



**T.C.**  
**KONYA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ**  
**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**UZAKTAN ÇALIŞMANIN  
BİREYLERİN KONUT YER SEÇİMİ  
TERCİHLERİNE VE SEYAHAT  
DAVRANIŞLARINA OLAN  
ETKİLERİNİN İNCELENMESİ: İZMİR  
İLİ ÖRNEĞİ**

**Merve ÇETİN**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Ocak-2023**

**KONYA**

**Her Hakkı Saklıdır**

## TEZ KABUL VE ONAYI

Merve ÇETİN tarafından hazırlanan “Uzaktan Çalışmanın Bireylerin Konut Yer Seçimi Tercihlerine ve Seyahat Davranışlarına Olan Etkilerinin İncelenmesi: İzmir İli Örneği” adlı tez çalışması 25/01/2023 tarihinde aşağıdaki jüri üyeleri tarafından oy birliği ile Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı’nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

### Jüri Üyeleri

### İmza

#### Başkan

Doç. Dr. Seher ÖZKAZANÇ

.....

#### Danışman

Prof. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR

.....

#### Üye

Dr. Öğr. Üyesi Hale ÖNCEL

.....

Yukarıdaki sonucu onaylıyorum.

Prof. Dr. Saadettin Erhan KESEN  
Enstitü Müdürü

## TEZ BİLDİRİMİ

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

## DECLARATION PAGE

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

Merve ÇETİN

25.01.2023

## ÖZET

### YÜKSEK LİSANS TEZİ

# UZAKTAN ÇALIŞMANIN BİREYLERİN KONUT YER SEÇİMİ TERCİHLERİNE VE SEYAHAT DAVRANIŞLARINA OLAN ETKİLERİNİN İNCELENMESİ: İZMİR İLİ ÖRNEĞİ

Merve ÇETİN

Konya Teknik Üniversitesi  
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü  
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR

2023, 166 Sayfa

Jüri

Jüri

Prof. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR  
Doç. Dr. Seher ÖZKAZANÇ  
Dr. Öğr. Üyesi Hale ÖNCEL

Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki hızlı gelişimin insan hayatına olan etkileri çok boyutlu düşünülmesi gereken bir konudur. Günümüzde teknolojiye yeni yenilikler, geleneksel ofis çalışma hayatını değiştirerek, bilişim alanındaki gelişmeler ve çalışma hayatına yansımaları; çalışanların ofisten uzakta da işlerini yapabilmeleri kolaylaşmış, uzaktan çalışma uygulamaları giderek daha da yaygınlaşmıştır. Uzaktan çalışma kavramı temelinde bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanılması ile çalışma eyleminin geleneksel ofis ortamı dışına çıkılarak teknolojik gelişmelerin sunduğu imkanlar sayesinde tele-merkez, ev ya da farklı bir alandan da çalışmaya dayanmaktadır.

Teknolojideki yaşanan gelişmeler konut ve seyahat tercihlerini de değiştirmektedir. Konut kavramı geçmişte, güvenliği ve barınma ihtiyacını karşılamak kullanılmıştır ancak günümüzde bireylerin uzaktan çalışma uygulamasına geçmesiyle farklı özelliklere sahip konut talepleri de ortaya çıkmıştır. Bu anlamda bireylerin konut tercihlerini etkileyen fiziksel, sosyo-kültürel, ekonomik çok fazla kriter bulunmaktadır. Bu kriterler bireylerin çalışma hayatından da doğrudan etkilenmektedir.

Bireylerin çalışma hayatındaki değişimlerin seyahat davranışları üzerinde de etkileri bulunmaktadır. Özellikle konut-işyeri yolculuklarının değişmesinin bireylerin kullandığı ulaşım türü ve zamanlarını etkilediği görülmektedir. Seyahat tercihlerini etkileyen, bireylerin davranışlarını yönlendiren etkenler; kişilerin günlük seyahat davranışlarındaki değişikliğe neden olmaktadır.

Bu çalışmada İzmir kentindeki çalışma hayatını bilgi ve iletişim teknolojilerinden faydalanarak uzaktan çalışmanın bireylerin konut ve seyahat tercihlerine olan etkilerini inceleme amacıyla yapılmıştır. Belirtilen amaç doğrultusunda uzaktan çalışmanın neden olduğu seyahat davranışları ve konut tercihlerine yönelik literatür taraması yapılarak çalışma konusuna ait kuramsal arka plan incelenmiştir. Daha sonra seçilen örneklem alanına ait bilgi verilmiştir. Çalışma kapsamında İzmir’de geleneksel ofis ortamında ve uzaktan çalışan bireylere ulaşılarak belirtilen amaç doğrultusunda anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Ankette katılımcıların demografik özellikleri, yaşam biçimleri hakkında incelemeler yapılmış, sonrasında çalışmaya katılan kişilerin konut tercihlerini etkileyen etkenlerin önemi, buna bağlı Covid 19 sonrasında değişen tercihler pandemi sürecinde değerlendirilmiştir. Saha araştırması sonucunda elde edilen verilere göre

yapılan analizler neticesinde uzaktan çalışmanın bireylerin ulaşım ve konut tercihlerini etkilediği konuların bireylerin yaşam tarzlarına, yaşlarına, statülerine göre değişkenlik görülmüştür.

**Anahtar Kelimeler:** Covid 19, İzmir, Konut, Konut Tercihleri, Seyahat Davranışları, Tele çalışma, Uzaktan Çalışma



## **ABSTRACT**

### **MS THESIS**

# **ANALYSIS OF THE EFFECTS OF TELEWORKING ON INDIVIDUALS' RESIDENTIAL LOCATION PREFERENCES AND TRAVEL BEHAVIOURS: THE CASE OF İZMİR PROVINCE**

**Merve ÇETİN**

**Konya Technical University  
Institute of Graduate Studies  
Department of City and Regional Planning**

**Advisor: Prof. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR**

**2023, 166 Pages**

**Jury**

**Prof. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR  
Assoc. Prof. Dr. Seher ÖZKAZANÇ  
Assist. Prof. Dr. Hale ÖNCEL**

The effects of the rapid development in information and communication technologies on human life is an issue that needs to be considered multidimensionally. Today, innovations in technology have changed the traditional office working life, and with the advances in the field of informatics and its reflection on working life; it has become easier for employees to do their work away from the office, and remote working practices have become more and more widespread. The concept of teleworking is based on the use of information and communication technologies to move the act of working out of the traditional office environment and to work from a tele center, home or a different area thanks to the opportunities offered by technological developments.

Technological developments are also changing housing and travel preferences. In the past, the concept of housing was used to meet the need for security and shelter, but today, as individuals have switched to teleworking, housing demands with different characteristics have emerged. In this sense, there are many physical, socio-cultural and economic criteria that affect individuals' housing preferences. These criteria are also directly affected by individuals' working life.

Changes in individuals' working lives also have an impact on their travel behaviour. In particular, it is seen that the change in residence-workplace journeys affects the type and time of transportation used by individuals. Factors affecting travel preferences and directing individuals' behaviours cause changes in their daily travel behaviours.

This study was conducted to examine the effects of 'teleworking' on individuals' housing and travel preferences by utilizing information and communication technologies in working life in the city of Izmir. In line with the stated purpose, the theoretical background of the study subject was examined by reviewing the literature on travel behaviours and housing preferences caused by teleworking. Then, information about the selected sample area is given. Within the scope of the study, a questionnaire survey was conducted in line with the stated purpose by reaching individuals working in a traditional office environment and teleworking in the city of Izmir. In the survey, demographic characteristics and lifestyles of the participants were examined, and then the importance of the factors affecting the housing preferences of the people participating

in the study and the changing preferences after Covid 19 were evaluated during the pandemic process. As a result of the analyses made according to the data obtained because of the field research, it was observed that the issues that teleworking affects individuals' transportation and housing preferences vary according to individuals' lifestyles, age and status.

**Keywords:** Covid 19, Housing, Housing Preferences, İzmir, Remote Working, Teleworking, Travel Behaviours



## ÖNSÖZ

Lisans ve yüksek lisans eğitimimin her aşamasında engin bilgi, birikim ve tecrübelerini benimle her daim paylaşan, kendisine sorduğum en ufak bir soruda bile bana zaman ayırıp desteklerini sabırla ve ilgiyle yardımcı olan, her sorunum ve sıkıntıda bana anne şefkati ile yaklaşarak en sıkıntılı zamanlarımda motivasyonumu yükselten, araştırma sürecinde her türlü desteğini yanımda hissettiğim, beni en iyi ve kapsamlı şekilde yönlendiren; Sayın tez danışmanım Prof. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR'a teşekkürlerimi ve saygılarımı sunarım.

Hayatım boyunca maddi ve manevi desteklerini benden asla esirgemeyen, aldığım her kararda bana güvenerek yanımda olan, tüm yaşamım boyunca sabır ve desteklerini esirgemedi, beni bugünüme kadar getirdikleri için eğitimci ve değerli aileme bütün kalbimle teşekkür ederim.

Merve ÇETİN  
KONYA-2023



# İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET</b> .....	<b>iv</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>vi</b>
<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>viii</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>ix</b>
<b>ÇİZELGE DİZİNİ</b> .....	<b>xi</b>
<b>ŞEKİL DİZİNİ</b> .....	<b>xiv</b>
<b>EKLERİN LİSTESİ</b> .....	<b>xviii</b>
<b>1. GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
1.1. Çalışmanın Amacı ve Önemi.....	2
1.2. Çalışmanın Sınırlılıkları ve Kapsamı .....	4
<b>2. KAVRAMSAL VE KURAMSAL ARKA PLAN</b> .....	<b>6</b>
2.1. Temel Kavramlar .....	6
2.1.1. Çalışma ve çalışma yaşam kalitesi kavramı .....	6
2.1.2. Esnek çalışma ve türleri .....	8
2.1.3. Uzaktan çalışma (tele çalışma) kavramı ve tanımları .....	11
2.1.4. Uzaktan çalışmanın türleri .....	13
2.1.4.1. Ev eksenli uzaktan çalışma .....	13
2.1.4.2. Uydu ofisler.....	14
2.1.4.3. Tele çalışma merkezleri (Tele centers) .....	14
2.1.4.5. Mobil (Nomatic) telework uygulaması .....	15
2.2. Uzaktan Çalışmanın Ortaya Çıkış Süreci.....	15
2.2.1. Uzaktan çalışmanın avantajları ve dezavantajları .....	16
2.2.1.1. Uzaktan çalışmanın avantajları .....	16
2.2.1.2. Uzaktan çalışmanın dezavantajları.....	20
2.3. Uzaktan Çalışmaya Yönelik Yasal Düzenlemeler .....	22
2.4. Dünyada ve Türkiye’de Uzaktan Çalışma .....	23
2.4.1. Dünyada uzaktan çalışma.....	23
2.4.2. Türkiye’de uzaktan çalışma .....	26
2.4.3. Covid-19 ve uzaktan çalışma ilişkisi.....	27
2.5. Uzaktan Çalışmanın Kentsel ve Mekânsal Etkileri.....	31
2.5.1. Ulaşım ve yolculuk taleplerine etkileri .....	33
2.5.2. Kentsel yayılmaya ve kırsal alanlara etkileri .....	38
2.5.3. Uzaktan çalışmanın konut tercihlerine etkileri.....	41
2.5.3.1. Bireylerin konut tercihlerini etkileyen faktörler .....	41
2.5.3.2. Konut yer seçimine ve tercihlerine etkileri .....	45
<b>3. MATERYAL VE YÖNTEM</b> .....	<b>49</b>

<b>4. SAHA ARAŞTIRMASI VE BULGULAR.....</b>	<b>54</b>
4.1. Çalışma Alanının Konumu ve Özellikleri.....	54
4.1.2. Planlama tarihi ve gelişimi.....	56
4.1.3. Nüfus .....	62
4.1.4. Ulaşım .....	64
4.1.4.1. Karayolu ulaşımı .....	66
4.1.4.2. Hava yolu ulaşımı .....	67
4.1.4.3. Deniz yolu ulaşımı .....	67
4.1.4.4. Demiryolu ulaşımı.....	68
4.1.5. Konut.....	71
4.2. Anket Çalışması .....	74
4.2.1. Anket Formunun Hazırlanması .....	75
4.2.1. Sosyo-demografik özelliklerin değerlendirilmesi .....	76
4.2.2. Uzaktan çalışmaya ilişkin verilerin değerlendirilmesi .....	82
4.2.3. Seyahat davranışlarına ilişkin verilerin değerlendirilmesi .....	85
4.2.4. Konut yer seçimi tercihlerine ilişkin verilerin değerlendirilmesi .....	92
4.2.5. Covid 19 pandemisi sonrasında ilişkin verilerin değerlendirilmesi .....	110
4.2.6. Anketlerin çaprazlama (ki kare) tekniğine göre değerlendirilmesi.....	118
4.2.6.1. Uzaktan çalışmaya ilişkin verilerin çaprazlama sonuçları .....	118
4.2.6.2. Seyahat Davranışlarına ilişkin verilerin çaprazlama sonuçları .....	123
4.2.6.3. Konut yer seçimi tercihlerine ilişkin verilerin çaprazlama sonuçları.....	134
4.3. Bulguların Tartışılması.....	141
<b>5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER .....</b>	<b>150</b>
<b>KAYNAKLAR.....</b>	<b>155</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>162</b>

## ÇİZELGE DİZİNİ

Çizelge 1.1.Çalışmanın aşamaları ve kullanılan yöntemler.....	5
Çizelge 2.1.Esnek çalışma kavram ve tanımları .....	10
Çizelge 2.2.Uzaktan çalışmanın avantajları .....	20
Çizelge 2.3.Uzaktan çalışmanın dezavantajları .....	21
Çizelge 2.4.Uzaktan çalışmanın kentsel ve mekansal etkileri.....	32
Çizelge 2.5.Uzaktan çalışmanın ulaşım konusundaki avantaj ve dezavantajları.....	34
Çizelge 2.6.Konut tercihlerini etkileyen faktörler.....	43
Çizelge 4.1.Konut çevresini seçerken etkili olan kriterler .....	108
Çizelge 4.2.Covid 19 pandemisine yönelik ifadeler .....	117
Çizelge 4.3.Uzaktan çalışma ile uzaktan çalışma süresi boyunca zorlayan konu ilişkisi	119
Çizelge 4.4.Cinsiyet ile uzaktan çalışma süresi boyunca zorlayan konu ilişkisi .....	119
Çizelge 4.5.Uzaktan çalışma ve uzaktan çalışılan gün ilişkisi.....	120
Çizelge 4.6.Yaş aralığı ile uzaktan çalışma ilişkisi.....	120
Çizelge 4.7.Uzaktan çalışma sürecinde en çok zorlanılan konu .....	121
Çizelge 4.8.Çalışılan sektör ve uzaktan çalışma uygunluk ilişkisi .....	121
Çizelge 4.9.Çalışılan alt sektör ve uzaktan çalışma uygunluk ilişkisi .....	122
Çizelge 4.10.Uzaktan çalışma ile Covid19 sonrasında uzaktan-evden çalışma tercihi ilişkisi .....	122
Çizelge 4.11.Yapılan işin uzaktan çalışmaya uygunluğu ve Covid 19 sonrasında uzaktan çalışmayı tercih etme ilişkisi.....	123
Çizelge 4.12.Özel araç sahipliği ve toplu taşımının daha az kullanılması arasındaki ilişki .....	123
Çizelge 4.13.Uzaktan çalışma süresi ve Covid 19 sonrasında daha çok yürüme tercihi ilişkisi .....	124
Çizelge 4.14.Uzaktan çalışma süresi ve Covid 19 sonrasında daha çok bisiklet/scooter kullanım tercihi ilişkisi.....	124
Çizelge 4.15. Konut iş yeri arası kullanılan ulaşım türü tercihi.....	125
Çizelge 4.16.Özel araç kullanıma amacı.....	125
Çizelge 4.17.Uzaktan çalışma ve konut-işyeri arası kullanılan ulaşım türü ilişkisi .....	126
Çizelge 4.18.Özel araç sahipliği ve konut-işyeri arası kullanılan ulaşım türü ilişkisi..	126
Çizelge 4.19.Covid 19 ile değişen çalışma biçimlerinin seyahat davranışlarına olan etkisi ve uzaktan çalışma ilişkisi.....	127

<b>Çizelge 4.20.</b> Covid 19 ile değişen çalışma biçimlerinin seyahat davranışlarına olan etkisi ve daha az seyahat yapma tercihinin olan ilişkisi.....	128
<b>Çizelge 4.21.</b> Covid 19 ile değişen çalışma biçimlerinin seyahat davranışlarına olan etkisi ve daha çok özel araç kullanma tercihinin olan ilişkisi .....	128
<b>Çizelge 4.22.</b> Covid 19 sonrasında özel aracın daha çok kullanılma tercihi ile yaş aralığı ilişkisi .....	129
<b>Çizelge 4.23.</b> Covid 19 sonrasında daha çok bisiklet/scooter kullanma tercihi ile cinsiyet ilişkisi .....	129
<b>Çizelge 4.24.</b> Covid 19 değişen çalışma biçiminin seyahat davranışına olan etkisi ve konut-iş yeri arası tercih edilen yolculuk türü ilişkisi .....	130
<b>Çizelge 4.25.</b> Özel araç sahipliği ve Covid 19 sonrasında özel aracın sosyal aktivite ve eğlence amaçlı kullanılma tercihi ilişkisi .....	131
<b>Çizelge 4.26.</b> İşyeri-konut arası mesafe ve kullanılan ulaşım türü ilişkisi .....	132
<b>Çizelge 4.27.</b> Covid 19 sonrası toplu taşımayı daha az kullanma ve Covid 19 sonrası seyahat davranışlarının değişim ilişkisi .....	133
<b>Çizelge 4.28.</b> Cinsiyet ve konut-işyeri arası kullanılan ulaşım türü tercihi .....	133
<b>Çizelge 4.29.</b> Yaş aralığı ve konut-işyeri arası kullanılan ulaşım türü ilişkisi .....	134
<b>Çizelge 4.30.</b> Uzaktan çalışma ile ikinci bir konut edinme isteği arasındaki ilişki .....	135
<b>Çizelge 4.31.</b> Uzaktan çalışma ile önümüzdeki 5 yıl içerisinde konut değiştirme tercihi arasındaki ilişki .....	135
<b>Çizelge 4.32.</b> Covid 19 sonrasında konut değiştirme isteği ve yaş aralığı ilişkisi.....	135
<b>Çizelge 4.33.</b> İkinci bir konut edinme isteği ile konut çevresini seçerken etkili olan kriterler arasındaki ilişki (Konutun şehir merkezinde olması).....	136
<b>Çizelge 4.34.</b> 5 yıl içinde yaşadıkları konutu değiştirmek isteyen katılımcıların hangi tip konutu seçtiği ile konut çevresini seçerken etkili olan kriterler arasındaki ilişki (Konutun bulunduğu çevrenin yaşlı ve engelli bireylerin kullanımına uygun olması) .....	137
<b>Çizelge 4.35.</b> 5 yıl içinde yaşadıkları konutu değiştirmek isteyen katılımcıların hangi tip konutu seçtiği ile konut çevresini seçerken etkili olan kriterler arasındaki ilişki (Konutun bulunduğu çevrenin yaşlı ve engelli bireylerin kullanımına uygun olması).....	137
<b>Çizelge 4.36.</b> 5 yıl içinde yaşadıkları konutu değiştirmek isteyen katılımcıların hangi tip konutu seçtiği ile konut çevresini seçerken etkili olan kriterler arasındaki ilişki (Konutun bulunduğu muhitte alışveriş, eğlence vb. sosyal donatı alanlarının varlığı).....	138

<b>Çizelge 4.37.</b> 5 yıl içinde yaşadıkları konutu değiştirmek isteyen katılımcıların hangi tip konutu seçtiği ile konut çevresini seçerken etkili olan kriterler arasındaki ilişki (Konut yakın çevresinde yaya ve bisiklet yollarının olması) .....	139
<b>Çizelge 4.38.</b> Yaşadığı konut çevresinden taşınma düşüncesi ile konut çevresini seçerken etkili olan kriterler arasındaki ilişki (konutun bulunduğu muhitte alışveriş, eğlence vb. sosyal donatı alanlarının varlığı) .....	140
<b>Çizelge 4.39.</b> Yaşadığı konut çevresinden taşınma düşüncesi ile konut çevresini seçerken etkili olan kriterler arasındaki ilişki (konutun bulunduğu çevre-muhitin nezh olması). 141	



## ŞEKİL DİZİNİ

Şekil 3. 1.Çalışmanın genel şeması ve araştırma yöntemi.....	53
Şekil 4. 1.İzmir'in ülke içerisindeki konumu, sınırları ve merkez kent yerleşik alan sınırı .....	54
Şekil 4. 2.İzmir ili uydu görüntüsü .....	55
Şekil 4. 3.Çalışma alanı sınırı .....	55
Şekil 4. 4.Thomas Graves haritası .....	56
Şekil 4. 5.Danger Planı .....	57
Şekil 4. 6.İzmir bütünü alansal gelişme gösterimi .....	58
Şekil 4. 7.20. yy. ilk yıllarında İzmir .....	59
Şekil 4. 8.1/25.000 Nazım imar planı .....	60
Şekil 4. 9.Kentsel gelişim lekesi .....	61
Şekil 4. 10.İzmir nüfus piramidi .....	62
Şekil 4. 11.İzmir istihdam dağılımı.....	63
Şekil 4. 12.İşgücünün eğitim düzeyine göre dağılımı.....	63
Şekil 4. 13.İzmir ulaşım ana planı. ....	65
Şekil 4. 14.İzmir etkileşim haritası .....	66
Şekil 4. 15.Eshot ulaşım krokisi .....	67
Şekil 4. 16.İzmir vapur hatları .....	68
Şekil 4. 17.İzmir raylı sistemler ağ haritası .....	69
Şekil 4. 18.İzmir İzban hattı.....	70
Şekil 4. 19.İzmir raylı sistem ulaşım planı .....	71
Şekil 4. 20.İzmir'in gecekondular alanları ve değişimi .....	72
Şekil 4. 21.İzmir kent bütününde lüks konut alanlarının yıllara göre gelişimi .....	73
Şekil 4. 22.Ankete katılan bireylerin yaşadıkları ilçeler.....	76
Şekil 4. 23.Katılımcıların cinsiyet dağılımı .....	77
Şekil 4. 24.Katılımcıların yaş dağılımı .....	78
Şekil 4. 25.Katılımcıların medeni durumu.....	78
Şekil 4. 26.Katılımcıların eğitim durumu .....	79
Şekil 4. 27.Hane başına düşen kişi dağılımı .....	79
Şekil 4. 28.Katılımcıların çocuk sahipliliği .....	80
Şekil 4. 29.Katılımcıların gelir durumu .....	80
Şekil 4. 30. Katılımcıların çalışma sektörleri dağılımı .....	81

Şekil 4. 31.Oturdukları mahalle ve konutta ikamet etme süreleri.....	81
Şekil 4. 32.Katılımcıların çalışma yaşamı süresi .....	82
Şekil 4. 33.Yapılan işin uzaktan çalışmaya uygunluğu .....	82
Şekil 4. 34.Uzaktan çalışma durumu .....	83
Şekil 4. 35.Uzaktan çalışmaya başlama süresi.....	83
Şekil 4. 36.Uzaktan çalışma süresi (yıl).....	84
Şekil 4. 37.Haftalık uzaktan çalışma süresi .....	84
Şekil 4. 38.Özel araç sahipliliği .....	85
Şekil 4. 39.Özel araç kullanım amacı .....	86
Şekil 4. 40.Konut- işyeri arasında kullanılan ulaşım türü.....	87
Şekil 4. 41.İşyeri-konut arası mesafe (km) .....	87
Şekil 4. 42.Konut-işyeri arası seyahat etme süresi (dk).....	88
Şekil 4. 43.Toplu taşıma araçlarını kullanım sıklığı .....	89
Şekil 4. 44.Covid 19 pandemisinin çalışma biçimlerine etki durumu .....	89
Şekil 4. 45. ‘Daha az seyahat yapmaya başladım’ ifadesine katılım durumu.....	90
Şekil 4. 46. ‘Toplu taşımayı daha az kullanmaya başladım’ ifadesine katılım durumu ...	90
Şekil 4. 47. ‘Daha çok bisiklet/scooter kullanmaya başladım’ ifadesine katılım durumu	91
Şekil 4. 48. ‘Özel aracımı daha çok kullanmaya başladım’ ifadesine katılım durumu.....	91
Şekil 4. 49. ‘Toplu taşımayı daha fazla kullanmaya başladım’ ifadesine katılım durumu	92
Şekil 4. 50.Konut mülkiyet durumu.....	92
Şekil 4. 51.Bulunulan konutta yaşama süresi .....	93
Şekil 4. 52.Yaşanılan konut tipi.....	94
Şekil 4. 53.Yaşanılan konut tipi büyüklüğü.....	94
Şekil 4. 54.Ofis amaçlı oda bulunma durumu.....	95
Şekil 4. 55.İkinci konut edinme düşüncesi durumu .....	95
Şekil 4. 56.5 yıl içerisinde konut değişikliği düşünme durumu.....	96
Şekil 4. 57.Taşınmak istedikleri konut tipi tercihi .....	97
Şekil 4. 58.Konut değiştirmeyi isteme nedeni .....	98
Şekil 4. 59.Yaşanılan konut çevresinde taşınma istekliliği.....	99
Şekil 4.60.Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun şehir merkezinde olması kriterinin önemi .....	99
Şekil 4. 61.Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun şehir dışında olması kriterinin önemi.....	100

<b>Şekil 4.62.</b> Katılımcıların konut çevresini seçerken toplu taşıma araçlarına erişilebilirliğinin olması kriterinin önemi .....	100
<b>Şekil 4.63.</b> Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun bulunduğu çevrenin nezh olması kriterinin önemi .....	101
<b>Şekil 4.64.</b> Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun sağlık hizmetlerine erişilebilirliğinin olması kriterinin önemi .....	102
<b>Şekil 4.65.</b> Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun bulunduğu muhitteki gelir grubu kriterinin önemi.....	102
<b>Şekil 4.66.</b> Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun bulunduğu muhitin güvenliği kriterinin önemi.....	103
<b>Şekil 4.67.</b> Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun yakın çevresinde açık yeşil alanların varlığı kriterinin önemi .....	103
<b>Şekil 4.68.</b> Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun bulunduğu muhitte alışveriş, eğlence vb. sosyal donatı alanlarının varlığı kriterinin önemi .....	104
<b>Şekil 4.69.</b> Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun sağlık hizmetlerine-hastanelere yakınlığı kriterinin önemi.....	104
<b>Şekil 4.70.</b> Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun bulunduğu çevrede trafik güvenliği kriterinin önemi.....	105
<b>Şekil 4.71.</b> Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun bulunduğu çevrenin yaşlı ve engelli bireylerin kullanımına uygun olması kriterinin önemi.....	106
<b>Şekil 4.72.</b> Katılımcıların konut çevresini seçerken konut yakın çevresinde yaya ve bisiklet yollarının olması kriterinin önemi.....	106
<b>Şekil 4.73.</b> Covid 19 sonrasında uzaktan-evden çalışmayı tercih ederim' ifadesine katılım durumu .....	110
<b>Şekil4.74.</b> Covid 19 sonrasında konutumu değiştirmek istedim' ifadesine katılım durumu .....	111
<b>Şekil4.75.</b> Covid 19 sonrasında yaşadığım çevreyi değiştirmek istedim' ifadesine katılım durumu .....	112
<b>Şekil4.76.</b> Covid19 sonrasında toplu taşımayı daha az kullanıyorum' ifadesine katılım durumu .....	112
<b>Şekil4.77.</b> Covid 19 sonrasında daha çok yürüyorum' ifadesine katılım durumu .....	113
<b>Şekil4.78.</b> Covid 19 sonrasında toplu taşımayı daha fazla kullanıyorum' ifadesine katılım durumu .....	113



<b>Şekil4. 79.</b> 'Covid 19 sonrasında daha çok bisiklet/scooter kullanıyorum' ifadesine katılım durumu .....	114
<b>Şekil4. 80.</b> 'Covid 19 sonrasında özel aracımı daha çok kullanıyorum' ifadesine katılım durumu .....	115
<b>Şekil4. 81.</b> 'Covid 19 sonrasında özel aracımı daha çok sosyal aktiviteler ve eğlence amaçlı seyahatler için kullandım' ifadesine katılım durumu .....	115
<b>Şekil4. 82.</b> 'Covid 19 sonrasında özel aracım ailemdeki diğer kişiler tarafından daha fazla kullanıldı' ifadesine katılım durumu.....	116



## **EKLERİN LİSTESİ**

**EK-1** Anket Soruları



## 1. GİRİŞ

Bilgi ve iletişim teknolojileri ile günümüzde çok hızlı bir değişim yaşanmaktadır. Bu hızlı değişimle birleşen küreselleşme süreci ile ekonomik, toplumsal, kültürel ve özellikle kentsel yapıda da önemli değişimler ortaya çıkmıştır. Yeni teknolojilerin hayatın her alanında kullanılmaya başlanması çalışma biçimlerinin de değişimine ve çeşitlenmesine neden olmaktadır. Bilişim alanındaki söz konusu değişimler tahmin edilemeyecek bir hızda ilerleme gösterirken çalışma biçimleri ve organizasyonlar üzerinde de farklı etkilere yol açmaktadır. Bilgi ve iletişim teknolojilerinin hızla ilerlemesi, bazı avantajlar sunarak birçok insanın evden, tele merkezden ya da mobil bir şekilde herhangi bir yerden çalışmasına olanak tanımaktadır. Bu değişimin çalışma hayatı ve yaşam biçimleri üzerindeki en önemli etkisi ise ‘uzaktan çalışma’ uygulamalarıdır. Çalışanlar, şirketler ve kurumlar teknolojinin ilerlemesi ile uzaktan çalışma uygulamalarını daha çok kullanır hale gelmişlerdir. Bilişim alanında yaşanan bu gelişmeler çalışma hayatındaki verimliliği en üste çıkarmayı hedeflemektedir. Özellikle günümüzde çalışma hayatında en çok tercih edilen çalışma biçimi olan ‘uzaktan çalışma’ kavramının farklı uygulama çeşitleri bulunmaktadır. Esnek çalışma biçimlerinden olan uzaktan çalışma ile evden işe-işten eve olan seyahat süre ve mesafelerini ortadan kaldırmak ve/veya azaltmaya çalışmak bu çalışma uygulamasının temel amaçları arasındadır. Uzaktan çalışma uygulamasının çalışma hayatındaki verimi artıran bir uygulama olmasının yanı sıra farklı avantajları ve dezavantajları da bulunmaktadır.

Son yıllarda yapılan literatürdeki çalışmalar incelendiğinde; uzaktan çalışma uygulamasının yaygın hale gelmesi ile birlikte; kentsel ve mekânsal anlamdaki etkileri de tartışılmaya başlanmıştır. Günümüzde yaşanan teknolojik gelişmelere bağlı olarak artış gösteren uzaktan çalışma uygulamasının kişilerin seyahat davranışları üzerinde etkileri bulunmaktadır. Bu gelişmelerin ulaşım sistemlerine, çevreye ve kente etkileri çok boyutlu olarak düşünülmesi gereken bir konudur. Uzaktan çalışma uygulamasının uzun vadede trafikteki sıkışıklığı ve hava kirliliğini azaltmaya yönelik potansiyelinin değerlendirilmesi kentler açısından önem kazanmaktadır.

Uzaktan çalışma uygulaması kentlerde fiziksel ve mekânsal değişime neden olmaktadır. Özellikle konut-iş yeri arasındaki yolculuk taleplerinin en aza inmesinin bireylerin farklı ulaşım ve konut taleplerini ortaya çıkarabileceği ve bireylerin yaşam tercihlerindeki değişimlerin kişisel-toplumsal olarak da farklı sonuçlara neden olabileceği öngörülmektedir.

Covid 19 pandemisi sürecinde pandeminin olumsuz etkilerini de azaltmak için tüm dünyada bazı tedbirler ve kısıtlamalar uygulamaya konulmuştur. Bu doğrultuda, kamu ve özel sektörde yer alan kurum ve kuruluşlar çalışanlarının uzaktan çalışma uygulamalarına geçişlerini zorunlu olarak gerçekleştirmek durumunda kalmışlardır. Yaşanan süreçte birçok çalışan ve işveren uzaktan çalışmanın avantaj ve dezavantajlarını deneyimleme fırsatı bulmuştur. Teknolojinin gelişmesi ile birlikte, uzaktan çalışma kavramının yaygınlaşması ve özellikle 2020 yılında başlayan Covid 19 pandemisi ile daha geniş bir kesime ulaşması bu çalışma biçimine olan ilgiyi her geçen gün artırmaktadır. Dolayısıyla, pandemi sonrasında da uzaktan çalışma uygulamalarının çalışma yaşamında giderek benimsenerek yaygınlaşacağı tahmin edilmektedir.

### **1.1. Çalışmanın Amacı ve Önemi**

Bu çalışma bireylerin uzaktan çalışmaya geçmesi veya mevcut durumdaki çalışma biçimlerine bağlı olarak mekânsal davranış biçimlerindeki değişim ve tercihleri belirlemeyi; bilgi ve iletişim teknolojilerinin kentsel ve mekânsal değişimdeki etkilerini incelerken; geleneksel ofis ortamında çalışan ve uzaktan çalışan bireylerin konut yer seçimi tercihlerindeki ve seyahat davranışlarındaki farklılıkları karşılaştırmalı bir şekilde ortaya koymayı amaçlamaktadır. Bu çerçevede, tezde hedeflenenler ise;

- Uzaktan çalışma uygulamalarının ortaya çıkış sürecini ve çeşitlerini araştırmak,
- Farklı meslek gruplarında yer alan bireylerin uzaktan çalışma uygulamasına yönelik tutumlarını anlamak,
- Uzaktan çalışma uygulamasının kente ve bireye etkilerinin avantajlarını ve dezavantajlarını araştırmak,
- Dünyadaki uzaktan çalışma uygulama örneklerini inceleyerek, kentsel ve mekânsal etkilerini değerlendirmek,
- Türkiye’de uzaktan çalışma uygulamalarının dünyadaki örneklerden farklı yönlerini tespit etmek,
- Uzaktan çalışma uygulamalarının bireylerin iş yerine yakın olma zorunluluğunu ortadan kaldırması nedeniyle, kişilerin konut tercihleri ve yaşam alanları konusunda tercihlerine bağlı ortaya çıkan etkileri incelemek,

- İzmir’de geleneksel işyerlerinden ve uzaktan çalışan bireylerin seyahat davranışlarındaki değişimleri karşılaştırmalı olarak incelemek,
- İzmir’de geleneksel işyerlerinden ve uzaktan çalışan bireylerin konut tercihlerini etkileyen faktörleri tartışmaktır.

Teknolojideki hızlı gelişmeler ile yaygınlaşan uzaktan çalışma kavramının çalışma yaşamına, ekonomiye, topluma, kentlere doğrudan veya dolaylı olarak birçok etkisi bulunmaktadır. Uzaktan çalışma kavramının kentsel ve mekânsal etkilerinin doğru bir bakış açısıyla değerlendirilmesi ve yönetilmesi kentler için büyük önem arz etmektedir. Uzaktan çalışma kavramı bireylerin ofis/iş yeri yakınında ikamet etme zorunluluğunu ortadan kaldıran önemli bir uygulamadır. Bu bağlamda, uzaktan çalışma kavramının bir yolculuk talep yönetimi stratejisi olarak doğru ulaşım politikaları ile desteklenmesi ve olası olumsuzlukların hızlı bir şekilde çözüme kavuşturulmasına yönelik stratejilerin geliştirilmesi açısından önemi oldukça büyüktür.

YÖK Tez Merkezinde ‘uzaktan çalışma’ ve ‘tele çalışma’ anahtar sözcükleriyle bir tarama yapıldığında, 1997-2022 tarihleri arasında toplam 51 adet lisansüstü tezin tamamlanmış olduğu görülmektedir. Bu tezler ağırlıklı olarak İşletme, Hukuk, Psikoloji, İletişim Bilimleri, Bankacılık, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri alanlarında yer almaktadır. Bu çalışmalar, genel anlamda uzaktan çalışmanın hukuki yönlerine ilişkin çalışma ve araştırmaları kapsamaktadır. Uzaktan çalışma konusunda Trafik Planlaması ve Uygulaması Ana Bilim Dalında 1 adet ve Mimarlık Ana Bilim Dalında ise 2 adet tez bulunmaktadır. Şehir ve Bölge Planlama Disiplini bakış açısı ile konuyu ele alan ve uzaktan çalışmanın bireylerin konut yer seçim tercihleri ile seyahat davranışları üzerindeki etkilerini araştıran herhangi bir teze ise rastlanmamış olması tezi önemli hale getiren bir durumdur. Bunun yanı sıra, bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmelerin sürekli gelişmesi çalışma alanında farklılıkları her yıl ileriye taşıyacak olup bu uygulamalar yaygınlaşırken daha çeşitli hale gelecektir. Bu çeşitliliğin kentsel ve mekânsal açıdan etkilerinin doğru ve verimli planlanması, bireylerin istek ve tercihlerine yönelik yaşam alanlarının oluşturulması adına görüş ve düşüncelerinin belirlenmesi de tez çalışmasını önemli hale getiren diğer bir konudur.

## 1.2. Çalışmanın Sınırlılıkları ve Kapsamı

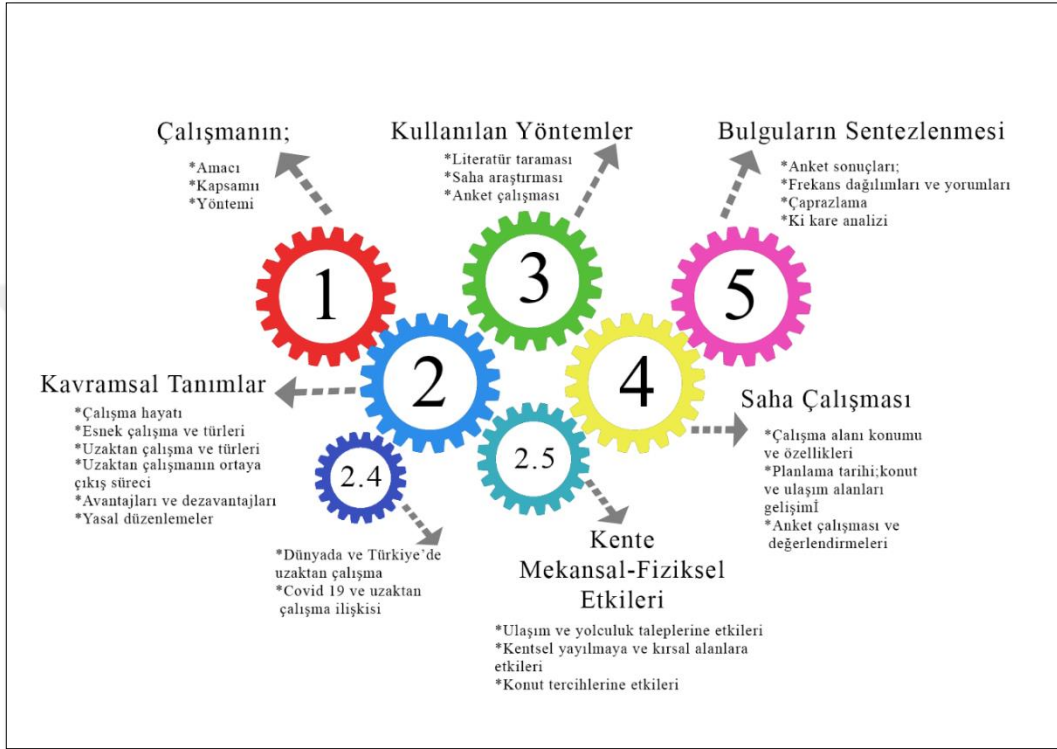
Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler sonrasında tüm dünyada siyasal, ekonomik, toplumsal alanda birçok değişim meydana gelmektedir. Bu doğrultuda, teknolojik gelişmelerin beraberinde getirmiş olduğu esnek çalışma türlerinden biri olan uzaktan çalışma bilgi toplumuna geçen ülkelerde benimsenmeye ve uygulanmaya başlanmıştır. Teknolojinin kentlere olan etkileri ise 1980’li yıllardan itibaren literatürde ilgi görmeye başlayan konular arasında yer almaktadır. Bu çerçevede, literatürde bilgi ve iletişim teknolojilerinin kentsel ve mekânsal etkilerini anlamaya ilişkin yapılan birçok çalışma özellikle uzaktan çalışmanın konut yer seçimi tercihlerine ve seyahat davranışlarına olan etkilerine odaklanmıştır. Yapılan bu tespitler ışığında, tez çalışmasında uzaktan çalışmanın kentsel ve mekânsal etkileri konut yer seçimi tercihlerinde ve seyahat davranışlarında olası değişimleri ele alacak şekilde sınırlanmıştır.

