZİ

Özet

İşe geliş gidiş hareketi kırsal ve şehrsel alanlar arasında bütün ülkelerde ortaya çıkan bir durumdur. İnsanlar çeşitli nedenlerle ikamet ettikleri bölge ile çalıştıkları bölge arasında bazen uzun sayılabilecek yol gitmek zorunda kalmaktadır. Literatüre işe geliş gidiş (commuting) olarak geçen bu durum dünya genelinde önemli bir ekonomik değere ulaşmıştır. Bu nedenle işe geliş gidişin yerleşim alanları ve bireyler üzerindeki etkilerini önlemeye yönelik alınabilecek çeşitli tedbirler tartışılmaya başlanmıştır. Yapılan çalışmalarda işe geliş gidişin boyutu, özellikle çalışanların maddi durumuna ve bölgeler arasındaki ekonomik, sosyal ve çevresel faktörlerde ortaya çıkan farklılıklara göre değiştiği değerlendirilmiştir. Bu çalışmada Eskişehir’de ikamet edip Kütahya’ya iş için geliş gidiş davranışlarının sürdürülebilir şehir kavramı çerçevesinde açıklanması amaçlanmıştır. Buna yönelik yapılan anket çalışmasında sürdürülebilir şehir kavramının ölçüm kriterleri dikkate alınmış olup sonuçlar bu çerçevede değerlendirilmiştir. Analizler sonucunda elde edilen bulgularda ise Eskişehir’den Kütahya’ya işe geliş gidiş yapan bireylerin davranışlarının özellikle çevresel, sosyal ve bir ölçüde de ailevi nedenlere dayandığı, ekonomik nedenlerin önem derecesinin ise düşük olduğu belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: İşe Geliş Gidiş, Sürdürülebilir Şehir, Kolayda Örneklem

SUSTAINABLE CITY CONCEPT AND ANALYSIS OF COMMUTING PREFERENCES BETWEEN ESKİŞEHİR KÜTAHYA

Abstract

Commuting is a situation that occurs in rural and urban areas in all countries. People time to time, have to endure long way between the region they live in and the region they have job. This experience, that is referred to the literature as commuting, has reached a significant economic value world wide. That is why various precautions that can be taken to prevent the effects of commuting to the residential areas and to individuals has begun to be discussed. The researches analyzed that the size of the commuting is diversing according to financial situation of the employees and differences in the economic, social and environmental factors between the regions. In this study, it is aimed to explicate on people who live in Eskişehir and commuting on Kutahya within the framework of sustainable city concept. In the survey study for this purpose, the measurement criteria of the concept of sustainable city were taken into consideration and the results were evaluated within this framework. According to the findings obtained as a result of the analyzes, it was determined that the behaviors of individuals commuting from Eskişehir to Kütahya are based on environmental, social and to some extent family reasons, and economic reasons are low in importance.

154

Keywords: Commuting, Sustainable City, Convenience Sampling

1. Giriş

İş ile ikametleri arasında her gün gidilen yol bireyleri psikolojik, sosyal ve ekonomik olarak oldukça zorlayabilmektedir. İngilizcede “commuting” olarak tanımlanan bu durumu etkileyen birçok değişken ve koşul bulunmaktadır. Literatürde yoğunlukla banliyö ve şehir merkezleri arasındaki işe geliş gidiş durumlarının incelendiği görülmektedir. Ancak aralarında coğrafi yakınlık ve ulaşım kolaylığı bulunan farklı şehir ve ilçeler arasında da işe geliş gidiş hareketliliğinin olduğu bilinmektedir. Bu olgu özellikle sosyal cazibe merkezi olmak refah seviyesinin yüksekliği ve gelecek nesillere aktarım yoluyla bu refahın devamlılığını ifade eden sürdürülebilirlik ile açıklanmaktadır.

Şehirlerin sürdürülebilir olması bölgede yaşayan bireylerin yaşam standartlarının yüksek olması ve gelecek nesillerin de bu refah ve yüksek yaşam standardından faydalanması anlamına gelmektedir. Şehirlerin sürdürülebilirliği çerçevesinde yapılan çalışmalar özellikle son yıllarda ortaya çıkan indeksler ve küreselleşme ile artış göstermektedir. Şehirlerin küreselleşmede oynadığı sosyal ve kültürel rol sürdürülebilirlik kavramının ön plana çıkmasına neden olmuştur (Gazibey v.d., 2014: 512).

Türkiye’de işe geliş gidiş davranışının birey üzerindeki etkilerinin ve bu davranışa neden olan faktörlerin yeterince incelenmediği görülmektedir. Bu bağlamda Eskişehir ve Kütahya gibi yakın mesafedeki şehirler arasında yapılan işe geliş gidiş tercihinin de daha önce incelenmediği belirlenmiştir. Yabancı literatürde ise banliyö ve şehir merkezi ayrımından hareketle yapılan işe geliş gidiş konusundaki çalışmalar, nitelik bakımından benzer olsa da sürdürülebilir şehir endeksi gibi kavramlardan yola çıkmadığı için sağlam bir teorik çerçeveye oturtulamamıştır. Bu

TİDSAD

çalışmanın açıklanan nedenlerden dolayı literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Çalışmanın ana kütlesi olarak Kütahya’da çalışıp Eskişehir’de ikamet eden ve her gün Kütahya-Eskişehir arasında gidip gelen ve çeşitli işlerde çalışan bireyler dikkate alınmıştır. Ayrıca Gazibey v.d. (2014) tarafından şehirlerin sürdürülebilirlik indeksini belirlemeye yönelik yapılan çalışma sonuçlarına göre değerlendirme yapılmıştır.

Yapılan çalışmaların çoğu şehirlerin sürdürülebilirliğinin sıralanması amacına yönelik olduğu halde, bu çalışmada Kütahya ilinde çalışan ancak Türkiye’nin sürdürülebilir şehirler sıralamasında üst sıralarda bulunan Eskişehir’de ikamet eden bireylerin bu davranışlarını etkileyen faktörler araştırılmıştır. Birincil veri toplama yöntemi ile yapılan çalışmada katılımcılara sorulan sorular şehrin sürdürülebilirliğini belirleyen kriterlere göre hazırlanmıştır. Çalışmada öncelikle işe geliş gidişin nedenleri, olası sonuçları ve bu konudaki gelişmeler açıklanmıştır. Ardından sürdürülebilir şehir kavramı ve Gazibey v.d. (2014) tarafından şehirlerin sürdürülebilirlik indeksini belirlemeye yönelik yapılan çalışmadaki sonuçlar incelenmiştir. Son olarak ise, işe geliş gidiş konusu ile ilgili literatür özetlenerek, çalışmada gerçekleştirilen uygulama sonucu elde edilen veriler analiz edilmiştir.