Bilgi toplumuna erken geçen ülkelerdeki istatistikler dikkate alındığında görece ülkemizdeki uzaktan çalışan oranlarının düşük olması ve uzaktan çalışmanın yeni bir uygulama biçimi olarak hayata geçirilmesiyle birlikte yaygınlaşmasının zaman alacak olması çalışmanın sınırlılıkları arasında gösterilebilir. Bu nedenle, saha araştırması kapsamında örneklem alan olarak seçilen İzmir ilinde gerçekleştirilen anket çalışmasında kısıtlı sayıda uzaktan çalışan bireye erişilebilmiştir. Tez çalışmasının bir diğer sınırlılığı ise, Covid 19 pandemisinin neden olduğu zorunlu mesafe kuralları gereği anketlerin büyük bir çoğunluğunun çevrimiçi yapılmış olmasıdır.

Tez çalışması beş bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde çalışmanın amacı, önemi ve kapsamına yer verilmiştir. İkinci bölümde, çalışmanın kuramsal ve arka planını ortaya koyabilmek amacıyla teknolojideki gelişmelerin çalışma hayatına olan etkileri çerçevesinde; öncelikle uzaktan çalışma kavramı detaylı olarak ele alınarak, literatürdeki kuramsal ve deneysel çalışmalar detaylı bir şekilde incelenmiştir. Üçüncü bölümde ise, tez çalışmasında kullanılan materyal ve yöntem belirlenerek saha araştırması süreci açıklanmıştır. Dördüncü bölümde, öncelikle çalışma alanının konumu ve özelliklerine ait detaylı bilgiler aktarılmıştır. Devamında Türkiye’nin büyük bir metropol şehri olan İzmir’de uzaktan çalışmanın bireylerin konut yer seçimi tercihlerine ve seyahat davranışlarına olan etkilerini anlayabilmek amacıyla bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, literatürde yer alan çalışmalardan elde edilen sonuçlar ve alan çalışmasından elde edilen bulgular çerçevesinde uzaktan çalışmanın konut yer seçimi tercihlerine ve seyahat davranışlarına olan etkilerine yönelik bir tartışma yapılmıştır.

Çalışmanın son bölümünde ise, İzmir ilinde yapılan saha araştırması ve anket çalışmasından elde edilen bulgular ışığında sonuçlara ulaşılarak çıkarım ve önerilerde bulunulmuştur. Çalışmanın genel şeması ve araştırma yöntemleri Çizelge 1.1’de verilmiştir.

**Çizelge 1.1.** Çalışmanın aşamaları ve kullanılan yöntemler



## 2. KAVRAMSAL VE KURAMSAL ARKA PLAN

Çalışmanın bu bölümünde çalışma konusuna ilişkin kavram ve tanımlara yer verilmiştir. Devamında ise bu konuyla ilgili yapılan çalışmalar incelenerek literatür taraması yapılmıştır. Çalışma, çalışma yaşam kalitesi, esnek çalışma ve uzaktan çalışma kavramlarının tanımları ve türleri açıklanmıştır.

### 2.1. Temel Kavramlar

#### 2.1.1. Çalışma ve çalışma yaşam kalitesi kavramı

Günümüzü tanımlayan en iyi kavramlardan bir tanesi **çalışma** kavramıdır. Şehir yaşamındaki tüm toplumsal yapılar ve aralarındaki ilişkileri en iyi çalışma kavramı açıklamaktadır. Sanayi devrimi ile daha da hız kazanan bu kavram büyük teknolojik gelişmeleri de beraberinde getirerek bilgi ve iletişim teknolojileriyle daha da gelişmiştir. Üretimin tek merkezde toplanması, fabrika merkezli çalışma alanlarının oluşması günümüze kadar olan süreçle birlikte hız kazanarak gelişmelere devam etmektedir. Yaşanan bu gelişmeler ile iş gücü ve çalışma hayatı ev dışına yani 'işyerine' taşınarak aslında yaşam alanı dışında bir çalışma hayatı oluşturulmuştur (Kıcır, 2018).

**Çalışma hayatı**; kişilerin sosyal hayatlarındaki en önemli konumunu ve insan yaşamının büyük bir bölümünü oluşturmaktadır. Aynı zamanda çalışma kavramı kişisel bir değer ifade biçimidir. Kişilerin toplumdaki statüsü çoğu zaman çalışma kavramı ile ilişkilendirilmektedir. Çalışma kavramı hem hizmet hem de bir ürün üretmek anlamında kullanılabilir. Çalışma hayatı bireylerin bir işle uğraşarak geçirdikleri zamanı ifade etmektedir. Daha geniş açıdan bakıldığında ise; çalışma hayatı bireyin ömür boyu hayatında etkisi olan ve yaşamda baskın bir kavram olarak görülmektedir (Yüksel ve Ören, 2012).

Şehirleşme, artan nüfus gibi faktörlerle ulaşımda geçirilen zamanın artması **çalışma yaşam kalitesini** de etkilemektedir. Çalışma yaşam kalitesi kavramı literatür incelendiğinde; yaşam kalitesi (quality of life) ve çalışma yaşamı kalitesi (quality of working life) olarak birbirine çok yakın kavramlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu anlamda çalışma yaşam kalitesi; bir toplumun gelişmesindeki sosyal ve ekonomik değişimlerin içerisinde yer alan, çalışan kesimin düşünce ve beklentilerini şekillendiren, kendi alanlarındaki konularla alakalı olarak sorunların çözümünü içeren bir süreçtir.



Çalışma yaşam kalitesi kavramı çalışanların iş alanlarındaki verimini arttırmaya yönelik uygulamaları kapsamaktadır. Bu sayede çalışma yaşam kalitesinin artırılması hedeflenerek çalışılan süreden maksimum verim almak hedeflenmektedir (Pelit ve Gökçe, 2019).

**Çalışma yaşam kalitesi** kavramı ilk olarak 1960'lı yıllarda ortaya çıkan ve çok boyutlu, kapsamlı bir konudur. Bu konu üzerinde çeşitli tanımlamalar yapılmıştır. Bu kavram; çalışan kesimin kendini güven ortamı içerisinde hissettiği, mutlu hissedebildiği, dinlenebilme ve çalışabilme zamanlarının planlandığı, stres yaşamadıkları, kişisel ve mesleki ihtiyaçlarına yönelik eylemler içerisinde yer alabildiği ortam olarak tanımlanabilir. Bu sayede çalışan kesimden en yüksek verim alınırken; yapılan işin de kalitesi yükselmektedir (Akar, 2017). Bireyler için çalışma hayatı çok önemlidir. Bu anlamda çalışma yaşam kalitesinin önemi de ortaya çıkmaktadır. Nitelikli bir çalışma hayatının oluşturulması konusunda günümüz koşullarında ulaşımda geçirilen sürenin artması gibi etkenler nedeniyle çalışma kalitesinin yükseltilmesi konusunda çeşitli çalışmalar yapılmaktadır (Çetinkanat ve Kösterioğlu, 2016).

Çalışan kesimin yaşam kalitesinin yükselmesi, hizmette bulunduğu alan konusunda da verimliliklerin artmasını sağlamaktadır. Çalışma koşullarının katı olması, aşırı iş yükü ve baskısı, aşırı kalabalık çalışma alanları gibi çevresel etkenler çalışma yaşam kalitesini de düşüren özellikler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle, koşulların çalışanlar üzerindeki olumsuz etkilerine sosyal ve psikolojik anlamda da sorunlar eklenmektedir. Çalışanların ruhsal ve zihinsel anlamda yeterliliğini sağlayan olumlu çalışma ortamları, iş veriminden en yüksek performansın alınmasını hedeflemektedir. İş yaşamının ve çalışma hayatındaki kalite, iş geliştirme alanlarında da yükselişe geçmektedir. Çalışma hayatının kalitesi, çalışan kesimin daha insancıl koşullarda yaşamasını da etkin kılmaktadır (Akar, 2017).

Yaşadığımız dönem içerisinde bilgi ve iletişim alanındaki yaşanan gelişmeler de yaşam kalitesini arttırmanın yanı sıra; çalışma hayatı kalitesinde de etkili rol oynamaktadır. Sanayide oluşan gelişmeler, teknolojideki yaşanan gelişmeler, geleneksel çalışma ortamlarının da değişmesine zemin hazırlayarak alışılan çalışma düzeninin dışında farklı çalışma şekillerini de ortaya çıkarmıştır. Özellikle ulaşımda harcanan vaktin geçmişten günümüze artarak ilerlemesi nedeniyle uzaktan çalışma, tele çalışma, esnek çalışma gibi farklı kavramlar da hayatımıza girmiştir. Teknoloji alanında yaşanan tüm gelişmeler çalışanların işlerini uzaktan yürütebilmesi ve işyerlerinden uzak çalışabilmesi konularının da önünü açmaktadır. Zamanla tüm meslek grupları da kendi

ihtiyaçları ve gereksinimleri dâhilinde uzaktan çalışma fikrine daha çok yönelmektedir. (Alkan Meşhur, 2007).

### 2.1.2. Esnek çalışma ve türleri

Esnek çalışma hayatı 2. Sanayi Devrimi ile birlikte 1970’li yılların sonrasında gelişim ve değişim göstererek yeni teknolojilerin yanı sıra bu dönemde yaşanan ekonomik kriz ile birlikte ortaya çıkan ve dönüşen bir kavram olmuştur. Çalışma sürelerindeki esneklik ile birlikte günlük çalışma süreleri, haftanın farklı bölüm ve saatlerine bölünerek çalışma saatlerinin birbirinden farklı olarak planlanabilmesi durumunu kapsamaktadır (Tozlu, 2011).

Bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler ile birlikte uzaktan çalışma, esnek çalışma gibi benzeri kavramlar da hayatımıza girmiştir. ‘**Esnek çalışma**’ olarak adlandırılan çalışma hayatına girişin de temelinde teknolojik gelişmeler yer almaktadır. Teknolojik alanlarda yaşanan gelişme ve değişimler rekabeti de beraberinde getirerek çalışma hayatında yeni taleplerin oluşmasına neden olmuştur. Bu konu çalışma hayatında; kalite ve verimliliğin artırılması amacıyla yeni üretim tekniklerini, çalışma hayatının daha esnek hale getirilmesini, işveren-işçi ilişkisinde olumlu çizginin sağlanabilmesini hedeflemektedir. Her geçen gün yaygınlaşan esnek çalışma kavramı; klasik ve gelenekselci ilerleyen çalışma hayatından farklı bir düzeni temsil etmektedir. Çalışanın haklarının korunması ve düzenlenmesi temeline dayanmaktadır. Bir işyerindeki çalışma kurallarının önceden belirlenmesini, hukuki anlamda çalışanın haklarını, ihtiyaçlara göre çeşitli ve farklı düzenlemeleri de beraberinde getiren bir sistemdir. Esnek çalışmanın farklı türleri arasında;

- Fonsiyonel Esneklik (Functional Flexibility),
- Sayısal Esneklik (Numerical Flexibility),
- Ücret Esnekliği (Pay Flexibility),
- Çalışma Süresi Esnekliği (Working Time Flexibility) gibi farklı uygulamalara yer verilmektedir (Eryiğit, 2000).

Esnek çalışma hayatının ortaya çıkışı ile hem olumlu hem olumsuz görüşler de beraberinde gelmiştir. Literatürde, bir tarafta yüksek işsizlik seviyesinin bu uygulamalar ile azaltılabileceğini savunan görüşler, diğer tarafta ise esnek çalışma biçimlerinin uygulamadaki ekonomik problemlere yol açabileceğine ve sosyal anlamda güvensizliğe

neden olacağını savunan görüşler yer almaktadır. Esnek çalışma hayatının ortaya çıkmasında özellikle;

- Kadınların, gençlerin, yaşlıların ve dezavantajlı grupların iş gücüne katılarak istihdamın sağlanabilmesi,
- Ekonomik krize bağlı kapanan ofis maliyetlerini düşürmek amacıyla işsizliğin de engellenebilmesi,
- Nitelikli iş gücüne olan ihtiyaç ve taleplerin artması,
- Farklı çalışma programlarına bağlı olarak çalışmadan verimliliğin artması,
- Küreselleşme, rekabet, iş hukukunun yaygınlaştırılması,
- İşçi ve işverenin korunması,
- Dünyada yaşanan bilgi ve iletişim teknolojilerindeki hızlı gelişimlerin sonucunda zorunluluk haline gelmesi etkili olmuştur (Şen, 2017; Eyck, 2003).

Özellikle uzaktan çalışanlar bir iletişim aracı kullanan bilgi işçileri olarak tanımlanmaktadır. İnternet tele çalışma kavramının tanımsal ifadelerinde yer almaya başlamıştır. Özellikle teknolojinin kullanılarak çalışma hayatının çerçevesinde; evde herhangi bir iş yapan ve bunun için interneti kullananlar; evde herhangi bir iş yapmak adına bilgisayar kullananlar, internet ve iletişim araçlarından cep telefonunu kullananlar, normal ofis çalışma saatlerinde evden çalışma zamanını yöneten, birden fazla iş yerinde çalışan kişiler (ev hariç) görülmektedir. Yani bilgi ve iletişim teknolojileri; kısmen teknolojinin kullanılmasıyla çalışma hayatını şekillendirmektedir (Brynin ve Haddon, 2016).

İş hayatındaki esneklik uygulamalarında; **sayısal esneklik**, piyasadaki tüm değişen şartları takip eden (ekonomik-teknolojik) bu değişen şartlardaki artan taleplere göre işgücü miktarı ve eyleminin değiştirilmesidir. Zamana göre uygulamalarda çalışan kesimin iş gücü süresini kendi ihtiyaçları ve verimliliği doğrultusunda düzenleyebilmek haklarını içermektedir. Bu uygulamalar arasında iş yaşamını ve işgücünün değişik hallerde kullanılmasını sağlayan fonksiyonel esneklik ve üretim ya da çalışma süresinin başka mekânlarda sürdürülmesini temel alan uzaklaştırma stratejileri yer almaktadır (Tekeli ve Doğrul, 2010).

Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler göz önüne alınarak esnek çalışma kavram ve tanımları Çizelge 2.1’de sunulmuştur.

**Çizelge 2. 1.** Esnek çalışma kavram ve tanımları (Eyck, 2013)

<b>Esnek Çalışma Kavramları</b>	<b>Tanımları</b>
Alternative officing (Alternatif Görevlendirme)	Fiziksel çalışma alanları ve iletişim etkileşim sıralamasının yeniden yapılandırılması.
Compressed work week (Sıkıştırılmış Çalışma)	Tam zamanlı iş günü sayısının azaltılması.
Cross-training (Çapraz Eğitim):	Çalışan gruplarına verilen görevlerin birbirleriyle uyumlu olabilmesi.
E-working (E-çalışma)	Telefon, bilgisayar veya tablet gibi iletişim araçlarının kullanılması ile gerçekleşen esnek çalışma uygulaması
Enterprise (Şirket)	Satış veya hizmetin bir birim tarafından yürütülmesi uygulaması.
Homework (Evde Yapılan İş)	Evde veya küçük işletmelerce yapılabilecek hizmet- iş uygulaması.
Home-based work (Ev Eksenli Çalışma)	Evde çalışmaya benzer ancak daha güvensiz koşulları içeren çalışma uygulaması.
Key-time staff (Anahtar Zamanlı Personel)	Saatlik-haftalık-aylık çalışma programlarından oluşması.
Informal work (Gayri Resmi Çalışma)	Belirli kurallar ve mevzuata göre olmayan esnek çalışma uygulaması.
Indefinite contract (Belirsiz Sözleşme)	Genel olarak uzun vadeli olması beklenen resmi bir iş sözleşmesi.
Job-sharing (İş Paylaşımı)	İki yarı zamanlı çalışanın görevlerini paylaşması.
Multi-tasking (Çoklu Görevler)	Hizmet veya görevlerin çok çeşitli olarak yapılması ve sürdürülmesi.
Outsourcing (Dış Kaynak Kullanımı)	Şirket içerisinde gelişen üretim süreçlerinin mekân dışına taşınması.
Outsourcing firms (Dış Kaynak Firmaları)	Üretime dışarıdan destek veya hizmet sağlayan uygulaması.
Part-time work (Yarı Zamanlı Çalışma)	Yasal sürenin en az beşte birinden daha az çalışmayı ön gören sözleşmeleri ve iş durumunu kapsamaması.
Subcontracting (Taşeronluk)	Bir aracı sayesinde bir başkasına yapılan iş uygulaması.
Telework (Uzaktan/Tele Çalışma)	Küçük ofis ve dış mekânlarda e-iletişim teknolojisinin kullanılması.

### 2.1.3. Uzaktan çalışma (tele çalışma) kavramı ve tanımları

‘Tele’ Yunanca’da uzaktan anlamına gelmektedir. Tele ve work kelimelerinin birleşiminden oluşan ‘Teleworking’ kavramı ‘Uzaktan Çalışma’ olarak Türkçe’ye çevrilebilmektedir. Telework bir iş değıldir aksine mevcut bir işin uzaktan yürütülmesini sağlayan sistem ve uygulamalar bütünüdür. Çalışanın işyerine bağımlılığı minimum düzeyde tutularak ilerlemektedir. Özellikle literatüre bakıldığında telecommuting ve telework kavramları eş anlamlı olarak kullanılmaktadır. Ancak uygulama konusunda çok ciddi farklılıklar olduğu görülmektedir. Telecommuting kavramı ilk olarak Jack Nilles tarafından 1973 yıllarında kullanılmıştır (Ölçer, 2004).

Telecommuting özellikle ev ile iş arasındaki git-gel mesafesinin azaltılması amacıyla teknoloji alanındaki gelişmeleri de kullanılarak iş yerine gitmeye gerek kalmadan evde çalışılmasına izin veren bir uygulama olarak ortaya çıkmıştır. Zaman içerisinde evden çalışmanın rahatlığına alışıldıkça, çalışma alanlarında çok tercih edilen bir uygulama olmaya başlanmıştır. Bu anlamda bakıldığında, geleneksel-merkezi iş yeri ortamından uzakta herhangi bir mekânda yapılan tüm çalışmalar ‘çalışma’ yani ‘work’ kelimesi ile birleşerek ‘Telecommuting’ terimini de içerisine alan bir ‘telework’ kavramı ortaya çıkmıştır. Bu çalışma biçimi de ilk olarak Avrupa ülkelerinde kullanılmaya başlanmıştır (Ölçer, 2004).

Esnek çalışma ile birlikte günümüzde oldukça sık kullanılan ve rastlanan çalışma biçimi ise; Uzaktan çalışma (Teleworking, Teleçalışma) geleneksel bir iş yerinden farklı olarak çalışmaların uzaktan yürütülmesi uygulamasıdır. Uzaktan çalışmalar; tam zamanlı ya da yarı zamanlı olabilir. Genelde çalışmaların elektronik ortamda yürütülmesi temeline dayanmaktadır. Bilgi ve iletişim teknolojileri sayesinde çalışan kişi kendi zamanını programlayabilmekte ve işlerini uzaktan da yürütebilmektedir (Gerçek, 2020).

Hızlı kentleşmeyle şehir merkezlerinde artan nüfus, şehir planlama konusunda hizmetlerin üretim alanları, sağlık ve donatı alanları ile yaşam alanlarının farklı bölgelerde planlanmasına neden olmuştur. Banliyöler olarak tanımlayabileceğimiz alanlarda ise özellikle bu fark daha çok kendini belli etmiştir ve iş–yaşam alanları arasındaki mesafelerin de artmasına neden olmuştur. İnsanlar yaşam alanları ve iş alanları arasında daha çok ulaşımda vakit geçirmekte ve buna bağılı olarak verimsiz iş gücü ortaya çıkabilmektedir. Bu nedenle uzaktan çalışma kavramı hayatımıza girmiştir (Alper, 2020).

Uzaktan çalışmanın en önemli kavramlarından olan Tele çalışma yani uzaktan çalışma uygulamaları günümüzde yaygın olarak kullanılmaktadır. Uzaktan çalışmanın

temelinde yer alan bilgi ve iletişim teknolojileri alanında yaşanan gelişmeler bu çalışma modeline duyulan ilgiyi de arttırmaktadır. Uzaktan çalışmada temel amaç çalışan bireyin çalışma zamanını kendisinin planlayabiliyor olmasıdır. Kişinin kendi çalışma alanını belirlemesi, dezavantajlı grupların çalışma hayatındaki istihdamın artırılması ve işletme giderlerinin azaltılması gibi konularda büyük avantajlar sağlamaktadır (Dur, 2009).

Uzaktan çalışma, çalışanların bir işe mekânsal olarak gidip gelmeleri yerine normal çalışma saatleri içerisindeki iş faaliyetlerini evden ya da uydu ofis olarak tanımlanabilecek uzak ofislerden yürütülmesi temeline dayanmaktadır. Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler ile bu çalışma türleri yaygınlaşmaya başlamıştır. Özellikle banliyö ve şehir merkezlerindeki trafiği, hava ve çevresel kirliliği azaltılmasının sağlanmasının yanı sıra iş memnuniyeti ve verimini de artıran bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır. Örneğin; bazı araştırmalarda evden çalışan kişiler üzerinde yapılan incelemelerde, saatlerce dış mekânda çalışan kişilere oranla günün sonunda fiziksel ve duygusal yorgunluk seviyelerinin yükselmesi durumu daha düşük olarak gözlemlenmektedir (Eyck, 2003).

Uzaktan çalışmayı, işyeri merkezine bağlı ancak mekân olarak iş yerinden uzak bir yerde yapılan, yeni bilgi ve iletişim teknolojilerinin de bu uygulamayı desteklediği bir uygulama biçimi olarak ifade etmek mümkündür. Tele çalışmanın ev çalışmasına benzer şekilde ilerlemesi ve uygulamasından dolayı kadın-yaşlı ayırt etmeksizin istihdam konusunda da yardımcı ve gelişmeye açık olduğu görülmektedir (Tozlu, 2011).

Tele çalışma kavramı için literatürde farklı tanımlamalar kullanılmaktadır. Tanımlar incelendiğinde; özellikle tele çalışma kavramının 3 temel başlık etrafında şekillendiği görülmüştür.

- Organizasyon,
- Mekân,
- Teknoloji başlıkları aslında bu yeni çalışma biçiminin temel kollarıdır.

Tanımların ortak noktaları konusunda ise, bu üç başlığın en az ikisinin birbiri ile eş zamanlı olarak yürütülmesinden bahsedilmektedir. Buna göre, **tele çalışma**; ücretli olarak çalışanların iş yerinden uzak bir mekânda işlerini yapabilmek amacıyla ortaya çıkan, bilgisayar ve iletişim teknolojilerinin eş zamanlı bir şekilde kullanılarak çalışanın işe gitmesi yerine işi çalışana götürme temeline dayanan tüm yeni ve modern çalışma biçimlerinin genel uygulama yöntemidir (Ölçer, 2004).

#### 2.1.4. Uzaktan çalışmanın türleri

Uzaktan çalışmanın farklı çeşitleri de günümüzde sıkça kullanılan uygulamalardır. İşlerin evden yürütülebildiği ev eksenli çalışma biçimi (home-based telework), uydu işyeri (sattelite office) ana ofisten uzakta çalışma, (teleworking from remote offices) müşteri için seyahat edebilen, bilgisayar–tablet veya telefonlarla çalışmayı destekleyen (mobile telework) gibi çeşitler günümüzde de sıkça uygulanan çalışma biçimleri arasındadır (Gerçek, 2020; Dur, 2009).

##### 2.1.4.1. Ev eksenli uzaktan çalışma

Uzaktan çalışmanın türlerinden ev eksenli çalışma modelinde, yaşanan teknolojik gelişmeler ile birlikte işyeri kavramı tekrar eve dönüş göstererek bir değişime uğramıştır. Son yıllarda ise bu çalışma şeklinde bir artış ve yükseliş de görülmektedir. Ev esaslı tele–çalışan kavramında özellikle iletişim teknolojisinin kullanılmasıyla bu çalışma alanındaki standart çalışanlar aslında organizasyonun da bir parçası konumundadırlar. Gürültülü ya da yoğun çalışma ortamının aksine daha sakin ve yalın çalışma alanları bu çalışma biçiminde görülmektedir (Alkan Meşhur, 2007).

Uzaktan çalışma uygulamalarının en yaygın tercih edilen şekli ev eksenli tele–çalışmadır. İletişim ve bilgi teknolojilerinin daha erişilebilir olması gün geçtikçe de gelişmesi nedeniyle özellikle internet başta olmak üzere iş imkânlarını ve verimliliğini büyük ölçüde iş yerleri ve ofislerden eve taşımıştır (Kabakçı Günay ve Özer Torgalöz, 2020).

Uzaktan çalışma konusu dijital dönüşümleri de beraberinde getirmiştir. Özellikle günümüzdeki koşullarda bazı uygulamalar sayesinde uzaktan çalışma daha çok kullanılır ve görünür hale gelmiştir. İnsanlar artık evden ya da uzaktan iş toplantılarına katılabilmekte görüşmelerini de dijital uygulamalar sayesinde yapabilmektedir (Akca ve Küçüköğlü, 2020).

Ev-eksenli çalışma modelinde; farklı bir ofis yerine çalışmalar ‘ev’de yapılmalıdır. Bu çalışma türünün de yine ‘ev’de yapılan temizlik ve bakım gibi mesleki dallardan ayrılması gerekir. Bir süre öncesine kadar bu çalışma modelinin kaybolacağı ve yerini yeni çalışma uygulamalarına bırakacağı düşünülmüştür. Ancak günümüz koşullarında yaşanan gelişmeler ve ilerlemeler ile birlikte gelişme göstermeye devam etmektedir. Özel sektör anlamında özellikle firmalar iş yeri dışına çıkarak çalışma

koşullarını mekân dışına taşımaktadırlar. Çalışma hayatı fabrikalardan çıkarak, atölyelere, evlere yönelme gösterdikçe çalışan sayısında da olumlu bir artış gözlemlenmektedir. Ev-eksenli çalışma uygulamalarında ise özellikle gelenekselciliği geliştiren bir uygulama olduğu literatürdeki çalışmalar ve örneklerde görülmüştür (DİSK, 2003).

#### **2.1.4.2. Uydu ofisler**

Uzaktan çalışmanın bir diğer uygulaması ise Uydu Ofisler (Satellite Offices) hem merkezi işyerine bağlı olma hem de ev ortamından işlerini yürütülmesi uygulamasıdır. Bilgisayar sistemi ile firmaya bağlanılarak uzaktan çalışma ortamı sağlanmaktadır. Bu çalışma biçiminde, çalışılan iş yeri her anlamdaki iletişim teknolojisini kullanabilmektedir. Kısaca yan ofis gibi düşünülebilmektedir. Geleneksel ofislerde olduğu gibi bir noktada devamlılık sağlanmakta ve iş yerinde çalışanlar içinde iş yükü hafiflemektedir. Bu durumdan dolayı ofis alanından ve işe gidip gelme zamanlarından tasarruf sağlayan uygulama olarak gösterilebilmektedir. Özellikle erişimi zor olan bölgeler açısından oldukça avantajları bulunmaktadır (Ölçer, 2004).

#### **2.1.4.3. Tele çalışma merkezleri (Tele centers)**

Tele çalışma merkezleri ofis alanından ve işe gidip gelme zamanlarından tasarruf sağlayan uygulama olarak gösterilebilmektedir. Özellikle erişimi zor olan bölgeler açısından oldukça avantajları bulunmaktadır. Avrupa'da özellikle köy, kasaba gibi kırsal kesimlerde kurulmuşlardır. Merkezlere örnek olarak; İrlanda, İskoçya, İngiltere, Brezilya, İspanya gösterilebilmektedir (Alkan Meşhur, 2007).

Tele çalışma merkezleri, uydu ofislerden farklı bir uygulama olarak bir firmaya değil daha fazla firmaya bağlı olabilmekte ve zincir görevi görmektedirler. Bu çalışma merkezlerinde, tüm işletme ihtiyaç ve giderleri ortak firmalar tarafından karşılanmaktadır. Tele çalışma merkezlerinin de çeşitli türlerinden bahsedilebilmektedir. Bunlar; tele village (tele köy), tele cottage (yerel çalışma merkezleri) olarak ifade edilmektedir (Ölçer, 2004).



#### 2.1.4.5. Mobil (Nomatic) telework uygulaması

Mobil yani gezici olarak çalışma ortamı sağlanmaktadır. Bu çalışma şeklinde bir ofis bulunmamaktadır. Seyahat etmeyi gerektiren pazarlama, temsilcilik gibi çalışma alanlarında görülmektedir. Genel olarak yolda gerçekleşen bir çalışma uygulamasıdır. Bu alanda çalışan kişiler hareketli tele-çalışan olarak tanımlanmaktadır. Ev dâhil olmak üzere; trende, otobüste, uçakta, otelde çok sayıda mekân olmak üzere hareket halinde çalışabilmektedir (Alkan Meşhur, 2007).

Diğer uzaktan çalışma biçimlerinden;

- Transborder telework (Sınır ötesi teleçalışma),
- Offshore telework (Ülke dışı teleçalışma),
- Temporary workstations (Geçici iş istasyonları) bireysel ve grup bazlı uygulamalarında benzerlik gösteren çalışma biçimleri olarak gösterilebilmektedir.

Bu anlamda çalışan tüm geleneksel işyerleri dışında çalışan kişiler ise, tele commuters-tele-workers yani ‘uzaktan çalışanlar’ olarak isimlendirilmektedir (Ölçer, 2004).

#### 2.2. Uzaktan Çalışmanın Ortaya Çıkış Süreci

1970’lerin başından itibaren tele çalışmaya ait yine de net bir fikir birliği sağlanamamıştır. Bu kavram mobil çalışma ve iş yerlerinin ofis dışında herhangi bir yerde çalışma hayatı sağlaması, bir merkezden çalışabilme ya da evden ev eksenli çalışma düzenlemelerine bağlı olan birçok çeşidi içerisinde barındırmaktadır. Ancak hepsinin ortak noktası tele çalışma kavramı içerisinde bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanılması; bilgisayar ve internet ağı sayesinde online olarak çalışmaların yürütülmesini kapsamaktadır (Görmüş, 2020).

**Tele çalışma** olarak adlandırılan kavram teknolojinin hızla gelişmesi ile ortaya çıkmış olan bir tanımdır. Tele çalışma günümüzde yaygın ancak yeni sayılabilecek bir uygulama biçimidir. Bu anlamda özellikle iş yeri dışında çalışmak bu uygulama biçiminde esastır. Çalışma alanı ve çalışan arasında elektronik bir bağ bulunmaktadır. Tele çalışma uygulamalarında işin yapıldığı yere göre beş çeşit uygulamadan bahsedilebilmektedir. Bunlar; evden tele çalışma, tele merkezden çalışma, gezici çalışma, on-site çalışma, dönüşümlü çalışmadır. İş yeri ile bağlantı konusunda iki çeşit çalışmadan

bahsedilebilmektedir. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)'ya göre; Online ve Offline yani Çevrimiçi ve Çevrimdışı çalışma uygulamalarıdır (Şen, 2017; Görmüş, 2020).

1973 yıllarında Jack Nilles “The Telecommunications–Transportation Tradeoff” adlı kitabında özellikle trafik sıkışıklığı ve çevresel kirliliğe bir çözüm önerisi olarak telekomünikasyon teriminden bahsetmiştir. Tele-çalışma ilk olarak Nilles (1975) tarafından 1970’lerin başında özellikle petrol krizi ile ev-iş yeri arasındaki mesafe ve zamanın azaltılması ile enerji tasarrufu yapılarak çevrenin daha korunabilir olmasını sağlamak amacıyla öne sürülmüştür. Bu düşünce içerisinde insanların değiştirilmesi yerine işlerin değiştirilmesinin daha uygun olduğu savunulmuştur (Baruch, 2001).

Yaklaşık 10 yıl kadar sonra ise çoğu şirket tele çalışmayı ofis alanındaki masraf ve maliyetleri azaltma yöntemi olarak görerek kullanmaya başlamıştır. Bunun yanı sıra, üst düzey ve nitelikli personeli çekebilmek ve elde tutabilmek adına da bir strateji olarak görülmüştür. Uzaktan çalışma hakkında evrensel bir tanım hala mevcut değildir. Avrupa literatüründe ‘uzaktan çalışma’, Amerika için ‘evden çalışma, uzaktan çalışma’ ya da ‘saha dışı çalışanlar’ terimleri kullanılmaktadır. Tüm kullanılan terimler benzerliklere sahip olduğu kadar uygulama aşamasında farklılıklar göstermektedir. Özellikle Toffler (1980) ve Handy (1984); tele çalışmanın yeni bir istihdam modeli oluşturacağını savunmuşlardır (Baruch, 2001; Bjursell ve ark., 2021; Görmüş, 2020).

### **2.2.1. Uzaktan çalışmanın avantajları ve dezavantajları**

Uzaktan çalışma, bilgi ve iletişim teknolojilerinden kullanımından doğan en kapsamlı yeniliklerden biridir. Geleneksel çalışma ortamından farklı yanlarının bulunmasından dolayı literatürde hem avantaj hem de dezavantajları sürekli olarak tartışılan bir konudur. Bugünkü çalışan kesimin büyük bir çoğunluğu yaşam alanı ile çalışma alanları arasında net bir ayrım yapmaktadır. Uzaktan çalışma ile bu alanların da daha iç içe geçmesi ve bütünleştirilmesi hedeflenmektedir. Buradan yola çıkılarak uzaktan çalışmanın tartışılan yönlerinin üzerinde durulması gerekmektedir (Gareis, 1999).

#### **2.2.1.1. Uzaktan çalışmanın avantajları**

Uzaktan çalışma uygulamaları çeşitli nedenlere bağlı olarak hızla artış göstermektedir. Özellikle mavi yakalı üretimden beyaz yakalı işe geçiş, artan

gayrimenkul fiyatları, aile yapısındaki değişiklikler, artan sayıda çift kariyere ve kendini her daim geliştirmeye açık olan insanların sayısındaki artış, küreselleşme ile rekabet ortamının artması gibi nedenlerle birlikte tele çalışma uygulamalarında son yıllarda çok hızlı bir artış gözlemlenmektedir (Tietze, 2002).

Uzaktan çalışmanın artması konusunda verilen eğitimlerin de önemi büyüktür. Çalışanlara uzaktan çalışma uygulaması hakkında eğitimler ve bilinçlendirmeye yönelik toplantılar da uygulama biçiminden kazanılacak potansiyelleri arttırmaktadır. Eğitim konusunda firmalar ve yöneticilerin gereken bilgi ve iletişim teknolojilerinin zeminini hazırlayarak çalışanlara destekte bulunmaları; verimlilik açısından ve çalışan-yönetici güveni açısından da olumlu sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Özellikle yöneticilerin de kendilerini uzaktan çalışma konusunda desteklemeleri süreklilik ve verimlilik açısından başarılı sonuçlar elde edilmesini sağlamaktadır. Uzaktan çalışmanın olumlu etkilerinin gözlemlenebilmesi adına ikinci önemli faktör ise iletişimdir. Verimli bir iletişim ortamı sayesinde tele çalışmanın avantajlarından söz edilebilmektedir (Kowalski ve Swanson, 2005).

Uzaktan çalışma potansiyel olarak, firmaların ve çalışanların işleri özelinde mekânsal ve zaman anlamında esnekliğin artırılmasını sağlamaktadır. Özellikle ev eksenli uzaktan çalışmalarda; çalışanların bireysel çalışma süresini ofiste geçirdiği günler ve evden çalıştığı günler olarak planlamasıyla zamandan tasarruf sağlamak ve yapılan işten maksimum verim almak hedeflenmektedir. Bireysel anlamda işe gidip gelme sürelerinin kaldırılması aslında uzaktan çalışanların en değerli özelliklerinden biridir. Çalışanlar adına özellikle ortalama seyahat süresinin azaltılması, tele çalışmaya duyulan ilgiyi de her geçen gün arttırmaktadır (Gareis, 1999).

Uzaktan çalışmanın avantajlarını kullanabilmek için öncelikle yöneticilerin süreç ile uyumlu olması gerekmektedir. Bu anlamda seyahat maliyeti ve ofis alanlarında azalma konusunda da önemli verimlilik elde edilmektedir. Yani uzaktan çalışma uygulamasına önem verildiği takdirde aslında avantajların dezavantajlardan daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu çalışma biçiminin daha fazla uygulanması ile engelli çalışanlar, yaşlı çalışanlar, bölgesel ya da kırsal kesimdeki çalışanların da tele çalışma ile istihdamı mümkün olmaktadır. Bununla beraber azaltılmış trafik sorunları yanı sıra uzaktan çalışmanın çevresel de birtakım faydaları görülmektedir. Trafik sıkışıklığında özellikle boşa harcanan zaman göz önüne alındığında uzaktan çalışma ile azaltılmış karbon emisyonları, hava kalitesi ve daha iyi koşullardaki yaşam alanının zemini

oluşturulmuştur. Özellikle yoğun metropol alanlar için bu ayrıntı önem kazanmaktadır (Atac, 2006).

Uzaktan çalışma avantajları verimlilik alanında incelendiğinde; yapılan tüm araştırmalarda sonuç benzer çıkmaktadır. Ofisten uzakta çalışan kişilerin verimlilikleri daha yüksek olmaktadır. Stresin azaltılıyor olması, verimliliği artırırken esneklik sayesinde de çalışma hayatından maksimum hizmet alınmaktadır. Maliyet tasarrufu incelendiğinde; daha az kişi ofiste çalıştığı için ofis giderlerinin azalması söz konusudur. İşgücü anlamında çeşitlilik artarken özellikle yetenekli çalışanların göz önüne çıkarılması ve özellikle rekabet anlamında da teşvik edici olduğu gözlemlenmektedir (Ölçer, 2004).

Uzaktan çalışmanın çevresel açıdan olumlu etkilerinin tespit edilmesiyle birlikte **yeşil uzaktan çalışma (green telework)** kavramı ortaya çıkmıştır. Uzaktan çalışmayı verimli kılan teknolojiler incelendiğinde; çeşitli uygulamaların yanı sıra birçok avantaj görülmektedir. Literatür incelendiğinde özellikle **yeşil uzaktan çalışma kavramının** temel avantajları arasında; çevre, ulaşım, iş yeri, ofis alanı ve kaynak kullanımı gibi temel başlıklardan bahsedilmektedir (Egbuta ve ark., 2013; Galvez ve ark., 2011).

İrlanda Çevre Dairesi ve Çevre Koruma Ajansına göre; özellikle motorlu taşıtlar hava kirliliği, gürültü ve kentsel çevre ve sağlık sorunlarının temel nedenidir. Uzaktan çalışma sayesinde daha az gaz tüketimi daha az emisyonu neden olacak; modern binalarda özellikle enerji kullanımında ciddi tasarruflar elde edilecek ve trafik sıkışıklığı da yine uzaktan çalışma sayesinde azaltılacaktır (Egbuta ve ark., 2013).

Seyahat süresinin azalması konusunda; 2000 American Community Survey, Potter (2003) verileri kullanılarak; ortalama olarak bir tele çalışanın evde ya da ofis dışında işlerini yürütmesi sayesinde günde 57,6 dakika kadar tasarruf yaptığı görülmüştür. Yer değiştirme teorisi kullanılarak işe gidip gelme konusunda zaman harcanmaması, üretkenlik anlamında fayda sağlamaktadır. Uzaktan çalışan kişi ofiste yaşanacak dikkat dağınıklığını da en aza indirgeyerek verimli bir yol izlemiş olmaktadır (Crandall ve Gao, 2005).

Bazı araştırmalar özellikle uzaktan çalışan kadın çalışanların iş yüklerinin ve streslerinin daha yüksek olduğunu göstermektedir. Bu konuda literatür araştırıldığında bazı yazarlar uzaktan çalışmayı daha çok stresi tetikleyen bir unsur olarak görmektedir. Karşıt görüş içeren çalışmalar ise, özellikle uzaktan çalışmanın cinsiyet rollerinde bir değişikliğe yol açmadığını ve evde de uzakta da çalışmanın bir değişiklik teşkil etmediğini söylemektedir. Bazı çalışmalarda ise avantaj olarak gösterilen bir diğer konu iş-yaşam dengesinin sağlanması konusunda özellikle çalışan ve bağımlı çocukları olan

kadınların iş hayatında uzaktan çalışma ile zamanı planlayabildikleri ve buna bağlı olarak azaltılmış çalışma saati önlemleri sayesinde daha verimli çalışma hayatı geçirdiklerini göstermektedir. Bu doğrultuda uzaktan çalışmanın günlük yaşamdaki etkilerine bakıldığında, çoğu firmanın iş yaşam dengesini sağlamak amacıyla tele çalışmaya yöneldiği görülmektedir. Çalışanların üretkenliğinde artışa neden olurken, devamsızlık problemlerinde azalmaya ve aynı zamanda çalışanların haklarının korunmasına ve yasal anlamda da koruma alanları oluşturularak kalıcı bir uygulama biçimine dönüştürüldüğü görülmektedir (Galvez ve ark., 2011).

Özellikle firmaların esnek veya uzaktan çalışma biçimini seçmelerindeki nedenler; maliyetlerin azalması, değişen küreselleşme ile rekabet ortamına ve pazar şartlarına uyum sağlanması, tam gün istihdam olmaması ve zamanın verimli değerlendirilebilmesi, sanal ortamdaki çalışan kesimden yararlanılabilmesi, işe devamlılığın azaltılmasıdır. Bunun yanı sıra, ulaşımda geçen sürenin azaltılması ve bunun işe katılması sonucunda bilgi ve hizmet üretimi de aksamamış olacaktır (Tozlu, 2011).

Uzaktan çalışmanın en önemli avantajlarından bir tanesi de esneklik kavramıdır. Bireyin kendi sınırlarını çizerek ve koruyarak çalışabilmesi, kendi planlamasını yapabilmesi ve bu yeteneğinin bulunması uzaktan çalışmanın ilk şartını oluşturmaktadır. Bu tür bir çalışma hayatı en iyi şekilde bilgi teknolojilerinin kullanılması ile oluşmaktadır. E-posta, iletişim teknolojileri, telefon ya da tablet ve bilgisayar kullanımı asenkron iletişimi mümkün kılmaktadır. Kişinin rahat haliyle çalışma hayatına uyum sağlaması da verimliliği arttıran özellikler arasında yer almaktadır (Stephens ve ark., 1998).

Uzaktan çalışma çevre dostu ve daha esnek çalışma yaşamını destekleyerek, yönetim konusunda ofis bina ve alanlarının maliyetlerini düşürmektedir. Ayrıca uzaktan çalışma bir şirket için kurumsal anlamda imajını da yükselten bir faktör olarak görülmektedir. Daha az seyahati desteklemek, giyim konusunda tasarruf ve mekânsal hareket dengesini sağlamak gibi farklı yönleri de bulunmaktadır (Bjursell ve ark., 2021). Çizelge 2.2’de uzaktan çalışmanın avantajları çalışanlar, işverenler ve toplumsal-kentsel olmak üzere 3 başlıkta gruplandırılmıştır.

**Çizelge 2. 2.**Uzaktan çalışmanın avantajları (Atac,2011; Ölcer,2004; Berkün ve ark., 2014)

Çalışanlar	İşverenler	Toplumsal-Kentsel
Esnek çalışma saatlerinin oluşturulması	İş üretkenliği ve maliyet tasarrufunun sağlanması	Trafik sıkışıklığının azalması
Mesleki esneklik sağlanabilmesi	Geliştirilmiş esneklik ve iş yaşam dengesinin kurulması	Karbon emisyonlarının azaltılması
Boş zamanların verimli kullanılabilmesi	Artan iş gücü katılımı ile istihdam sağlanması	Hava kalitesinin iyileştirilmesi
Seyahat-zaman süresinin azalması	Devlet ile eş zamanlı olarak iş sürekliliğinin sağlanması	Kırsal gelişimin desteklenmesi ve stratejilerin oluşturulması
Yorgunluk, stresli davranışların azalması	Telekomünikasyon ve internet maliyetlerinde azalması	Çevre kirliliğinin en aza indirilmesi
Seyahat maliyetlerinin azalması	Verimli iş ortamı sağlanması	Enerji tasarrufunun sağlanması
Giyim maliyetlerinin azalması	24 saat müşteri ihtiyaçlarının cevaplanması	Bölgeler arası etkileşim ve işbirliğinin artırılması
Aile üyelerine ayrılan zamanda esneklik kazanılması.	Ofis dışında belgelere ve verilere daha kolay ulaşım ve erişimin sağlanması	Kentsel anlamda rekabet ortamının oluşturulması ve dengelenmesi
Kadın çalışanlar için özellikle ev-iş yaşam dengesinin sağlanması.	Ofis giderlerinin azalması	Özel araç kullanımının azaltılması
	Eşitlikçi rekabet ortamının sağlanması	

### 2.2.1.2. Uzaktan çalışmanın dezavantajları

Uzaktan çalışmanın avantajlarının yanında zorluklarını da göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Bu anlamda; gayri resmi etkileşimler ile odaklanma da zorluk yaşanması, kaynaklara erişim konusunda bazı teknolojik yetersizlikler, performans izleme, ölçme, denetleme zorlukları, kişiler arası beceri farklılıkları, denetlenmesi zor değerlendirme ve sağlık ve güvenlik anlamında aksaklıkların yaşanması, sosyalleşme fırsatlarının olmaması, kariyerle ilgili bazı sorunlar, ilgili uzmanlık, işbirliği ve eğitim eksikleri göze çarpmaktadır (Bjursell ve ark., 2021).

Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler uzaktan çalışmayı daha pratik ve çok daha kolay bir hale getirmektedir. Ancak yine de uzaktan çalışma konusunu içeren

kaynaklar incelendiğinde tüm bilimsel çalışmaların tele çalışmayı övmediği görülmektedir (Baruch, 2001).

Teknolojik aksaklıklar da yine uzaktan çalışmanın dezavantajları arasında gösterilmektedir. Bu konuya, verilerin güvenliliğinin sağlanması için gerekli koşulların hazırlanamamasından kaynaklanan problemler ve güvenlik açıkları, denetim ve organizasyonun zor olması, yetersiz bilgidir kaynaklanan aksaklıklar örnek olarak gösterilebilmektedir. Çalışanlar açısından bazı durumlarda yeterli yasal düzenlemelerin getirilmemesi ve bazı yasa dışı çalışma alanlarının arttırılmaya çalışılması veya kendilerini yeteri kadar gösteremedikleri için özellikle kariyerlerinde ilerleme fırsatları bulamıyor olmaları, çalışma saatlerinin kontrolleri ve denetimlerinin kayıt altına alınamadığı durumlar; bazı durumlarda aile ve iş yaşantısını dengeleyemeyen kişiler için özellikle aile içi çatışmaların artması, psikolojik bir takım sorunları da beraberinde getirmektedir (Ölçer, 2004). Çizelge 2.3.'te uzaktan çalışmanın çalışanlar ve işverenler açısından dezavantajları aktarılmaktadır.

**Çizelge 2. 3.** Uzaktan çalışmanın dezavantajları (Atac, 2006; Cecilia Bjursell, 2021; Alkan Meşhur, 2007).

Çalışanlar	İşverenler
Belgelere erişimde teknolojik aksaklıkların yaşanması	Bilgi ve iletişim teknolojilerin kullanımında maliyetin artması
İşe odaklanmada bazı zamanlarda zorluk yaşanması	Çalışan kesime ait kontrol ve denetimin zor olması
Çalışanlar arasındaki yetenek ve beceri farklılıklarının soruna yol açması	Sağlık ve güvenlik alanında aksaklıkların yaşanması
Çalışanlar arası sosyalleşme fırsatlarının olmaması	Mali olmayan teşviklerin azlığı
İlgili uzmanlık veya işbirliği; eğitim eksikliklerinin yaşanması	Çalışanlarının kariyer gelişiminin kısıtlanması
Geleneksel çalışma düzeninden uzaklaşılması	Merkezi yönetime bağlı firmalar için uygulama güçlüklerinin yaşanması
İletişimdeki canlılığın kaybedilmesi	Eğitim ve denetim yöntemlerinin geliştirilmesi
Yeterli yasal zeminin sağlanamaması	Çalışma yöntemlerinde değişimin yaşanması ve adaptasyon süreci
Kariyerlerinde ilerleme fırsatlarının azalması	Uzaktan çalışmaya geçişte ortaya çıkacak masrafların artması
Aile-iş yaşantısının dengelenmemesinden kaynaklı çatışmaların artması	Yasal ve hukuki boyutun tam olarak incelenerek uygulanması
İşe bağlılık ve aidiyet hissini azalması	Sendikaların olumsuz yaklaşımları

### 2.3. Uzaktan Çalışmaya Yönelik Yasal Düzenlemeler

Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 1996 tarihli 'Evde Çalışma Sözleşmesi' Madde 1/a ve 184 sayılı 'Evde Çalışma Tavsiyesi' ne göre (m.1 /a) evde çalışma; kişinin kendi evinde ya da işverenin iş yeri yani ofis dışında olmak kaydıyla kendi seçebildiği farklı mekânlarda bir karşılığa bağlı olarak ve ihtiyacı olan malzeme ve ekipmanların işveren tarafından karşılanması gereken bir çalışma biçimi olarak tanımlanmaktadır. Sözleşme özellikle incelendiğinde ise; gereken bilgi ve teknolojilerin ya da diğer malzemelerin çalışan kişiye kimin tarafından temin edildiğinin öneminin olmadığı görülmektedir. Bu sözleşme kapsamında çalışan kişinin çalışma alanı sadece ev mekânı ile sınırlandırılmamış ve özellikle kendi seçebildiği her türlü ofis dışı mekân evden çalışma olarak tanımlanmıştır. Bu anlamda sözleşme evden çalışma kavramını geniş alan olarak değerlendirirken aslında uzaktan çalışma (tele çalışma) kavramını da kapsamaktadır (Kandemir, 2014).

Uzaktan çalışma uygulamalarında işveren internet bağlantısı sayesinde teknolojinin kullanılarak her türlü toplantı, yazışma, belge yönetimi, düzenlenmesi ve görüşmelerle sağlanan iletişim olanakları ile denetim ve yönetimi sağlamaktadır. Bu nedenle uzaktan çalışma bir iş sözleşmesi türü olmaktadır. Avrupa Birliği uzaktan çalışma konusunda 16.07.2002 tarihinde 'Tele Çalışma Hakkında Çerçeve Sözleşme' adlı hukuki bir düzenleme yapmıştır. 6111 sayılı Torba Kanun'da bu konu hakkında uzaktan çalışmaya yönelik bir hüküm eklenmek istenmiştir ancak son aşamada bu hüküm ortadan kalkmıştır. Türk Hukuku açısından oldukça yaygın olan uzaktan çalışmaya yönelik düzenleme, 6715 sayılı "İş Kanunu ile Türkiye İş Kurumu Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" ile getirilmiştir. Kanun, 06.5.2016 tarihinde yürürlüğe girerek, İK.m.14'e "uzaktan çalışma" başlığı ile eklenmiştir. Başlık kapsamına; 'Uzaktan çalışma, işçinin işveren tarafından oluşturulan iş organizasyonu kapsamında iş görme edinimini evinde ya da teknolojik iletişim araçlarını ile iş yeri dışında yerine getirmesi esasına dayalı ve yazılı olarak kurulan iş ilişkisidir' eklenmiştir. Bu sayede özellikle uzaktan çalışma kavramı da bir yandan evden çalışmaya diğer yandan tele çalışmaya yönelik düzenlemeler getirilmiştir. Sözü geçen bölümde özellikle uzaktan çalışma faaliyetlerinin yazılı olarak yapılması gerektiğinin altı çizilmiştir. Bunun temel sebebi ise; bu çalışma biçiminin uzaktan olması nedeniyle denetlenmesinin zor olması ve buna bağlı sorunların önlenmesi amacıyla kayıt dışı çalışma hayatının önüne geçmesinin sağlanmasıdır. Bahsedilen bölümün devamında yer alan 'yapılacak iş sözleşmesinde; işin tanımı,



yapılma şekli, işin süresi ve yeri, ücret ve ücret ödenmesine ilişkin hususlar, işveren tarafından sağlanan ekipman ve bunların korunmasına ilişkin yükümlülükler, işverenin işçiyle iletişim kurması ile genel ve özel çalışma şartlarına ilişkin hükümler yer alır' hükmü sayesinde gerekli zorunlu durumlar da yazılı olarak ifade edilmiştir (Görücü, 2018; Şen, 2017; Bozkurt Gümrükçüoğlu, 2020).

Buna göre; anlaşma içerisinde istihdam ve çalışma koşullarını düzenleyen, sağlık, eğitim ve tele çalışan kişilerin toplu haklarını koruyan bölümler yer almaktadır. Anlaşma, tele çalışmanın gönüllü olabilmesi, tele çalışan kişilerin de ofis de çalışan kişilerle eşit haklara sahip olması gibi bazı önemli detaylar ve avantajlı durumlar içermektedir. Anlaşma gizliliği koruyan, daha yaşanılabilir koşullar sağlayan, çalışanların sağlığını da önemseyen maddeler içermektedir (Alkan Meşhur, 2010).

## **2.4. Dünyada ve Türkiye’de Uzaktan Çalışma**

### **2.4.1. Dünyada uzaktan çalışma**

Uzaktan çalışma/tele çalışma, ekonomik, sosyal ve kültürel yapılara bağlı olarak dünyanın farklı yerlerinde farklı uygulamalar şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Günümüzde özellikle, tele çalışma uygulamasını uygulayan ülkeler arasında; ABD-Kanada, Japonya, Avustralya ve AB ülkelerinde de hızlı yaygınlaşma söz konusudur. Singapur, Malezya ve Brezilya gibi kentlerde, gözle görülür bir artış da görülmektedir. Farklı uygulamalara bağlı olarak tele çalışan sayılarında ve stratejilerinde de ülkeler arasında farklılıklar gözlemlenmektedir. Esnek ve aslında yeni sayılabilecek bir çalışma uygulaması olan uzaktan çalışma biçimini benimseyen özel ve kamu organizasyonlarından bazıları; American Express, Apple Computer, Bank of America, Bristich Telecom, Citibank, City of Los Angeles, Coca-cola, Delta Airlines, Kodak, Ford, Motorola, Nortel, Shell Canada, Siemens gibi firmalar bulunmaktadır (Ölçer, 2004).

Tele çalışmaya olan ilgi uluslararası düzeyde çok yüksektir. İngiltere’de 2005 yılında 3 milyondan fazla kişi tele çalışma ile işlerini sürdürmüştür ve çalışan kesimin %8’i bu uygulama içerisinde yer almıştır. Britanya’da ise; özellikle aile hayatı olan ve çocuklu bir yaşama sahip kadınların tele çalışmaya daha çok ilgi gösterdiğini ve büyük kesimin de bu aile yaşantısına sahip kadınlardan oluştuğu görülmektedir. İngiltere tele çalışmayı destekleme konusunda Avrupa Birliği ülkeleri arasında lider konumdadır. Diğer ülkelerde daha yavaş ilerleme nedenleri Fransa, Almanya, İtalya ve İspanya

ekonomilerinde hâkim olan gelenekselcilik anlayışı ve İspanya'nın birçok bölgesinde daha düşük teknoloji kullanımı olmasıdır. Avustralya'da 2004 yılı sonrasında 2.8 milyon tele çalışan iş hayatında yer almıştır. Avustralyalılar arasında uzaktan çalışma izole olmaktan çok, ağ merkezli ve etkileşimli olarak görülmektedir. Daha önceden tele çalışanların bireysel ihtiyaçları nedeniyle bu uygulamalar görülürken şu anki neden çevresel etkiler ve trafik sıkışıklığının azaltılması yönünde olmaktadır. Avustralya'da yapılan bir araştırma sonuçlarına göre, iş yaşamındaki verimliliğin tele çalışanlarda ofiste çalışan kişilere oranla %20 daha fazla olduğu ortaya konulmuştur (Mello, 2007).

Hollanda'da 1970'li yılların sonlarında yaşanan yüksek işsizlik sorunu nedeniyle; sosyal kesimler ve taraflar arasında bir iş birliği anlayışı gelişmiştir. Özellikle part-time ve geçici işler gibi esnek çalışma ve uzaktan çalışma uygulamaları hayata geçirilmiştir. 2000'li yıllarda çıkan çalışma saatlerinin düzenlenmesine yönelik çıkan kanun ile çalışan kesime daha az veya daha çok çalışma hakkı ve bu haklarında yazılı olarak sözleşmeyle belirlenmesi hakları verilmiştir. Özellikle son 20 yıl içerisinde Hollanda'da geçici ofis çalışmaları ile çalışan nüfus ve çalışma oranları ikiye katlanmıştır. Almanya'da kısmi süreli ve uzaktan çalışmayı esas alan esnek çalışma uygulamalarında kadın çalışanların yoğun olduğu görülmektedir (Tathoğlu, 2011).

Tele çalışmaya yönelik farklı düzenlemelerden bir tanesi ise Avrupa Birliği üyelerinden Fransa'nın 'France Telecom Orange' grubunun 2009 yılında imzaladığı, içerisinde 4 sendikanın da yer aldığı uzaktan çalışma anlaşmasıdır. Anlaşma şartlarında; çalışanlar bağlı oldukları firmalar ile ilişkilerini ve etkileşimlerini koruyarak ve doğrudan bağlantı sağlayarak gönüllü olarak çalışabilmek yer almaktadır. Bu anlaşma için iki önemli sendika anlaşmayı reddetmiştir ancak dört sendikanın olumlu olması anlaşmayı geçerli kılmıştır. Anlaşma 2012 yılı haziran ayına kadar üç yılı kapsamıştır. Yaklaşık 100.000 tele çalışan anlaşma içerisinde yer almaktadır. Özellikle Amerika'da tele çalışma konusundaki tartışmalar Avrupa'dan daha önce yapılmaya başlanmıştır. Tele çalışma için farklı görüşlerin de yer aldığı ilk çalışma 1970'li yıllarda yapılmış ve analiz içerisinde tele çalışmanın maliyeti ve avantajları karşılaştırmalı olarak incelenmiştir (Alkan Meşhur, 2010).

Özellikle Avrupa ve Amerika'daki tele çalışma uygulamaları incelendiğinde; engellilerin de çalışma hayatına katılabilmesi adına geleneksel iş yeri ve ofislerde yaşanan engelleri aşabilecek bir avantajlı uygulama olduğu görülmektedir. Dezavantajlı bireylerin bilgi ve iletişim teknolojilerine erişimlerinin sağlanabilmesi ile çeşitli ülkelerde farklı uygulamalar başlatılmıştır (Alkan Meşhur, 2011).

Amerika Birleşik Devletleri ile karşılaştırma yapıldığında uzaktan çalışmanın Avrupa'da daha az uygulandığı görülmektedir. Bilgisayar tabanlı uzaktan çalışma özellikle Batı Avrupa ülkelerinde görülmektedir. Bilgisayar temelli uzaktan çalışan Hollanda çalışanları 1996 yıllarında %52 iken bu oran 2002 yılında %62'ye yükselmiştir. Bu oran Avrupa'da tele çalışma uygulamaları için bir potansiyel olduğunu göstermektedir. Amerika Nüfus Bürosu (2002); çalışan kişilerin %15'nin hafta da en az bir kez evde olmak koşuluyla uzaktan çalıştığını göstermektedir. 1990 yılında çıkartılan ADA-Engelli Amerikalılar Yasası'nda yaşamının çoğunu evde geçirmek zorunda kalan dezavantajlı grupların istihdam edilebilmesi için tele çalışma uygulamasından bahsedilmiştir. Benzin tüketiminin artması, uzun işe gidip gelme süreleri ve büyük metropol alanlardaki trafik sıkışıklığı nedeniyle uzaktan çalışmalara da ağırlık verilmiştir (De Graaff, 2004; Köse ve ark., 2006).

Amerika'da birçok banka ve sigorta şirketleri; İsviçre'de ise yine çoğunlukla bankalar, Fransa'da gazete ve reklamcılık alanlarında uzaktan çalışma uygulamaları sıkça görülmektedir. Özellikle IBM Elektronik Kuruluşunun; Almanya'da çalışan işgücünde %80'lik bir paya sahip olduğu görülmektedir. Özellikle ofiste çalışan kesim ile uzaktan çalışan kesim arasında yasal ve haklar anlamında hiçbir fark bulunmamaktadır ve çalışanların ise bu uygulamadan çok memnun olduğu görülmüştür. Yapılan araştırmalara göre özellikle Amerika'da 16.5 milyon kişi düzenli olarak en az bir gün uzaktan çalışmaktadır (Karakoyun, 2007; Cooper ve Kurland, 2002).

Avustralya Uzaktan Çalışma Komitesi Mart ayında kurulmuştur. Bu komitenin kurulma amacı özellikle Avustralya Hükümeti'ne uzaktan çalışma konusunda tavsiye ve önerilerde bulunmaktır. Ekonomik, ticari, sosyal ve kişisel hedefleri olan ve büyük bir potansiyele sahip uzaktan çalışma uygulaması kendi özelliklerine göre planlanan ve çeşitli resmi koşulları içeren bir anlaşma olarak tanımlanmaktadır. Özellikle Avustralya Uzaktan Çalışma Komitesi'nin uzaktan çalışma uygulamasında; iş-aile yaşantısı arasında bir denge, işe gidip gelinen zamandan tasarruf, çalışma saatlerindeki esneklik olarak avantajlardan bahsedilmektedir. Avustralya hükümeti ile iş birliği içerisinde yürütülen uzaktan çalışma uygulamaları özellikle işgücünün yaşlanması ve beceri eksikliklerine karşı özenli politikalar geliştirmektedir. Özellikle bazı endüstrilerin yanında kırsal ve bölgesel alanlarda da ekonomik anlamda yeniden canlandırılması ana hedefler arasındadır (Atac, 2006).

Avrupa İstatistik Ofisi (EUROSTAT) verilerine göre; Avrupa'da evden veya uzaktan çalışmaya ait veriler incelendiğinde; 2018 yıllarında, 15-64 yaş arası çalışan

kesimin uzaktan ya da evden çalışma oranı %5.2 olmuştur. Bu verilere göre, yaşlıların da evden çalışma oranlarının yüksek olduğu görülmüştür. Avrupa Birliği'nde 15-24 yaş arasında evden çalışma oranı %1.8 görülürken, 25-49 yaş arasında %5, 50-64 yaş arasında %6.4 olarak görülmüştür. Hollanda bu araştırmaya göre %14'lük oranlar birinci sırada yer alırken Finlandiya, Lüksemburg, Avusturya bu sıralamayı izlemiştir. Yüzde 0.3'lük oranla ise, Bulgaristan son sırada yer almıştır (Eurostat, 2020).

Son 15 yıl içerisinde, uzaktan çalışma daha yaygın hale gelerek artış göstermiştir. 2006 yılında çalışanların %10'u uzaktan ya da evden çalışırken, 2020 yıllarında bu pay ikiye katlanarak %21'e ulaşmıştır. Avrupa Birliği'nde özellikle kadınların, erkeklere oranla daha fazla evden ya da uzaktan çalıştığı görülmektedir. 2020 verilerine göre, 2006 yılından günümüze kadar kadın çalışanların erkek çalışanlara oranla daha fazla evden çalıştığı görülmektedir. 2008'den 2019'a kadar erkekler ve kadınlar arasındaki yüzde sayıları 1 puan değişim gösterirken, fark 2020 yılında daha artarak 2 puana yükselmiştir. 2006'da kadın çalışanların %7.3'ü evden-uzaktan çalışırken, 2019 yılında bu pay %11.6'ya artmıştır. 2006 yılında erkek çalışanların %6'sı evden-uzaktan çalışırken 2019 yılında yaşanan pandemi nedeniyle, %10.6'ya ve sonra 2020 yılında ise %17.7'ye yükselmiştir (Eurostat, 2021).

#### **2.4.2. Türkiye'de uzaktan çalışma**

Esnek çalışma uygulamalarının ortaya çıkması ile son yıllarda yönetimler; firmaların ve çalışanların esnek çalışma uygulamasına karşı artan ilgileriyle karşı karşıya kalmışlardır. İşgücü piyasasının değiştiği pazarın teknolojiyle şekillendiği ortamda ise rekabet gücü hızla artmaya devam etmektedir. Özellikle ülkemizde 1950'li yıllardan sonra kırdan kente göç ile birlikte kadınlar da çalışma hayatına katılmıştır. Zaman içerisinde kadınları çalışma hayatı içerisindeki konumları ve çalışma şekillerinde de farklılaşmalar görülmüştür. Türkiye'de 1950'li yıllar sonrasındaki bu değişim hareketi; istihdamda tarım sektörünün payının azalmasına neden olarak kadınların kentteki iş gücüne katılma oranlarının artmasına da neden olmuştur. Türkiye'de 1990'lı yıllarda yaşanan kriz ile birlikte esnek çalışma ve uzaktan çalışmaya olan ilgi artmış ve bu uygulamalar da yaygınlaşmıştır (Kaya ve Burtan Doğan, 2016).

Son yıllarda uzaktan çalışmaya olan ilgi ülkemizde artmaktadır. Türkiye'de uzaktan çalışma konuları incelendiğinde akademik çalışmaların büyük bir bölümünde kadınların ev eksenli çalışma uygulamalarında yer aldıkları görülmektedir. Bu anlamda

uzaktan çalışma ve ev eksenli uzaktan çalışma uygulamaları özellikle kadın emeğini ve istihdamını da önemseyen bir temel amaç üzerine kurulmuştur (Dedeoğlu, 2020).

Deloitte Türkiye İnsan Yönetimi Hizmetleri Ekibi Nisan 2020 tarihinde 'İşin Geleceği' adlı bir araştırmaya adım atmıştır. Araştırmaya 17 farklı ilden farklı meslek grupları dâhil olarak toplam 334 kişi katılım göstermiştir. Çalışmaya katılan firmaların %48.7'sinin uzaktan çalışmaya geçiş yaptıkları, %43.2'sinin kısmi geçiş yaptıkları ve %8.1'lik kısmın ise uzaktan çalışma uygulamalarına geçemedikleri görülmüştür. Uzaktan çalışma uygulamasına geçemeyen en önemli sektör sanayi ve üretim sektörü olmuştur. Salgın öncesinde firmaların %75.8'inin evden ya da uzaktan çalışma uygulamasında bulunmadığı, %24.2'lik kısmın ise daha önce kısa süreli de olsa uzaktan çalışma uygulamasında bulunduğu görülmüştür. Özellikle salgın sürecinde uzaktan çalışma uygulamalarında bulunan firmaların salgın öncesinde de uzaktan çalışma uygulamalarına ağırlık verdiği ve bunların e-ticaret, medya ve reklam şirketlerinin ağırlıkta olduğu görülmektedir. Araştırmaya göre en önemlisi, kamu sektörünün henüz uzaktan çalışmaya uyum sağlayamadığı görülmüştür (Deloitte, 2020).

Ülkemizdeki çalışma modelleri incelendiğinde yakın tarihe kadar en az tercih edilen esnek çalışma modeli uzaktan çalışma uygulaması olmuştur. Son yıllarda ise uzaktan çalışma uygulamalarına verilen önem artmaktadır (Aydınlı, 2007).

Eurostat verilerine göre, Türkiye'de uzaktan-evden çalışanların oranı %2.2 olarak görülmüştür. Bu oran içerisinde çalışan kadın kesimin %6.3'ü evden ya da uzaktan çalışmaktadır. Erkeklerde ise bu oran %0.3 olmuştur. Yani Türkiye'de yaklaşık 632 bin kişi uzaktan çalışmaktadır (Eurostat, 2021).

#### **2.4.3. Covid-19 ve uzaktan çalışma ilişkisi**

Günümüzde yaşanan Covid-19 pandemisinin etkileri en çok iş alanında hissedilmektedir. Sosyal mesafenin azaltılmasının öneminin vurgulandığı stratejilerde özellikle yönetimler çalışma uygulamaları içerisinde uzaktan çalışmaya da önem vermektedirler. Bu yüzden Covid-19 virüsünün yayılmasının önlenmesi amacıyla tele çalışma uygulamalarına geçiş ve uygulama alanı hızlandırılmıştır. Uzaktan çalışma uygulamalarının gözden geçirilmesi ve yönetimlerin politikaları hem kamu hem de özel sektörleri geliştirme ve desteklemek amacıyla en etkili ve verimli uygulamalar araştırılmaktadır. ILO'nun yaptığı açıklamaya göre; tele çalışma haftada 1-2 gün ile sınırlandırılarak belirli periyotlarda tekrarlayabilen bir çalışma biçimi iken; günümüzde

Türkiye’de birçok çalışan Covid-19 bulaşma riskini azaltmak amacıyla tele çalışmaya uygun olan meslek dallarında uzaktan çalışmaya başlamıştır. Özellikle tüm meslek grupları için uygulanmamasına rağmen doğru bir strateji ve planlamalar ile tüm meslek grupları için de uygulanabilir olduğu düşünülmektedir. Tele çalışma yönetimler tarafından sosyal mesafe kuralları dâhilinde çalışmayı destekleyen ve bulaş riskini azaltan bir uygulama olarak günümüzde yaygınlaşmaktadır (Görmüş, 2020; Abulibdeh 2020).

Günümüz koşulları incelendiğinde 2020 yılının başından itibaren dünya aniden durma noktasına gelmiştir. Bilim ve teknoloji tarafından bilgilendirilen yöneticiler bu anlamda ciddi önlemler almak zorunda kalmıştır. Özellikle fiziksel mesafeyi zorunlu kılan tedbirler alınarak, okulların kapatılması, yüz yüze çalışma hayatının en az seviyeye indirgenmesi, iş yerlerinin bazı durumlarda kapatılması virüse karşı verilen mücadelelerden bazıları olmuştur. Bu anlamda bilgi ve iletişim teknolojilerinin de hayatın her anında daha hızlı ve bütünleşmiş şekilde kullanılmasıyla birlikte uzaktan çalışmanın avantajları olumlu sonuçlar ortaya çıkarmıştır. Pandemi öncesinde iş gücünün yalnızca bir bölümü uzaktan çalışırken özellikle günümüz koşullarında bu oran artmaktadır (Organization, 2020).

Avrupa Birliği (AB) içerisinde, düzenli olarak ya da kısmi süreli uzaktan çalışma Danimarka, Hollanda, İsveç’te %30, Amerika Birleşik Devletleri işgücünün yaklaşık %20’si düzenli olarak veya ara sıra evden veya başka bir alternatif yerden, %16’sı Japonya’da ve sadece %1,6’sı Arjantin’de çalışmaktaydı. Pandeminin ilk çıktığı aylarda geçici uygulamalar olarak uzaktan çalışma uygulamalarına geçilse de şu anki durum incelendiğinde uzaktan çalışma çoğu firma için zorunlu hale gelmiştir ve aylardır devam etmektedir. Özellikle Avrupa’da her 10 çalışandan 4’ü uzaktan çalışmaya geçmiştir. Tele çalışmadaki en önemli artış virüsten en çok etkilenen ve pandemiden önce uzaktan çalışmanın iyi geliştiği ülkelerde gerçekleşmiştir. Finlandiya’da çalışanların yaklaşık yüzde 60’ı evden çalışmaya geçmiştir. Lüksemburg, Hollanda, Belçika ve Danimarka’da yüzde 50’den fazlası, İrlanda, Avusturya, İtalya ve İsveç’te çalışanların yaklaşık yüzde 40’ı tele çalışma uygulamalarını yürütmektedirler. Ortalama olarak Avrupa’da, daha önce hiç evden çalışmamış çalışanların yüzde 24’ü, daha önce ara sıra evden çalışmış olan çalışanların yüzde 56’sına kıyasla, tele çalışmaya başlamışlardır. Bununla birlikte, sayılardaki bu sıçrama, doğru teknoloji, araçlar (örneğin, iletişim araçları) ve işin yeniden düzenlenmesi ile önceden varsayılandan çok daha fazla işin uzaktan gerçekleştirilebileceğini göstermektedir (Organization, 2020; Balcı ve Çetin, 2020).

Uzaktan çalışma uygulamaları sayesinde günümüzde yaşanan pandemi sorununa yönelik bir yandan çalışanların sağlık ve güvenliği sağlanmakta bir yandan ise iş yerlerinin ekonomik faaliyetlerinin sürekliliği sağlanmaktadır. Yani uzaktan çalışma sayesinde yönetimler bir yandan ekonomik faaliyetlerine devam ederken bir yandan ise sosyal mesafe kurallarını uygulayarak bulaş riskini de en aza indirmeyi hedeflemektedir. Bu anlamda teknolojinin yardımı sayesinde uzaktan çalışma uygulamalarına yönelen şirketlerin sayısı her geçen gün artmaktadır. Özellikle firmaların pandemi süresinde de ayakta kalabilmek ve ekonomik faaliyetlerini yürütebilmeleri için; dijital çağa uyum sağlamaları gerekmektedir. Facebook şirketinin kurucusu olan Mark Zuckerberg; 2020 Temmuz ayında yeni uzaktan çalışma kadrolarının açılmasının bilgisini vermiştir. Microsoft özellikle Japonya’da 4 günlük çalışma düzenini geçmiştir. Amazon, Google, Twitter gibi yine büyük şirketler de çalışanlarının uzaktan çalışmalarını desteklemektedir. Covid 19 nedeniyle; tele çalışma yani uzaktan çalışma normal çalışma düzeni olarak görülmeye başlanmıştır. 2019 yılı itibariyle Avrupa Birliği’nin 27 ülkesinde çalışanların sadece %5.4’ü tam zamanlı çalışırken ara sıra evden çalışanların oranı %9’dur. Ancak Covid 19 nedeniyle Avrupa Birliği’nde çalışanların %37’si tele çalışma uygulamalarına geçmiştir. Uzaktan çalışanların oranının İskandinav ve Benelüks ülkelerinde diğer ülkelere kıyasla daha yüksektir (Görmüş, 2020; Serinikli, 2020).

Pandemiden dolayı oluşan dezavantajların avantaja çevrilmesi adına birçok ülke ve firma uzaktan çalışma uygulamalarına daha fazla ilgi göstermektedir. Özellikle müşterilerin de talepleri doğrultusunda yaşanan değişimler ve talepler ile uzaktan çalışma uygulamalarına; Malezya, Tayland, Singapur, Hong Kong başta olmak üzere çok daha fazla ağırlık vermektedirler. Avrupa’da pandemi nedeniyle %40’lık çalışan kesim uzaktan çalışmaya başlamıştır. Avrupa Birliği içerisindeki ülkelerde bu oran Finlandiya’da %60, Belçika ve Hollanda gibi ülkelerde %40 oranlarına çıkmıştır Japonya’da özellikle ülkedeki çalışanların %13’lük kesimi Mart 2020 itibariyle uzaktan çalışma uygulamalarına geçmiştir (Serinikli, 2020; Abulibdeh, 2020).

Covid-19 ortamında ve sonrasında Uzaktan Çalışma Uygulama Kılavuzu’na göre; Polonya da bakım sorumluluğu altında çalışanları destekleyerek; onların çalışma hayatının esnetilmesi konusunda uzaktan çalışmaya daha çok önem vermiştir. Yeni Zelanda’da ise bir şirketteki çalışanların %1’den daha az bir kesimi evden ya da uzaktan çalışmaktaydı. Salgın sonrasında ise çalışanların %100’ü yani 400 kişi uzaktan çalışma uygulamasına geçiş göstermiştir. Uzaktan çalışma uygulamasına geçiş yaklaşık 5-6 gün sürmüştür ve çalışanlar bu geçişe hızla uyum sağlamışlardır. Kamerun’da yine yönetim

özellikle kamu çalışanlarının uzaktan–evden çalışma uygulamasına geçmesini desteklemiştir. Japonya’da ise yıllardır uzaktan çalışma uygulamalarının desteklendiğini söylemek mümkündür. Özellikle ülkede 200.000’den fazla çalışan işe gidip gelmek yerine uzaktan çalışma uygulamasına geçmiştir. Gelişmiş teknoloji sayesinde de uzaktan çalışan kişiler avatar robotları kullanarak ofislerini görüntüleyebilmektedir ve iş arkadaşlarıyla iletişim kurabilmektedir. Fransa’da salgın nedeniyle; Fransız Demokratik Emek Konfederasyonu gibi büyük sendikalar Fransa’daki uzaktan çalışmanın geleceğine yönelik yol haritası sağlayan bir bildiri yayınlamışlardır. El Salvador’da Uzaktan Çalışmayı destekleme kanunu 2020 yılının mart ayında onaylanmıştır. Bu kanun özellikle salgın nedeniyle daha sonra da evden ya da uzaktan çalışmanın desteklenmesi amacıyla çıkarılmıştır. Kanada’da bir bankada çalışan 45.000 çalışanın Covid-19 öncesinde yalnızca %5’i uzaktan çalışırken; salgın süresinde ve sonrasında da 36.000 yani %80 çalışan nüfus oranının uzaktan çalışmaya geçmesine olanak tanınmıştır (ILO, 2020).

2020 yılı mart ayında yaşanan ve hala günümüzde etkileri devam eden pandemi ile birlikte; kentsel yaşam neredeyse tamamen dönüşüme uğramıştır. Uzaktan çalışma uygulamalarına geçiş ile birlikte ise kentler merkezden çepere doğru yayılma göstermektedir (Delventhal ve Parkhomenko, 2021). Covid-19 pandemisinden dolayı işletmelerin işleyişi ve mevcut iş gücü üzerindeki çalışma şekilleri de çalışma ortamı ve mekânsal anlamda etkilenmiştir (Günay ve Torgalöz, 2020).

Covid-19 pandemisi nedeniyle 9-10 Nisan 2021 tarihinde; ABD’de çalışan kesim için 5000 kişilik bir anket yapılmıştır ve bu ankette on çalışandan dördü uzaktan çalışmaya istekli olmuştur. Bu çalışanalardan %19’u haftada 1 gün uzaktan çalışmayı isterken; %21’lik kısmı ise bu uygulamanın devamlı olmasını istemektedir. Ankete katılan kişilerden %16’sı ise 2020 nisan ayından itibaren uzaktan çalışmaya geçiş ile birlikte yaşam alanlarından taşındıklarını belirtmişlerdir. Taşınan kişilerin %57’lik kısmı özellikle kendi yaşadıkları şehirlerde kalırken; %20’si yeni bir metropole taşınmıştır; %12’si ise eyalet sınırlarının ötesine taşınmıştır. Taşınanlara kararlarını etkileyen unsurlar sorulduğunda ise en yaygın cevabın daha geniş bir ev-yaşam alanı olmuştur. Ankete katılan çalışan kişilerin %32’si ilerleyen yıllar içerisinde uzaktan çalışma ile mutlaka taşınmak istediklerini belirtmişlerdir. Buna göre özellikle pandemi azalsa veya tamamen bitse dahi çalışanların artık uzaktan çalışmayı benimsedikleri ve gelecek planlarını da buna yönelik yaptıkları görülmektedir (Salviati, 2021).

OECD’nin “Karantina Döneminde Uzaktan Çalışma Yeterliliklerinin Bölgelere Göre Maliyet Etkisi” raporuna göre 27 ülke içerisinde yapılan araştırmada, Covid-19



süresinde gündeme gelen uzaktan çalışma uygulamalarına en uyum sağlayan çalışan kesimin büyükşehirlerde yaşadığı görülmüştür. Raporda önemli bir nokta; eğitim seviyesi arttıkça uzaktan çalışmanın daha mümkün hale geldiğidir. Buna göre; Birleşik Krallık, Hollanda ve İsviçre’de çalışanların yaklaşık %40’ından daha fazlası evden veya uzaktan çalışabiliyorken; Türkiye’de bu durum %30’un altında yani %21 olarak görülmüştür. Paris, Londra gibi ülkelerde ise bu durum %50’nin üzerine çıkmaktadır (Ünlü, 2021). Japonya merkezli uluslararası teknoloji firması olan Epson, Sürdürülebilirlik Endeksi Raporu için yaptığı araştırmada, Türkiye’nin %73’lük oran ile sürdürülebilirlik için yeşil teknolojiyi kullanmaya istekli olan ve inanan ülke olduğunu açıklamıştır. Ancak salgın döneminde Hollanda, İspanya, Belçika, Almanya en yüksek oranda uzaktan çalışmaya istekli ülkeler arasında olurken, Türkiye %22 ile en az istekli ülke olmuştur (Epson, 2021).

## **2.5. Uzaktan Çalışmanın Kentsel ve Mekânsal Etkileri**

Kentler, 20. yüzyıl başlarından itibaren özellikle Sanayi Devrimi’nin başlattığı değişim hareketi ile birlikte göçlerden farklı olarak; günümüzdeki iletişim ve bilgi teknolojilerinin hızla gelişmesi nedeniyle mekânsal etkilerin en çok hissedildiği ve görüldüğü yerler olmaktadır. Mekânsal anlamda engellerin kalkması gerek ülke içinden gerekse ülke dışından gelen yoğun bir insan göçüne ev sahipliği yapmaktadır. Alınan iç ve dış göçlerle birlikte hızla gelişen ve büyüyen kentlerin nüfus oranları yirmi milyonlara yaklaşmaktadır (Tosun ve Fırat, 2012).