2. İşe Gidip Gelme “Commuting” Kavramı

Avrupa Birliği tanımlarına göre “commuting” kavramının anlamı çalışanların en az %15’inin iş için bir bölgeden başka bölgeye günlük veya belirli aralıklarla gidip gelme eylemine denmektedir. Böyle bir durumda Avrupa Birliği iki şehri tek bir bölge gibi değerlendirmekte ve analizini ona göre yapmaktadır. Şehirlerin işe geliş gidiş durumlarıyla bağlı olması halinde işlevsel şehir ve diğer şehirler işe geliş gidiş bölgesi olarak bir bölge olarak düşünülmektedir (Eurostat, 2018: 3). Diğer taraftan işe geliş gidiş eylemi Avrupa ülkelerinde çeşitli sorunları gündeme getirmeye başlamasıyla “commuting”e karşı bazı çözümler üretilemeye başlanmıştır. Özellikle trafik, emek talebi, yerleşim yeri gibi konularda ülkeler bu konuda bazı çözümler yaratmaktadır (Laan, Vogelzang ve Shalke, 1998: 385). Eskişehir ve Kütahya arasında da “commuting” açısından benzer sorunların yaşandığı gözlemlenmektedir.

Günlük olarak işe geliş gidiş eyleminin bireylere etkileri konusunda yapılan birçok araştırma mevcuttur. Bu konuda yapılan araştırmaların genel çerçevesi eylemi yapanlar üzerindeki psikolojik, ekonomik ve sosyal etkilerine yönelik olsa da insanların mesafenin kısa olması durumunda neden bir kentten başka bir kente iş-ev arasındaki yola katlandıkları değişik nedenlere bağlanabilmektedir. Metropol şehirlerin merkezilerinin sosyal, kültürel olarak banliyölerden daha cazip olması nedeniyle insanların işe geliş gidiş tercih etmeleri ile Kütahya ile Eskişehir arasında yaşanan bu işe geliş gidiş hareketinin de benzer nedenlerle oluştuğu değerlendirilebilir.

Şehirlerde refah ekonomisinin önem kazanması ile birlikte özellikle büyük şehirlerde artan banliyö olgusu çalışan bireylerin her gün işe geliş gidiş olanaklarını ve isteklerini artırmaktadır. Bu nedenle işe geliş gidiş olgusunun nedenlerinin ve insanlar üzerinde yarattığı etkilerin araştırılması önem kazanmıştır. Analizlerde refah seviyesi yüksek olan bireylerin işe geliş hareketine daha yatkın oldukları belirlenmiştir (Lorenz, 2017: 1). Diğer bazı çalışmalarda ise yüksek gelir grubundaki insanların banliyö yerine şehir merkezlerinde yaşamayı tercih ettikleri sonucuna ulaşılmıştır. Çünkü orta ve düşük gelir grubuna ait insanlar hayat pahalılığı açısından gelir durumlarına daha uygun olan cazibe merkezi sayılabilecek merkezler

haricindeki, yaşam koşulları daha ucuz ve hayat pahalılığı nispi olarak daha az olan merkezin çevresindeki bölgeleri tercih ederken, yüksek gelir grubundaki insanlar ise yüksek yaşam maliyetini karşılayabilecek durumları olduğu için merkezde yaşamayı tercih edebilmektedir (White, 1988: 129). Ayrıca işe geliş gidiş süresinin de bireylerin tercihleri üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğu görülmektedir. Bu süre arttıkça insanların iş ile ikamet arasında yaptıkları yolculuktan memnuniyetlerinin azaldığı belirlenmiştir (Zeid ve Akiva, 2011: 350).

Bulunduğu bölgede refah seviyesi yüksek olan şehirlere doğru yapılan göçler beklenen bir durumdur. Diğer taraftan günlük olarak işe geliş gidiş durumu da aynı şekilde refah, sosyal olarak tatmin seviyesi, ekonomik avantajlar gibi sürdürülebilir şehir olma kriterlerine göre şekillenebilmektedir. Yapılan çalışmalarda işe geliş gidiş olgusunun ev kiralarından, istihdam olanaklarından, yüksek nitelikli işgücü için çalışılacak bölgenin sosyo-kültürel altyapı yönünden yetersizliğinden etkilenebileceği belirlenmiştir (Martensson, 2015: 7). Yerleşim yerlerinin özelliklerine göre, sosyo-kültürel altyapı yetersizliği, işe geliş gidiş olgusu üzerinde bazen önemli rol oynamaktadır. Ayrıca işe geliş gidiş için kullanılan araçların ve güzergahın da bu duruma etki ettiği görülmektedir. Örneğin Malmö bölgesine iş amacıyla seyahat edenlerin birçoğu bu davranışlarında ulaşım araçlarının çeşitliliğinin artırılmasının büyük bir etkisi olduğunu öne sürmektedir. Şehirde iki katına çıkarılan toplu taşıma araçları ve şehir tünelinin açılması yoluyla seyahat etmenin ekonomik ve psikolojik sonuçlarının azaltılması işe geliş gidiş hareketinin çalışanlara etkisinin mümkün olan en düşük seviyede tutulması ve bu hareketin trafiğe etkisinin en aza indirilmesi mümkün olmuştur (www.trafa.se, 2011: 14).

3. Sürdürülebilir Şehir

Sürdürülebilir şehir kavramı tanım olarak insan ihtiyaçlarının daha iyi karşılanması hedefinin mevcut şehirlerde geliştirilmesi ve bu refah seviyesinin çevresel koşullar ile uyumlu şekilde gelecek nesillere aktarılmasıdır. Yani sürdürülebilir şehir inşa etmenin amacı ekolojik dengenin de gözetilerek bireylere en verimli bölgesel yaşam koşullarının oluşturulmasıdır (Tosun, 2017: 171). Ekonomik yeterlilik son dönemlerde şehirlerin ulaşmayı hedefledikleri önemli bir amaç olsa da bunu çevreye zarar vermeden, şimdiki nesillerle birlikte gelecek nesillerin de bu refahtan yararlanmasını sağlamaya yönelik çabalar sürdürülebilir kalkınma kavramını ifade etmektedir. Ekonomik kalkınmanın çevresel faktörler de göz önüne alınarak, ekolojik denge ile birlikte gerçekleşmesi son dönemlerin en popüler ve önemli konularından birisidir (Saraç ve Alptekin, 2017: 20). Özellikle şehirlerde yaşayan nüfusun hızlı bir şekilde artış göstermesi sürdürülebilir şehirlerin önem kazanmasına neden olmuştur. Sürdürülebilir şehirselleşimin sağlanabilmesi amacıyla buna yönelik atılabilecek adımlar çeşitli konferanslarla, programlarla, seminerlerle ve uluslararası forumlarla tartışılmaktadır (Höjer ve Wang, 2014: 3).

Bir şehrin sürdürülebilir bir kalkınmaya sahip olduğunu belirlemek için temel olarak ekonomik, sosyal ve çevresel faktörler incelenmektedir. Bu başlıklar altında incelenen çeşitli konularda yapılan analizlerle şehrin durumu belirlenmekte ve sürdürülebilir bir şehir olup olmadığı belirlenmektedir. Avrupa Birliği'ne göre sürdürülebilir kalkınmanın göstergeleri (Gazibey v.d. 2014: 519);

- Sosyoekonomik kalkınma,
- Sosyokültürel olanaklar,

- Sürdürülebilir tüketim ve üretim,
- Demografik değişim,
- Halk sağlığı,
- Eğitim,
- İklim değişikliği ve enerji,
- Ulaştırma,
- Doğal kaynaklar,
- İyi yönetim,
- Küresel ortaklık.

Bu kapsamda sürdürülebilir şehir kavramı bir şehrin refah seviyesinin, ekonomik, kültürel, sosyal ve çevresel faktörlere göre gelişmişlik düzeyini ortaya koymaktadır. İşe geliş gidiş davranışlarının analizi amaçlanan bu çalışmada konu bu kapsamda değerlendirilmiştir.

Tablo 1: Türkiye İçin Geliştirilen Şehir Sürdürülebilirliği Endeksi

ŞEHİR SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ GÖSTERGELERİ		
EKONOMİK	SOSYAL	ÇEVRESEL
- Altyapı Yatırımları	- Adalet / Güvenlik	- Su Şebekesi Hizmetleri
- Enerji	- Eğitim	- Atık Hizmetleri
- İşgücü / İstihdam	- Demografi	- Hava Kirliliği
- Girişim	- Kültür	
- Turizm	- Sağlık	
- Ulaştırma	- Trafik	
- Mali / Finansal Maliyetler	- Barınma	

Kaynak: Gazibey, Keser ve Gökmen, 2014: 523.

Türkiye'deki tüm şehirler için Avrupa Birliği kriterlerine göre hesaplanan Şehir Sürdürülebilirlik Endeksi Tablo 1'de görülmektedir. Bu çalışmanın anket kısmında kullanılan ifadeler bu endeks kriterleri dikkate alınarak hazırlanmıştır.

Türkiye'de illerin şehir sürdürülebilirlik endeksine göre sıralaması incelendiğinde, Tablo 2'de görüldüğü gibi, Eskişehir ile Kütahya arasında ciddi bir fark bulunduğu dikkat çekmektedir. Eskişehir bu endekste 14. sırada iken Kütahya 47. sırada bulunmaktadır. Sürdürülebilirlik endeksinde dikkati çeken bu fark yapılan çalışmada esas alınarak Kütahya - Eskişehir arasındaki geliş gidiş hareketinin unsurları analiz edilmeye çalışılmıştır.

Tablo 2: İllerin Şehir Sürdürülebilirlik Endeksine Göre Sıralamaları (2014)

İl Adı	C_i	Sıra.	İl Adı	C_i	Sıra.	İl Adı	C_i	Sıra.
Kocaeli	0.62089	1	Bolu	0.03007	28	Nevşehir	0.01908	55
İstanbul	0.51367	2	Balıkesir	0.02931	29	Diyarbakır	0.01902	56
Ankara	0.39544	3	Artvin	0.02927	30	Niğde	0.01882	57
İzmir	0.13822	4	Konya	0.02627	31	Erzincan	0.01854	58
Çanakkale	0.11572	5	Maraş	0.02614	32	Çorum	0.01847	59
Tekirdağ	0.09728	6	Bartın	0.02561	33	Çankırı	0.01831	60
Bursa	0.08449	7	Isparta	0.02516	34	Ordu	0.01794	61
Bilecik	0.08144	8	Sakarya	0.02496	35	Tokat	0.01790	62

Kırklareli	0.06005	9	Kırıkkale	0.02464	36	Bingöl	0.01742	63
Osmaniye	0.05656	10	Burdur	0.02423	37	Gümüşhane	0.01738	64
Muğla	0.05484	11	Samsun	0.02420	38	Aksaray	0.01698	65
Zonguldak	0.05466	12	Trabzon	0.02385	39	Amasya	0.01681	66
Antalya	0.04725	13	Elâzığ	0.02309	40	Yozgat	0.01606	67
Yalova	0.04640	14	Kırşehir	0.02261	41	Bayburt	0.01552	68
Hatay	0.04434	15	Tunceli	0.02200	42	Batman	0.01467	69
Denizli	0.04292	16	Sivas	0.02175	43	Bitlis	0.01465	70
Eskişehir	0.04083	17	Erzurum	0.02163	44	Kars	0.01441	71
Karabük	0.04033	18	Van	0.02156	45	Siirt	0.01420	72
Adana	0.04002	19	Sinop	0.02114	46	Şırnak	0.01334	73
Ağrı	0.03857	20	Kütahya	0.02076	47	Ardahan	0.01244	74
Manisa	0.03848	21	Malatya	0.02066	48	Muş	0.01215	75
Mersin	0.03845	22	Düzce	0.02036	49	Iğdır	0.01154	76
Gaziantep	0.03589	23	Rize	0.02028	50	Hakkari	0.01086	77
Kayseri	0.03565	24	Karaman	0.02013	51	Kilis	0.01085	78
Uşak	0.03301	25	Kastamonu	0.01990	52	Şanlıurfa	0.00934	79
Aydın	0.03217	26	Afyon	0.01945	53	Mardin	0.00817	80
Edirne	0.03111	27	Giresun	0.01908	54	Adıyaman	0.00596	81

Kaynak: Gazibey, Keser ve Gökmen, 2014: 530.