Uzaktan çalışma ve teknolojinin hızlı gelişmesi arasında büyük bir etkileşim vardır. Uzaktan çalışmayı geliştirme ihtiyaçları teknolojinin de değişimi ve gelişmesine olanak sunarken; bilgi ve iletişim teknolojilerindeki değişimler kentler üzerinde de bazı etkilere neden olmaktadır. Yalnızca bir telefon ya da internet aracılığı ile gerçekleşebilen uzaktan çalışma uygulamaları mekânsal anlamda değişimleri beraberinde getirmektedir. Bazı bilgi ve iletişim faaliyetleri sosyal izolasyonu ve coğrafi anlamdaki mesafeyi de en aza indirgemektedir (Galvez ve ark., 2005).

Fiziksel formda telekomünikasyon ağlarının kentlerin yayılmasına etkide bulunup bulunmadığı tartışılan bir konu olmaktadır. Bilgi ve iletişim teknolojisinde yaşanan gelişmeler ile birlikte telekomünikasyon şehirlerin topografyası üzerinde büyük ve merkezci bir etkiye sahip olmuştur. Bu aynı zamanda ofislerin de fabrikalardan ayrılmasını desteklemiştir. Bu nedenle bilgi ve iletişim teknolojilerinin gelişmesi kentsel

yayılanın da önünü açmıştır. İletişim alanındaki gelişmeler sayesinde daha esnek ve daha evrensel hale gelen telekomünikasyon sektöründe yaşanan gelişmeler kentsel yoğunluklardan kaçmak için kullanılmıştır (Pool, 1980; Graham ve Marvin, 1996).

Günümüzdeki koşullar incelendiğinde özellikle uzaktan çalışmanın kentsel ve mekânsal etkileri tartışılmaktadır. Uzaktan çalışma nedeniyle şehir merkezinde yaşayan çalışan kesim merkezi ve yoğun mekânlardan daha az yoğun ve doğal güzelliklere sahip alanlara taşınmaya başlamışlardır. Daha büyük kentlerden daha küçük ve kıyı kesimindeki mekânlara doğru bir yönelim söz konusu olmaktadır. Uzaktan çalışmanın kalıcı olarak artması ekonomik faaliyetlerin kentsel alandaki dağılımları üzerinde çeşitli sonuçlara yol açmaktadır. Çoğu kişi uzaktan çalışma ile değiştirdiği mekânda günümüz etkileyici faktörü pandemi bitiminden sonra da kalıcı olarak yaşamak istemektedir (Delventhal ve Parthomenko, 2021; Delventhal ve ark., 2020).

Uzaktan çalışma kavramı özellikle şehir plancılarının da ilgi alanı arasına girmeye başlamıştır. Politikacılar ve yöneticiler seyahat taleplerini azaltmak amacıyla uzaktan çalışma stratejilerine dikkate almaktadırlar. Ancak yine de tek başına uzaktan çalışma uygulamalarının trafik yoğunluğunu ve çevresel kirliliği önleyemeyeceği düşünülmektedir. Uzaktan çalışma kavramı kısıtlı şartlarda değişikliklere yol açmaktadır (Sampath ve ark., 1991). Çizelge 2.4.'de uzaktan çalışmanın kentsel ve mekânsal etkileri görülmektedir.

**Çizelge. 2 4.** Uzaktan çalışmanın kentsel ve mekânsal etkileri (Alkan Meşhur, 2006)

Yer Seçimi Faktörlerindeki Etkileri	Ulaşım Sistemi Etkileri	Çevresel Etkileri	Kırsal ve Kentsel Etkileri
Konut ve ofis alanı seçiminde esneklik olması	Yolcu taleplerinde değişiklik oluşması	Enerji tüketimi ve kirlilikte azalma sağlanması	Kırsal alanların canlandırılması
Tasarım ve mimaride özgün değişiklik yapılabilmesi	Yürüme ve bisiklet kullanımında artış yaşanması		
	Trafik sıkışıklığında azalması		
	Yakıt tasarrufu sağlanması		

Yapılı çevre özelliklerinin seyahat davranışları ve mesafeler üzerindeki etkilerinin de araştırılması gerekmektedir. Etkili yapılı çevre özelliklerini 4 değişken kavram ile incelenebilmektedir.

Bunlar;

- Yoğunluk,
- Çeşitlilik,

- Tasarım ve
- Erişilebilirliktir.

Yoğunluk konusunda araştırmalar incelendiğinde; nüfus, konut birimleri ve çalışma hayatı ile ölçülen yoğunlukların yolculuk mesafeleri, süreleri ve araç kullanımı ile negatif ilişkide olduğunu göstermektedir. Yani buna göre yüksek yoğunluklu alanlarda seyahatler kısalmakta ve yürüme, bisiklet ulaşımı ya da toplu taşıma kullanılmaktadır. Özel araçlara bağımlılık azalmaktadır. Çeşitlilik konusunda karma kullanımın yer alması nedeniyle seyahatlerde oluşan talep artabilmekte ve iş-konut arasındaki denge değişebilmektedir. Araştırmalara göre bu tür durumlarda; arazi kullanımında daha az park yeri olması, kesintisiz kaldırımlar ve birbiriyle bağlantılı bisiklet ve yaya ağları sayesinde yürüme teşvik edici olmaktadır. Erişilebilirlik; yapılı çevrenin şekillenmesinde önemli bir role sahiptir. Kentsel anlamda uzun vadede kentsel iş alanlarının yoğunluğu merkezde yer almakta ve aslında uzaktan çalışma ile bu yoğunluk kentin çeşitli alanlarına yayılım göstermektedir ve işyeri yakın mesafede yaşanabilirlik talepleri buna göre şekillenebilmektedir (Bindong ve ark., 2017).

2020 yılı mart ayında yaşanan ve hala günümüzde etkileri devam eden pandemi ile birlikte; kentsel yaşam neredeyse tamamen dönüşüme uğramıştır. Uzaktan çalışma uygulamalarına geçiş ile birlikte ise; kent merkezden çepere doğru yayılmalar göstermektedir (Parkhomenko ve Delventhal, 2021). Covid-19 pandemisinden dolayı işletmelerin işleyişi ve mevcut iş gücü üzerindeki çalışma şekilleri de çalışma ortamı ve mekânsal anlamda etkilenmiştir (Günay ve Torgalöz, 2020).

### **2.5.1. Ulaşım ve yolculuk taleplerine etkileri**

Ulaşım, belirlenen bir amaç için insan veya nesnelerin bir yerden başka bir yere taşınmasını ifade eden eylemsel bir kavramdır. Kentsel ulaşım ise, bir kent içerisinde yer alan yolculukları kapsayan güvenli ve hızlı bir şekilde insanların ya da eşyaların taşınmasını sağlayan organizasyon sistemidir. Her birinin kendisine ait özellikleri bulunan, karayolu, havayolu, denizyolu ve havayolu ulaşım sistemlerini meydana getirmektedir. Bu sistemlerin bir araya gelmesi ile birlikte sürdürülebilir ulaşım sistemleri ve stratejilerin oluşturulması için, bir araya gelen toplu taşıma sistemlerinin üst ölçek ve bütüncül olarak planlanması gerekmektedir (Erten, 2022).

Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler ulaşım konusunda da farklı araştırmalara konu olmaktadır. Kentsel biçimi de etkileyen ulaşım kavramı üretim,

yönetim ve dağıtımla ilgilidir. Zamanla teknolojiadaki gelişmeler ulaşım maliyetlerini düşürmekte ve iletişim anlamında kentsel alanı engelleyen mekânsal kısıtlamaların da önüne geçmektedir. Yapılan araştırmalara göre, incelenen bir alanda uzaktan çalışan kişilerin uzaktan çalışma süresindeki tüm çalışma hayatının sadece %10'unu otoyolda geçirdiğini göstermektedir. İşe gidip gelme ve geleneksel ofiste çalışma düzeninde ise bu çalışma süresinin %50'lik kısmını oluşturmaktadır. Yani uzaktan çalışma ile otoyol kullanımında %90'lık bir azalma söz konusu olmaktadır. Ancak farklı çalışmalarda, uzaktan çalışma uygulamalarının yeni yolculuklara neden olarak bu azalmanın tam tersine bir durumu beraberinde getirdiği ortaya konulmuştur (Marin, 2003).

Ancak yine de ulaşım ve yolculuk davranışları konusunda gerçekleştirilen araştırmalarda daha fazla uzaktan çalışmanın daha az yolculuk anlamına geldiği tespit edilmiştir. Aynı zamanda enerji tüketimini dengede tutmak, trafik sıkışıklığı ve kirlilik anlamında da azalma sağlamak ulaşımın etkilerinden bazılarıdır. Uzaktan çalışma sayesinde yolculuk davranışlarında farklılaşma görülmektedir. İşten eve olan yolculukların azalması ise bu durumun temel nedeni olarak gösterilmektedir. Uzaktan çalışmanın bu anlamda çoğu ülkede ulaşım taleplerini planlamaya yönelik de bir strateji olarak kullanıldığı görülmüştür. Uzaktan çalışmanın ulaşımına yönelik avantaj ve dezavantajları Çizelge 2.5.'de gösterilmiştir (Tayyaran ve ark., 2003; Alkan Meşhur, 2006).

**Çizelge 2. 5.** Uzaktan çalışmanın ulaşım konusundaki avantaj ve dezavantajları (Tayyaran ve ark., 2003; Alkan Meşhur, 2006).

Avantajları	Dezavantajları
Yolculuklarda azalması	Zirve saat dışındaki yolculuklarda sosyal taleplere bağlı artışların yaşanması
Kısa süreli yolculuklarda azalması,	Toplu yolculuk gruplarında bozulmaların oluşması
Yürüme ve bisiklet kullanımında gözle görülür artışın yaşanması	Kentsel yayılmanın artması
Trafikte oluşan yoğunlukta azalmaların sağlanması,	Ulaşımın verimli planlamasının sağlanamamasından kaynaklanan sorunların yaşanması
Yakıt tasarrufunun sağlanması,	
Çevresel kirliliğin azaltılması,	
Trafik kazalarına karşı güvenliğin sağlanabilmesi	

Ulaşım sistemleri giderek artan nüfusa sahip kent merkezleri için oldukça önemlidir. Özellikle kentsel yoğunluktan kaynaklanan en önemli ulaşım sorunu işyeri ile yaşam alanı arasındaki sabah ve akşam saatlerindeki yolculuk talepleridir. İş amacıyla her gün gerçekleşen bu yolculuk süresi, kent merkezi ile iş yerleri arasında bir bağlantı oluşturmaktadır. Kentsel ulaşım yoğunluğunu azaltmak amacıyla yönetimler farklı ulaşım sistemleri ve uygulamaları geliştirmektedir. Telekomünikasyon sistemi ulaşım sistemine bir alternatif olarak, insanların, çalışma mesafelerinin ve hizmetlerin fiziksel hareketinin yerini almaktadır. Özellikle ofis dışı çalışma uygulamasının (teleworking) yaygınlaştırılması, teknolojinin gelişmesi, üretim yerlerinin mekânsal anlamda farklılaşması ile çalışma ve konut alanları birbirinden ayrılmıştır. Tele çalışma sayesinde otomobil kullanımından kaynaklanan trafik sıkışıklığı azaltılmaya çalışılırken diğer taraftan toplu taşıma sistemine binen yükün de hafifletilmesi amaçlanmaktadır. Haberleşme, bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler de ulaşım alanındaki farklı uygulamaları beraberinde getirmektedir (Aktan, 2005; Mello, 2007).

Uzaktan çalışmanın özellikle ev-iş yolculuklarındaki otomobil sayısını azaltmayı hedeflediği trafik yükünde ise yüksek oranda rahatlık sağlama potansiyeli literatürdeki çalışmalarda görülmektedir. Bu hedefe bağlı olarak ulaşım süreleri kısalmışken, hava kirliliğinde de azalmalar olacağı düşünülmektedir. Özellikle yoğun saatlerdeki trafiğe çıkan araç sayısının azaltılma politikası olarak uzaktan çalışma uygulaması, geleneksel ofis ortamında çalışanların araç paylaşımlarının sağlanması veya toplu taşıma için geliştirilen politikalardan bile daha yüksek bir azalmayı sağlarken, daha verimli sonuçları ortaya çıkarmaktadır. Yoğun saatlerdeki trafikte bulunan araç sayısında azalma ile kentin trafik yükünün hafiflemesinde etkili olacağı savunulmaktadır (Horuz, 2022).

Kentsel gelişme ve ulaşım birbirleriyle etkileşim halindeki iki kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Sanayi devrimi sonrası özellikle tüm dünyada kıtalararası, kentler arası, üretim ve pazar yeri arası ve günümüzde ise çalışma hayatı ve ev hayatı (çalışan-iş yeri arası) yapılan her türlü mekânsal anlamda yer değiştirme ihtiyacı da ulaşım alanındaki ilginin artmasına neden olmuştur. Genel olarak insanların bilgi ve hizmet alanındaki üretimlerini bir yerden bir yere taşıma ihtiyacı ulaşım taleplerinin de artmasına ve geçmişten günümüze sürekli değişen sosyal ihtiyaçlarla birlikte şekillenmesine yol açmıştır. Mekânsal gelişmenin ulaşım alanındaki değişim ve yeniliklerinin kent formuna da önemli bir katkısı bulunmaktadır. Son yıllarda özellikle bilgi ve iletişim teknolojilerindeki değişim ve gelişme ile birlikte ulaşım alanında da yenilikler ve değişimler ortaya çıkmıştır. Uzaktan çalışma yakın yıllarda seyahati azaltan bir faktör

olarak hayatımıza girmiştir (Öncü ve Yıldız Öncü, 2016; Adıgüzel ve ark., 2015; Safirova, 2002).

Bir araştırmaya göre özellikle çalışanların yolda harcadıkları sürenin artmasından dolayı;

- Türkiye'deki çalışanların %34'ü uyandıklarında ve işe gittiklerinde kendilerini gergin hissetmektedir.
- Çalışma süresinde kendini gergin hisseden çalışanların %36'ı kadın çalışanlardan oluşmaktadır.
- Çalışanların %33-45'inin uyanma zamanını etkileyen durum iş mesafesidir.
- %39'luk kesimin evden iş yerine varma süresi 45 dk. ve üzeridir.
- Çalışanlar ayda 4 iş gününü yolda harcamaktadır.
- Çalışanların %57'si toplu taşıma kullandıkları için daha stresli olmaktadır. Araştırma içerisinde daha iyi bir işe gidiş geliş deneyimi yaşamak adına taşınmayı düşünür müsünüz? sorusuna ise %50'si evet yanıtı vermiştir (Alper, 2020).

Ulaşımaya yönelik yapılan araştırmalar incelendiğinde trafik sıkışıklığını azaltan bir etken olarak uzaktan çalışma kavramından bahsedildiği görülmektedir. Trafik sıkışıklığının en fazla olduğu işe gidip gelme sürelerine bakıldığında sıkışıklığa bağlı kaza riskleri de ortadan kalkarak ulaşım anlamında avantaj sağlamaktadır. Amerika Birleşik Devletleri'nde tele-çalışmanın belgelenmiş ulaşım etkilerinden, yılda seyahat edilen 35 milyar araç milinin azalması ve bunun sonucunda da benzin tüketiminde 1.7 milyar galon yakıtı varan bir düşüş olduğu görülmektedir (Mello, 2007).

Uzaktan çalışma olanaklarının verimli olarak sağlanabilmesi için çalışanların sabah ve akşam trafiğin en yoğun saatlerinde trafikte bulunmayacağı düşünülmektedir. Ayrıca buna bağlı olarak gün içerisinde kısa hareketlilikler de ortadan kalkmaktadır. Bu anlamda çalışanların geleneksel iş yerine gitmek için trafikte harcadıkları süre, bu uygulama sayesinde hem üretkenlik hem de zaman olarak geri dönecektir. Bu sayede çalışanlar artan zamanlarında kendilerine daha verimli vakit ayırabileceklerdir (Toprak, 2006).

Uzaktan çalışmanın etkilerinde araç trafiği daha çok işe gidip gelme süreleri ile artış göstermektedir. Bu nedenle, işe gidip gelme seyahat süresi ortadan kalktığında araç trafiğinde ve yoğunluğunda da önemli oranda azalma beklenmektedir. Kısa süredeki etkilerinde bu durum gözlenebilirken uzun vadeli etkilerinde ise çevresel koşulların ve

kentsel yayılma konusundaki kırsal alanların da planlanması ve düşünülmesi gerekmektedir (Hamer ve ark., 1991).

Uzaktan çalışmanın seyahat ve ulaşım etkilerini incelemek için öncelikle çalışan grubun ihtiyaç ve taleplerinin değerlendirilmesi ve uzaktan çalışmayı neden tercih ettiklerinin belirlenmesi gerekmektedir. Uzaktan çalışma uygulamasına kadınların daha çok meyilli olduğu çalışmalardan görülmektedir. Ayrıca önemli iş kollarından bilgi ve iletişim teknolojisi alanında çalışanlar da değerlendirildiğinde; bilgi ve iletişim teknolojilerine hâkim kesimin uzaktan çalışmaya meyilli olduğu görülmüştür. Burada özellikle kat edilen mesafe çok önem kazanmaktadır. İşe gidip gelme mesafeleri kısaldığı takdirde özellikle hava emisyonları açısından da olumlu etkiler ortaya çıkmaktadır. Ancak uzak mesafeye taşınmayla sonuçlanan uygulamalarda iş dışı seyahatin artması otomatik mesafelerde net bir yükselişe yol açacaktır ve hava emisyonları üzerinde istenmeyen bir etkiye neden olacaktır (Sampath ve ark., 1991; De Graaff, 2004).

Özellikle seyahat talebi konusunda kısa, orta ve uzun vadeli etkileri görülmektedir. Kısa vadeli etkileri arasında işe gidip gelme süreleri en aza indirgenmektedir. En sık işe gidip gelme saatlerindeki trafik yoğunluğunda önemli bir miktarda bir azalma olduğu çalışmalarda görülmüştür. Ancak bu durumun olumsuz bir tarafı ise; özellikle işe gidip gelme sürelerinin ve yolculuklarının azalması insanların farklı sosyal davranışları için seyahat edebilme ihtiyacını ve tercihini ortaya çıkarabilmektedir. Bunun yanı sıra, iş yolculuklarının azalması verimli olarak gerçekleşen bağlantılı erişim olanaklarını bozabilmekte ve çok sayıdaki duraklar birkaç noktaya düşebilmektedir. Orta vadedeki etkilerine baktığımızda ise, özellikle otomobil kullanımının ciddi oranda ortadan kaldırılması ve azaltılması söz konusu olmaktadır. İşe gidip gelme süresinde azalma ve ihtiyaçlar doğrultusunda farklı ulaşım araçlarına ve karbonsuz hava sahasının ve çevre kirliliğini en aza indirgeyen bisiklet ve elektrikli araçlar gibi seçimler tercih edilebilmektedir. Uzun vadeli olarak değerlendirildiğinde ise uzaktan çalışmanın yakınlarda ikamet etme zorunluluğunu ortadan kaldırdığı görülmektedir. İş yerine yakın yaşama zorunluluğunun ortadan kalkması ile çalışanlar mesafe olarak daha uzak ve yaşanabilir konutları tercih etme eğilimine girebilecektir (Sampath ve ark.,1991; Mokhtarian ve ark., 2003).

Uzaktan çalışma ile gün içerisinde kat edilen araç mesafesinin en aza indirgenmesi amaçlanmaktadır. Bu şekilde dönemsel oluşan tıkanıklığın ve yüksek yakıt kullanımının önüne geçilecektir. Bununla birlikte bu mesafeyi kat eden kişi sayısına da önemli bir etkisi bulunmaktadır. Uzaktan çalışan kişiler daha uzağa taşınma eğilimi

göstermektedirler. Uzaktan çalışma genel anlamda maliyetsiz olmaktadır ancak uzaktan çalışan kişilerin ve toplu olarak daha dışarıda ve uzakta yaşama istekleri bazı durumlarda maliyetli olabilmektedir (Rhee, 2009; Silva ve Patricia, 2018).

Amerika Birleşik Devletleri'nde yapılan bir araştırmaya göre; üretilen sera gazı emisyonlarının %28'i ulaşım sisteminden kaynaklanmaktadır. Yönetim giderek artan soruna karşı karbon emisyonlarını araştırarak bundan kaynaklanan sorunları azaltıcı stratejiler geliştirmektedir. Bireylerin uzun vadede nerede yaşayacakları, işe nasıl gidip geleceklere ve seyahat süresinin ne olacağı çalışma hayatı boyunca kişiyi etkilemektedir. Seyahat davranışlarının incelenmesinde kişinin çalışma tercihlerini de göz önünde bulundurmak gerekmektedir (Rogers, 2009).

İşe gidip gelme süreleri ve seyahat mesafelerini araştıran çalışmalar içerisinde; iş yerine yakın yaşamak gün içerisinde yakılan araç yakıtını ve dolayısıyla araç kilometresini de azaltmaktadır. Böylece daha sürdürülebilir bir ulaşım sistemine katkıda bulunmaktadır. Dünyada ulaşım konusuna yönelik yapılan araştırmalarda bireyin zamansal faaliyetlerini incelemek için kişinin yaşam süresindeki önemli olayların tespiti amaçlanmaktadır. Bu önemli olaylardan bir tanesi de çalışma hayatıdır (Prashker ve ark., 2008; Prillwitz ve ark., 2006). Bilgi ve iletişim teknolojilerinde yer alan gelişmeler özellikle sanal alanda çalışma yani uzaktan çalışma online alışveriş, online eğitim gibi durumlar mesafelerin ortadan kalkmasına ve insanların buldukları yerden ihtiyaçları doğrultusunda kolaylıkla isteklerine erişebilme imkânı tanımaktadır. Bu nedenle bilgi ve iletişim teknolojilerindeki ilerlemelerin insanların mekânsal etkinlikleri üzerindeki etkileri değişerek gelişmeye devam etmektedir (Muhammad ve ark., 2007).

### **2.5.2. Kentsel yayılmaya ve kırsal alanlara etkileri**

Uzaktan çalışma kavramının çevresel anlamda da etkileri bulunmaktadır. Özellikle bu anlamda tele çalışmanın otomobil trafiğinin çevresel etkilerini azaltarak çevresel anlamda fayda sağladığı görülmüştür. Uzaktan çalışmaya teşvik eden kamu politikası girişimleri sayesinde yoldaki araçların sayısı azaltılarak ortaya çıkan kirlilikte önemli oranda azalma söz konusu olmuştur. Uzaktan çalışma konusundaki çevresel faktörler incelendiğinde uzaktan çalışmanın hava kalitesi üzerinde de etkilerinden bahsedilmektedir. Hava kalitesini olumlu anlamda etkilediği, yoğun saatler ve yoğun işe gidip gelme saatleri hava kirletici olarak önemli bir yüzdeye sahip olmaktadır. Bu



anlamda sıklığı azaltılmasından kaynaklı hava kalitesini de iyileştirdiği görülmektedir (Mello, 2007).

Nilles, California Eyaleti tarafından yürütülen iki yıllık bir araştırma üzerinde çalışmıştır. Yine de bu verilerle önemli bir sonuca varamamıştır ancak uzaktan çalışma ve telekomünikasyon çalışmalarının ikamet yeri hakkında ciddi bir etkisi olduğu kararına varmıştır. Telekomünikasyon özellikle yer seçimi kararlarını etkileyen bir faktör olarak görülmektedir. Yine araştırma sonucunda uzaktan çalışmanın kısmen ya da tamamen yer seçiminde etkili olduğu ve ev eksenli uzaktan çalışma uygulamaları ile daha fazla telemerkezlerin oluşacağını düşünmüştür. Nilles'in bir diğer senaryosunda ise; ev eksenli uzaktan çalışma sistemlerinin daha baskın olacağı ve geliştirilen tele merkezler sayesinde kentsel gelişme ve büyüme modellerine katkıda bulunacağı yönünde olmuştur. Bu kentsel yayılmayı hızlandıran bir faktör olarak görülmektedir (Feather, 1998).

Bilgi ve iletişim teknolojilerinin yerleşim yeri üzerindeki etkilerini analiz etmek oldukça zor olmaktadır. Çalışanlar yıllar boyunca iş yerlerine yaklaşmakta veya uzaklaşmaktadırlar (Mokhtarian ve ark., 2003). Özellikle uzaktan çalışma ile birlikte sıkışık mekânlardan ve iş alanı merkezlerinden daha uzağa taşınmalar göze çarpmaktadır. Uzaktan çalışmanın avantajlarına bakıldığında; ikamet/iş yeri ve uzaktan çalışma arasında güçlü bir bağ bulunduğu görülmektedir (Mokhtarian ve ark., 2004).

Uzaktan çalışmanın en önemli avantajlarından kara taşımacılığı talebinin azaltılması konusu literatürde çok fazla tartışmalara neden olmaktadır. Uzaktan çalışma seyahat sürelerini kısaltma konusunda bir avantaj ve etkiye sahipken, insanların iş yerinden uzaklaşması aynı zamanda daha dağınık şehirlere de yol açacaktır (Rhee, 2009).

Uzaktan çalışmanın kalıcı halde uygulanması kentsel alanlarda da yayılmaya ve çevreye yerleşim talebi ortaya çıkarmaktadır. Bu merkezdeki ortalama emlak fiyatlarının düşmesine neden olurken; çevre alanlarda da fiyatların artması anlamı taşımaktadır. 2020 başlarında meydana gelen Covid 19 pandemisi ile birlikte birçok çalışan uzaktan çalışmak zorunda kalmıştır. Özellikle Los Angeles metropol bölgesinde yapılan bir incelemeye göre; %4'lük bir kesim evden çalışırken 2020 yılı itibariyle bu oran yüzde %33'e yükselmiştir. Uzaktan çalışanların artması ortalama arazi fiyatları için belirleyici bir rol üstlenmektedir (Delventhal ve ark., 2020).

Uzaktan çalışma uygulamasının kentsel yayılmaya etkileri incelendiğinde özellikle doğrudan ya da dolaylı olarak olabilmektedir. Doğrudan etkileri arasında ulaşımdaki değişikliklere bağlı olarak hem hava kalitesini değiştirmesi hem de yayılmayı etkilemesi görülmektedir. Bunun yanında özellikle seyahat konusunda ciddi bir azalmaya

neden olmaktadır. Toplam seyahat mesafesinde uygulama süresi boyunca azalmalar görülmektedir (Kitamura ve ark., 1991; Sampath ve ark., 1991).

Bu nedenle, uzaktan çalışma uygulamasında daha çok çalışanların banliyö alanlarında yaşama eğilimi gösterdiği görülmektedir. Bu durum yukarıda bahsedildiği üzere; seyahatlerin azalmasına katkıda bulunurken aynı zamanda merkeziyetsizleşme konusunda da katkılar göstermektedir. Uzaktan çalışan kişiler kentlerin çevresinde yaşama isteği göstermektedir. Bu da işe gidip gelme süresinin normal şartlarda daha da uzaması anlamına gelmektedir. Çalışan kesimin merkezden uzak yaşama isteği kentsel yayılmaya neden olmaktadır (Silva ve Melo, 2018).

Uzaktan çalışma aynı zamanda ulaşım yatırımlarındaki erişilebilirliği arttırmaktadır. Böylece kentsel yayılmayı da şiddetlendirmektedir. Araştırmalar çok merkezli şehirlerde iş ve ev arasındaki yakınlığın daha düşük gidip gelme süreleri ve mesafeleri ile sonuçlandığını göstermektedir. Bazı araştırmalarda ise uzaktan çalışma uygulamaları sayesinde çok merkezli şehirlerde çalışan kesimlerin daha az işe gidip geldiğini göstermektedir. Özellikle çalışan kesimin banliyö alanlarında işe git-gel mesafe ve süreleri ile şehir merkezindeki çalışanların mesafe ve süreleri konut yer seçimini etkileyen güçlü bir belirleyici olmaktadır. Dağınık arazi kullanım modelleri ve banliyöler arasındaki seyahat davranışları göz önüne alındığında; bireyler toplu taşıma araç ve ulaşım noktalarına yakın tercihler yapmaktadırlar (Rogers, 2009; Cho ve ark., 2008).

Arazi kullanım yoğunluğu ve arazi kullanımındaki çeşitlilik arttıkça ulaşımda araç kullanma ihtiyacı da artış göstermektedir. Kompakt bir şehir formu, karma kullanımlar, bisiklet yollarının varlığı ve toplu taşıma kullanımı da arazi kullanımının yayılmasına yol açarak karmaşık bir duruma yol açmaktadır. Özellikle uzaktan çalışma telekomünikasyon teknolojilerinin gelişmesi ile birlikte çalışanların kırsal bir çevrede yaşama isteği ile sonuçlanmaktadır. Artan uzaktan çalışma uygulamaları ile özellikle kentsel yeşil ve kırsal alanlardaki yerleşim tercihleri daha üst sıraya çıkabilmektedir. Uzaktan çalışma ile yaşama alanı tercihini kırsal alanlardan tarafa kullanan kesim için ilerleyen zamanlarda başka bir çevreye geçiş oranı düşük olmaktadır (Muhammad ve ark., 2008; Rogers, 2009).

### 2.5.3. Uzaktan çalışmanın konut tercihlerine etkileri

#### 2.5.3.1. Bireylerin konut tercihlerini etkileyen faktörler

Konut tercihleriyle ilgili olarak bireylerin yerleşim yeri seçimini etkileyen bazı faktörler yer almaktadır. Yapılan çalışmalar konut tercihleri konusunda bireylerin bir bölümünün kent merkezlerinde bir grubun ise kırsal alanlarda yaşamayı tercih ettiğini göstermektedir (Ettema, 2010).

Bireylerin konut tercihlerini etkileyen faktörler arasında erişilebilirlik önemli bir yere sahiptir. Daha yeni yerleşim alanları içerisinde yer alan konutlar; mahalle kavramını ve kamu hizmetlerine eşit mesafede yer alan konut çeşitleri; çevrenin olanakları, yaşayan kesimin kültürel ve sosyal özellikleri, okulların kalitesi, suç oranlarının az ve kamu hizmetlerine erişiminin kolaylığı yerleşim yeri ve konut seçimini önemli oranda etkilemektedir. Bu değişkenler haricinde; çalışan kesimin gelir durumu, çocuk varlığı, sosyo-demografik köken, mesleki durum, özel araç sahibi olma gibi maddeler de yer seçimini etkileyen önemli noktalar arasındadır. Yapılan çalışmalarda; alt merkezlere erişim ile konut seçimi arasında tutarlı bir ilişki görülmüştür. İstihdam alt merkezlerinden bazıları yerleşim yeri kararını etkilemekte ve konut tercihlerine de dolaylı yoldan katkısı bulunmaktadır (Cho ve ark., 2008).

Konut tercihleri incelendiğinde; konutun özellikleri, konumu ve taşınılan konutun niteliği de önem kazanmaktadır. Yine buna dayanılarak işe gidip gelme mesafe ve sürelerinin de konut tercihlerini etkileyen bir faktör olduğu görülmüştür. Konut tercihinin en önemli başlangıç noktasının erişilebilirlik olduğu söylenebilmektedir. Ulaşım noktalarına yakınlık, tren ve otobüs duraklarına erişilebilirlik, sosyal alanların konumu; konut tercihinde kaliteli seçimler için belirleyici olmaktadır. Yapılan çalışmalarda arabası olmayan bireylerin toplu taşıma alanlarına ve duraklarına yakın olan mahallelerde yaşamayı tercih ettikleri görülmektedir. Kişilerin konut tercihlerini etkileyen faktörler arasında çalışma hayatı da üst sıralarda yer almaktadır. Konfor, rahatlık, mahremiyet ve çevresel etkilerin ön planda olduğu tercihlerin etmenleri arasında insanların çaba ve zaman anlamında da küçük maliyetlere katlanma isteği ve talebinde oldukları görülmektedir (Blijie, 2005; Rogers, 2009).

Bireylerin konut tercihleri; konut sakinlerinin çeşitli isteklerine ilişkin seçimlerini ifade etmektedir. Bireyler en ideal olanı aramakta ve kişisel ihtiyaç ve taleplerini karşılayan ev tercihlerine yönelmektedir. Konut tercihlerini etkileyen en önemli konular

arasında, seyahat davranışları ve çocuklar varsa okula yakınlık veya hane halkının iş yerine olan mesafeleri gösterilmektedir. Yerleşim yeri ve konut tercihi esas olarak konum özelliklerinden etkilenmektedir. Bireyler özellikle kendilerine en fayda getiren konutları tercih etmektedirler (Fattah ve ark., 2018).

Genel olarak ulaşım sistemi ve arazi kullanımları tarafından belirlenen bir konumun erişilebilir olması; bir yerin gelişme potansiyelinin yüksek olduğunu göstermektedir. Bu da dolaylı anlamda konut tercihlerini etkilemektedir. Konutlar, alışveriş merkezleri ve sanayi alanları gibi birçok kullanım çeşidi yer seçimini etkileyen faktörler arasında yer almaktadır. Özellikle çalışma alanlarının konumu ve alışveriş alanlarına ulaşılabilirlik konut tercihlerinde önemli olmaktadır. Hane içerisinde konut tercihlerinde otomobil kullanımı ve sahipliği de konut tercihlerini etkileyen önemli bir faktördür. Ulaşım sistemindeki değişiklikler, alt kentleşme, demografik gelişimler, yerel olanaklar yer seçimini etkilerken konut özellikleri, proje detayları, konum seçenekleri gibi anahtar özellikler de konut tercihlerini etkilemektedir (Zondag ve Pieters, 2005).

Bireyin yaşama yeri seçimini etkileyen çeşitli faktörler vardır. Yerleşim yerini etkileyen faktörlerin başında işe gidip gelme mesafeleri ve zamanlarının önemi yer almaktadır. Yerleşim yeri ve mekân seçimi;

- Sosyo-ekonomik özellikler,
- Cinsiyet,
- Yaşam döngüsü,
- İş yeri ve okul hayatı,
- Sosyal faaliyetler; alışveriş, aile ve arkadaşların konumu,
- Emlak fiyatları ve
- İş yeri çalışma koşullarına göre belirlenmektedir.

Bazı çalışanlar iş yerlerini yerleşim yerlerine göre seçme eğilimi gösterirken bazı çalışanlar ise yerleşim yerlerini iş yerlerine göre seçmektedir. Her durumda da işe gidip gelme süreleri bu tercihlerini etkileyen bir faktör konumunda yer almaktadır. Bireylerin konut tercihlerini etkileyen faktörleri dört ana grupta incelemek mümkündür. Konut tercihlerini etkileyen faktörler Çizelge 2.6.'da görülmektedir (Prashker ve ark., 2008; Muhammad ve ark., 2008).

**Çizelge 2.6.** Konut tercihlerini etkileyen faktörler (Prashker ve ark., 2008; Muhammad ve ark., 2007).

Konut Biriminin Özellikleri	Yer Konum Özellikleri	Erişilebilirlik Özellikleri	Bireyin Özellikleri
Boyut	Yerleşim biriminin yakın çevresi ile etkileşimi	Sosyal donatılara erişim	Evlilik
Tasarım	Sosyo ekonomik özellikler	Alışveriş alanlarına erişim	Çocuklar
Park Alanı	Eğitim-güvenlik kalitesi	Eğlence alanlarının dağılımı	Eğitim seviyesi
Gürültü Seviyeleri	Alışveriş ve eğlence fırsatları	Sosyal gezinti mesafeleri	Gelir durumu
Manzara	Trafik		Masraflar
Bina Yaşı	Gürültü		Çalışma süresi
Konut Tipi	Hava Kirliliği		Çalışma Yeri
			Satın Alma Gücü

Evden ya da bir tele merkezden çalışmak iletişim araçlarının rollerini değiştirerek teknoloji sayesinde mesafeleri ortadan kaldırmaktadır. Yine de uzaktan çalışan kişiler için mesafeler normal yolculuklara göre daha uzun mesafeleri kapsamaktadır. Yani daha düşük işe gidip gelme süreleri ve daha uzun mesafeler anlamı taşımaktadır. Bu nedenle yüksek maliyetler göz önüne alındığında tele çalışanların daha fazla nitelikli çevresel özelliklere sahip ve düşük yoğunluklu konut alanlarını tercih ettikleri görülmektedir (Muhammad ve ark., 2008).

Konutların güncel zamandaki konut istek ve taleplerine uygun olmasının yanında işlevselliğinin de üst düzeyde olması beklentilerin arasında yer almaktadır. Modern hayat ile artan bireysel ihtiyaçların kişilerin konut tercihlerini etkilediği görülmektedir (Sadıkoğlu ve Özsoy, 2016).

Literatürdeki konut tercihlerini etkileyen çalışmalar incelendiğinde; konut büyüklüğü, ulaşım, kentsel alanın özellikleri, konutun yaşı, bahçe alanı, modern imkânlar ve sosyal donatı alanlarının dağılımı, genel şartların da yanı sıra mevcut finansal durumun etkili olduğu görülmüştür. Bunların dışında konut talebini etkileyen bir takım farklı etkenlerde bulunmaktadır (Alkan ve Durduran, 2020; Tosun ve Fırat,2012).

Konut seçiminde etkili olan unsurları yaşam tarzı özelinde incelediğinde;

- Konut tipi (yaşı, büyüklüğü, tipi),
- Sosyal sınıf (eğitim, gelir, meslek),

- Konut değeri (ekonomik değeri, aile tipi, bireysel amaçlı, konut ve sosyal konut) olarak gruplandırılabilir.

Yaşam tarzının etkilediği konut normlarına bakıldığında ise; mekân, mimari özellikler, konutun kalitesi, lokasyon ve komşu bölgeler, harcamalar (konuta dair ihtiyaçlar ve giderler) mülkiyet olarak konut tercihlerinin etkilendiği görülmektedir (Beamish ve ark., 2001).

Konut tercihi etkileyen faktörleri kısa ve uzun dönem olarak incelemek mümkündür. Konut talebini kısa dönemde ekonomik faktörler, uzun dönemde ise hem ekonomik hem de sosyo-ekonomik – demografik faktörler etkilemektedir. Tüketicinin zevk ve tercihleri, hane halkı ve hanede yaşayan kişi sayıları, yaş dağılımları yine konut tercihlerini etkileyen konular arasında yer almaktadır. Günümüzde konut alanlarının müstakil, kapalı siteler (modern gettolar) ya da apartman dairesi tipolojilerinde olması konut tercihlerinde önemli bir rol oynamaktadır. Konut tercihlerinde çalışma mekânına ulaşım ve diğer faaliyetlere erişim ilk sıralarda yer alırken, sosyal çevre, komşuluk ilişkileri gibi faktörler bunları takip etmektedir (Karakurt Tosun ve Fırat,2012; Keleş, 2021).

Konut tercihlerini etkileyen faktörler arasında bulunan nüfusun artışı, cinsiyet, yaş, çalışma hayatı gibi faktörler özellikle İngiltere, Almanya, ABD, gibi gelişmiş ülkelerde de 20. yüzyıldan başlayarak günümüze kadar sürekli artan bir ivme ile hızlanmaktadır. Bunun yanı sıra kişinin kültürel simgeleri, sınıfsal konumu, buna bağlı olan statüsü nedeniyle de konut tercihleri etkilenmektedir. Bu tip ayrışmalar ise farklı konut tipolojilerini, tercihlerini ve alternatiflerini ortaya çıkarmıştır (Uysal ve Yiğit, 2016; Özker, 2020).

Ülkemizde konut tercihlerinin tarihsel süreç içerisindeki gelişimleri incelendiğinde, en başta konar-göçer yaşam biçimi görülmektedir. Bu yaşam tarzını benimsemiş topluluklarda; çadırlar, gündelik yaşamdan etkilenecek ortaya çıkan yaşam alanlarıdır. Hayvancılıkla uğraşan ve devamlı hareket halinde olan toplulukların, pratik ve gündelik faaliyetlerini kolaylaştıran taşıma kolay barınaklar önemlidir. Tarihsel süreçte ortaya çıkan geleneksel Türk evleri doğa ile bir bütün ve doğaya saygılı bir şekilde oluşan barınma alanlarıdır. Tarihsel süreç içerisinde bireylerin ihtiyaçları, fiziksel koşullar, sosyo-kültürel değişiklikler bir araya gelerek konutların çeşitlenmesine ve bireylerin konut tercihlerinde farklılıklara neden olmuştur. Kişilerin konut tercihlerinde fiziksel etkenler içerisinde iklim, malzeme ve yapım teknikleri, alan/fiziksel çevre gibi

konular yer almaktadır. Sosyo-kültürel etkiler içerisinde ise; kültür, toplumsal statü ve değişim, aile ve sosyal çevre, kimlik yer almaktadır (Yalçın, 2021).

Konut özellikle üst gelir grubu için sadece bir yaşam alanı ve barınma alanı olmaktan öte çalışma hayatını da sürdürebildiği ve sosyal alanı içinde tercihleri içeren bir kavram olmaya başlamıştır. Üst gelir grubu kullanıcılarının konut istek ve talepleri de konut biçimleri ile değişmektedir. Tek tip ve birbirinin aynı üretilen yapılardan sıkılan bireylerin kimlik ve statülerini daha iyi yansıtmayı düşündükleri konutlar ortaya çıkmıştır. Modern hayata geçişin neden olduğu bireyselliğe bağlı bireysel alan ihtiyaçları artmış ve konut alanlarında yapılabilecek aktiviteler, eylemlerin değişmesi nedeniyle konut tercihlerinde de farklı konut düzenlemelerine sahip mekânlar tercih edilmeye başlanmıştır. Giyinme odaları, çalışma odaları ve özel iş alanları gibi bireysel tercihin şekillendirdiği kullanımlar artmıştır. Bireye özel mekân kavramı da daha sık kullanılan kavramların arasına girmiştir (Sadıkoğlu ve Özsoy, 2010; Yalçın, 2021).

### **2.5.3.2. Konut yer seçimine ve tercihlerine etkileri**

Son zamanlardaki gelişmelerle birlikte evden çalışma ve uzaktan çalışma uygulamalarındaki artış iş yeri ve ofisten uzakta çalışma şeklini ortaya koymuştur (Vos ve ark., 2019). Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler ile birlikte yeniden şekillenen çalışma kavramı nedeniyle iş hayatı ev hayatına da karışarak uzaktan çalışma uygulamalarında özellikle ev eksenli veya home office çalışma sistemleri görülmeye başlanmıştır. Uzaktan çalışma uzaktan olabilme ve izole olma davranışlarının ikisini de içerisinde barındırdığı için özellikle evden çalışma konusunda evde özel bir çalışma alanı da gerektirmektedir. Bu da konut tercihlerinde çalışma hayatı açısından önemli bir belirleyici faktör olmaktadır (Aksoy, 2012).

Günümüzde kullanılan bilgi ve iletişim teknolojileri konut tercihlerinde etkili rol almaktadır. Özellikle mobil iletişim, bilgisayar, bilişim teknolojileri ve diğer teknolojik faaliyetlere erişim konutların tercih edilmesinde önemli etkenlerden sayılmaktadır. Teknolojideki gelişmelerin güvenlik alanında kullanılması ile daha güvenilir ve yaşanabilir konutlar tercih edilebilmektedir (Tayyaran ve ark., 2003).

Özellikle teknoloji ve konut kavramını birleştiren akıllı ev kavramı son yıllarda günümüzde sürekli kullanılmaya başlanmıştır. Teknolojinin de gelişmesi ile daha çok küçük, yaşanabilir, talep ve ihtiyaçlara cevap veren konut tasarımları bireylerin tercihlerini olumlu anlamda etkilemektedir. Çalışma hayatının da eve taşınması ile konut

tercihlerinde teknoloji önem kazanmaktadır. Akıllı ev insanların daha az eylemde bulunarak pratiklik, enerji tasarrufu ve konforun sağlanmasıyla ev-ofis ortamlarını teknoloji ile birleştirmektedir. Özellikle teknolojik olarak gelişmiş ülkelerde akıllı ev kavramı çok fazla kullanılmaktadır (Akyazıcı, 2019).

Teknolojinin gelişmesi ile birlikte konut bir yaşam ve barınma alanının yanı sıra aslında sosyal anlamda da bir rol üstlenmiştir. Özellikle konut teknolojik gelişmelerin daha yüksek verimlilikte kullanılması ile bir kimlik ve statü aracı olarak da karşımıza çıkmaktadır. Günümüzde teknolojinin en temel haliyle 7/24 güvenli siteler ve kameraların varlığı, akıllı ev teknolojisi ile evdeki tüm elektronik cihazların dışarıdan veya mobil uygulamalardan kontrol edilmesi gibi alanlarda kullanılmaktadır. Bu teknolojik kullanımların konut ile entegre bir şekilde ilerlemesi konut tercihinde belirleyici bir faktör olmaktadır (Yurtoğlu ve Ateş, 2016).

Teknolojinin gelişmesi ile birlikte geleceğin konutları kavramı da çokça tartışılan konular arasına girmiştir. 20. yüzyıl ile birlikte teknolojik gelişmeler hız kazanmış, mimarlık, malzeme ve tasarım konusunda kullanılan teknolojiler sınırları zorlayacak düzeye gelmeye başlamıştır. Akıllı konut teknolojileri olarak kullanılan bu teknolojik gelişmeler sayesinde farklı konutlar tasarlanmaktadır ve gerek güvenlik gerek yaşam alanı anlamında farklı kullanımlar ortaya çıkmıştır. Dijital teknolojilerin yaygın olarak kullanılması hizmetlere ulaşma, iletişim kurma konusunda ilerlemeyi sağlamaktadır. Bu konuda günlük aktiviteler eğlenme, çalışma, tıbbi destek alınması, işlerin yönetilmesi konusunda hızlı bir değişim ve dönüşüm yaşanmaktadır. Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki hızlı değişim günümüzde konut tasarımlarında özellikle gelişmiş aydınlatma sistemlerinde, doğal gaz konusundaki ölçümlerde, soğutma, havalandırma alanlarında daha az maliyetlerin kullanılmasını sağlamaktadır. Yeni konut tercihlerinde akıllı yüzeylerin kullanılması; konut içerisinde yer alan network iletişim ağı sayesinde uzaktan kullanıma ve erişime açık olması; sensörler aracılığıyla güvenlik konusunda kablosuz bağlantılarla konutun izlenebilmesi gibi farklı alanlarda kullanılmaktadır. Tüm yeni konut tercihlerinin özellikle network ağ sistemi ile donatılması; geleceğin teknolojisine uygun tasarlanması konut tercihlerinde önem kazanmıştır (Filiz ve Hacıhasanoğlu, 2011).

Uzaktan çalışmanın seyahatlerde ve özellikle işe gidip gelme sürelerindeki değişim konusundaki uzun vadeli etkisi tam olarak bilinmemektedir. Ancak uzaktan çalışma sayesinde kişiler iş yerinden uzaklaşarak daha ucuz ve yaşanabilir daha yüksek konfor sunan yerleşim yerlerine taşınma eğilimi göstermektedir. Bu tür hareketler kent



içerisinde az sıklıkta görülse de uzun vadede geniş bir ağa yayılabilecek bir konu olmaktadır. Bu tür davranışlar kentsel yayılmaya neden olabilmekte ve hızlandırabilmektedir. Seyahat süresinin kısaltılması hedeflerinin dışına çıkarak kentsel yayılma konusunda ani farklılık ve değişimlere neden olan bir uygulama haline de dönüşebilmektedir. Uzaktan çalışma aslında seyahat azaltma politikalarının dostu mu düşmanı mı tartışmalarının arasında; bağımsız olarak uzaktan çalışmaya istekli insanlara izin veren bir uygulama olarak görülmektedir (Mokhtarian ve ark., 2003).

Ev ve iş yeri arasındaki bağlantı kentsel mekânsal araştırmaların da bir parçası olmuştur. Ekonomik ve teknolojik gelişmeler nedeniyle işe gidip gelme maliyetleri ve konut maliyetleri arasında güçlü bir bağ bulunmaktadır. Günümüzde konut işyeri arasındaki mesafe konutlar için de farklı talepleri beraberinde getirmektedir. Yakın zamana kadar pek çok araştırma işe git-gel mesafelerini ve buna bağlı olarak yerleşim yeri seçimi ilişkisini incelemiştir. Levinson (1998) iş süresine ve konut mesafelerine bakarak işe git-gel ve konut alanı arasında karmaşıklığı çözmeye çalışmıştır. Özellikle yakın zamanda işlerini ya da yaşadıkları yerleri değiştiren kişilerin, bu yer değişikliğini işe gidip gelme zamanlarını azaltmaya yönelik bir istekle gerçekleştiriyorlarsa, ortalama trafikte geçirdikleri süre daha az olmalıdır. (Levinson,1998; Clark ve ark., 2003).

İş yerine gidip gelme süresi ile konut alanları ilişkisi incelendiğinde, trafikteki tıkanmaların artması ve işe gidip gelme sürelerinde uzama konusunda planlama ihtiyaçları duyulmaktadır. Literatür incelendiğinde özellikle işe git-gel sürelerinin konut alanlarını ve tercihlerini nasıl etkilediği sorusu ortaya çıkmaktadır (Levinson, 1997).

Çalışanlar işyerlerine gidip gelme zorunluluğundan kurtulduklarında seçim yapma eğilimi göstermektedirler. Bu seçim daha uygun fiyatlı konutları tercih etme yönünde olabileceği gibi, kentsel merkezden daha uzak konut alanlarına taşınma şeklinde de olabilmektedir. Bu da bölgede yaşayan kesim için konut alanlarında ihtiyaç ve talepleri doğrultusunda arayışa neden olmaktadır. Uzaktan çalışanların konut talepleri göz önüne alındığında özellikle ekstra odalar, kişisel ve aile hayatının ayrı olabileceği alanlar arama eğilimi gösterilmektedir. Bu eğilim daha yüksek gelir ile birleştiğinde konut yaşamı olarak daha uzun gidip gelme sürelerinin olduğu ancak daha ihtiyaç ve taleplere uygun konutların seçildiği görülmektedir (Delventhal ve ark., 2020; Graaff, 2004).

Buna göre bazı çalışmalarda işe gidip gelme sıklığı ve süresi azaldığı için; çalışanların daha uzun mesafeden işe gidip gelme sürelerine sahip konut alanlarını seçme eğilimine girdikleri görülmektedir. Çalışan kesimin yerleşim yeri kararlarının bir

belirleyicisi olan uzaktan çalışma uygulaması son on yıldır daha çok incelenmektedir (Silve ve Melo, 2018; Muhammad ve ark, 2008).

Uzaktan çalışmanın konut tercihini de önemli oranda etkilediği araştırmalarda görülmektedir. Kaliforniya Eyaletinde yapılan bir araştırmaya göre; 2 yıllık bir pilot projede, çalışanların %3'ünün uzaktan çalışmaya başlamasıyla geleneksel iş yerine daha uzak bir yerde yaşam alanı oluşturmayı istediği veya bu konuda bir eylemde bulunduğu ortaya konulmuştur. Hareket etmeyi düşünen kişiler yani %29'luk kesim ise konut tercihi ve yer seçiminde uzaktan çalışmanın en önemli etken olduğunu belirtmişlerdir. Bu konut tercihleri ve seçim kararları kısa vadeli sonuçlar olsa da uzun vade içerisinde de farklı sonuçlara neden olmaktadır (Kitamura ve ark., 1991).

Uzaktan çalışma özellikle evde yapılması gerekiyorsa; özel bir çalışma alanı ihtiyacı doğurmaktadır. Telefon, ısınma, internet, aydınlatma ve aylık gerekli sabit ev ihtiyaç ve giderlerinde de artışa neden olmaktadır (Aksoy, 2012).

Covid 19 pandemisinin bireylerin konut tercihlerine olan etkileri incelendiğinde; özellikle bireylerin Covid 19 döneminde daha çok müstakil ev tipi konuta yöneldikleri görülmektedir. Özellikle Covid 19 pandemisinin başlama tarihinden sonraki yaz döneminde müstakil eve olan eğilim artmıştır. Müstakil ev konut tipiyle benzerlik gösteren bahçeli ev konut tipine eğilimin de pandemi döneminde ciddi oranda arttığı görülmüştür. Pandemi döneminde ve sonrasında gelen kısıtlamalar ile insanların yaşam alanlarını değiştirme eğilimi içerisinde girdikleri söylenebilmektedir. Araştırma sonuçlarına göre, kişilerin apartman dairesinden daha çok müstakil konutlarda yaşamak istedikleri görülmektedir (Gönen ve Çetinkaya, 2021).

### 3. MATERYAL VE YÖNTEM

Tez çalışmasına ilişkin kuramsal arka planı ortaya koyabilmek amacıyla, uzaktan çalışma kavramı ile ilgili makale, tez, web sayfaları, üniversite kütüphaneleri, İzmir Büyükşehir Belediyesi arşivi incelenerek kapsamlı ve detaylı bir literatür araştırması yapılmıştır. Devamında, İzmir’de uzaktan çalışanların konut yer seçim tercihlerini ve seyahat davranışlarını ortaya koyabilmek amacıyla bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Örneklem alan olarak İzmir’in seçilme nedeni ise; bu kentin metropol bir özelliğe sahip olması nedeniyle çalışma hayatındaki sektörel çeşitliliklerin fazla olmasıdır. İlin özellikle bir kıyı kenti olması, planlama tarihinin zenginliği, farklı konut tipolojilerine ev sahipliği yapması ve ulaşım ağı anlamında farklı ulaşım türü tercihlerini içerisinde bulundurması yanı sıra eğitim, sağlık, turizm ve sahip olduğu doğal potansiyeller göz önüne alındığında bu çalışma konusu için önemlidir.

Örneklem alanı ile ilgili araştırma ve bilgi toplama üç aşamada gerçekleştirilmiştir.

**Yazılı kaynakların araştırılması:** Çalışma alanına ait genel bilgileri; konumu, tarihsel gelişimi, plan raporları, kentleşme süreci, demografik özellikleri ve özellikle çalışan iş gücüne ait istatistiksel veriler vb. ulaşım politikaları, ulaşım türlerinin dağılımı ve çeşitleri, konut alanlarına ait özellikler ve tarihsel gelişimleri hakkında yazılı kaynaklar incelenmiştir. İzmir ve çevresine ait haritalar, mekânsal gelişimler, ulaşım politikaları, toplu taşıma alt yapı bilgileri ve çalışma alanına ait diğer detaylı bilgiler İzmir Büyükşehir Belediyesi ve literatürdeki çalışmalardan elde edilmiştir.

**Saha araştırması:** Çalışmanın yöntemi objektif ve subjektif araştırma tekniklerine dayalı olarak kurgulanmıştır. Saha araştırmasında farklı meslek gruplarında yer alan uzaktan çalışanların mekânsal davranışlarına ve konut yer seçim tercihlerine olan etkileri ortaya konulmuştur. Bu amaç doğrultusunda, seçilen alanlardaki farklı meslek gruplarına ait kişilerin düşünceleri ve tercihleri değerlendirilerek uzaktan çalışmanın kısa ve uzun vadedeki kentsel ve mekânsal etkilerinin sonuçları üzerinde durulmuştur. Öncelikle, İzmir İlinde uzaktan çalışan kişilerin ulaşım ve konut tercihlerini inceleyebilmek amacıyla anket çalışması yapılmıştır. Bu analizlerin sonucunda bireylerin çalışma hayatına ilişkin verileri toplanarak, uzaktan çalışma boyunca karşılaştıkları zorluklar, özel araç sahipliğine bağlı olarak seyahat davranışlarındaki tercihler ve yaşama alanlarına ilişkin fiziksel verilerden yola çıkılarak, bireylerin konut ve yaşam alanı tercihleri incelenerek yorumlanmıştır. Özellikle algısal değerlendirmeleri en verimli

şekilde yapabilmek adına; uzaktan çalışma sırasında karşılaşılan zorluklar, konut-iş yeri arasındaki ulaşım türü ve özel araç kullanımının amacını belirlemedeki sorular için çok seçenekli sorulara yer verilmiştir. Bireylerin meslekleri ve yaşadıkları ilçelerin belirlenmesi için açık uçlu sorular da kullanılmıştır. Son olarak ise özellikle Covid 19 pandemisinin de çalışma hayatının değişiminde bir etken olarak görülmesi nedeniyle kişilerin Covid 19 pandemisi sonrasındaki konut ve seyahat davranışlarına ait etkileri belirlenmiştir.

**Anket Çalışması:** Katılımcıların uzaktan çalışmaya ait bilgilerinin toplanabilmesi amacıyla bir anket hazırlanmıştır. Bu anket çalışmasında literatürdeki çalışma ve kaynaklar incelenerek kişilerin seyahat davranışlarını ve çalışma tercihlerini etkileyen konular belirlenerek gruplandırılmıştır. Anket çalışması kişilerin uzaktan çalışmaya bağlı olarak ortaya çıkan davranışlarını ve ihtiyaçlarını değerlendirmek amacıyla hazırlanmıştır. Yüz yüze yapılması planlanan anket çalışması 20 Temmuz-20 Kasım 2022 tarihleri arasında pandemi koşulları nedeniyle ağırlıklı olarak online yapılmıştır. Anket çalışmasına başlamadan önce 5 kişi ile anket çalışmasının ön bir deneme yapılarak sorular test edilmiştir. Bu anketler çalışma içerisinde yer almamaktadır. Toplam 145 kişiyle anket görüşmesi yapılmıştır. Anket değerlendirmeleri IBM SPSS Statistics 26 programı kullanılarak sıklık (frekans) ve çaprazlama (ki-kare) teknikleri ile yapılmıştır. Katılımcıların konut tercihlerine olan düşüncelerini anlamak amacıyla nicel bir veri toplama aracı olan Likert ölçeği kullanılmıştır. Anket çalışması toplam 6 bölümden oluşmaktadır.

- ✓ 1. Bölüm: Gönüllü katılım formu onayı 1 soru
- ✓ 2. Bölüm: Demografik özellikler için 13 Soru
- ✓ 3. Bölüm: Uzaktan çalışmaya ilişkin veriler 7 Soru
- ✓ 4. Bölüm: Seyahat davranışlarını ölçmek için 8 soru
- ✓ 5. Bölüm: Konut yer seçimi tercihi verileri için 11 Soru
- ✓ 6. Bölüm: Covid 19 öncesi ve sonrasını analiz edebilmek için 10 Soru olmak üzere toplamda 50 adet soru sorulmuştur. Bu soruların bazıları açık uçlu bazıları seçmeli cevaplar içerirken ve bir bölümü de likert ölçeğine göre oluşturulmuştur.

Anket çalışması bölümlerine ait içerik bilgiler aşağıda yer almaktadır.

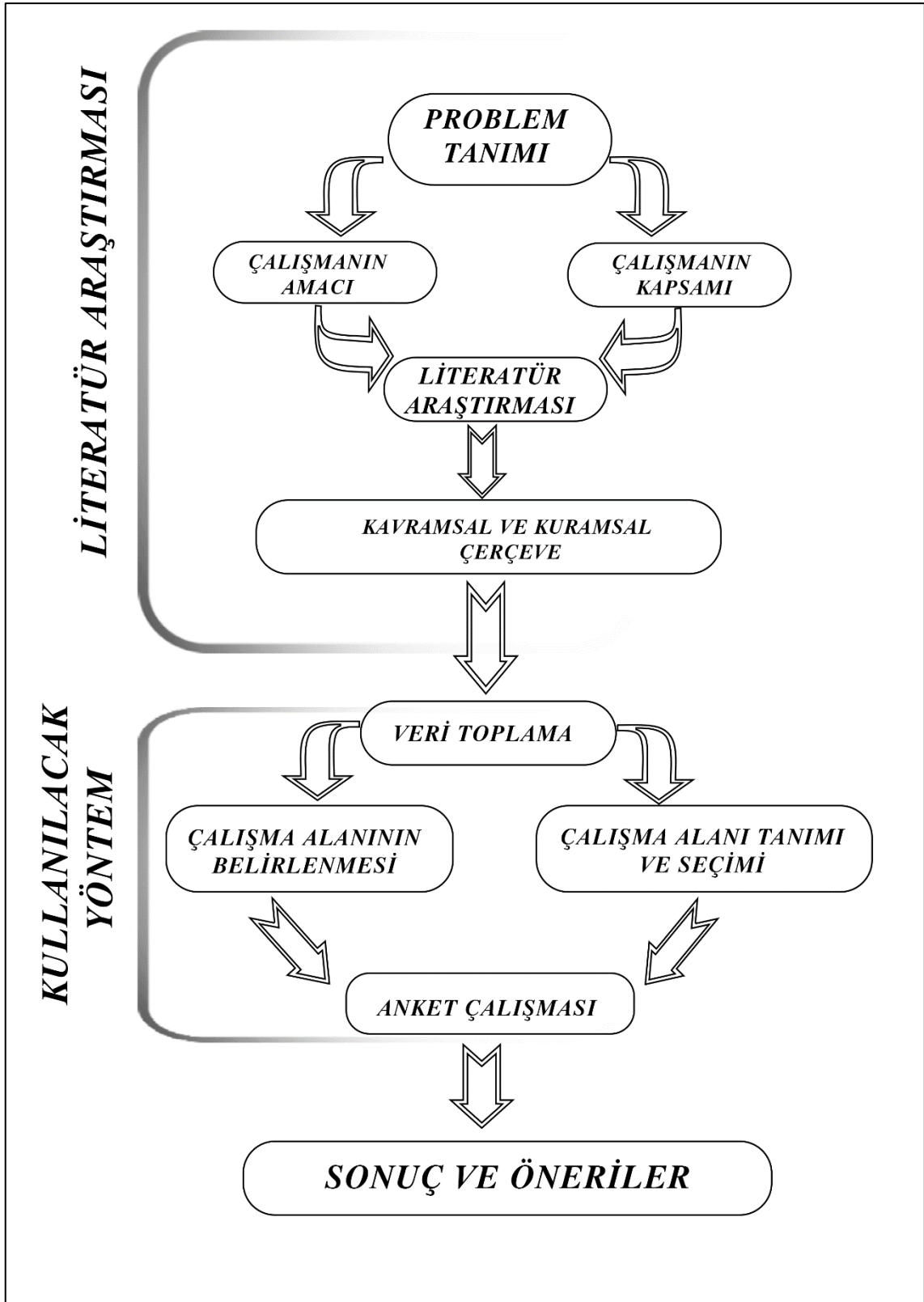
- **Gönüllü Katılım Formu:** Bu bölüm içerisinde katılımcılara katıldıkları anket formunun önemi ve anket çalışmasının “Uzaktan Çalışmanın Bireylerin Konut Yer Seçimi Tercihlerine Olan Etkilerinin İncelenmesi: İzmir İli Örneği” başlıklı yüksek lisans tez çalışması kapsamında gerçekleştirileceği ve çalışmanın amacının uzaktan çalışmanın

bireylerin seyahat davranışlarına ve konut tercihlerine olan etkilerini araştırmak olduğu bilgisi aktarılmıştır. Bu anlamda saha çalışmasına katılacak bireylerin gönüllülük esasına uygun olarak bu çalışmada yer almak istediklerine dair onay alınmıştır.

- **Sosyo-Demografik Veriler:** Bu bölümde anket çalışmasına katılan katılımcılara çoktan seçmeli olacak şekilde sorular yöneltilmiştir. Bu sorular içerisinde demografik yapının belirlenmesi, katılımcıların yaş aralığı, medeni halleri, eğitim ve gelir durumları gibi bilgilerin yanı sıra çalıştıkları sektör, alt sektör ve yaşadıkları mahalle, yaşanılan mahallede ikamet etme süresi gibi sorular yer almaktadır.
  - **Uzaktan Çalışmaya İlişkin Veriler:** Bu bölümde katılımcıların çalışma yaşam süreleri ve yapılan işin uzaktan çalışmaya ne derece uygun olduğunu belirlemeye yönelik sorular yöneltilmiştir. Özellikle uzaktan çalışan kişilerin davranışlarını ölçmek amacıyla uzaktan çalışma kriteri önem taşımaktadır.
  - **Seyahat Davranışlarına Yönelik Veriler:** Bu bölümde ise katılımcıların ulaşım tercihlerini ve seyahat davranışlarındaki değişiklikleri incelemek amacıyla sorular yöneltilmiştir. Bu bölümde katılımcıların mevcut ulaşım türü tercihlerini belirlemek, konut-işyeri arasındaki mesafe/süre verilerini toplamak ve seyahat davranışlarını etkileyen durumları, bu seyahat davranışlarının değişmesinde Covid 19 pandemisinin ne derece bir etken olduğunu belirlemek amaçlanmıştır.
  - **Konut Yer Seçimini Tercihlerine Yönelik Veriler:** Bu bölümde bireylerin mevcut konutta ikamet süreleri başta olmak üzere, yaşanılan konut tipi, büyüklüğü, bu konutun çalışma hayatına etkisi, ikincil konut edinme ve bulunduğu mevcut durumdan taşınma düşüncesinin nedenleri araştırılmaktadır. Bu bölümde yaşanılan konut ve çevresini değiştirirken önemli görülen etkenlerin belirlenmesi amaçlanmıştır.
  - **Covid 19 Pandemisine Ait Veriler:** Covid 19 pandemisinin insanların yaşam biçimlerindeki değişikliklerin içerisinde önemli sayılabilecek nokta bireylerin çalışma biçimlerindeki değişikliklerdir. Bu çalışma biçimlerinde öne çıkan ve yapılan saha çalışmasının ana konusu olan; uzaktan çalışma kavramına ait Covid 19 pandemisinin bireylerin tercihlerine olan etkileri incelenmiştir. Covid 19 pandemisi sonrasında bireylerin çalışma hayatı, seyahat ve yaşama biçimlerine olan etkisi araştırılmıştır.
  - **Bulgular ve Analiz:** Elde edilen verilerin bilgisayar ortamına aktarıldığı aşama olan bu bölüm aşağıdaki çalışmaları içermektedir.
- ✓ Anket sonuçlarının analizi aşamasında SPSS (*Statistical Packace for Social Sciences*) programı kullanılarak Frekans Dağılımları analiz edilmiştir. Ayrıca, uzaktan çalışan ve

geleneksel şekilde çalışmaya devam eden bireylerin mekânsal davranış ve tercihlerindeki değişimleri anlayabilmek amacıyla karşılaştırmalı analiz teknikleri olan Çaprazlama ve Ki-Kare testi tekniklerine başvurularak sonuçlar değerlendirilmiştir ve buna bağlı öneriler sunulmuştur.

- ✓ Anket çalışması sonrasında elde edilen verilerin SPSS programında analizi yapıldıktan sonra çıkan sonuçlar Excel programına aktarılmış ve yüzde oranları; aritmetik ortalamaları hesaplanarak son analizler ve yorumlar yapılmıştır.
- **Sonuç ve Öneriler:** Bu aşamada veriler değerlendirilerek, bütüncül bir yaklaşım bakışı ile sonuca varılmıştır. Bu bölüm aşağıdaki çalışmaları içermektedir:
  - ✓ Araştırma alanı olan İzmir kentindeki çalışan bireylerin sosyo-demografik özellikleri değerlendirilmiş,
  - ✓ Kişilerin gelecek konusundaki düşünceleri, yaşamak istedikleri değişim tercihleri belirlenmiş,
  - ✓ Uzaktan çalışmanın bireylerin konut ve ulaşım tercihlerine olan etkilerinin sonuçları değerlendirilmiş,
  - ✓ Kişilerin Covid 19 pandemisi sonrasında da uzaktan çalışma ve buna bağlı değişkenleri üzerindeki düşünceleri analiz edilmiş,
  - ✓ Saha çalışması verilerinden elde edilen bulgular çerçevesinde sonuçlara ulaşılmış ve öneriler sunulmuştur.



Şekil 3. 1. Çalışmanın genel şeması ve araştırma yöntemi

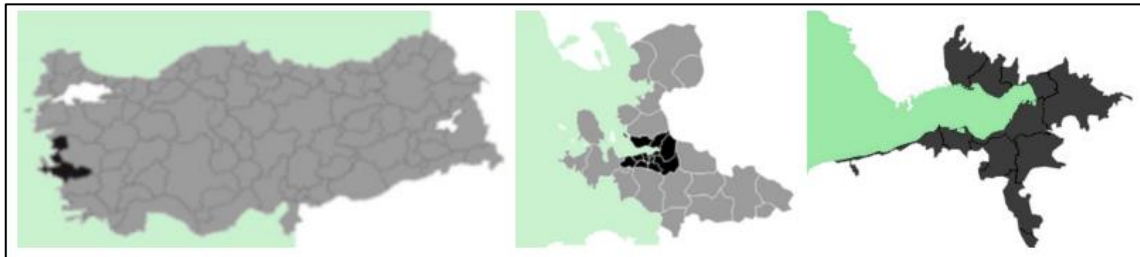
## 4. SAHA ARAŞTIRMASI VE BULGULAR

Çalışmanın bu bölümünde, saha araştırması kapsamında İzmir İline ait gerçekleştirilen araştırma, gözlem, mekânsal analiz ve anket bulgularının sonuçları birbirleriyle bağlantılı olarak değerlendirilmiştir.

### 4.1. Çalışma Alanının Konumu ve Özellikleri

Çalışma alanı olarak Türkiye'nin üçüncü büyük şehri olan İzmir seçilmiştir (Şekil 3.2). İzmir, Ege Bölgesinde yer almaktadır. İzmir coğrafi konumu, tarihsel gelişimi, kültürü ve iş gücü açısından ulusal ve uluslararası ölçekte öne çıkan bir ildir. Kuzey-güney doğrultusundaki uzunluğu yaklaşık 200 km, doğu-batı doğrultusundaki genişliği ise 180 km'dir. Yüzölçümü 12.012 km<sup>2</sup>'dir (İzmir, 2022). Genç ve eğitim düzeyi anlamında yüksek bir işgücü potansiyeli vardır. 4.394.694 nüfusu ile nüfus bakımından ülkemizin en kalabalık ilk üç ilinden biridir (TÜİK, 2020).

Çeperinde verimli tarım toprakları, orman alanları ve sulak alanlar bulunmaktadır. Kuzeyinde Yamanlar Dağı, doğuda Nif Dağı, güneyde Karabelen Dağlarının olması kentin düzlük araziler üzerinde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Bu nedenle, yüksek arazi değerlerinden dolayı boşluklu bir mekânsal gelişim özelliği göstermemiştir. Belirtilen 4 gelişim yönüne doğru yapılaşma gözlenmiş olsa da kent yüksek nüfus yoğunluğu anlamında kompakt bir yapıya sahiptir. İzmir merkezi iş alanı, iç körfezin doğusunda bulunan liman alanının güneyinde ve kuzey doğusunda yer aldığı görülmektedir. Sanayi ve çalışma alanları kentin kuzeybatı, doğu ve güneyinde görülmektedir (Aydın ve Erdin, 2017).

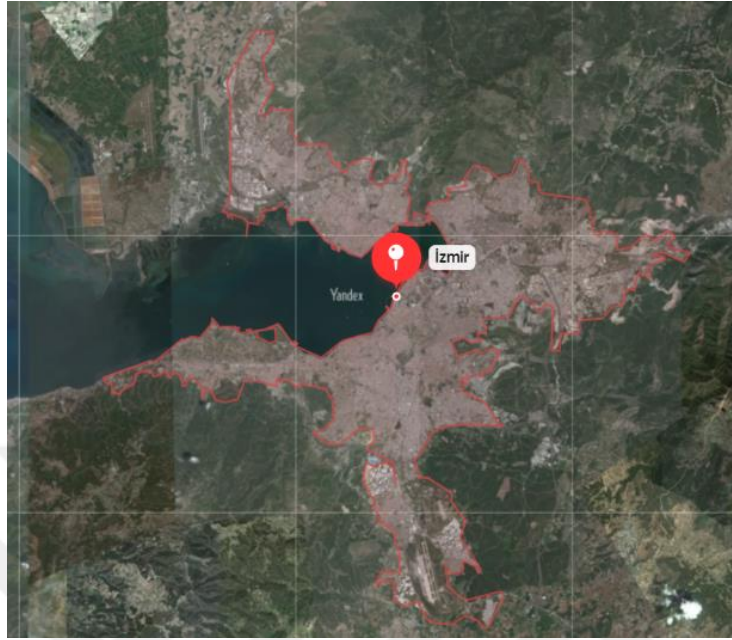


Şekil4. 1.İzmir'in ülke içerisindeki konumu, sınırları ve merkez kent yerleşik alan sınırı (Aydın ve Erdin, 2017)

İzmir, uluslararası ölçekte, ticaret, turizm, ulaşım, fuar, ithalat, ihracat ve sanayi fonksiyonlarına sahiptir. Ülke ölçeğinde ise; yüksek eğitim, turizm ve sosyal potansiyelleri, tarih-kültür, spor fonksiyonlarına sahiptir. Bölgesel ölçekte

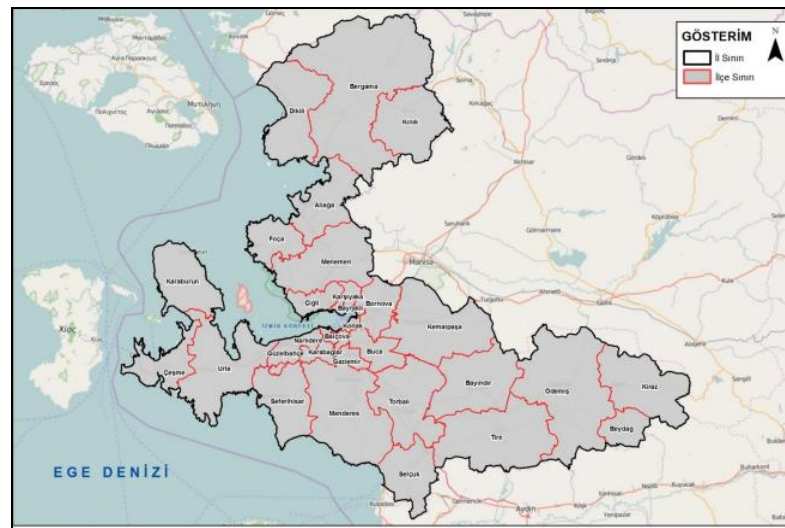


değerlendirildiğinde; sağlık hizmetleri, yüksek ve orta orandaki eğitim, kültür fonksiyonlarına sahiptir (Cihan, 2013).



Şekil 4. 2.İzmir ili uydu görüntüsü (Yandex, 2022)

Çalışma alanı sınırları içerisinde 30 ilçe ve 1293 adet mahalleyi (6360 sayılı Kanun ile il sınırları içerisinde yer alan tüm köy ve kasabalar, mahalle statüsüne geçmiştir) kapsamaktadır (İBB, 2017). İzmir ili, coğrafi konumu, tarihsel ve kültürel çeşitliliği, turizm anlamındaki altyapısı ile canlı bir turizm potansiyeline sahiptir. Şekil 4.3'te çalışma alanına ait sınır gösterilmiştir.



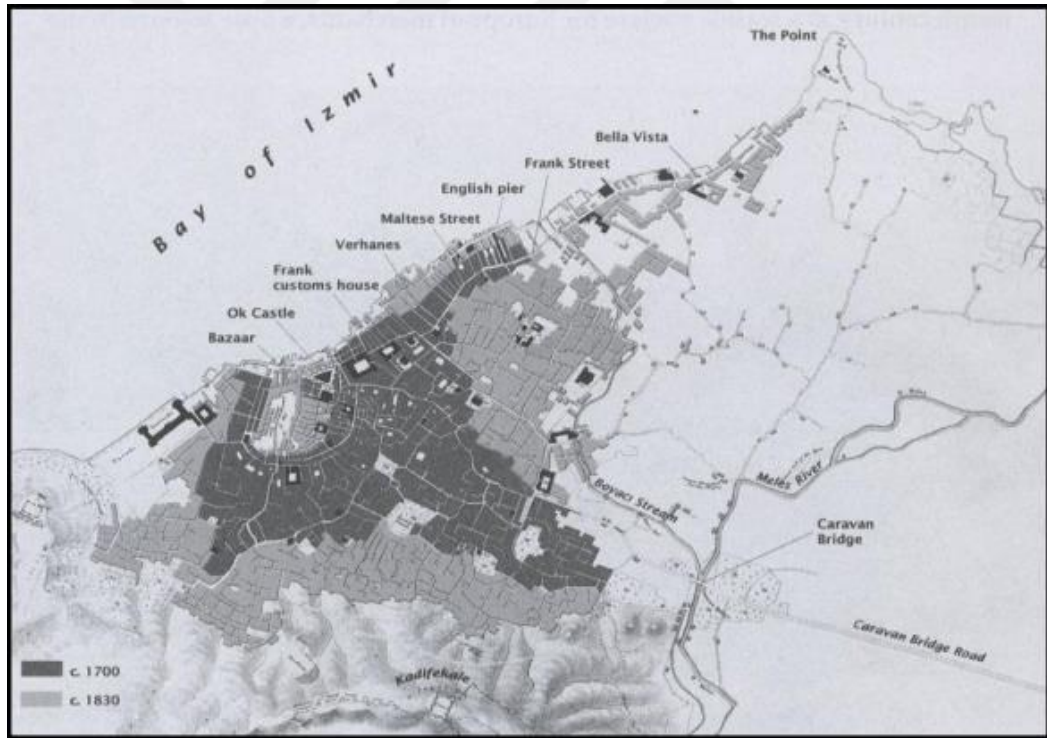
Şekil 4. 3.Çalışma alanı sınırı

#### 4.1.1. İzmir kentleşme süreci

Bu bölüm içerisinde çalışma alanı olarak seçilen İzmir'in kentsel planlama tarihi ve yaşadığı değişimlere yer verilmiştir.

#### 4.1.2. Planlama tarihi ve gelişimi

İzmir kentine ait ilk bilimsel analizlerle çalışılarak hazırlanan planlama,1836-1837 yılları arasında kente ayak basan ve körfezin haritasını çıkarmayı amaçlayan İngiliz Donanma Gemisi Kaptanı Thomas Graves tarafından hazırlanmıştır. Bu harita Şekil 4.4.'de gösterilmiştir (Çırak ve ark., 2015). Cumhuriyet döneminde, İzmir kentine ait farklı zamanlarda 6 adet şehir planı hazırlanmıştır. Bu planlar içerisinde bazıları onaylanmıştır ve bazıları taslak halinde kalmıştır (Sormaykan, 2008).



Şekil 4. 4.Thomas Graves haritası (Erten, 2017)

- Danger Prost Planı (1925'te onaylanmıştır).
- Le Corbusier Planı (1949 teslim edilmiş ama uygulamaya geçmemiştir).
- Aru Planı (1951'de yarışmada kabul edilmiş ve 1955 yılında onaylanmıştır).
- Albert Bodner Planı (1960'ta tamamlanmış ancak onaylanmamıştır).
- İzmir Metropol Alanlar Nazım Plan ofisinin hazırladığı plan (1973'te onaylanmıştır).

- Büyükşehir Belediyesi'nin Revizyon Planı (1989'da onaylanmıştır).



Şekil 4. 5.Danger Planı (Erten, 2017)

Mimar Rene ve Raymont Danger tarafından hazırlanan plan Cumhuriyet tarihindeki ilk plan çalışmasıdır. Bu plandaki dikkat çeken detay, İzmir'in geçirdiği büyük yangından sonraki yapılan ilk çalışma olmasıdır (Erten, 2017).