4. Literatür Taraması

O'Regan ve Buckley (2004) Dublin için yaptıkları çalışmada iş yerlerine belli bir mesafede gidip gelen 187 banka çalışanına anket düzenlemiş ve bu durumun stres düzeylerine etkisini incelemeyi hedeflemişlerdir. Çalışmayı farklı ulaşım araçlarının farklı stres düzeyleri yaratacağı hipotezi ile yapan yazarlar tren ile yolculuk yapmanın araba ve otobüs ile yolculuk yapmaktan daha fazla stres oluşturduğunu belirlemişlerdir. Tammaru (2004), Estonya'nın metropoliten şehirlerinden birisi için yaptığı çalışmada 2000 yılındaki Cencus kayıtlarını kullanmış ve iş için gelip giden bireylerin banliyöleşme ve istihdam durumlarını araştırmıştır. Bulunan sonuçlardan birisi ise Talin şehrinde çalışıp banliyölerde yaşayan insanların araba temelli işe geliş gidiş olanaklarının artmasıyla tercihlerini bu şekilde kullanmalarındır. Şehir dışından işe gelip gidenlerde ise bir azalma söz konusu olmuştur. Bunun nedeni olarak ise 1990 yılındaki tarımsal çöküş gösterilmektedir.

Abou Zeid ve Ben Akiva (2011) tarafından yapılan çalışmada hipotezlerden birisi olan iş için daha uzun seyahate çıkan insanların karşılaştırmalı mutluluk bakımından daha kısa sürede işe geliş gidiş yapan bireylere göre hayatlarından daha az memnun olup olmadıkları araştırılmıştır. Bu çalışmada düzenlenen anket mail yolu ile 594 katılımcıya ulaştırılmış, bunun dışında bazı çalışanlarla bire bir görüşme gerçekleştirilmiştir. Sonuç olarak gidip gelme durumunun kişinin genel refahını ve iş durumundan memnuniyetini etkilediği görülmüştür. Ayrıca işe geliş gidiş eyleminde geçen zamanın ve kullanılan taşıtın da bu duruma etki ettiği görülmüştür.

Matisson, Hakansson ve Jacobson (2015) İsveç için yaptıkları çalışmada sosyal sermaye ve işe geliş gidiş durumunu cinsiyete göre belirlemeye çalışmışlardır. Bunun için sağlık sektörünün yaptığı bir anketi kullanmışlardır. Çıkan sonuçlardan birisi daha uzun işe geliş gidiş süresine sahip insanların sosyalleşmek için ayırdıkları vaktin daha az olması şeklindedir. İlgili

çalışmada sosyal sermaye ekonomik ve kültürel sermaye gibi toplumsal bir kaynak olarak dikkate alınmıştır. Çalışmada araba ile işe geliş gidiş yapan insanların toplumda daha az sosyal katılım gerçekleştirdikleri ve daha az genel güvene sahip oldukları yönünde olmuştur. Genel güven, işe geliş gidiş hareketini yapan bireylerin yolculuğun kendisine veya toplu olarak yapılıyorsa, diğer bireylere olan güveni ifade eden bir kavramdır (Matisson v.d.: 2015: 736).

Mondal ve Samantha (2017) teorik olarak yaptıkları çalışmada Hindistan'ın Kolkata şehrinin metropoliten olarak adlandırılmasının nedenlerini araştırmış ve kırsal veya daha küçük bölgelerden iş için gelip giden bireylerin bu duruma büyük etkisinin olduğunu belirlemiştir. Bölgenin ulaşım ağının gelişmiş olması bu şehrin gelişmesinde büyük rol oynamaktadır. İşe geliş gidiş olanağı şehrin çevresindeki bölgelerin önemini de arttırmıştır. Bu nedenle işe geliş gidiş hareketi, şehirleşmenin düzensizleştiği Hindistan'da bu konunun tartışılmasına ve geliştirilmesine olanak sağlamıştır.

Lorenz (2017) tarafından yapılan çalışmada Almanya'da işçilerin işe geliş gidiş ile refah seviyeleri arasındaki ilişki araştırılmıştır. Araştırmada 11 ölçekten oluşan 18-65 yaş arası çalışan ve Alman Sosyo Ekonomik Panel'den elde edilen veriler kullanılmıştır. Analiz sonucunda işe geliş gidişin, özellikle aile hayatı ve boş zamanı değerlendirme konularında, yaşam standardını düşüren bir etken olduğu ortaya koyulmuştur. Öte yandan gidip gelinen mesafe ile yaşam memnuniyeti arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmüştür. Scheele ve Andersson (2018) tarafından yapılan bir diğer çalışmada İsveç'teki istihdam ve ikamet bilgileri olarak 2005 ve 2006 yılına ait Small Area Market Statistics (SAMS) verileri kullanılmıştır. Bu çalışmada ikametgahları ve çalıştıkları yerleri farklı olanların belediyenin çekiciliğinden etkilenip etkilemediği araştırılmıştır. Çalışmada bireylerin iş yerlerini çekici belediyelere taşımak veya çekici belediyede çalışmak isteklerinin nedenleri araştırılmıştır. Bunlar iş olanakları, ev bulma olanakları, vergi oranları olarak açıklanmıştır. Sonuç olarak yaş ve yüksek kiralardan etkisinin önemli olduğu belirlenmiştir. Ayrıca Stockholm şehrinde artan konut arzının bölgede nüfus artışına pozitif etki ettiği görülmektedir.

Bairo, Bravo ve Caro (2018), Latin Amerika ve Şili'de büyük alışveriş merkezlerinin sosyal cazibe merkezi olmalarının bireylerin göç, ikamet ve turizm gibi kararlarını nasıl etkilediğini araştırmışlardır. Çalışma sonucunda büyük alışveriş merkezlerinin coğrafi konumlarına göre bireyleri kendilerine çektiğini göstermiştir. Oliver v.d. (1997), yaptıkları çalışmada tüketici memnuniyetini ölçmek amacıyla yaptıkları ankette 10 puanlı ölçek sistemini kullanmışlardır. Çalışmada seçeneklerin ve tüketici davranışlarının daha belirli olabilmesi amaçlanmış ve yapılan çalışmada Eskişehir-Kütahya arasında işe geliş gidiş yapan insanlar ana kütle olarak kabul edilmiştir.