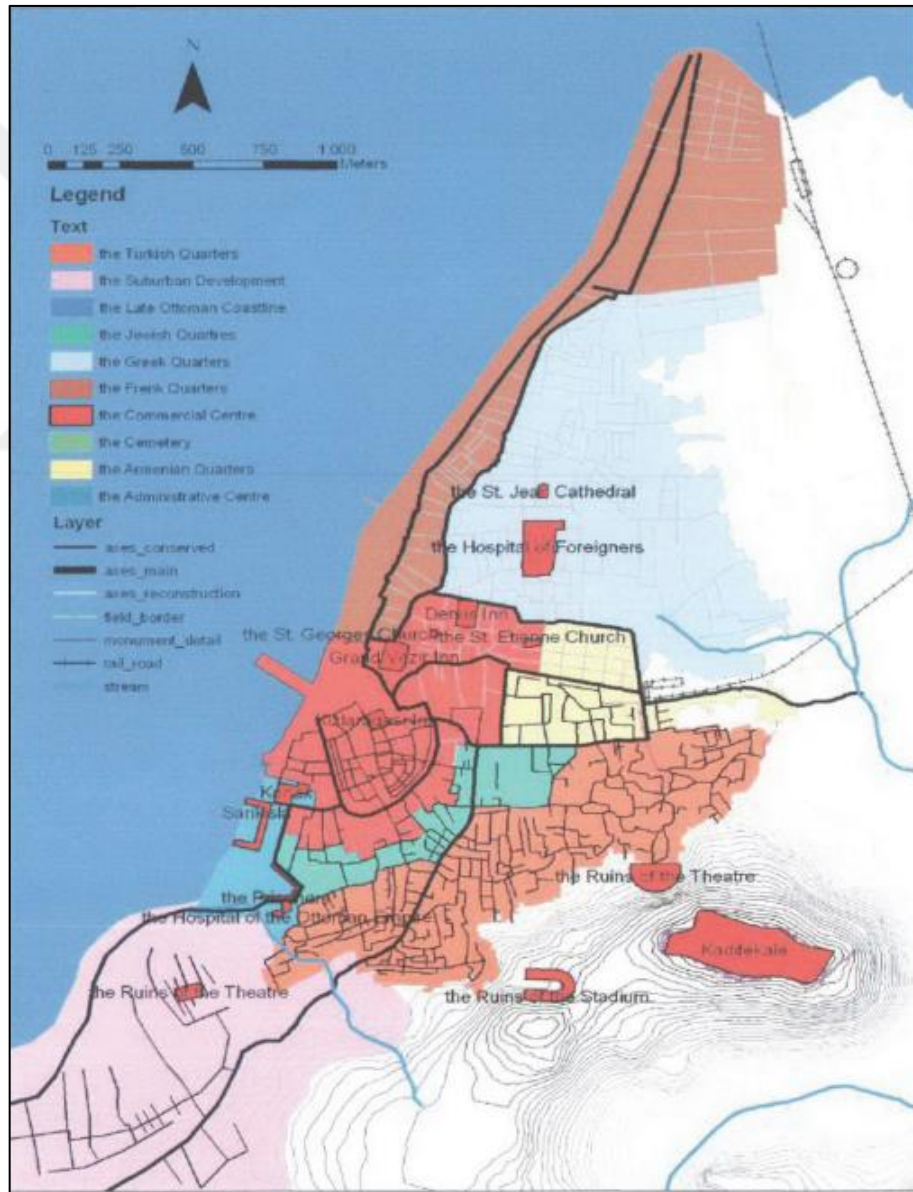
Tarih boyunca her dönemde önemini ve canlılığını koruyan İzmir kentinin 1950'li yıllardan itibaren hızlı bir kentleşme sürecine girdiğini ve nüfusunda hızlı bir artış olduğu görülmektedir. Hızlı kentleşme ve yoğun nüfus artışı ile birlikte çevresel kaynakların yoğun ve etkili bir biçimde kullanılmasını gerektirmiş ve buna bağlı yayılma sorunu da ortaya çıkmıştır (Koçman, 1988).

Özellikle bugünkü kent çeperi, 1955'lerdeki kent çeperi 1950'li yıllarla kıyaslandığında farklılık göstermektedir. 1970'lerde araç kullanımının artışı ve araç sahipliği, ulaşım ve erişilebilirliğin gelişmesi, iş merkezinin ve kent merkezinin gelişimi ile üst gelir grubu kentten uzaklaşma eğiliminde bulunmuştur. 1990 yılı itibariyle ulaşım ağındaki hızlı gelişim kentsel gelişmeyi hızlandırmıştır. 2006 yılına kadar kentin bir bölümünü kapsayan Nazım Planları hazırlanmıştır. Kentin tamamını kapsayan ve 2006 yılında yürürlüğe giren 1/25.000 ölçekli Kentsel Bölgesel Nazım İmar planı ile geleceğin İzmir'ini yönlendiren bir plan olarak yapılmıştır (Sarioğlu, 2005; Erten, 2017).



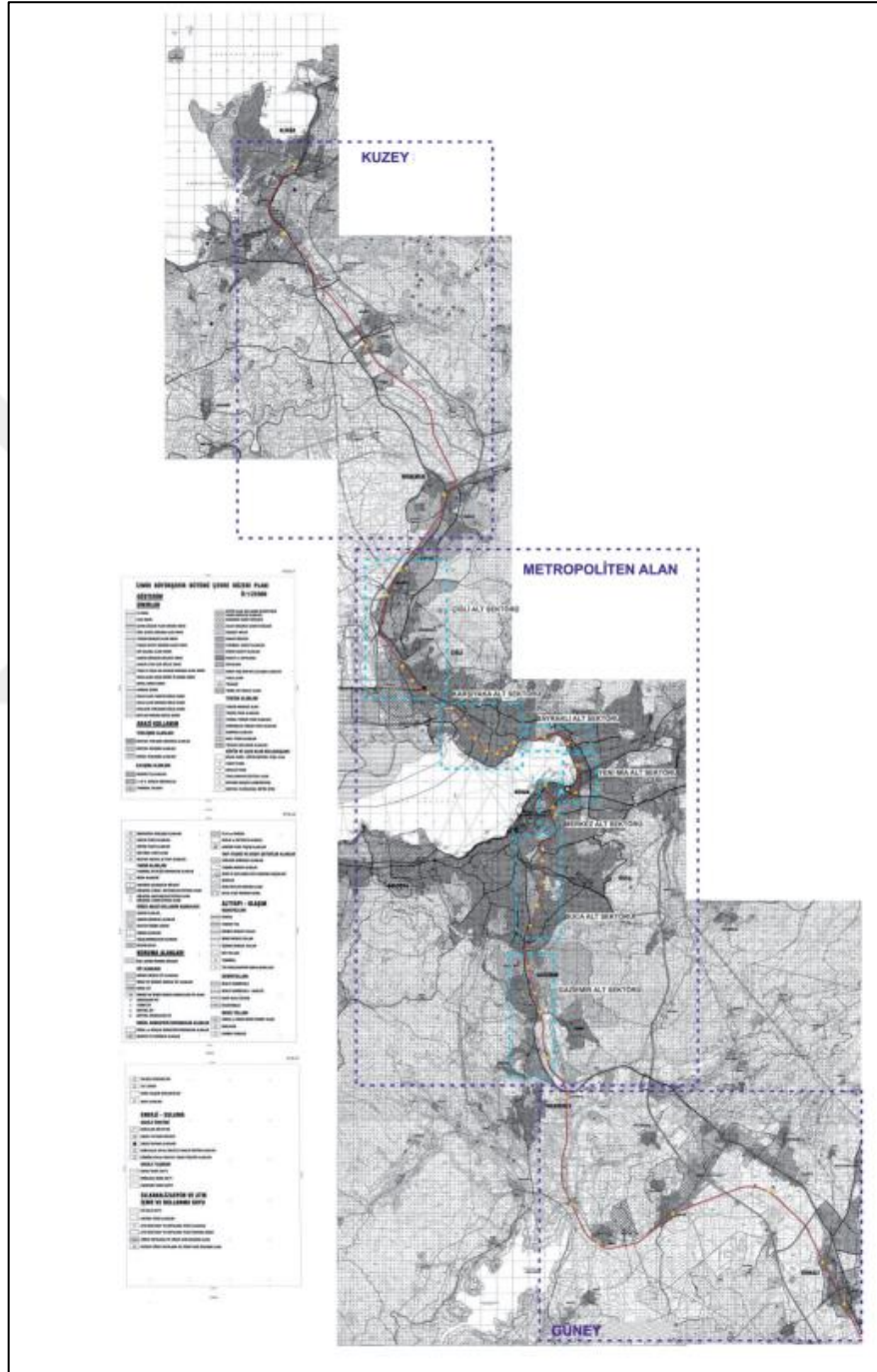
yakınlarına eğitim alanlarının yapılmaya başlaması ve ana ulaşım yolları üzerinde büyük alışveriş merkezlerinin gelişmeye başladığı görülmektedir (Akyol Altun, 2010).

20.yy. kent gelişimi incelendiğinde Şekil 4.7’de Türklerin, Yahudi ve Yunanların yerleşim yerleri ve bunun yanı sıra ticaret alanları, ulaşım bağlantıları, idari alanları görülmektedir. İzmir’in bugüne ait mekânsal dokusunu şekillendiren en önemli noktalardan bir tanesi Cumhuriyet öncesi dönemde uygulanan İzmir Limanı ve rıhtım çalışmasıdır. Limanın yapımı hem mekânsal anlamda hem ticari anlamda bir etken olmasından dolayı önemli görülmektedir. Bu anlamda bazı ticari faaliyetler liman bölgesinden kayarak, Basmane bölgesinde hızlı bir gelişim göstermiştir (Turan, 2007).

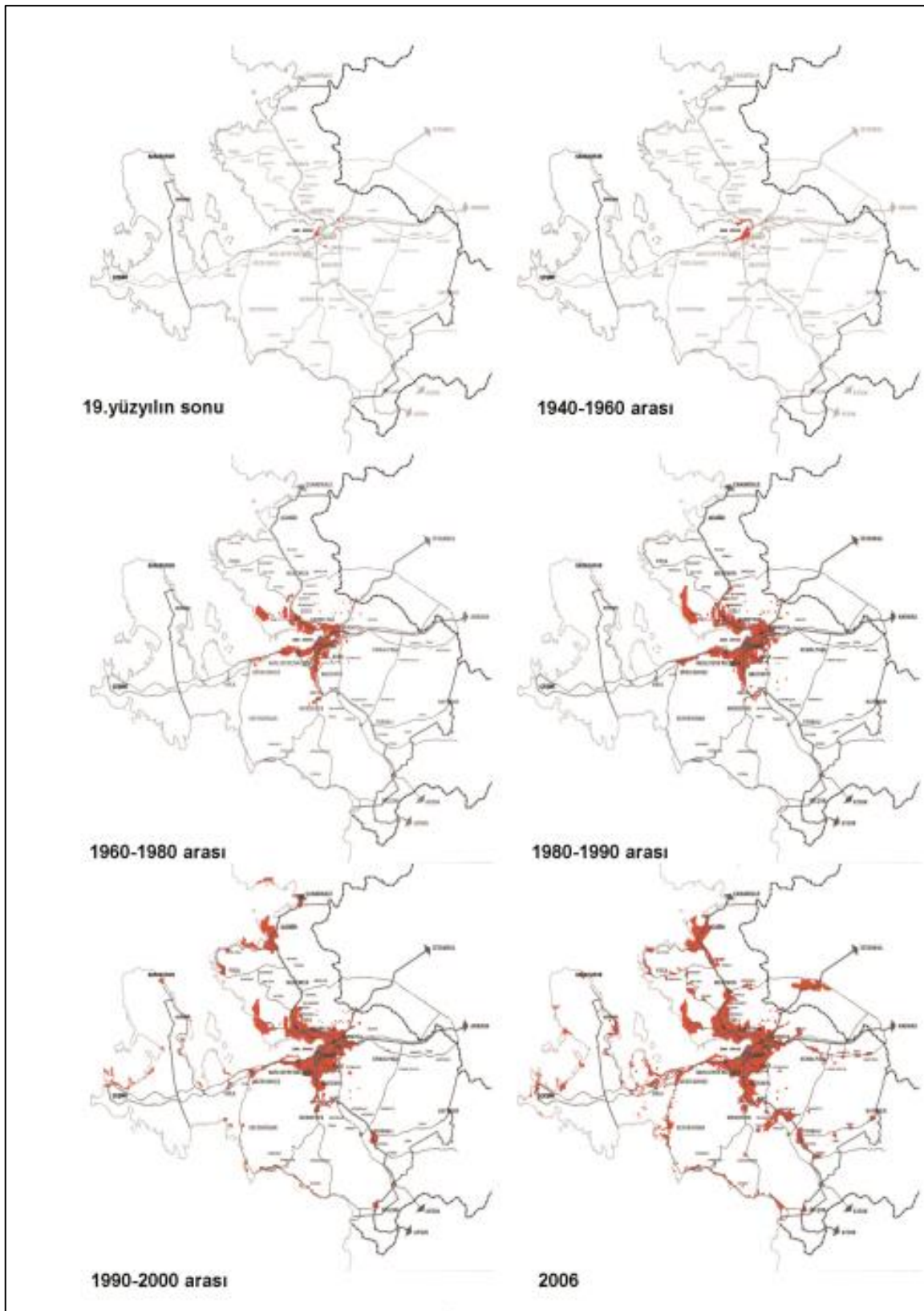


Şekil4. 7.20. yy. ilk yıllarında İzmir (Tekeli, 2017)

İzmir şehir yerleşmesi 1910'lu yıllara doğru kuzey doğuya ve güney batıya yayılmaya başlamıştır. Bu dönemde özellikle Karşıyaka da alt odaklaşma görülmektedir. 19. yy.'da İzmir'de banliyö yerleşmeleri dikkat çekmeye başlamıştır. Buca, Bornova, Karşıyaka ve Bayraklı'da yayılma eğilimleri bu dönemde başlamıştır (Oral, 2011).



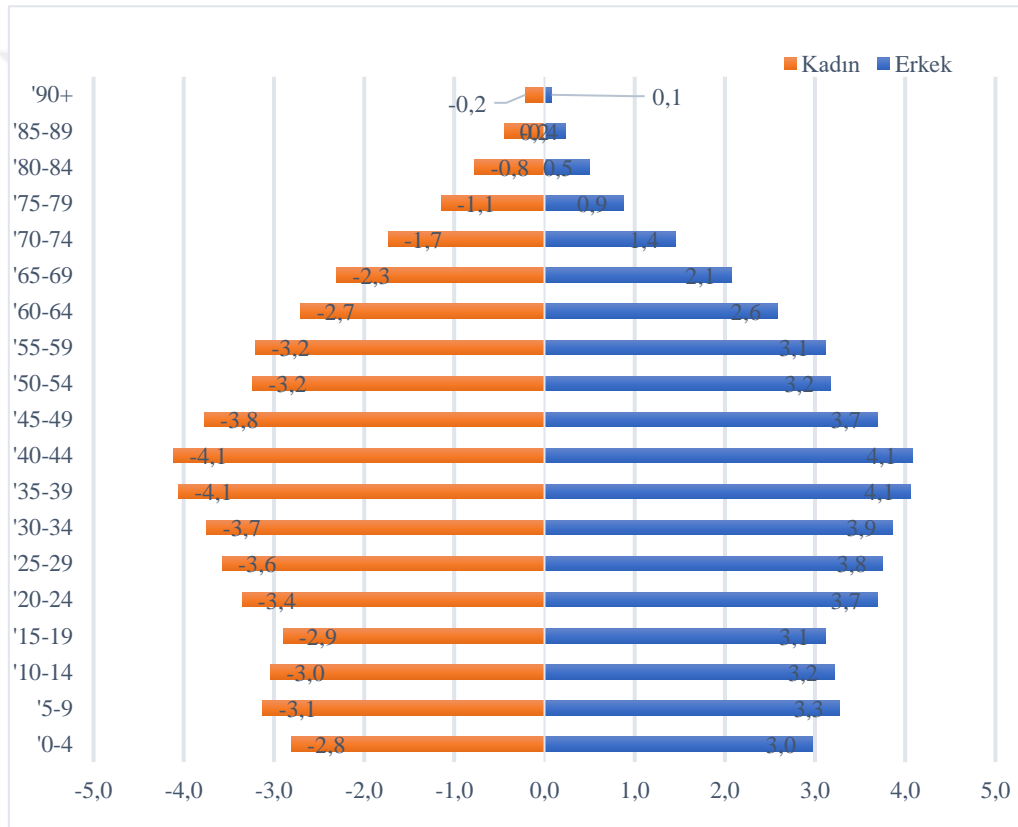
Şekil 4. 8. 1/25.000 Nazım imar planı (Şenbil ve ark., 2020)



Şekil 4. 9.Kentsel gelişim lekesi (Akyol Altun,2010)

### 4.1.3. Nüfus

Nüfus büyüklüğü anlamında bakıldığında Türkiye'nin üçüncü büyük kenti ve Ege Bölgesi'nin merkezi konumunda olan İzmir'in nüfusu her geçen gün artmaktadır. 2000 yılındaki nüfusu 3.370.866 iken şu an nüfusu 4.394.694 olmuştur (Turan, 2007). Kent merkezi sınırları içerisinde yer alan Karşıyaka, Buca, Bornova yerleşmelerine ait nüfus artış oranı yüksek olarak görülmektedir. Merkez ve çevre yerleşmelerinin nüfus gelişimi, ticaret ve sanayi etkinliklerinin yoğunluğu incelendiğinde İzmir, metropol kent tanımına uymaktadır (Karadağ, 1998). İzmir nüfus piramidi Şekil 4.10'da görülmektedir.

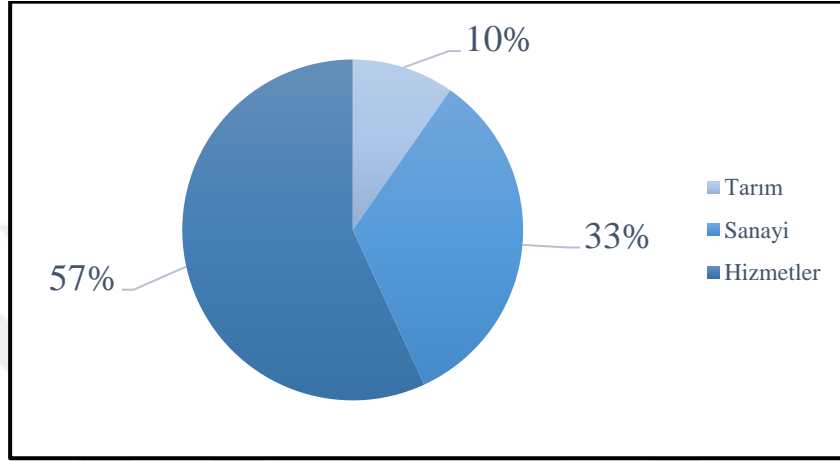


Şekil4. 10.İzmir nüfus piramidi (TÜİK, 2020)

2020 yılı verilerine göre yıllık nüfus artış hızı İzmir kentinde binde 6.3 olarak belirlenmiştir. Toplam hane halkı sayısı 1.464.582 ve genç nüfusunun (15-24 yaş) toplam nüfus içindeki oranı %13.1 olmuştur. Yılda 92.400 kişi göç verirken, 107.172 kişi de İzmir kentine göç etmektedir (TÜİK, 2020). 2015 yılı verilerine göre UPI hane halkı ulaşım araştırmasında toplam nüfus, 3.920.224, bu nüfustaki 1.217.740 kişinin çalıştığı görülmektedir (Boğaziçi Mühendislik, 2017).

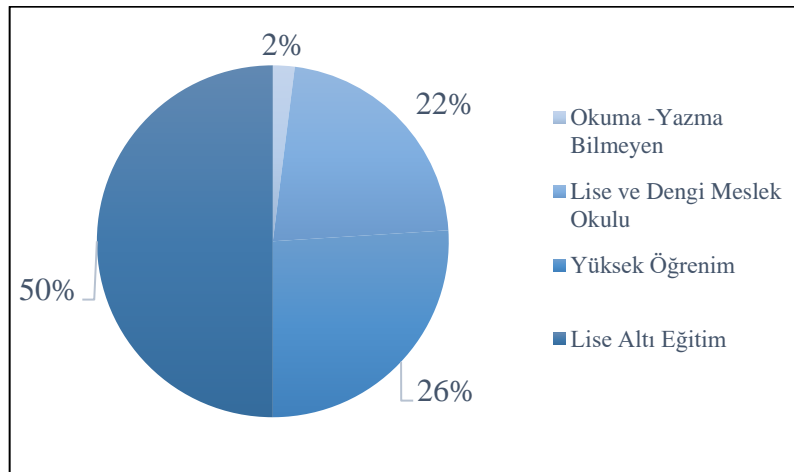


İzmir'in 2016 yılına ait veriler incelendiğinde işgücüne katılan çalışan sayısı (20-64 yaş) 1.687.000 kişidir. İş gücünün yaş gruplarına göre dağılımında 20-34 yaş %40 35-54 yaş %51 ve 55+ %9 oranında yer almaktadır. Bu bilgiye göre; istihdam dağılımı incelendiğinde tarım sektöründe çalışan kişi %9.7, sanayi sektöründeki çalışan kişi %33.4, hizmetler sektörüne ait çalışan kişi %56.9 ve işsizlik oranı ise %14.1 olarak belirlenmiştir (Şekil 4.11) (EGİAD, 2017).



Şekil 4. 11.İzmir istihdam dağılımı (EGİAD, 2017)

İzmir kentinde toplam işgücüne katılan çalışanların eğitim durumları incelendiğinde, üniversite mezunlarının oranı (20-24 yaş) %26 yani Türkiye ortalaması ile eşit olduğu görülmektedir. 25-35 yaş arası için %38, bu oran Türkiye ortalamasının üzerindedir (Şekil 4.12.). Üniversite mezunlarına ait genç istihdam anlamında bakıldığında Türkiye kentleri içerisinde İstanbul ve Ankara'dan sonra gelerek üçüncü sırada yer almaktadır (TÜİK, 2017).



Şekil 4. 12.İşgücünün Eğitim Düzeyine Göre Dağılımı (TÜİK, 2017)

Özellikle uzaktan çalışmanın tercih edildiği bilgi ve iletişim sektörü 2015 verilerine göre incelendiğinde, bilgi ve iletişim sektörüne ait firma sayısı açısından 2009-2014 döneminde %36 oranında büyüme görülmektedir. İzmir kentinde bilgi ve iletişim alanı en hızlı yükselen sektörler arasında yer almaktadır (EGİAD, 2017).

İzmir iline ait 2021 yılı İşgücü Piyasası Araştırmaları raporuna göre 2021 Ağustos ayı SGK sigortalı istatistikleri incelendiğinde; kamuya ait 1.823 işyeri ve çalışan 65.746 kişi bulunmaktadır. Özel sektöre ait işyeri sayısı 139.532 olmakla birlikte özel ofiste çalışan kişi sayısı 935.549 kişidir. İzmir ili çalışan nüfusu 20 ve üzeri istihdama sahip işletmeler içerisinde öncü sektörler arasında imalat, toptan ve perakende ticaret ve hizmet faaliyetleri sektörleri yer almaktadır. 20+ istihdamlı ve araştırmaya katılan işletmeler için toplam 359.930 erkek çalışan, 166.571 kadın çalışan olmak üzere toplam 526.501 çalışan kişi tespit edilmiştir. Buna göre:

- Eğitim alanındaki toplam: 22.739
- Bilgi ve iletişim alanında toplam: 6.110
- İdari destek ve hizmet faaliyetleri alanında toplam: 67.236
- İnsan sağlığı ve sosyal hizmet faaliyetleri alanında toplam: 15.499
- Diğer hizmet faaliyetleri alanında toplam: 3086
- Ticaret alanında toplam:72.488 çalışan kişi bulunmaktadır. (İŞKUR, 2021).

#### 4.1.4. Ulaşım

Ulaşım, bireyleri iş ve çalışma hayatındaki konumlarına erişmesini sağlayan bir eylemin yanında kaliteli konuta, sağlık donatı alanlarına da ulaştıran bir role sahiptir. Bireysel ulaşım ise bireylerin kendi imkânlarını kullanarak (yaya, bisiklet, özel otomobil vb.) ulaşım ihtiyaçlarını tercihine bağlı olarak karşılaması olayıdır. Aşırı derecede artan nüfus ve araç sayısı trafikte de yoğunluğu beraberinde getirmektedir (Karabulut ve Helvacı, 2017). İzmir ana ulaşım planı Şekil 4.13'te görülmektedir.







Şekil4. 15. Eshot ulaşım krokisi (Cihan, 2013)

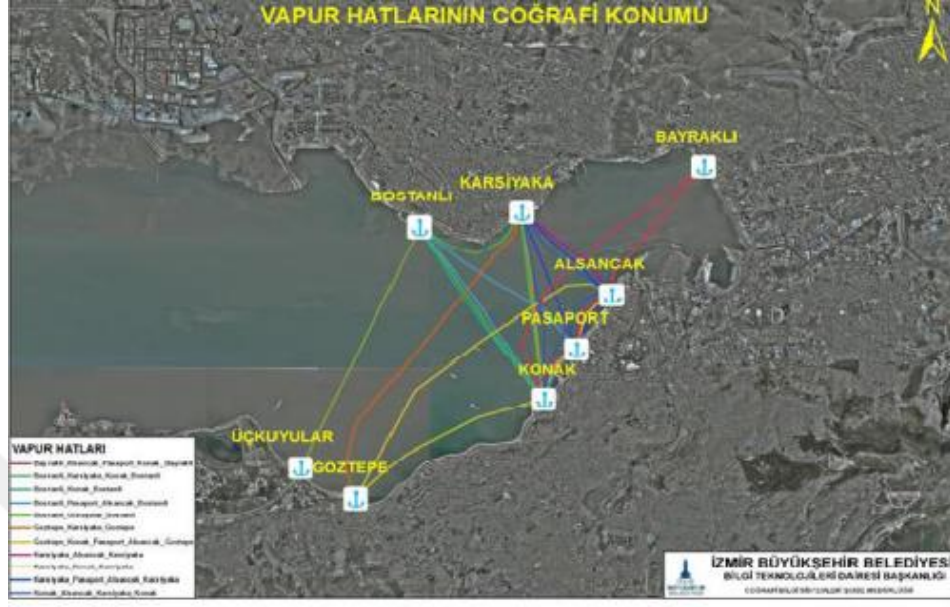
#### 4.1.4.2. Hava yolu ulaşımı

İzmir kentinde, Adnan Menderes, Selçuk, Çiğli olmak üzere 3 havaalanı bulunmaktadır. Yıllık ortalama olarak 80 bin uçak, 114 bin ton yük ve 12 milyon yolcu trafiği sağlanmaktadır (EGİAD, 2017). Bunlardan Çiğli Havaalanı askeri amaçlı kullanılmaktadır. Adnan Menderes Havaalanı ise 1987’de hizmete açılarak uçuşlarına başlamıştır. İzmir kent merkezine uzaklığı 18 km’dir. Havalimanı tam kapasite çalışarak ulusal ve uluslararası hava trafiğine ev sahipliği yapmaktadır. Selçuk Havaalanı ise ilçe merkezine 2 km uzaklıkta yer almaktadır. Türk Hava Kurumuna ait eğitim uçuşlarına ev sahipliği yapmaktadır (Turan, 2007).

#### 4.1.4.3. Deniz yolu ulaşımı

İzmir’in ticari ve tarihsel geçmişine bakıldığında İzmir limanının önemi büyüktür. İzmir’de başta Alsancak, Çeşme, Aliağa ve Dikili ilçelerinde bulunan limanlar ile deniz ulaşımına ev sahipliği yapmaktadır. Çeşme ve İzmir limanları yolcu taşımacılığında da kullanılmaktadır. Kentte yaşayan bireyler için, deniz yolu ulaşımı

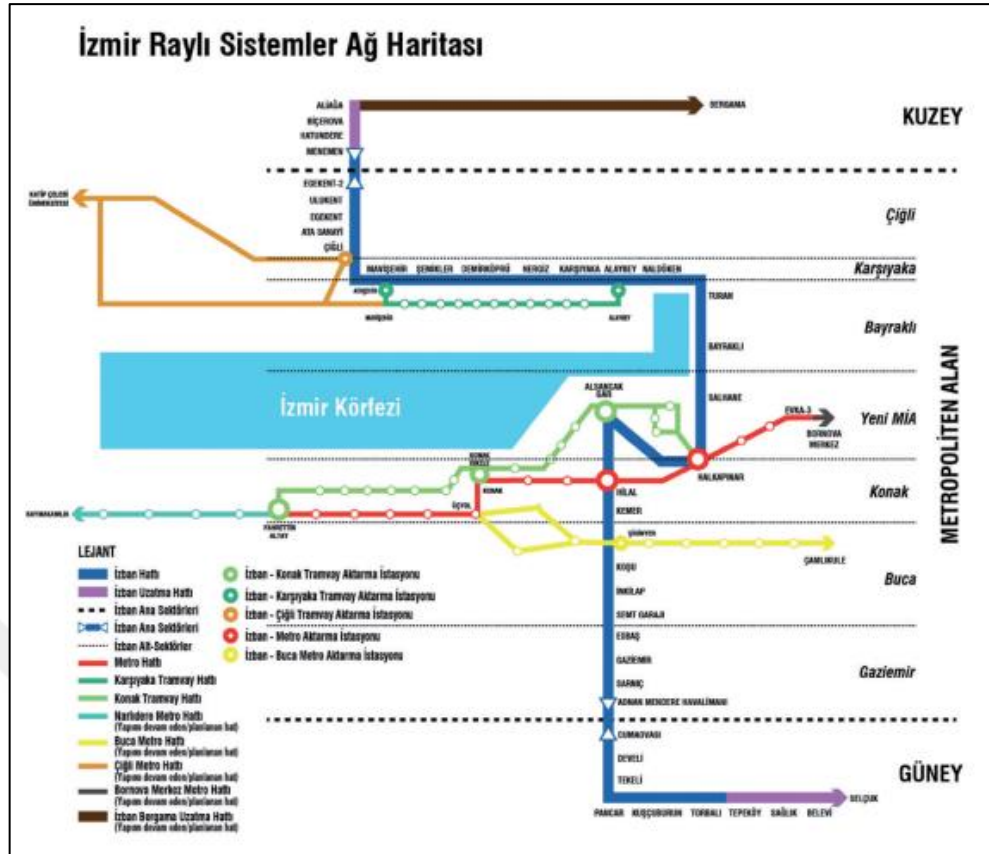
önemlidir. Bostanlı, Karşıyaka, Bayraklı, Alsancak, Pasaport, Konak, Göztepe ve Uçkuyular olmak üzere 8 adet iskele bulunmaktadır. Feribot sayesinde şehir içi trafiğine karışmadan 25 dk içerisinde ulaşım sağlamaktadır (Turan, 2007).



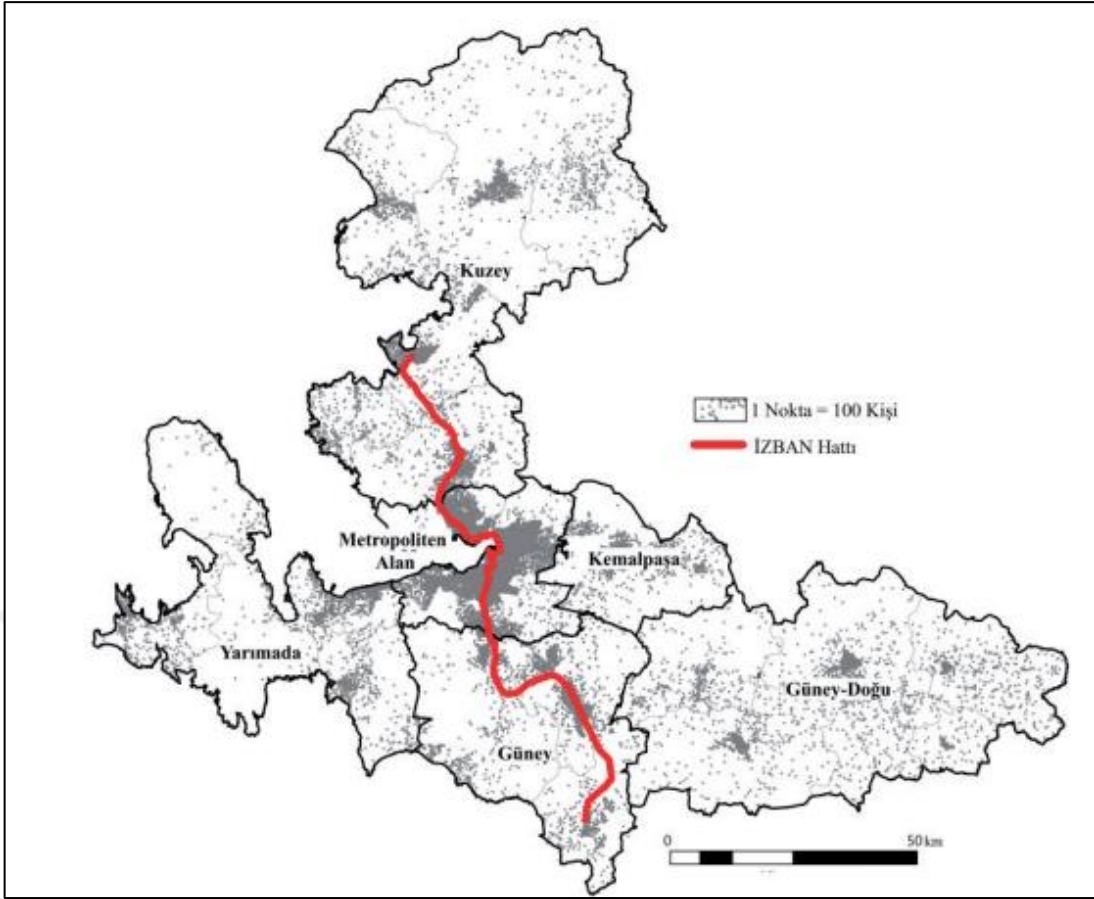
Şekil4. 16.İzmir vapur hatları (Cihan, 2013)

#### 4.1.4.4. Demiryolu ulaşımı

İzmir’de 372 km’lik demiryolu ağı sayesinde, ortalama 2 milyon ton yük ve 6 milyon yolcu taşınmaktadır. Kent içinde ise en önemli ulaşım aracı İZBAN ve Metro hattıdır. Hafif raylı sistem hattı ve tramvay hatları ile banliyö hattı ile İZBAN toplu taşıma hizmeti veren dört raylı sistem ulaşım hattı bulunmaktadır (EGİAD, 2017; Turan, 2007). Şekil 4.17’de İzmir raylı sistemler ağı haritası gösterilmiştir.



Hafif raylı sistem ulaşım türü ile kentte günlük ortalama yolcu sayısı 293.000 olarak görülmüştür. Banliyö sistemindeki yolcu sayısı ise ortalama olarak günlük 249.000'dir. (Boğaziçi Mühendislik, 2017). Alsancak merkez olmak üzere, İZBAN güney-kuzey yönünde ulaşım hattına sahiptir. İZBAN kent içi ulaşım ağları içerisinde en önemli ulaşım ağıdır. Her gün Aliağa-Cumaovası arasında 45, Menemen-Tepeköy arasında ise 45 sefer yapmaktadır. İZBAN ulaşım ağının güneyde en son durağı ise Selçuk'tur. İzmir metro ağı ile Halkapınar ve Hilal istasyonlarında kesişim göstermektedir (Şenbil ve ark., 2020). Şekil 4.18'de İZBAN ulaşım aracına ait hat gösterilmiştir.



Şekil4. 18.İzmir İzban hattı (Şenbil ve ark., 2020)

2018 yılında hizmete açılan tramvay ile de Konak tramvayı Alsancak-Halkapınar istasyonlarından aktarma yapılmaktadır. İZBAN durakları ile mahalle yakın çevresi nüfuslar hakkında pozitif bir orantıdan söz edilebilmektedir. İZBAN'ın sağladığı erişim ve hareketlilik göz önüne alındığında kişilerin konut yer seçimindeki tercihlerini etkilediği ve İZBAN duraklarına ait çevreyi ön plana çıkardığı görülmektedir (Şenbil ve ark., 2020).

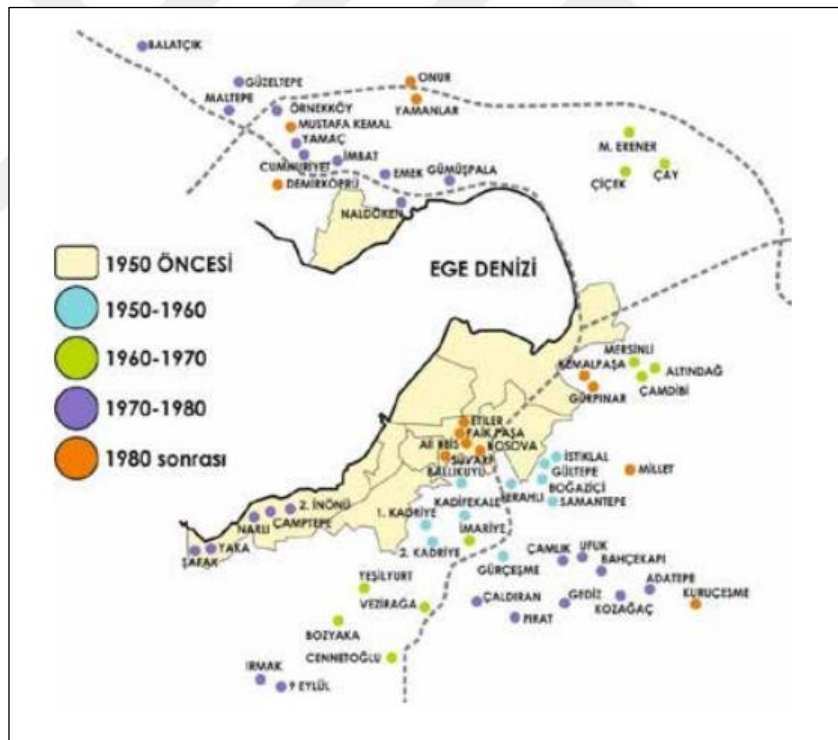
İzmir metrosuna ait çalışmalar 1989 yılında başlamıştır. 1992 yılında İzmir için yapılan ulaşım master planı 2010 yılı itibariyle 50 km uzunluğa sahip, kentin en uç noktalarına kadar ulaşacak (Bornova-Çiğli) metro sistemi önerilmiştir. En yoğun bölgeler öncelikli olarak inşaatı başlanmış ve 2000 yılında metro sistemi kullanıma açılmıştır (Şekil 4.19).





edinme hakkı ile birlikte kente yerleşme eğilimi artarak göç hareketleri de hızlanmıştır. İzmir sanayisinin de gelişimi ile mekânsal değişim göze çarpmaktadır. Alsancak Garı'nın da inşa edilmesiyle İzmir sanayisi bu alanlarda dağılım göstermeye başlamıştır. Özellikle Halkapınar ve çevresinde işçi mahalleleri kurularak demiryolu ile birlikte Bornova ve Karşıyaka ilçeleri de İzmir'e erişimi arttırmak amacıyla bağlanmıştır. Deniz ulaşımının da başlaması ile Salhane, Bayraklı kıyı yerleşimleri şekillenmeye başlayarak Karşıyaka yönünde bir gelişim başlamıştır (Tezcan ve Çelik, 2017).

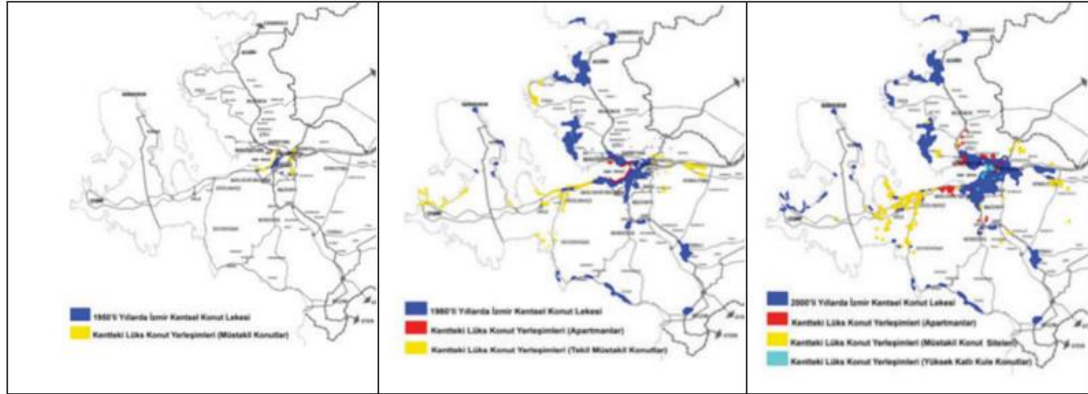
İzmir kentinde konut alanlarının dağılımı incelendiğinde 1960'lı yıllarda 1980'li yıllara kadar önce gecekondular ön plana çıkarken sonrasında, yapsatçı konut üretimi ve toplu konutlar ile birlikte dört yöne yayılan ulaşım aksı nedeniyle de ulaşım aksı boyunca bir yayılım görülmektedir (Şekil 4.20). Özellikle bu aks üzerinde yer alan yerleşimler kendi sosyo-ekonomik dinamikleri dışında İzmir'inde etkisiyle gelişim ve değişim göstermektedir. (Bal ve Altun, 2016; Sarıoğlu, 2005).



Şekil4. 20.İzmir'in gecekondular alanları ve değişimi (Tezcan ve Çelik, 2017)

Özellikle yap-satçı konut sunum biçimi ile eski İzmir konutları yıkılarak yerini apartmanlara bırakmıştır. Buna bağlı olarak kentin yerleşim yoğunluğu yükselmiştir. Güzelyalı-Konak, Alsancak-Konak ve Karşıyaka bölgesi arasında iki katlı evler yıkılmış ve bunun yerini 10 katlı apartmanlar almıştır. Kıyı şeridi bu anlamda bir duvar etkisi

göstermektedir (Tekeli, 2014). Şekil 4.21.'de İzmir kentindeki lüks konut alanlarının tarihsel gelişimi görülmektedir.