5. Yöntem ve Bulgular

Bu ana kütlede örneklem grubu olarak 51 adet katılımcıya içerisinde on adet demografik, iki adet kişilik tanımlama ve on yedi adet de çalışmanın amacına uygun olarak belirlenmiş toplam 29 adet soru içeren anket uygulanmıştır. Hazırlanan ankette 10 puanlı ölçek formatı kullanılarak katılımcılardan Kütahya'da çalışırken Eskişehir'de ikamet etmelerinin nedenlerini önem derecesine göre sıralanmaları istenmiştir. Çalışmanın amacına uygun olması, katılımcıların birden fazla faktörü önem derecesine göre sıralama olanağı yaratması ve ekonomik, sosyal ve politik anketlerde oldukça fazlaca tercih edilmesi dikkate alınarak 10

puanlı ölçek formatı kullanılması uygun görülmüştür. Ayrıca 10 puanlı ölçek formatına sahip anketlerde katılımcıların soruları boş bırakma olasılıklarının diğer formatlara sahip anketlerden daha düşük olduğu bilinmektedir. (Courser ve Lawrakas, 2012: 6). Ayrıca daha düşük puanlama sistemi olan ölçeklerde karşılaştırılabilir sonuçların daha düşük olduğu bu yüzden 10 puanlı ölçekleme yönteminin karşılaştırmalı çalışmalarda daha isabetli sonuçlar ortaya koyduğu görülmüştür. Matematiksel ve istatistiksel bir kuram olan bilgi teorisi de aynı şekilde daha fazla cevap kategorisine sahip sorularda ilgilenilen değişken hakkında daha fazla bilgi alınabildiğini belirtmektedir. Örneğin 2 puanlı yalnızca tutumun yönünü belirleyebilirken daha fazla puanlı bir ölçek değerlendirmenin yoğunluğunu artırmaktadır (Revilla v.d., 2013: 75).

Örnekleme grubunun belirlenmesinde kolayda örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Kolayda örnekleme, birincil veri toplama usulü ile yapılan çalışmalarda örneklemin ana kütlelerinin araştırmacının belli kriterlerine göre belirlendiği, yani katılımcıların tesadüfi olarak seçilmediği, örnekleme yöntemidir. Bu yöntemde toplanan veriler hızlı ve en kolay şekilde çalışmaya dahil edilebilmektedir. Ancak bu örnekleme yönteminin bazı kısıtları olduğu da unutulmamalıdır. Kolayda örneklemede ana kütlelerden seçilen örneklem tesadüfi olmaması ve bazı kriterlere göre seçilmesinden dolayı bu örneklem kullanılarak yapılan çalışmalar genellemeden yoksundur (Haşioğlu v.d.:2015: 20).

Yapılan analizde Eskişehir Kütahya arası işe geliş gidiş yapan bireylerin bu davranışlarının nedenlerine yönelik hazırlanan sorular ekonomik, sosyokültürel, çevresel ve ailevi olarak 4 ana gruba ayrılmıştır. Katılımcılara yaş, cinsiyet, maddi durum gibi demografik özelliklerini belirlemeye yönelik sorular da sorulmuştur. Ayrıca anket, Eskişehir Kütahya arası işe geliş gidiş hareketi yapanlar ile yüz yüze yapılmıştır. Anketin uygulama aşamasında, işe geliş gidiş hareketini yapanların farklı bölgelerde ve işyerlerinde olmasından dolayı zaman kısıtı ile karşılaşmıştır.

Yüksek oranda kamu kesiminde çalışan katılımcıların yine birçoğunun gelirinin orta gelir seviyesinde oldukları görülmektedir. Ayrıca katılımcıların tümü lisans mezunu veya yüksek lisans yapmış bireylerdir. Yüksek lisans yapan bireyler lisans mezunu bireylerden daha fazla oranda katılım göstermişlerdir. Katılımcıların medeni durumlarına göre incelendiğinde ise evli olan katılımcıların bekarlardan daha yüksek oranda oldukları görülmektedir.

Tablo 3’de çalışmanın anketinde yer alan soruların tanımlayıcı istatistiklerine yer verilmiştir. Çalışmalarda analiz edilen çarpıklık ve basıklık katsayılarının değerlerinin +2 ve -2 arasında olması arzu edilen bir durumdur (Ünal ve Gürsoy, 2014: 306). Tablo 3 incelendiğinde bazı değerlerin belirtilen aralık dışına çıktığı görülse de çok fazla bir sapmanın olmadığı görülmektedir. Ayrıca tanımlayıcı istatistiklerde sorulara verilen cevapların ortalama değerleri de gösterilmektedir. Çalışmada on puanlı ölçekleme yönteminin kullanılması verilen cevapların ortalama değerlerinin bu tabloda görülmesini mümkün kılmaktadır.

Tablo 3: Tanımlayıcı İstatistikler

İfadeler	N	Çarpıklık (Skewness)		Basıklık (Kurtosis)		Mean
		İstatistikler	Std. Hata	İstatistikler	Std. Hata	
Sosyokültürel1	51	-1.741	0,361	2,528	0,709	8,116
Sosyokültürel2	51	-1,702	0,361	1,900	0,709	8,21
Sosyokültürel3	51	-0,856	0,361	-0,573	0,709	7,348

Sosyokültürel4	51	-0,094	0,361	0,875	0,709	6,10
Sosyokültürel5	51	-0,593	0,361	-0,666	0,709	6,767
Ekonomik1	51	-0,386	0,361	-0,666	0,709	6,28
Ekonomik2	51	-1,384	0,361	1,737	0,709	7,88
Ekonomik3	51	1,961	0,361	3,433	0,709	2,23
Ekonomik4	51	1,986	0,361	4,039	0,709	2,488
Aile1	51	0,158	0,361	-1,957	0,709	5,07
Aile2	51	0,490	0,361	-1,652	0,709	4,34
Çevre1-14	51	-1,050	0,361	0,183	0,709	7,442
Çevre2-15	51	-1,291	0,361	0,612	0,709	7,67
Çevre3-16	51	-0,592	0,361	-0,680	0,709	6,931
Çevre4-17	51	-1,356	0,361	1,409	0,709	8,023
Çevre5-11	51	-1,382	0,361	0,859	0,709	7,837
Cinsiyet	51	0,444	0,361	-1,893	0,709	1,3953
Yaş	51	0,564	0,361	-0,208	0,709	2,6744
Medeni Durum	51	1,155	0,361	0,342	0,709	1,348
İşyeri	51	2,157	0,361	2,778	0,709	1,139
Gelir Durumu	51	-0,535	0,361	0,219	0,709	2,953
Eğitim	51	-1,021	0,361	-1,006	0,709	3,721
Maliyet	51	-0,495	0,361	-0,395	0,709	3,488
Ulaşım	51	0,266	0,361	-1,908	0,709	2,30
İkamet	51	-1,672	0,361	0,834	0,709	1,814
Sosyal	51	1,672	0,361	0,834	0,709	1,814
Tutumluluk	51	0,892	0,361	-1,265	0,709	1,3023

Ortalama değerlerine bakıldığında sosyokültürel anket sorularına katılımcıların ortalamanın çok üstünde değerleri tercih ettikleri görülmektedir. Sorular Eskişehir'in Kütahya'dan daha fazla gelişmiş sosyokültürel imkana sahip olduğunun puanlaması şeklinde hazırlanmıştır. Yani katılımcılar sosyokültürel açıdan Eskişehir'in Kütahya'dan daha gelişmiş olduklarını belirtmektedir. Diğer taraftan Kütahya Eskişehir arasında işe geliş gidiş yapmanın ekonomik nedenlerini ölçmek amacıyla hazırlanan "ekonomik1" ve "ekonomik2" soruları Eskişehir'de bulunan ürün çeşitliliğinin ve hizmet kalitesinin Kütahya'dan daha geniş kapsamlı ve kaliteli olmasının puanlaması şeklinde hazırlanmıştır. Katılımcılar tarafından bu sorulara verilen puanın artması hizmet kalitesinin ve ürün çeşitliliğinin Eskişehir'in Kütahya'dan daha kaliteli olması anlamına gelmektedir. Bu cevapların ortalama değerlerinde bakıldığında yine ortalamanın üstünde puanlamaya sahip oldukları görülmektedir. İşe geliş gidiş hareketinin ekonomik nedenlerini ölçmek amacıyla hazırlanan "ekonomik3" ve "ekonomik4" soruları ise Kütahya'da hayat pahalılığı ve kiraların daha yüksek olması şeklinde hazırlanmış ve cevaplar ortalama puanın oldukça altında kalmıştır. Bu da bireylerin Kütahya'da çalışmalarına rağmen Eskişehir'de ikamet etmelerinin Kütahya'daki hayat pahalılığıyla bir ilgisinin olmadığı ancak ürün bazında Eskişehir'in Kütahya'dan daha gelişmiş olanaklara sahip olmasının işe geliş gidiş hareketine etki ettiğini göstermektedir. Ayrıca "çevre" etiketi ile gösterilen değerlerde Eskişehir'in sahip olduğu yeşil alan, şehirleşme, eğitim ve sağlık imkanları gibi alt başlıklara dair sorular sorulmuş ve verilen cevapların tümü işe geliş gidiş hareketinde çevresel faktörlerin de büyük etkisinin olduğu görülmüştür.

Tablo 4: Eskişehir ve Kütahya'daki Ürün ve Hizmetlerin Fiyat Değerlendirmesi

		Cevaplar		Yüzdesel Dağılım
		Miktar (N)	Yüzde (%)	
ekopahalılık ^a	1,00	45	52,3%	104,7%
	2,00	15	17,4%	34,9%
	3,00	10	11,6%	23,3%
	4,00	3	3,5%	7,0%
	5,00	5	5,8%	11,6%
	6,00	3	3,5%	7,0%
	7,00	2	2,3%	4,7%
	9,00	1	1,2%	2,3%
	10,00	2	2,3%	4,7%
Toplam		86	100,0%	200,0%

Tablo 4'te Kütahya ve Eskişehir arasındaki hayat pahalılığının işe geliş gidiş yapmaya etkisini ölçmek amacıyla sorulan soruların frekans analizleri yer almaktadır. Sorular şekil olarak “Kütahya’da hayat Eskişehir’de daha pahalı” olarak sorulmuş ve verilen cevaplarda Kütahya’da hayat pahalılığının Eskişehir’den düşük olduğu katılımcılar tarafından büyük oranda kabul edilmiştir.

Tablo 5: Eskişehir ve Kütahya'daki Ürün Çeşitliliği ve Kalitesinin Değerlendirilmesi

		Cevaplar		Yüzdesel Dağılım
		Miktar (N)	Yüzde (%)	
ekoürün ^a	1,00	4	4,7%	9,3%
	2,00	1	1,2%	2,3%
	3,00	5	5,8%	11,6%
	4,00	4	4,7%	9,3%
	5,00	7	8,1%	16,3%
	6,00	11	12,8%	25,6%
	7,00	8	9,3%	18,6%
	8,00	14	16,3%	32,6%
	9,00	17	19,8%	39,5%
	10,00	15	17,4%	34,9%
Toplam		86	100,0%	200,0%

Tablo 5'te Kütahya'daki ürün çeşitliliği ve ürün ve hizmet kalitesinin Eskişehir'den daha düşük olduğu yönünde katılımcılara sorulan sorulara verilen yanıtların frekans analizi yer almaktadır. “ekoürün^a” değişkeni ekonomik ürün çeşitliliği ve kalitesinin Kütahya ve Eskişehir illerindeki durumuna yönelik hazırlanan anket sorularının SPSS’de bulunan çoklu cevaplar (Multi Responses) yöntemi kullanılarak oluşturulmuştur. Bu sonuçlara göre Eskişehir ve Kütahya arasında işe geliş gidiş yapan bireyler Eskişehir’de ürün çeşitliliği ve kalitesinin Kütahya’ya göre daha fazla olduğunu düşünmektedirler.

Tablo 6: Eskişehir ve Kütahya’da Sosyal ve Kültürel Tesis ve Aktivitelerin Değerlendirmesi

		Cevaplar		Yüzdesel Dağılım
		Miktar (N)	Yüzde (%)	
Sosköl ^a	1,00	14	6,5%	32,6%
	2,00	5	2,3%	11,6%
	3,00	16	7,4%	37,2%
	4,00	7	3,3%	16,3%
	5,00	14	6,5%	32,6%
	6,00	16	7,4%	37,2%
	7,00	16	7,4%	37,2%
	8,00	20	9,3%	46,5%
	9,00	37	17,2%	86,0%
	10,00	70	32,6%	162,8%
Toplam		215	100,0%	500,0%

Eskişehir ve Kütahya’nın sahip olduğu sosyal ve kültürel şart ve imkanların belirlenmesi ve kıyaslanması amacıyla katılımcılara sorulan sorulara verilmesi istenen cevapların frekans analizi Tablo 6’da gösterilmektedir. Eskişehir ve Kütahya’da sosyal ve kültürel tesis ve aktivitelerin katılımcılar tarafından değerlendirilme sonuçları incelendiğinde katılımcıların büyük bir oranının Eskişehir’de sosyal imkanların Kütahya’dan daha gelişmiş olduğu yönünde tercihte bulundukları görülmektedir.