**Şekil4. 21.**İzmir kent bütününde lüks konut alanlarının yıllara göre gelişimi (Bal ve Altun, 2016).

İzmir kentine ait demiryolunun da yapımı ile daha erişilebilir hale gelen Bornova, Güzelyalı, Göztepe gibi alanlarda yerleşim izleri artmıştır. Cumhuriyet'inde ilanından sonra özellikle villa ve apartmanlar seçilmiş ve ayrıcalıklı hissetmek isteyen bireylerin tercihi olmuştur. 1950'li yıllar ise ülke genelinde de hissedilen yap-satçı konut üretimi ile birlikte kıyı hattından başlayan az katlı bahçeli konutlar yıkılmış ve bu alanlara 7-8 katlı apartmanlar yapılmıştır. Bu konutlara talep gösteren ise yüksek gelir grubuna ait kişiler olmuştur. Bu yıllarda kıyılarıdaki lüks konutların artışı dikkat çekmektedir (Bal ve Altun, 2016). Şekil 4.21'de bu alanlar gösterilmiştir.

Yap-sat konut üretiminin ise kente iki sonucu olmuştur. Birincisi; kentin yerleşme yoğunluğu yükselmiştir. İki katlı evler yıkılarak yerini 7-8 katlı modernist anlayış ile yapılmış apartmanlara bırakmıştır. Bu duvarın sahil şeridinde bir duvar etkisi göstermekle birlikte, İzmir'in tarihi konut dokusunun tahrip edilmesine neden olmuştur. İkincisi; yeni yerleşime açılan alanların yüksek yoğunluğa sahip olması ve özellikle Güzelyalı-Konak alanının geriye doğru genişleme göstererek yamaçlara kadar yükselmiştir (Tekeli, 2014).

İzmir'in nüfus ve ekonomi alanında büyümesi ile yaşam alanları kentin çevresine doğru yayılmaya başlamıştır. 1990'lı yıllar yazlık sitelerin ve kent çeperindeki yerleşim-yaşam alanlarının üretiminin arttığı yıllar olarak görülmektedir. Bu yıllarda İstanbul sonrasında ciddi bir talep gören kent olarak karşımıza çıkan İzmir, bu dönem sonrasında lüks konut projelerinin yaygınlık kazanması ve inşaat sektörünün de bu yöndeki gelişimi ile dikkat çekmektedir Buna göre 2000'li yıllarda ise neoliberal ekonomik politikaların ve taleplerin net olarak görülmeye başladığı yıllar olarak ortaya çıkmıştır. 1990'lı yıllardan önce lüks konutlar kıyı şeridi ve sahil boyunca görülürken 1990'lı yılların

ortalarından itibaren daha büyük ölçekli firmaların konut oluşumuna cevap verdiği ve çoğunlukla güvenli lüks konut sitelerinin üretiminin hızlandığı görülmektedir (Sarıoğlu, 2005; Bal ve Altun, 2016).

Bir turizm kenti de olan İzmir’de özellikle ikinci konut niteliğinde olan çok sayıda konut bulunmaktadır. Bu konutlar özellikle Dikili, Foça, Urla, Seferihisar ve Menderes kıyılarında yoğunluk göstermektedir. 2011 verilerine ait konutlardaki mülkiyet durumu incelendiğinde ise ev sahibi olan kişilerin oranı %63 ile İstanbul ve Ankara’dan yüksek ancak Türkiye ortalamasının altında görülmektedir. Mülkiyet durumu kira olan bireylerin oranı ise %26.5 ile Ankara ve İstanbul’dan düşük, Türkiye ortalamasının üzerindedir (İZKA, 2013).

2012 yılı verileri incelendiğinde İzmir geneline ait toplam 310 kapalı konut sitesi yer almaktadır. Bu topluluklarda yer alan konut sayısı 26.653 olup İzmir kenti bütününe %1.7’sini oluşturmaktadır. Bu topluluk içerisinde kentin çeperlerinde yer alan az katlı konutlardan oluşan kapalı site sayısı 269 olmakla, 13058 adet konut bulunmaktadır. Kent merkezinde ise çok katlı konutları oluşturan kapalı site sayısı 41 adet olup içerisinde 13595 adet konut yer almaktadır. Bu veriler sonucunda İzmir nüfusunun yaklaşık %2.3’ü kapalı konut sitelerinde yaşamaktadır. Kapalı sitelerde yaşayan bireylerin kullanıcı profilleri incelendiğinde orta ve üst yaş aralığındaki kişilerden oluştuğu görülürken, kent çeperindeki ilk örnekler orta ve üst yaş grubuna ait emekli bireylerden oluşmaktadır. 2000’li yıllar genç yaş grubuna ait kesimin prestijli konut tercihine yatkın oldukları dönem olarak gözlemlenmektedir (Akyol Altun, 2012).

Kentin çeperinde az katlı konutların, kent merkezinde ise çok katlı konut olarak gelişen lüks konutlar ağırlıklı olarak kapalı sitelerden oluşmaktadır. Güvenlik konusu diğer büyük kentlerde olduğu gibi İzmir kenti’nde de konut talebinde önemli kriterler arasında yer almaktadır. Bu lüks konut alanlarının, çeperde Urla-Seferihisar bölgesinde, merkezde Mavişehir-Narlidere’de, bayraklı bölgesindeki yeni kent merkezi oluşumu ve planlaması sayesinde güncel ve modern konut projelerinin çekim merkezi haline geldiği görülmektedir. Bu anlamda kule tipi yüksek konut üretimleri Alsancak-Bayraklı bölgesinde yer almaktadır (Bal ve Akyol Altun, 2016).

#### **4.2. Anket Çalışması**

İzmir’de uzaktan çalışmanın bireylerin konut yer seçim tercihleri ve seyahat davranışları üzerindeki etkilerini incelemek amacıyla, 20 Ağustos-20 Kasım 2022

tarihleri arasında bir anket çalışması yapılmıştır. Örneklem seçiminde ‘Kartopu Örnekleme’ (Snowball Sampling) kullanılmıştır. Bu yöntemde göre; araştırmaya katılan kişiler yaşadıklarını veya düşüncelerini bir başka yabancı ile paylaşabileceği bir noktada birleşir. Buna göre yabancı araştırmayı yapan kişidir. Birbirini etkileyen örneklem yöntemi olarak da literatürde yer alan bu örneklem yöntemi genel olarak teorik temele sahiptir (Özen ve Gül, 2007). Bu örneklem içerisinde evreni oluşturan her elemanın örneğe girme şansı eşittir. Bundan dolayı hesaplarda her elemana verilen ağırlık aynıdır. Anket uygulaması için İzmir ve çevresini kapsayan alan seçilmiştir. Ankete katılan kişi sayısının hesaplanmasında ise belirlenen çalışma sektörlerinde yer alan kişi sayısı baz alınmıştır. Formülde  $N$ =hedef kitledeki birey sayısını,  $n$ =örnekleme alınacak birey sayısını,  $p$ =incelenen olayın görülüş sıklığını (gerçekleşme olasılığı),  $q$ =incelenen olayın görülme sıklığını (gerçekleşmeme olasılığı),  $t$ =belirli bir anlamlılık düzeyinde “ $t$ ” tablosuna göre bulunan teorik değeri,  $d$ =olayın görülüş sıklığına göre kabul edilen örnekleme hatasını ifade etmektedir (Altunışık ve ark., 2010’dan akt., Korkmaz ve ark., 2019).

Örneklem sayısı  $n = \frac{Nt^2pq}{d^2(N-1) + t^2pq} = \frac{(526.501) \times (1.96)^2 \times (0.50 \times 0.50)}{(0.1)^2 \times (526.501 - 1) + (1.96)^2 \times (0.1 \times 0.1)} = 96$  olarak belirlenmiştir. Bu sayı kitle içerisindeki oluşturulması gereken en küçük örnekleme ifade etmektedir (Padem ve ark., 2012). Bu bağlamda, kitlenin temsil sonucunu arttırmak için 145 kişi ile anket yapılmıştır (Bkz. Ek 1). Deneye katılacak bireylerin tercihinde çalışan kişiler ve özellikle de uzaktan çalışan kişiler olması kriter olarak alınmıştır.

#### 4.2.1. Anket Formunun Hazırlanması

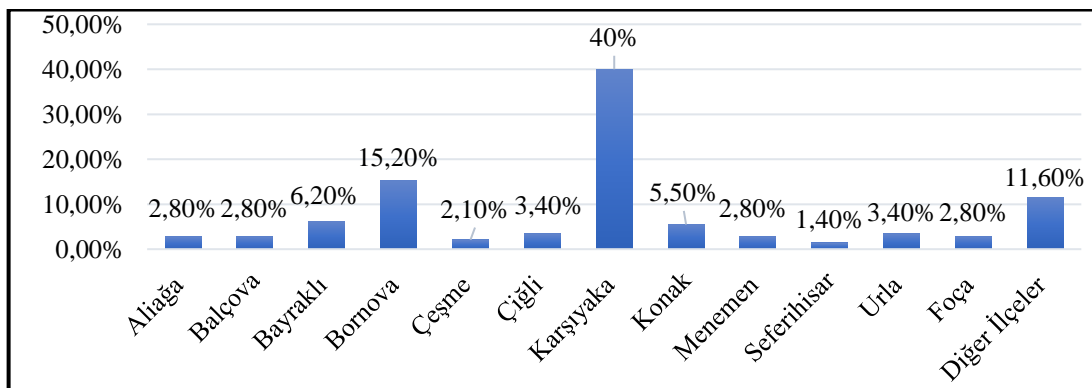
Anket formu, tezin en temel amacına ve araştırma sorusu çerçevesinde hazırlanmıştır. Cevaplanması beklenen soruların listesi aşağıda yer almaktadır.

- Uzaktan çalışma sürecinde bireyleri en çok zorlayan konu ne olmuştur?
- Konut-işyeri arasında kullanılan ulaşım türü nedir?
- Uzaktan çalışmanın seyahat davranışlarına olan etkisi nedir?
- Özel araç sahipliğine bağlı olarak özel araç kullanım amacı nedir?
- Uzaktan çalışma ile konut yer seçimi tercihlerindeki değişiklikler neler olmuştur?
- Covid 19 pandemisinin seyahat davranışları üzerindeki etkisi nedir?
- Bireylerin ikinci konut edinme tercihleri var mıdır?

- Yaşanılan konut çevresinden neden taşınma isteğinde bulunulmaktadır?
- Konut çevresini seçerken dikkat edilen etmenler nelerdir?
- Covid 19 sonrasında yaşanılan konut ve çevreyi değiştirme isteği nedir?
- Covid 19 yürüme davranışlarını ne ölçüde etkilemiştir?
- Covid 19 toplu taşıma kullanım tercihlerini nasıl değiştirmiştir?

Anket çalışması sonucunda ise elde edilen verilerin değerlendirme aşaması iki aşamalı olarak gerçekleştirilmiştir. İlk aşama; anket sorularına katılan katılımcıların verdikleri cevapların frekans (sıklık) dağılımları yapılmıştır. Daha sonraki aşamada ise; SPSS (Statistical Package for the Social Sciences-Sosyal Bilimler İçin İstatistik Programı) programındaki çaprazlama (CrossTab) ve ki-kare testi (Chi Square) yöntemleri kullanılarak birbirleriyle ilişkiye sahip olduğu düşünülen değişkenlerin çaprazlamaları ve ki-kare testleri yapılarak çıkan sonuçlar değerlendirilmiştir.

Ankete katılan katılımcıların yaşadıkları ilçelere göre oranı Şekil 4.22’de sunulmuştur. Buna göre en çok katılım oranına sahip ilçe Karşıyaka ve Bornova olarak görülmektedir. Katılım olarak en düşük kalan Gazimur, Bergama, Karabağlar, Güzelbahçe, Kemalpaşa, Torbalı gibi ilçeler ‘diğer ilçeler’ olarak grafikte %11.60 olarak belirtilmiştir.

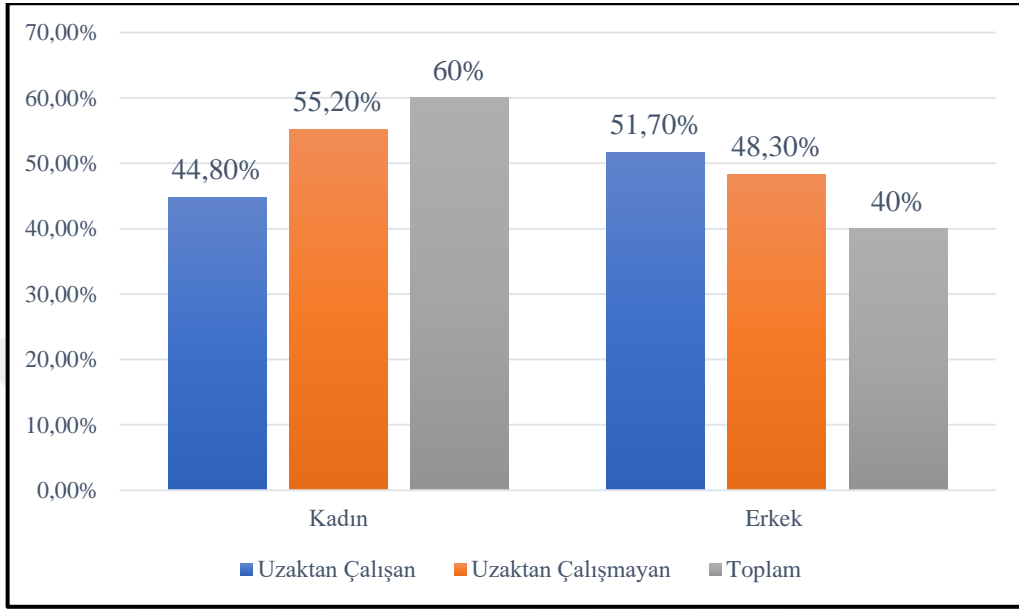


Şekil4. 22.Ankete katılan bireylerin yaşadıkları ilçeler

#### 4.2.1. Sosyo-demografik özelliklerin değerlendirilmesi

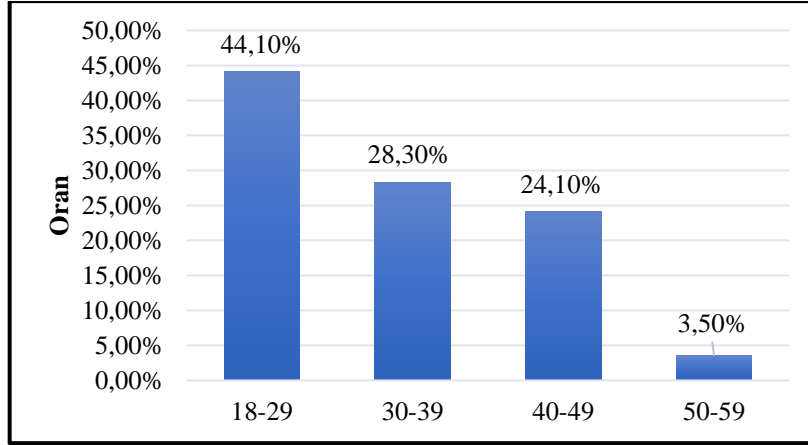
Frekans analizi, verilere ait gözlem sıklığını ve yüzdesel dağılımları gösteren bir analiz tekniğidir. Bir veya daha fazla değişkene ait değerlerin dağılımına ilişkin verilerin sayı ve oranlarının (%) verilmesidir. Buna göre, anket katılımcılarının çalışma kapsamında hazırlanan sorulara verdikleri cevaplar ve ifadelerle katılma tercihleri grafik ve tablolarda sunulmuştur.

Çalışma alanı olarak İzmir ve yakın çevresinde anket görüşmesi yapılan katılımcıların %60'ı kadın, %40'ı erkektir. Bu bilgiye göre uzaktan çalışma uygulamasında kadın çalışanların oranının yüksek olması dikkat çekmektedir. Şekil 4.23.'de ankete katılan bireylerin cinsiyet dağılımı görülmektedir (Şekil 4.23).



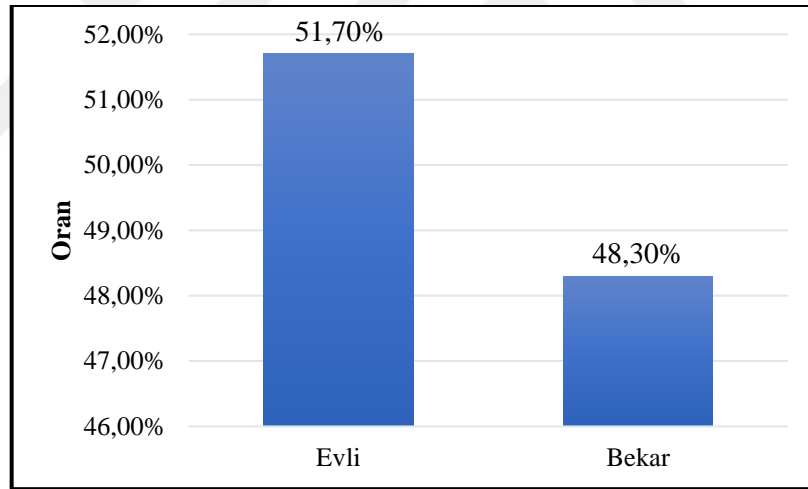
Şekil4. 23.Katılımcıların cinsiyet dağılımı

Anket sorularında '65 yaş ve üstü' dahil olmak üzere tüm yaş gruplarına yer verilmiştir. Ancak ankete katılan kişiler arasında 60 ve üzeri yaş katılımcı bulunmadığı için grafik içerisinde '60-64' ve '65+' yaş grupları gösterilmemiştir. Anket katılımcılarının yaş ortalamalarına bakıldığında en yüksek oran %44.10 ile 18-29 yaş aralığıdır ve bu oranı %28.30 ile 30-39 yaş ve %24.10 ile 40-49 yaş aralığı izlemektedir. Katılımcılar arasında en düşük yaş aralığı 50-59 yaş grubuna aittir ve daha üst grup yaş bölümü ankete katılım sağlamamıştır. Şekil 4.24.'te ankete katılan bireylerin yaş dağılımını göstermektedir (Şekil 4.24).



Şekil4. 24.Katılımcıların yaş dağılımı

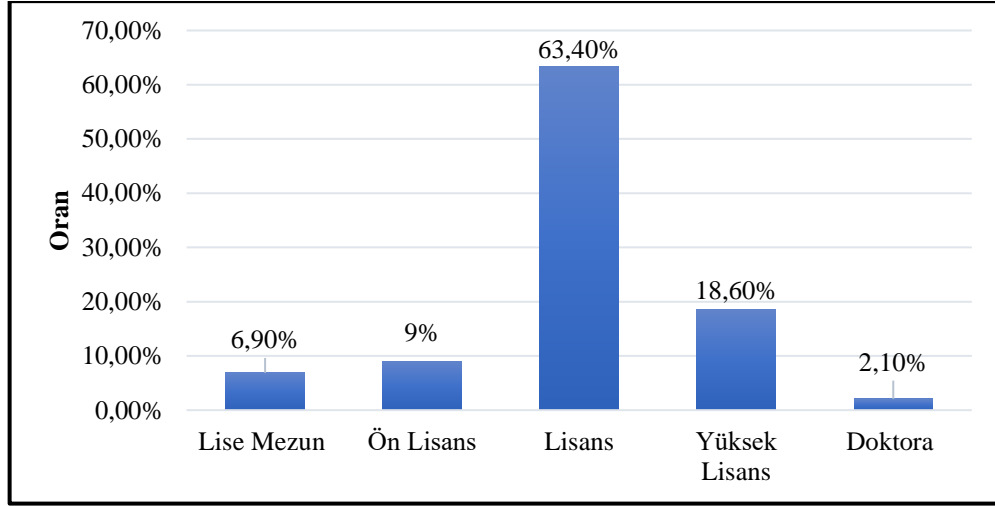
Ankete katılan katılımcıların %51.7'si evli, %48.30'u ise bekârdır. Anket yapılan bireyler arasında 18-29 yaş aralığının yüksek olması evli kişilerin oranının yüksek olmasındaki bir neden olarak gösterilebilmektedir. Katılımcıların medeni durumları Şekil 4.25'de görülmektedir.



Şekil4. 25.Katılımcıların medeni durumu

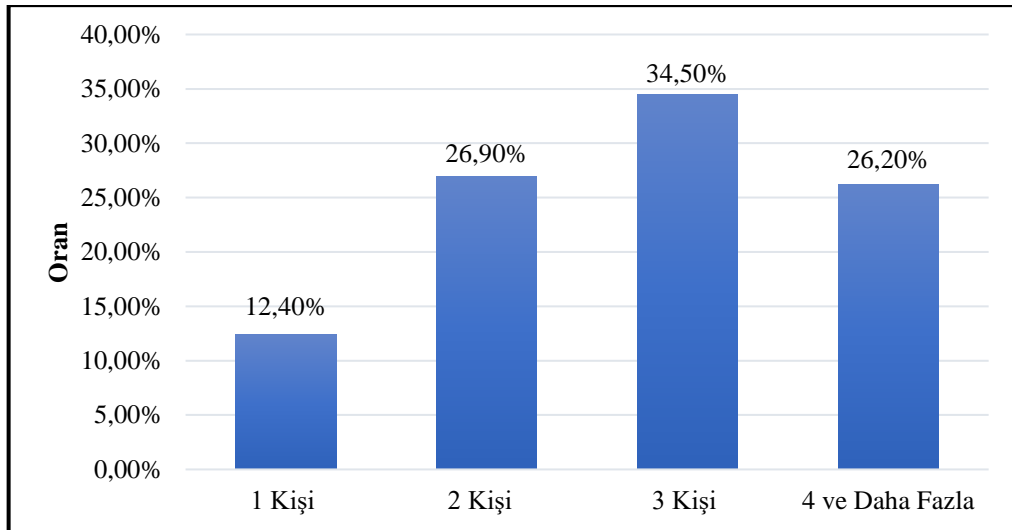
Katılımcıların eğitim durumları incelendiğinde ise %63.40'lık oran ile üniversite mezunları ilk sırada yer alırken bu oranı %18.60 ile yüksek lisans mezunları takip etmektedir. Lisans ve yüksek lisans oranlarının yüksek olma nedeni özellikle anketin çalışan kesim ile yapılmasıdır. Katılımcıların eğitim durumu içerisinde özellikle %2.10 oran ile doktora mezunlarının da yer alması katılımcıların eğitim seviyesinin yüksek olduğunu göstermektedir (Şekil 4.26).





Şekil4. 26.Katılımcıların eğitim durumu

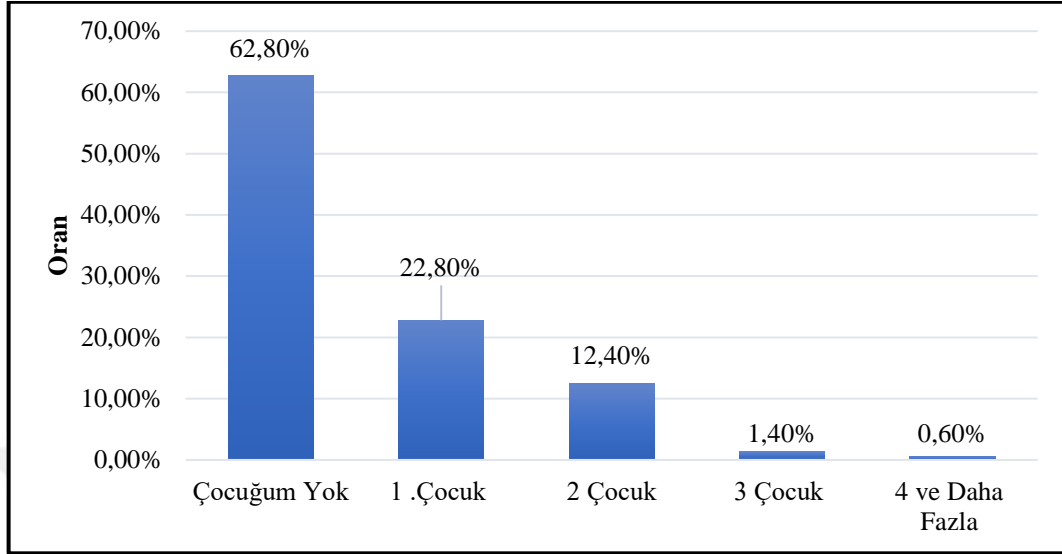
Ankete katılan bireylerin ailesindeki toplam kişi sayısı oranlarına bakıldığında anket katılımcıları dahil olarak bir sonuç elde edilmiştir. Bu grafiğe göre ailede toplam 3 kişi yaşayan katılımcıların %34.50 ile en yüksek orana sahip olduğu görülmektedir. Bu oranı 2 kişi yaşayan %26.9 ile 4 ve daha fazla kişi sayısına sahip olarak %26.20'lik oranlar izlemektedir. Tek başına yaşayan bireylerin oranı %12.40 olarak görülmektedir (Şekil 4.27).



Şekil4. 27.Hane başına düşen kişi dağılımı

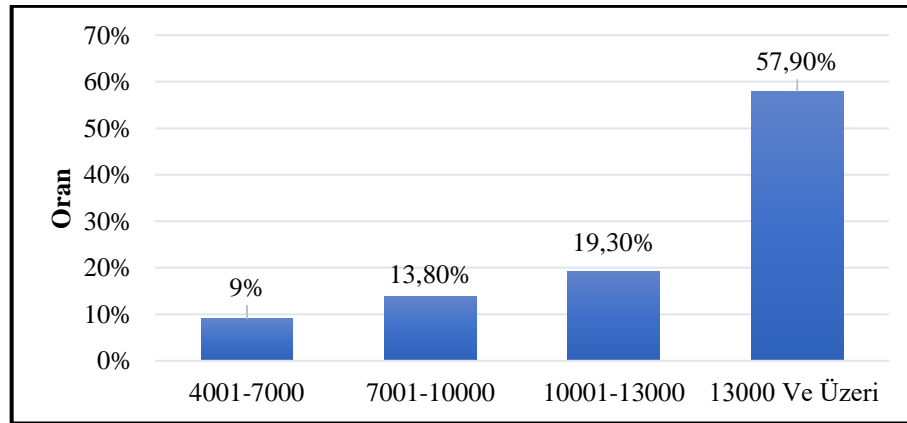
Ankete katılan bireylerin sahip oldukları çocuk sayısı incelendiğinde çocuğu olmayan kişi ortalaması %62.80 olarak göze çarpmaktadır. Bu oranı 1 çocuk sahibi olanlar %22.80 ile izlemektedir. Buna göre 2 çocuk %12.40 ve 3 çocuk sahipliliği oranı

%1.40'dır. Katılımcılar arasında 4 ve daha fazla çocuk sahibi olanların oranı %0.60'dır (Şekil 4.28).



Şekil4. 28.Katılımcıların çocuk sahipliliği

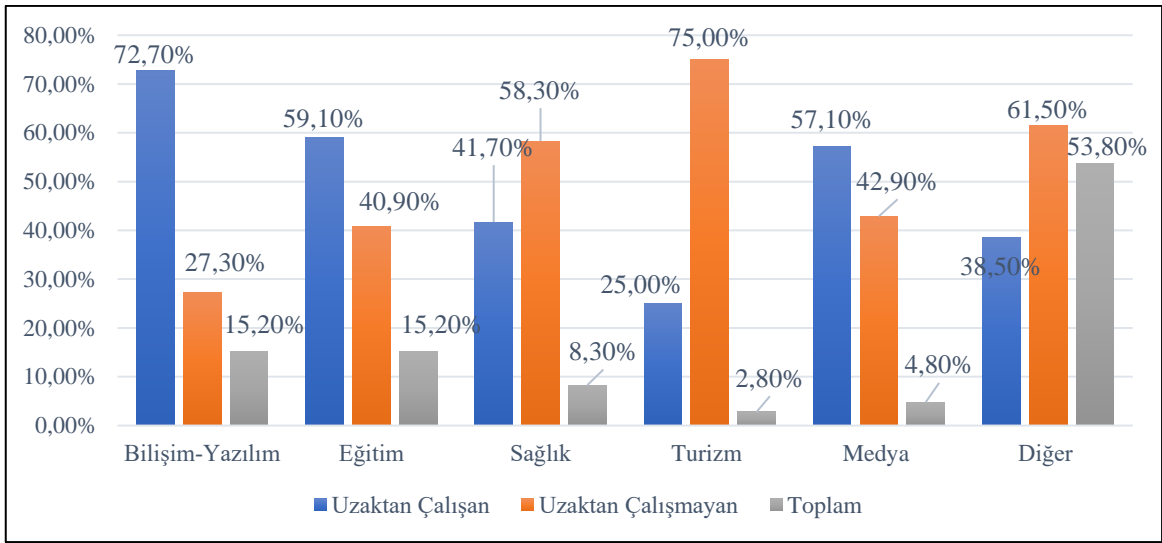
Saha araştırması kapsamında yapılan anketlerin sonucunda %57.90 oran ile 13.000 TL ve üzeri geliri olanların yüksek olması dikkat çekmektedir. Bu oranı 10001-13000 TL %19.30, 7001-10000 TL %13.80 ve 4001-7000 TL %9 izlemektedir. 13.000 TL ve üzeri kazanan kişi oranınının yüksek olmasına katılımcılarının büyük bir bölümünün de özel sektörde çalışması neden olarak gösterilebilir (Şekil 4.29).



Şekil4. 29.Katılımcıların gelir durumu

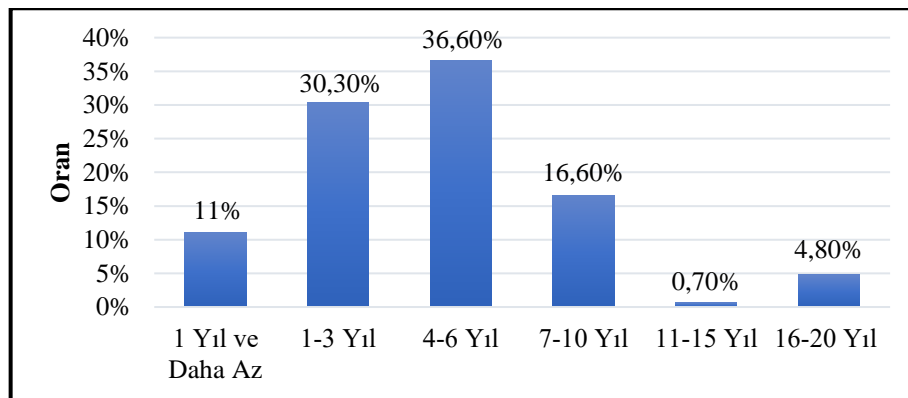
Katılımcıların meslek grupları incelendiğinde çalışma sektörleri olarak anket içerisinde uzaktan çalışmaya daha yatkın olan meslek grupları dikkate alınmıştır. Yapılan anketlerin sonucunda ortaya çıkan meslek grupları dağılımında %15.20'lik eşit oranlara

sahip bilişim-yazılım sektörleri ve eğitim sektörü dikkat çekmektedir. Bu oranı %8.30 ile sağlık, %2.80 ile turizm ve %4.80 oran ile medya sektörleri izlemektedir. Ankete katılan katılımcıların %53.70'lik oran ile diğer meslek gruplarından olmaları dikkat çekmektedir. Özellikle veriler incelendiğinde; uzaktan çalışma uygulamasında en fazla yer alan sektör *Bilişim-yazılım* iken, en az *Turizm* sektöründe çalışan bireylerin yer almaktadır. Bu meslek grupları içerisinde muhasebeci, satış uzmanı ve mühendis başta olmak üzere farklı meslekler yer almaktadır (Şekil 4.30).



Şekil4. 30. Katılımcıların çalışma sektörleri dağılımı

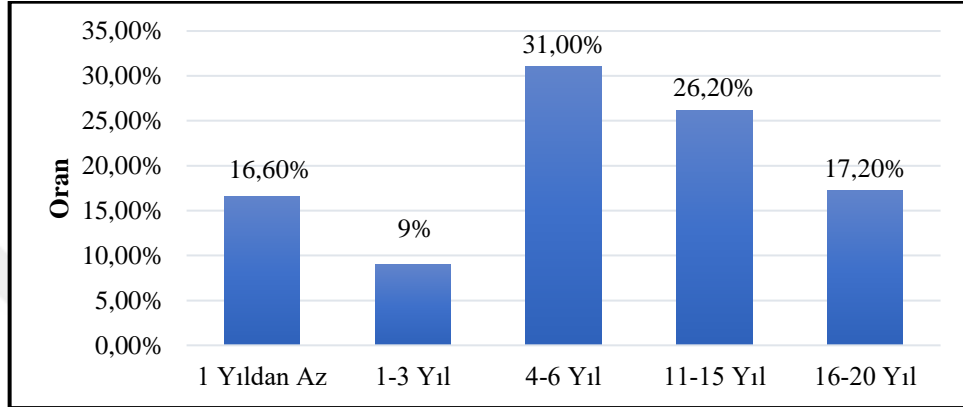
Ankete katılan bireylerin oturdukları mahalle ve konutta ikamet etme süreleri incelenmiştir. Buna göre katılımcıların %36.60 oranla 4-6 yıldır buldukları yerde ikamet ettikleri görülmüştür. %30.30 oran ile 1-3, % 16.60 oran ile 7-10 yıldır yaşadıkları yerde ikamet ettikleri sonucuna ulaşılmıştır. 16-20 yıl arasında bulunduğu mahalle ve konutta yaşayan bireylerin oranı ise %4.80 olarak görülmektedir (Şekil 4.31).



Şekil4. 31. Oturdukları mahalle ve konutta ikamet etme süreleri

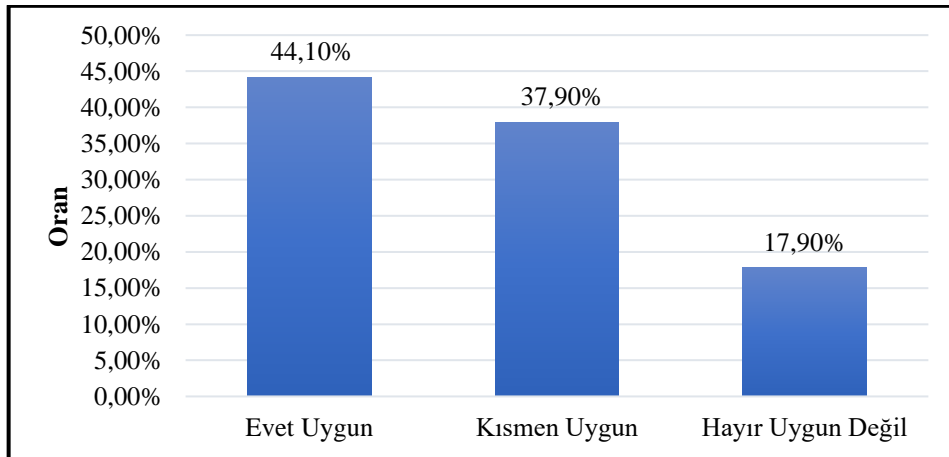
#### 4.2.2. Uzaktan çalışmaya ilişkin verilerin değerlendirilmesi

Anket katılımcılarına ‘Kaç yıldır çalışma yaşamı içerisindeyiz?’ sorusu sorulmuş ve sonuçlar şekil 4.21’de sunulmuştur. Buna göre 4-6 yıldır çalışan bireylerin oranı %31 olarak görülmektedir. Bu oranı 11-15 yıldır çalışma yaşamı içerisinde olan bireyler izleyerek oranı %26.2, 16-20 yıldır çalışan bireylerin oranı ise %17.20’dir.



Şekil4. 32.Katılımcıların çalışma yaşamı süresi

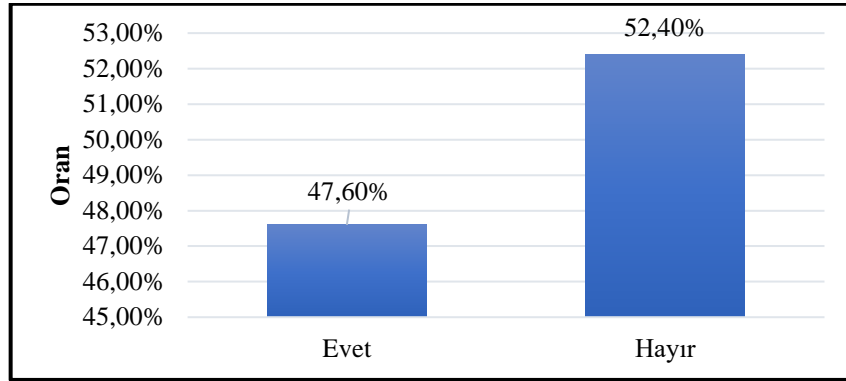
Katılımcılara ‘Yaptığımız iş uzaktan çalışmaya uygun mu?’ sorusu sorulmuştur. Bu soruya en çok ‘evet, uygun’ cevabı verilmiştir ve oranı %44.1’dir. Kısmen uygun olduğunu düşünenler %37.90 ve uzaktan çalışmaya uygun olmadığını düşünen bireylerin oranı %17.90’dır (Şekil 4.33).



Şekil4. 33.Yapılan işin uzaktan çalışmaya uygunluğu

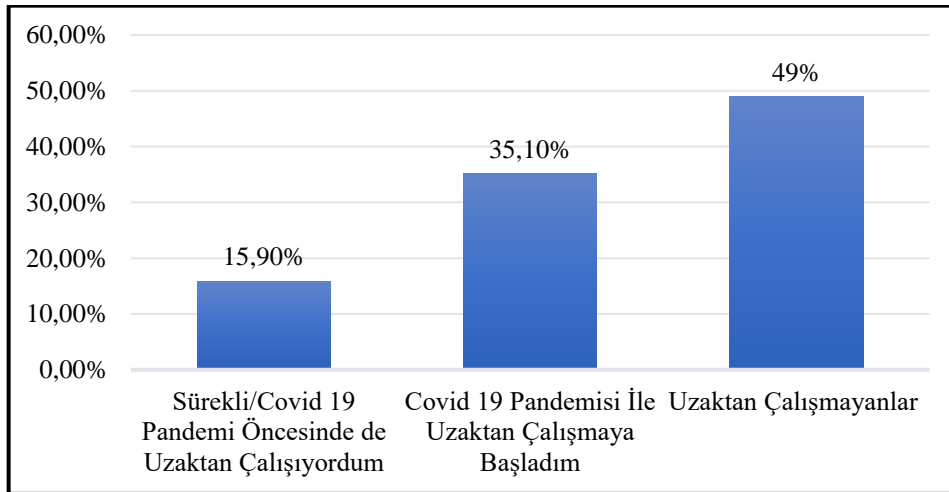
Katılımcıların ‘uzaktan çalışıyor musunuz?’ sorusuna tüm katılımcılar yani 145 kişi cevap vermiştir. 69 kişi evet ve 79 kişi ise hayır yanıtını vermiştir. Bu soruya

verdikleri evet yanıtının oranı %47.60'tır. Uzaktan çalışmayan kesimin oranı ise %52.40'tır (Şekil 4.34).



Şekil4. 34.Uzaktan çalışma durumu

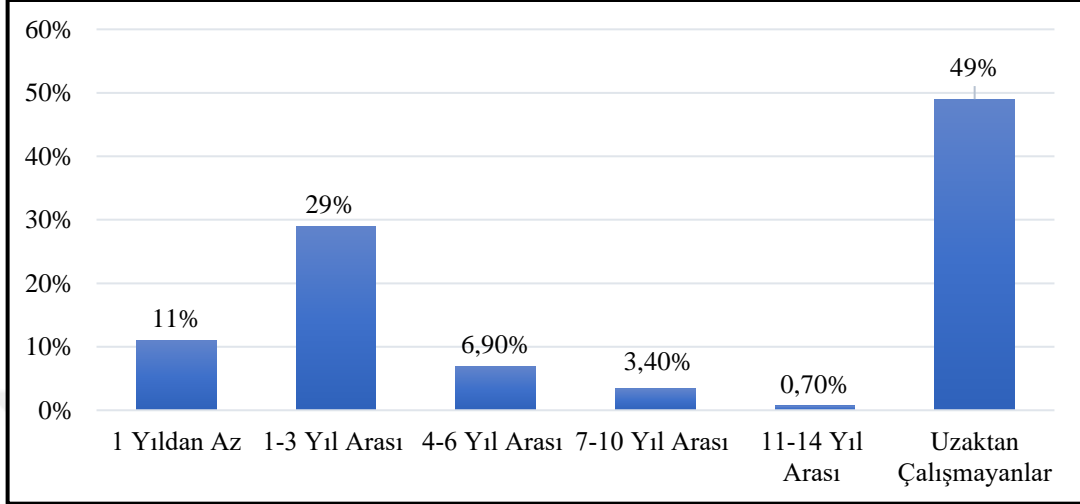
Anket çalışmasının en önemli sorularından bir tanesi ise 'Ne zamandan beri uzaktan çalışıyorsunuz?' sorusudur. Bu soruya cevap veren katılımcı sayısı 74 ve katılımcıların toplam anket katılımcılarına oranı %51'dir. Uzaktan çalışmadığını belirten katılımcıların oranı ise %49'dur. Bu orana göre Covid 19 pandemisi öncesinde de uzaktan çalıştığını belirten katılımcıların oranı % 15.90'dır. Covid 19 ile uzaktan çalışma hayatına geçenlerin oranı ise %35.10 olmuştur. Şekil 4.35'te katılımcıların ne zamandan beri uzaktan çalışma hayatına geçtikleri görülmektedir.