Tablo 7: Eskişehir ve Kütahya’da Çevresel Şartların Değerlendirilmesi

		Cevaplar		Yüzdesel Dağılım
		Miktar (N)	Yüzde (%)	
çevre ^a	1,00	16	7,4%	37,2%
	2,00	2	0,9%	4,7%
	3,00	4	1,9%	9,3%
	4,00	5	2,3%	11,6%
	5,00	24	11,2%	55,8%
	6,00	14	6,5%	32,6%
	7,00	14	6,5%	32,6%
	8,00	24	11,2%	55,8%
	9,00	36	16,7%	83,7%
	10,00	76	35,3%	176,7%
Toplam		215	100,0%	500,0%

Kütahya’da çalışıp Eskişehir’de ikamet etmenin nedenlerini ölçmek amacıyla yapılan ankette sürdürülebilir şehir kavramının bir niteliği olan eğitim, sağlık hizmetleri, yeşil alan yoğunluğu, güvenlik gibi kategorilerdeki sorular bu çalışmada “çevre” başlığı altında analiz

edilmiş ve frekans analizi sonuçları Tablo 7’de gösterilmiştir. Sorular “Eskişehir’de şehirleşmenin Kütahya’dan daha düzenli ve verimli olması” şeklinde sorulmuştur. Katılımcılar yaptıkları puanlamada çevre düzenlemesi ve şehirleşmenin Eskişehir’de daha düzenli ve planlı uygulandığını, sağlık ve eğitim hizmetlerinin daha verimli olduğunu belirtmiş ve cevapların yarısından çoğunu 7 ve üzeri puanlamayı tercih etmişlerdir.

Tablo 8: Tutumlu Olmak ve Kütahya – Eskişehir Arası Yaşam Maliyeti Arasındaki İlişki

			Tutumlu bir bireyim		Toplam
			katılıyorum	katılmıyorum	
Eko-pahalılık	1,00	Miktar (N)	42	5	47
		% Toplam	93,0%	11,6%	104,7%
	2,00	Miktar (N)	6	9	15
		% Toplam	14,0%	20,9%	34,9%
	3,00	Miktar (N)	3	7	10
		% Toplam	7,0%	16,3%	23,3%
	4,00	Miktar (N)	2	1	3
		% Toplam	4,7%	2,3%	7,0%
	5,00	Miktar (N)	4	1	5
		% Toplam	9,3%	2,3%	11,6%
	6,00	Miktar (N)	2	1	3
		% Toplam	4,7%	2,3%	7,0%
	7,00	Miktar (N)	0	2	2
		% Toplam	0,0%	4,7%	4,7%
	9,00	Miktar (N)	1	0	1
		% Toplam	2,3%	0,0%	2,3%
	10,00	Miktar (N)	2	0	2
		% Toplam	4,7%	0,0%	4,7%
Toplam		Miktar (N)	Miktar (N)	13	51
		% Toplam	% Toplam	30,2%	100,0%

Tablo 8’de katılımcıların Kütahya’da hayat pahalılığının Eskişehir’den daha maliyetli olduğuna yönelik sorularda cevapların, kendisini tutumlu olarak tanımlayan bireyler ve tutumlu olmadığını belirten bireyler arasında nasıl dağıldığı Crosstab ile analiz edilmiştir. Analiz sonucunda görülmektedir ki kendisini tutumlu olarak tanımlayan veya kendini tutumlu olarak tanımlamayan bireyler de Eskişehir’in Kütahya’dan daha pahalı bir şehir olduğunu düşünmektedir. Yani Eskişehir - Kütahya arasındaki yaşam maliyeti tercihinde bireyin tutumlu olup olmamasının herhangi bir belirleyici etkisi görülmemektedir.

Tablo 9’da kendisini sosyal ve dışa dönük veya kendini sosyal olarak tanımlamayan bireylerin işe geliş gidiş hareketinde sosyal nedenleri ölçmeye yönelik hazırlanan sorulara verilen puanlar arasında Crosstab analizi yapılmıştır. Sonuç olarak kendisini sosyal olarak tanımlayan bireyler işe geliş gidiş davranışında sosyal imkanlar olarak Eskişehir’in Kütahya’dan daha gelişmiş olduğunu belirtmektedir. Derece olarak yüksek kabul edilen 7 ve üzeri puanlamayı kendisini sosyal olarak kabul eden bireyler oldukça yüksek oranda tercih ederken kendini sosyal olarak tanımlamayan bireylerde Eskişehir’in Kütahya’dan daha sosyal

olmadığını düşünenlerin oranının yüksek olduğu görülmektedir. Diğer taraftan kendisini sosyal olarak tanımlayan bireylerde Eskişehir'in Kütahya'dan daha sosyal olmadığını düşünenlerin sayısı daha düşüktür.

Tablo 9: Sosyal Olmak ve Kütahya-Eskişehir Arası Sosyokültürel İmkan Arasındaki İlişki

			Dışa dönük bir bireyim		Toplam
			katılıyorum	katılmıyorum	
Sosyo- Kültürel	1,00	Miktar (N)	5	9	14
		% Toplam	11,6%	20,9%	32,6%
	2,00	Miktar (N)	3	2	5
		% Toplam	7,0%	4,7%	11,6%
	3,00	Miktar (N)	15	1	16
		% Toplam	34,9%	2,3%	37,2%
	4,00	Miktar (N)	7	0	7
		% Toplam	16,3%	0,0%	16,3%
	5,00	Miktar (N)	14	0	14
		% Toplam	32,6%	0,0%	32,6%
	6,00	Miktar (N)	15	1	16
		% Toplam	34,9%	2,3%	37,2%
	7,00	Miktar (N)	14	2	16
		% Toplam	32,6%	4,7%	37,2%
	8,00	Miktar (N)	18	2	20
		% Toplam	41,9%	4,7%	46,5%
	9,00	Miktar (N)	25	12	37
		% Toplam	58,1%	27,9%	86,0%
	10,00	Miktar (N)	59	11	70
		% Toplam	137,2%	25,6%	162,8%
Toplam		Miktar (N)	Miktar (N)	11	51
		% Toplam	% Toplam	18,6%	100,0%

Sonuç ve Öneriler

Yapılan çalışmalar genel olarak işe geliş gidiş eyleminin yüksek gelir elde edenlerden daha çok, özellikle orta ve düşük gelir seviyesindeki çalışanlar için önemli olduğunu göstermektedir. Ancak bu çalışmada Kütahya- Eskişehir arasındaki işe geliş gidiş hareketinin büyük oranda sosyal nedenlerle yapıldığı belirlenmiştir. Orta gelire sahip insanların dahi ilave yaşam maliyetine katlanarak Kütahya'dan daha yüksek yaşam maliyetine sahip Eskişehir'de – ilave ulaşım maliyetini de karşılayarak- ikamet etmeyi tercih ettikleri görülmektedir. Ayrıca katılımcılar Kütahya'da yalnızca yaşam maliyetinin düşük olduğunu değil, mal ve hizmet çeşitliliği ile kalitesinin de Eskişehir'e oranla düşük olduğunu vurgulamışlardır.

Kendisini sosyal olarak tanımlayan bireyler büyük oranda Eskişehir'de sosyokültürel olanakların Kütahya'dan daha gelişmiş olduğunu belirtirken kendisini sosyal olarak tanımlamayan bireyler Kütahya'nın sosyokültürel olanaklarının Eskişehir'den çok farklı

olmadığını düşünmektedir. Bu düşüncede olanların oranının, sosyal bireyler içinde Eskişehir'in daha sosyal olduğunu düşünenlerin oranından daha fazla olduğu görülmektedir.

Sürdürülebilir şehir kavramının ortaya çıkmasındaki bir diğer önemli unsur altyapı, eğitim, sağlık, güvenlik ve doğal çevrenin şehirle bütünleşmesini de kapsayan şehirleşme veya çevresel faktörlerdir. Çalışmada şehirleşmenin işe geliş gidiş hareketine etkisini ölçmek amacıyla hazırlanan ifadeler katılımcılar yüksek oranda şehirleşmenin Eskişehir'de daha düzenli ve planlı olduğu yönünde bildirimde bulunmuşlardır. Bu nedenle insanların işe geliş gidiş hareketini yapmalarında Eskişehir'in çevresel düzenlemelerinin ve şehircilik anlayışının Kütahya'dan daha düzenli olmasının etkili olduğu değerlendirilebilir.

Bu çalışmayla Eskişehir'in Kütahya'dan daha yüksek olan sürdürülebilirlik endeksi puanının, Kütahya'dan Eskişehir'e doğru gerçekleşen işe geliş gidiş hareketinin temel altyapısını oluşturabileceği belirlenmiştir. Katılımcıların yaptığı değerlendirmeler Kütahya'nın sosyokültürel çeşitliliğinin artırılması açısından bazı adımların atılması gerektiğini vurgulamaktadır. Ancak bu konuda katılımcı sayısının nitelik ve nicelik yönünden daha geniş kapsamda ele alındığı ayrıntılı çalışmalara ihtiyaç olduğu açıktır. Bu çalışmanın Kütahya Eskişehir arası işe geliş gidiş hareketinin sebep ve sonuçlarının analizine yönelik olarak ileride yapılabilecek araştırmalara öncü olabileceği değerlendirilmektedir.

KAYNAKLAR

- Abu-Zeid, M., & Ben-Akiva, M. (2011). The Effect of Social Comparisons on commute Well Being. Elsevier, 345-361.
- Analysis, T. (2011). Commuting in Stockholm, Gotenburg and Malmö: A current State Analysis. Stockholm: Brita Saxton.
- Beiro, M., Bravo, L., Caro, D., Cattuto, C., Ferres, L., & Garrido, E. (2018). Shopping Mall Attraction and Social Mixing at a City Scale. Buenos Aires: Buenos Aires University.
- Buckley, F., & O'Regan, B. (2003). The Psychological Effects of Commuting in Dublin. Dublin: Dublin City University.
- Courser, M., & Lavrakas, P. J. (2012). Item-Nonresponse and 10 Point Response Scale in Telephone. Surveypractise, 5(4), 1-7. doi:10.29115/SP-2012-0021
- Eurostat. (2018, aralık 11). Terretorial Typologies Manual- Cities, Commuting Zones and Functional Urban Areas. Statics Explained: <https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/> adresinden alındı
- Gazibey, Y., Keser, A., & Gökmen, Y. (2014). Türkiye'de İllerin Sürdürülebilirlik Boyutları Açısından Değerlendirilmesi. Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 511-541.
- Haşoğlu, S. B., Baran, T., & Aydın, O. (2015). Pazarlama Araştırmalarındaki Potansiyel Problemlere Yönelik Bir Araştırma: Kolayda Örneklem ve Sıklık İfadeli Ölçek Maddeleri. Pamukkale İşletme ve Yönetim Bilişimi Dergisi, 2(1), 19-28.
- Höjer, M., & Wangel, J. (2014). Smart Sustainable Cities: Definition and Challenges. ICT Innovations for Sustainability, 1-16.

- Laan, L. V., Vogelzang, J., & Shalke, R. (1998). Commuting in Multinodal Urban System: An Empirical Comparison of Three Alternative Models. *Tijdschr Econ*, 89(4), 384-400.
- Lorenz, O. (2017). Does Commuting Matter to Subjective Well-Being. Trier: Econstor.
- Martensson, J. (2015). Social and Economic Effects of Commuting. Umea: Umea University.
- Matisson, K., Hakansson, C., & Jacobsson, C. (2015). Relationships Between Commutin and Social Capital Among Men and Women in Southern Sweeden. *Environment and Behavior*, 47(7), 734-753.
- Mondal, B., & Samanta, G. (2017). Commuting and Metropolitan Development of Kolkata. *Hill Geographer*, 61-79.
- Oliver, R., Rust, R., & Varki, S. (1997). Customer Delight Foundations, Findings and Material Insight. *Journal of Retailing*, 311-336.
- Revilla, M. A., Saris, W. E., & Krosnick, J. E. (2013). Choosing the Number of Categories in Agree-Disagree Scales. *Sociological Methods and Research*, 43(1), 73-91.
- Saraç, B., & Alptekin, N. (2017). Türkiye'de İllerin Sürdürülebilir Kalkınma Göstergelerine Göre Değerlendirilmesi. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 13(1), 19-49.
- Scheele, S., & Andersson, G. (2018). Municipality Attraction and Commuter Mobility in Urban Sweden: An Analysis Based on Longitudinal Population Data. *Urban Studies*, 55(9), 1875-1903.
- Tammaru, T. (2005). Suburbanisation, Employment Change and Commuting in the Talinn Metropolitan Area. *Environment and Planning*, 1669-1687.
- Tosun, E. K. (2017). Sürdürülebilirlik Bağlamında Ekolojik Şehir Söylemi. *AİBÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 17(4), 169-189.
- Ünal, O., & Gürsoy, Y. E. (2014). Banka Reklamlarının Müşteri Tercihlerine Etkisi. *Niğde Üniversitesi İİBF Dergisi*, 7(1), 304-314.
- White, M. J. (1988). Location Choice and Commuting Behavior in Cities with Decentralized Employment. *Journal of Urban Economics*, 24, 129-152.