Şekil4. 35.Uzaktan çalışmaya başlama süresi

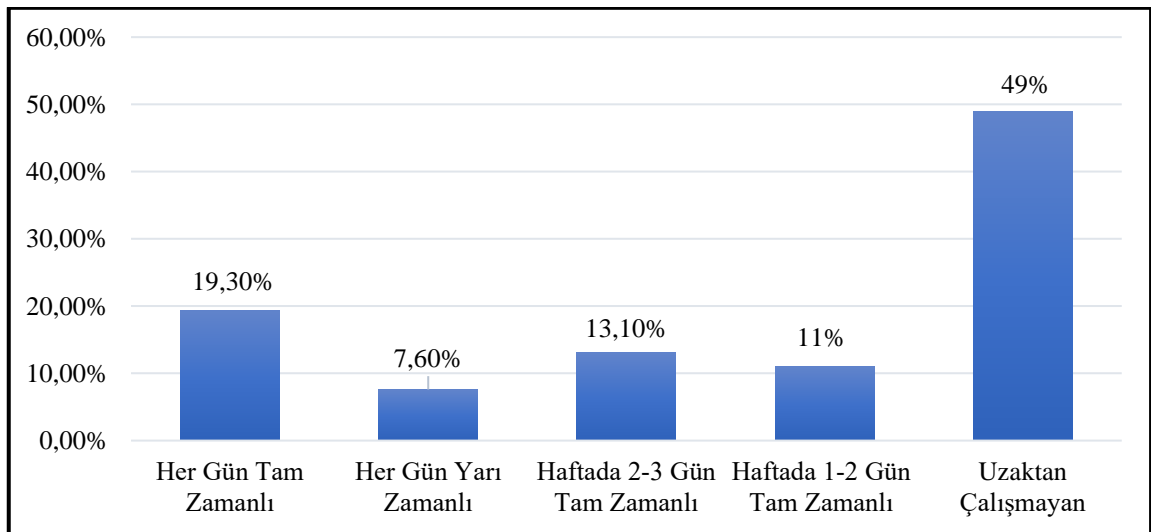
Katılımcıların 'Ne kadar süredir uzaktan çalışıyorsunuz?' sorusuna verdikleri cevap oranları şekil 4.36'da gösterilmiştir. Bu veriye göre özellikle 1-3 yıldır yani Covid pandemisi ile orantılı olarak uzaktan çalışmaya başlayan katılımcıların oranı %29 olarak

görülmektedir. Bu oranı son 1 yıldan daha az süredir uzaktan çalışan kişiler yani %11'lik kısım oluşturmaktadır. Uzun süredir yani 11-14 yıldır uzaktan çalışan kişilerin oranı ise %0.7 olarak görülmektedir (Şekil 4.36).



Şekil4. 36.Uzaktan çalışma süresi (yıl)

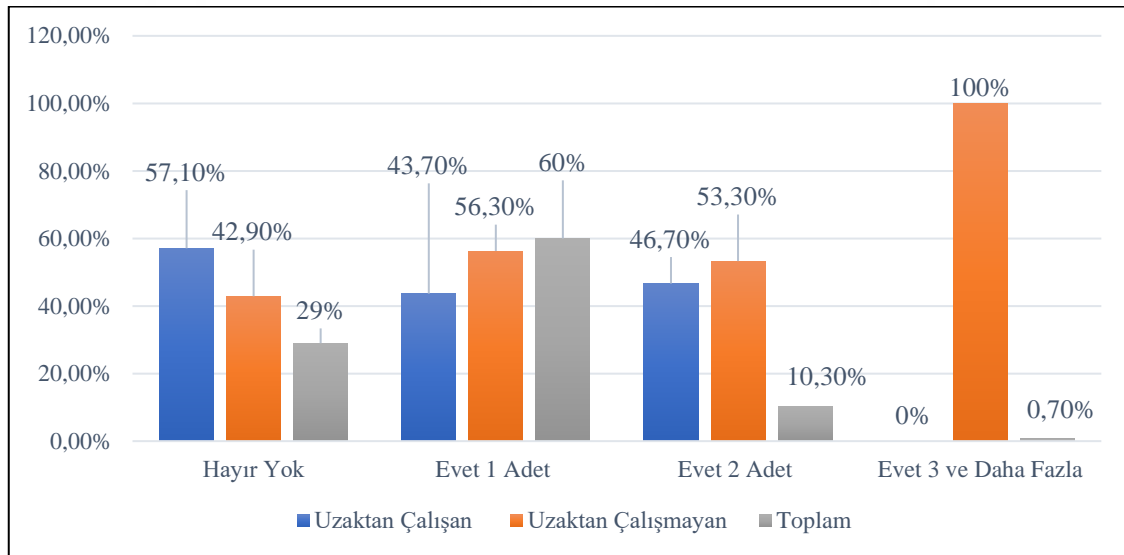
Ankete katılan bireylerin 'Haftada kaç gün uzaktan çalışıyorsunuz?' sorusuna verdikleri cevaplara göre, her gün tam zamanlı olarak çalışan oranı %19.30 olarak görülmektedir. Haftada 2-3 gün tam zamanlı olarak çalışan oranı %13.1 ve haftada 1-2 gün tam zamanlı çalışan oranı %11'dir. Katılımcılarının %7.6'sı ise her gün yarı zamanlı olarak uzaktan çalışmaktadır (Şekil 4.37).



Şekil4. 37.Haftalık uzaktan çalışma süresi

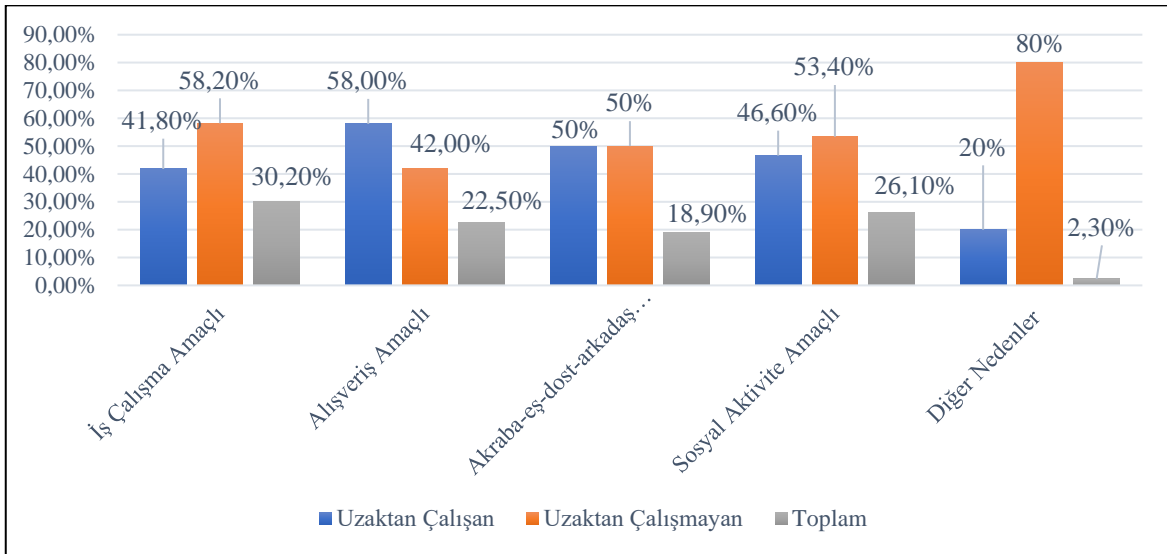
### 4.2.3. Seyahat davranışlarına ilişkin verilerin değerlendirilmesi

Anket katılımcılarının seyahat davranışlarını incelemek amacıyla sorulan sorular içerisinde ‘Evinizde özel araç var mı? (Size ve diğer aile üyelerine ait?)’ sorusuna verdikleri cevaplar şekil 4.38’de gösterilmiştir. Bu sonuca göre evinde 1 adet özel araç bulunan katılımcıların oranı %60 iken, hiç özel aracı olmayan kişilerin oranı ise %29’dur. 2 adet özel araç sahibi olan katılımcıların oranı %10.30 olarak görülmektedir. Uzaktan çalışan kişilerin büyük oranda özel araç sahibi olmadıkları veya 2 araç sahibi oldukları çıkan sonuçlar arasında yer almaktadır. 3 veya daha fazla araç sahibi olan katılımcıların oranı ise oldukça düşük çıkmıştır (Şekil 4.38).



Şekil4. 38.Özel araç sahipliliği

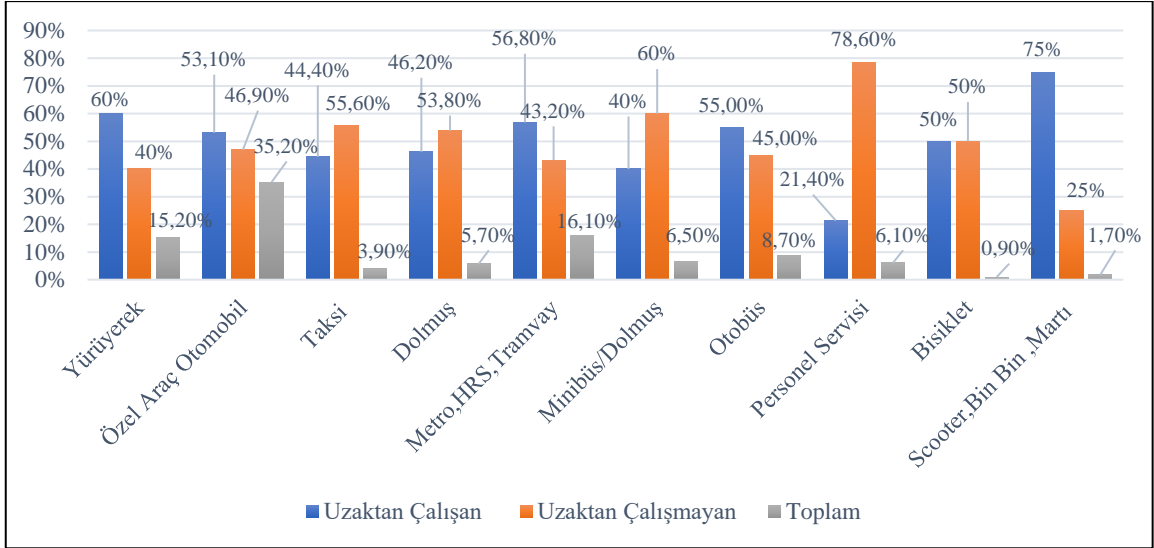
Katılımcıların ‘Özel aracınızı hangi amaçlar için kullanıyorsunuz?’ sorusuna verdikleri yanıtlar içerisinde özel araçlarını en çok iş-çalışma amacıyla kullandıkları Şekil 4.39’da görülmektedir. Bu oranı %26.10 ile sosyal aktivite amaçlı, %22.50 ile alışveriş amacı izlemektedir. Katılımcıların akraba, eş-dost ziyaret amacıyla özel aracını kullananların oranı %18.90’dur ve %2.3 oranına sahip katılımcılar ise genel olarak çocuklarını bir yerden bir yere götürmek amacıyla özel araç kullanımlarını belirtmişlerdir. Özellikle uzaktan çalışmayan kişilerin özel araçlarını iş-çalışma amaçlı kullandıkları; uzaktan çalışma uygulamasında yer alan kişilerin ise en fazla alışveriş amacıyla araçlarını kullandıkları görülmektedir. Bu sonuçlara göre diğer nedenleri seçen uzaktan çalışmayan bireylerin araç kullanma amaçlarının yüksek çoğunluğunu çocuklarının özel ihtiyaçları oluşturmaktadır.



Şekil4. 39.Özel araç kullanım amacı

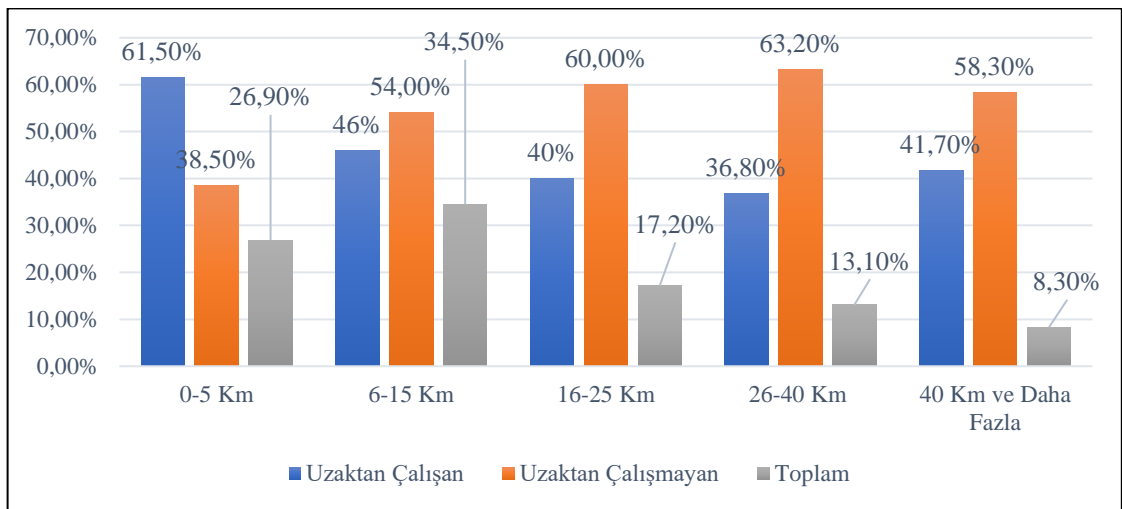
Katılımcılara ‘Konut-işyeri yolculuklarınızda hangi ulaşım türünü kullanıyorsunuz?’ sorusu sorulmuştur ve Şekil 4.40’ta anket katılımcılarının konut-işyeri arasında kullandıkları ulaşım türü görülmektedir. Katılımcılar konut işyeri arasında birkaç ulaşım türünü kullanmayı tercih ettikleri için çok cevaplı bir soru olarak sorulmuştur. Buna göre bakıldığında kişilerin en çok Otomobil-Özel Araç ile ulaşımı %35.20 oranında tercih ettikleri %16.10 ile Metro/HRS/Tramvay ulaşımını ve %15.20 ile yürümeyi tercih ettikleri görülmektedir. Diğer ulaşım türleri içerisinde en çok oran ise otobüs ya da personel servisi tercihi olarak öne çıkmıştır. Diğer ulaşım türlerinin yüzdelik oranlarının düşük çıkması da önemli bir sonuçtur. Bu sonuçlara göre uzaktan çalışan ve çalışmayan bireyler karşılaştırıldığında, özellikle uzaktan çalışma uygulamasında yer alan bireylerin kullandıkları ulaşım türü tercihlerinde en fazla, yürüme, scooter, otobüs, metro, İZBAN, tramvay ve özel araçlarını kullandıkları, uzaktan çalışmayan kişilerin ise özellikle yüksek oranda özel araç, taksi, otobüs, metro, İZBAN, tramvay ve personel servisini tercih ettikleri görülmektedir.





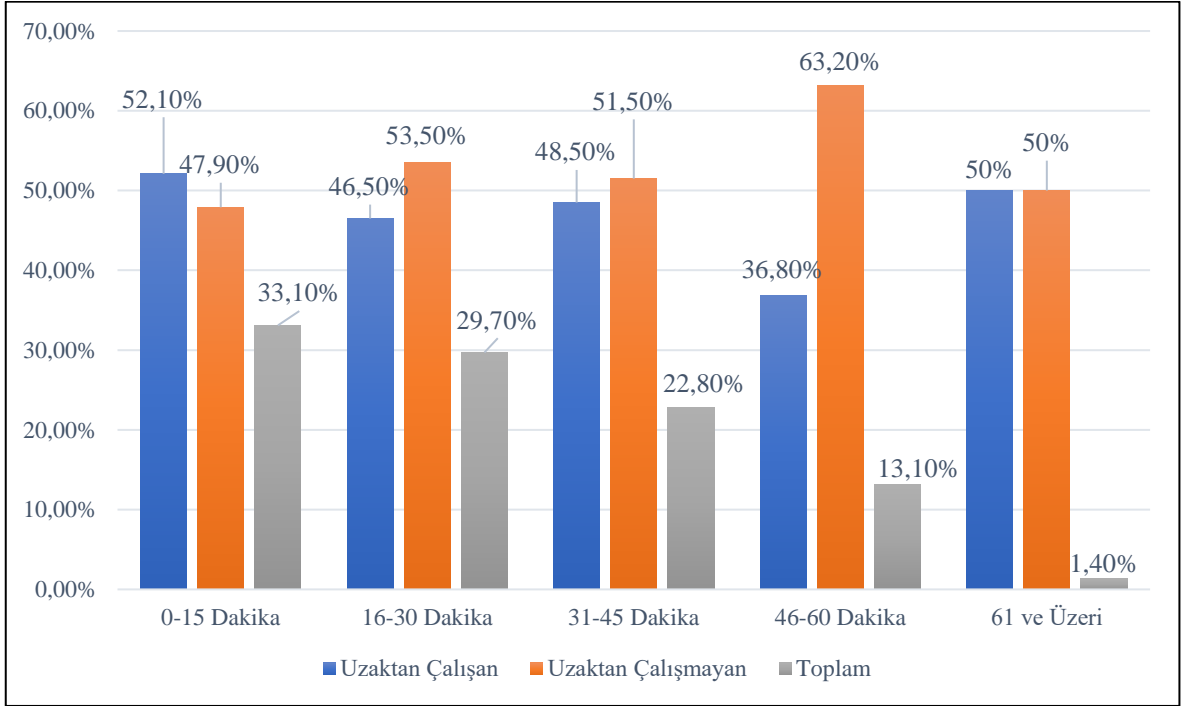
Şekil4. 40.Konut- işyeri arasında kullanılan ulaşım türü

Anket katılımcılarına ‘İşyeriniz ve konutunuz arasındaki mesafe kaç kilometredir?’ Bu bağlamda 6-15 km mesafe oranı %34.50 olarak çıkmıştır. Bu oranı daha yakın bir oran ile %26.9 oranı ile 0-5 km izlemektedir. %17.20 oran ile 16-25 km, 26-40 km ile %13.10 oran izlemektedir. 40 km’den daha fazla mesafe %8.30 oranında görülmektedir. Katılımcılar için uzaktan çalışan ve çalışmayan kesimin karşılaştırılmasında, uzaktan çalışan kesimin de işyeri-konut arası mesafesinin en fazla 0-5 km olduğu, uzaktan çalışan kişilerde ise mesafenin arttığı ve 26-40 km mesafeye sahip oranın en yüksek çıktığı görülmektedir (Şekil 4.41).



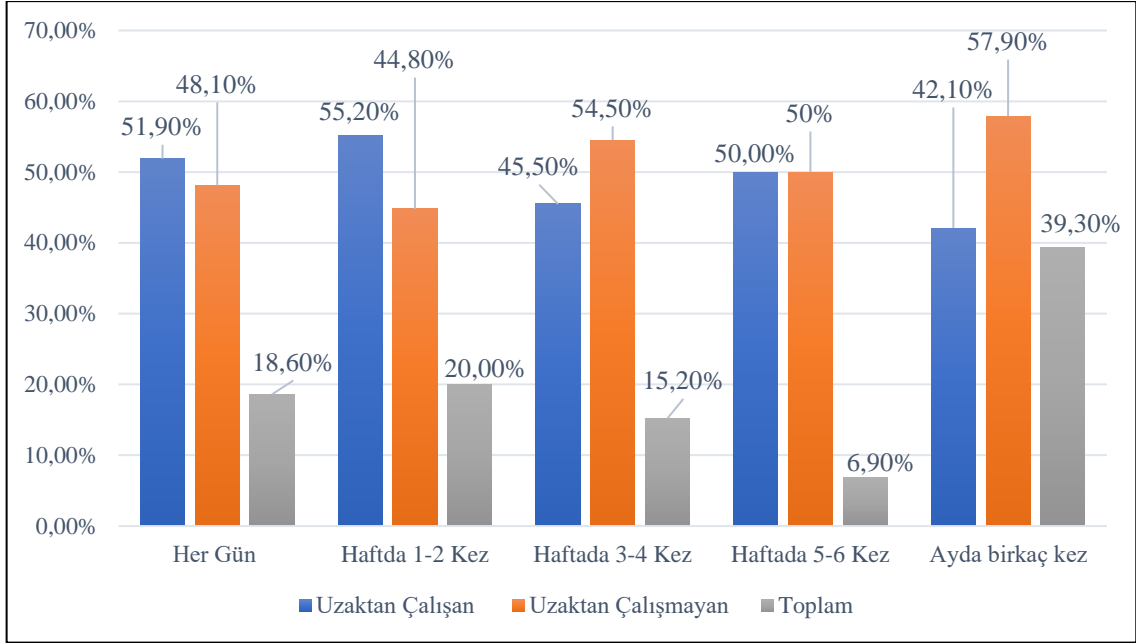
Şekil4. 41.İşyeri-konut arası mesafe (km)

Anket görüşmeleri kapsamında konut iş yeri arasında seyahat etme süresi Şekil 4.42’de belirtilmiştir. İşyeri-konut arası süreler bakıldığında %33.10 ile 15 dk, %29.70 ile yaklaşık 30 dk, %22.80 ile 45 dk, %13.10 ile 60 dk ve %1.30 ile 60 dk üzerini seyahat ederek geçirdikleri görülmektedir. İşyeri-konut arası mesafesi karşılaştırılması yapıldığında; paralel bir sonuca sahip olan konut-işyeri arası seyahat etme sürelerinin ise en fazla oranın uzaktan çalışmayan kesimde 46-60 dk olduğu tespit edilmiştir.



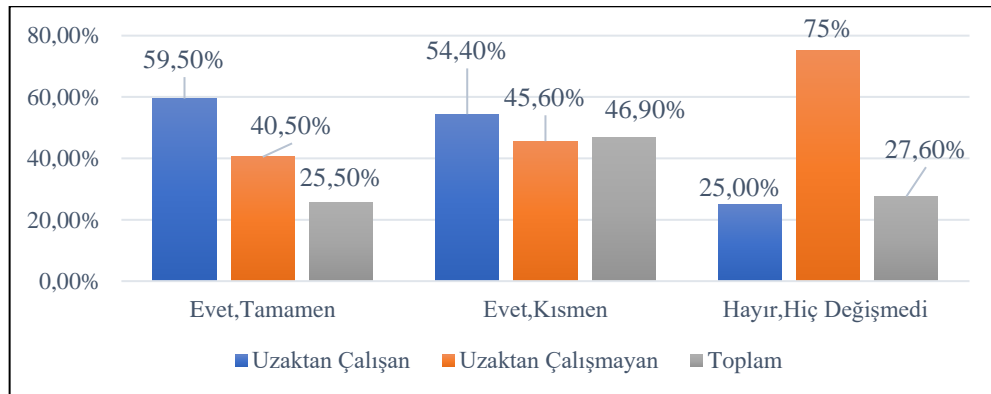
Şekil4. 42.Konut-işyeri arası seyahat etme süresi (dk)

Anket katılımcılarına ‘Toplu taşıma araçlarını (otobüs, dolmuş, metro, tramvay, hafif raylı sistem) kullanma sıklığınız nedir?’ sorusu sorulmuştur. Buna bağlı olarak toplu taşıma araçlarını kullanım sıklıkları incelendiğinde; ankete katılan kullanıcılar arasında %39.30 oranındaki kesimin ayda birkaç defa toplu taşıma kullanarak en yüksek orana sahip olması dikkat çeken bir sonuçtur. Bunu haftada 1-2 kez %20 oranında toplu taşımayı kullanan kesim izlerken her gün toplu taşıma kullanan kullanıcı oranı %18.60 olarak görülmektedir (Şekil 4.43). Özellikle uzaktan çalışan ve çalışmayan kesimin karşılaştırılmasında; haftada 1-2 kez toplu taşıma araçlarını kullanan bireylerin oranı yüksektir. Bu oran uzaktan çalışmayan bireyler için ayda bir kez veya haftada 3-4 kez olarak değişim göstermektedir.



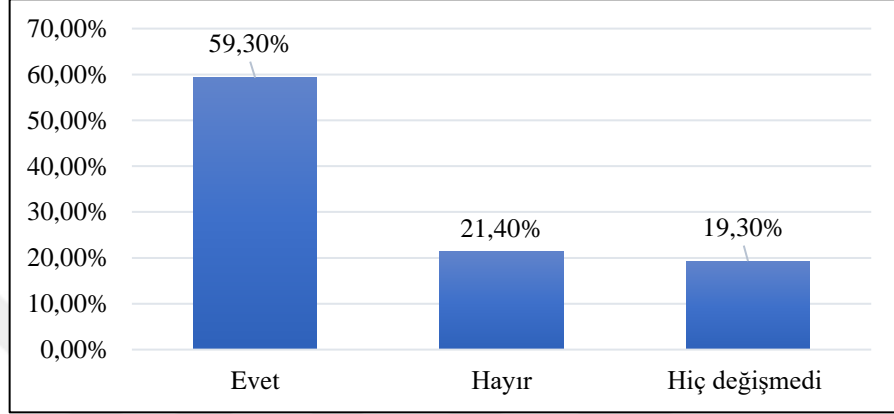
**Şekil4. 43.**Toplu taşıma araçlarını kullanım sıklığı

Covid 19 pandemisinin bireylerin çalışma biçimlerine etkilerini incelemek amacıyla katılımcılara ‘Covid 19 pandemisi ile değişen çalışma biçimleriniz (kısmen veya tamamen uzaktan çalışmaya geçiş) seyahat davranışlarınızı değiştirdi mi?’ sorusuna verdikleri cevap oranları Şekil 4.44’te gösterilmiştir. Buna göre Covid 19’da değişen çalışma biçimlerinin seyahat davranışlarına da etkili olduğunu tamamen kabul eden %25.50 oranı varken kısmen değiştiğini savunanların oranı %46.90 olarak görülmektedir. Seyahat davranışında hiçbir değişikliğe neden olmadığını savunan katılımcıların oranı ise %27.60 olarak görülmektedir. Uzaktan çalışma uygulamasında yer alan bireylerin çalışma biçimindeki değişimde Covid-19 pandemisinin etkisi en yüksek oranda çıkmıştır. Uzaktan çalışmayan bireyler için ise yine çalışma biçimindeki değişikliği savunan kişilerin oranı oldukça yüksektir.



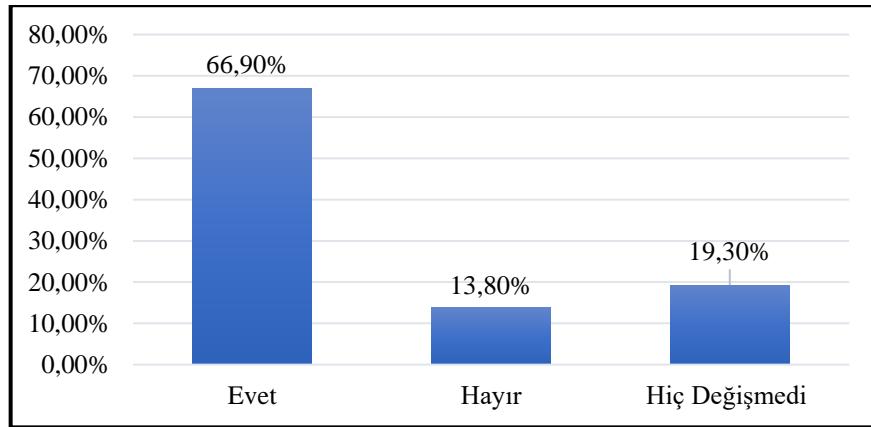
**Şekil4. 44.**Covid 19 pandemisinin çalışma biçimlerine etki durumu

Covid 19 pandemisinin seyahat davranışları üzerindeki etkisine ‘evet’ cevabını veren katılımcıların ‘Daha az seyahat yapmaya başladım’ görüşüne katılanların oranı %59.30’dur. Daha az seyahat yapma tercihinde bulunmadığını savunan kesim oranı %21.40 olarak görülürken seyahat davranışları konusunda hiç değişiklik olmadığını belirten katılımcı oranı %19.30’dur (Şekil 4.45).



Şekil4. 45. ‘Daha az seyahat yapmaya başladım’ ifadesine katılım durumu

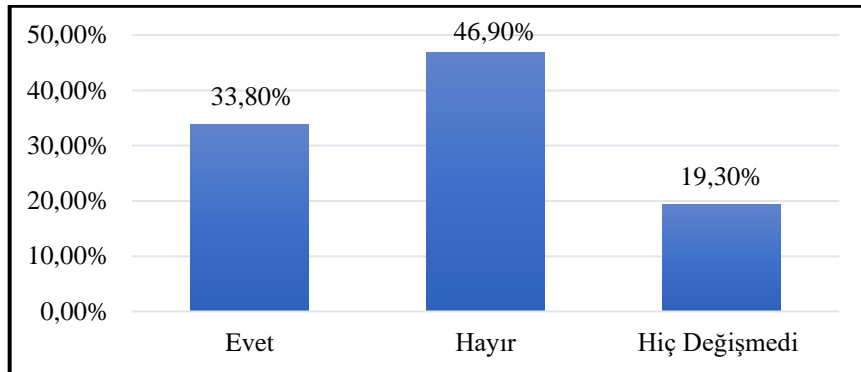
Anket katılımcılarının toplu taşıma tercihlerinin incelenmesinde ‘Toplu taşımayı daha az kullanmaya başladım.’ tercihine katılanların oranı %66.90 ve toplu taşımayı daha az kullanmadığını belirten kesim %13.80’dir. Yine seyahat davranışında bir değişiklik olmadığını savunan katılımcıların oranı %19.30’dur (Şekil 4.46).



Şekil4. 46. ‘Toplu taşımayı daha az kullanmaya başladım’ ifadesine katılım durumu

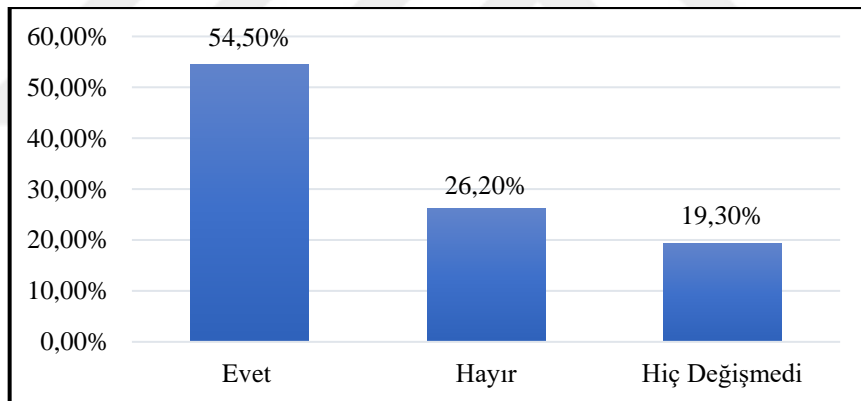
Covid 19 ile değişen çalışma biçimlerinin seyahat davranışlarına olan etkisi içerisinde ‘Daha çok bisiklet/scooter kullanmaya başladım.’ İfadesine katılan katılımcı

oranı %33.80 iken, %46.90 oranıyla hayır cevabını verenler dikkat çekmektedir (Şekil 4.47).



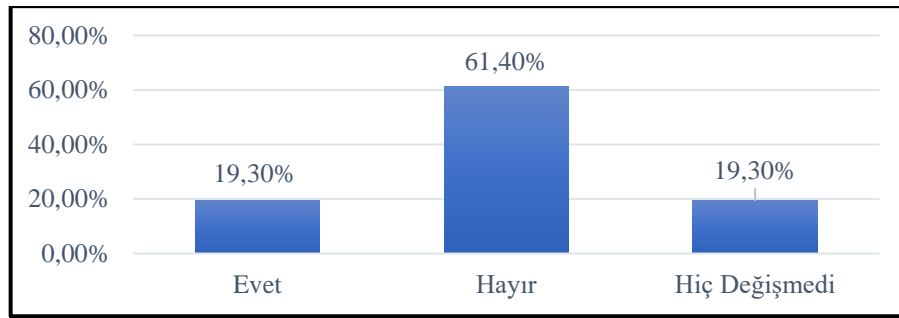
Şekil4. 47. 'Daha çok bisiklet/scooter kullanmaya başladım' ifadesine katılım durumu

Anket katılımcılarının 'Özel aracımı daha çok kullanmaya başladım.' ifadesine katılma oranı şekil 4.48'de gösterilmiştir. Buna göre %26.20'lik oran ile özel aracımı daha çok kullandığı görüşüne katılmayan katılımcı oranı şekilde belirtilmiştir.



Şekil4. 48. 'Özel aracımı daha çok kullanmaya başladım' ifadesine katılım durumu

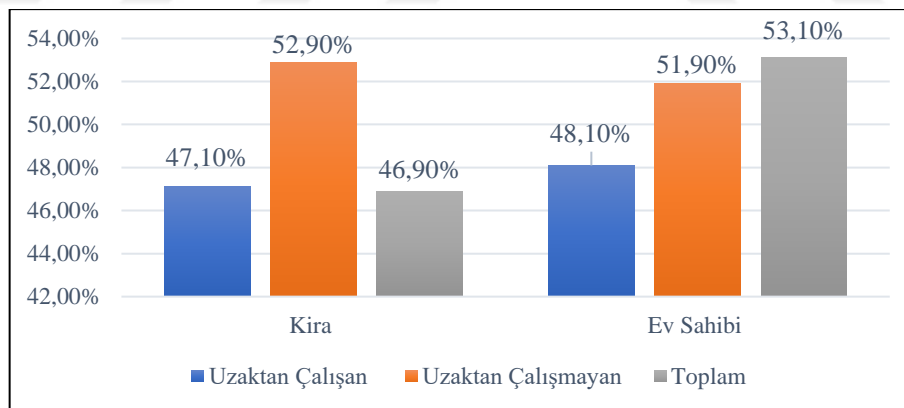
Ankete katılan katılımcıların seyahat davranışı değişikliklerinde özellikle 'Toplu taşımayı daha fazla kullanmaya başladım.' görüşünde olan katılımcı oranı %61.40 olarak görülmüştür. Bunun nedeni 4.49'da görülen toplu taşımayı daha az kullandığını savunan kullanıcı oranının yüksek çıkması olarak gösterilebilir.



Şekil4. 49. 'Toplu taşımayı daha fazla kullanmaya başladım' ifadesine katılım durumu

#### 4.2.4. Konut yer seçimi tercihlerine ilişkin verilerin değerlendirilmesi

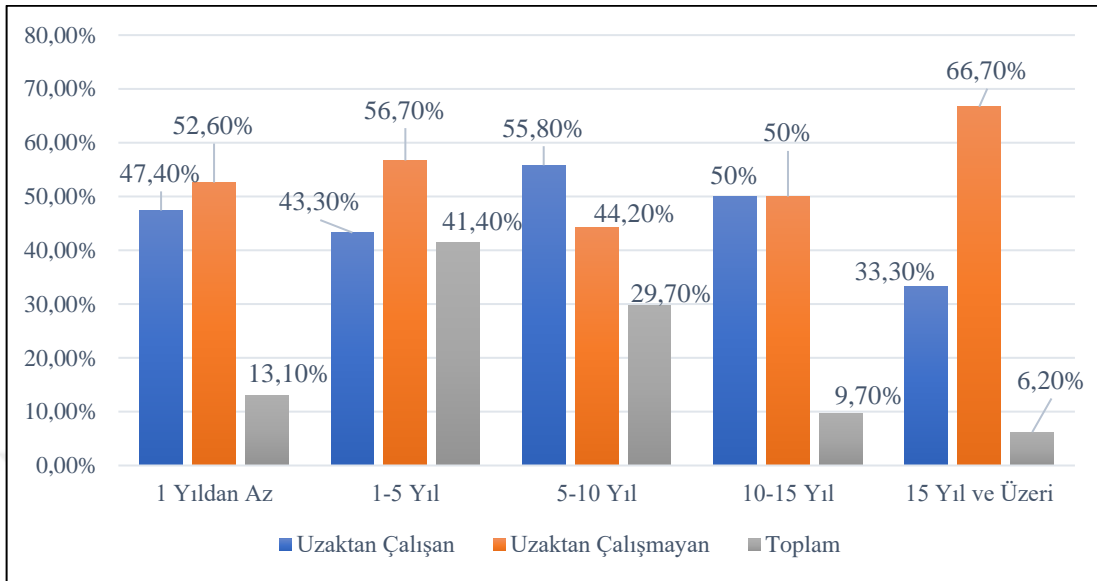
Saha araştırması kapsamında elde edilen önemli bölümlerden bir diğeri konut yer seçimi tercihlerine yönelik verilen cevaplardır. Bu cevaplar doğrultusunda kişilerin konut yer seçiminde tercih ettikleri kriterler belirlenerek kişilerin konut seçimi davranışları incelenmiştir. Bu bağlamda 'Konut mülkiyet durumunuz nedir?' sorusuna katılımcıların cevaplarında %46.90 oranının kirada ikamet ettikleri ve %53.10'luk oranın ev sahibi olduğu görülmektedir (Şekil 4.50). Bu sonuçlar karşılaştırıldığında uzaktan çalışan ve çalışmayan bireylere ait mülkiyet durumları benzer sonuçlara sahip çıkmıştır.



Şekil4. 50. Konut mülkiyet durumu

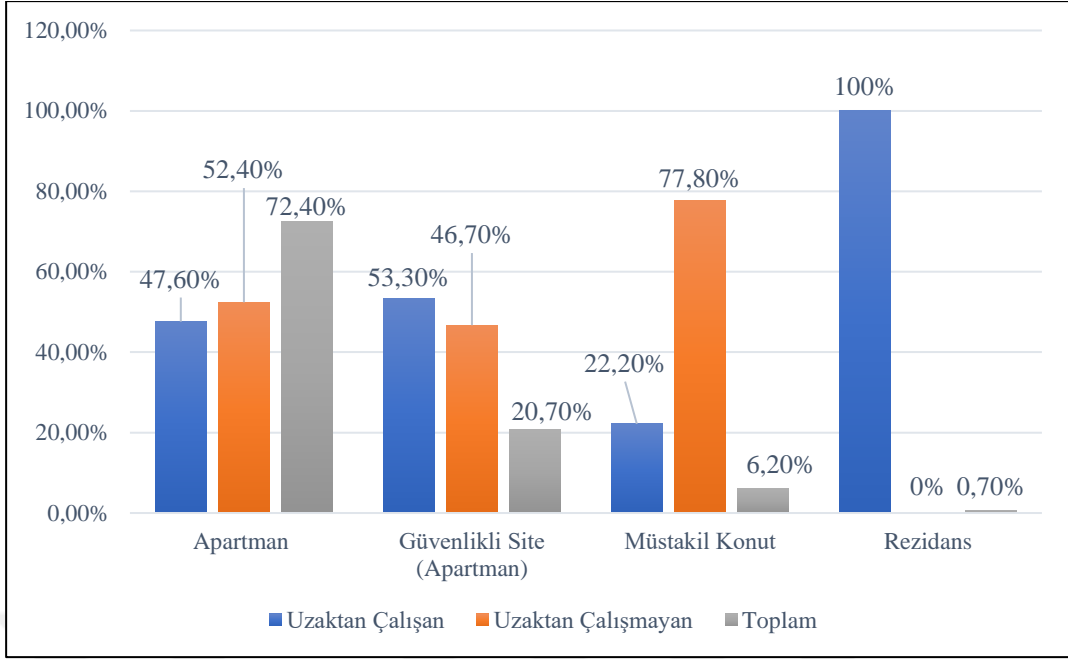
Anket çalışması kapsamında 'Ne kadar süredir bulunduğunuz konutta yaşıyorsunuz?' sorusunun cevabı önemli bir bulgudur. Buna göre özellikle 1-5 yıl arası bulunduğu konutta devamlı ikamet eden katılımcıların oranı %41.30 olarak görülmektedir. Bu sonuca bağlı olarak özellikle uzun süredir bulunduğu konutta ikamet eden katılımcı toplam oranı da göze çarpmaktadır (Şekil 4.51). Uzaktan çalışan ve çalışmayan bireylerin oranları karşılaştırıldığında, buldukları konutta en uzun süre

yaşayanlara ait oran 5-10 yıl olarak görülmüştür. Özellikle uzaktan çalışan bireylerin 1 yıldan daha az süredir buldukları konutta yaşadığı dikkat çekmektedir.



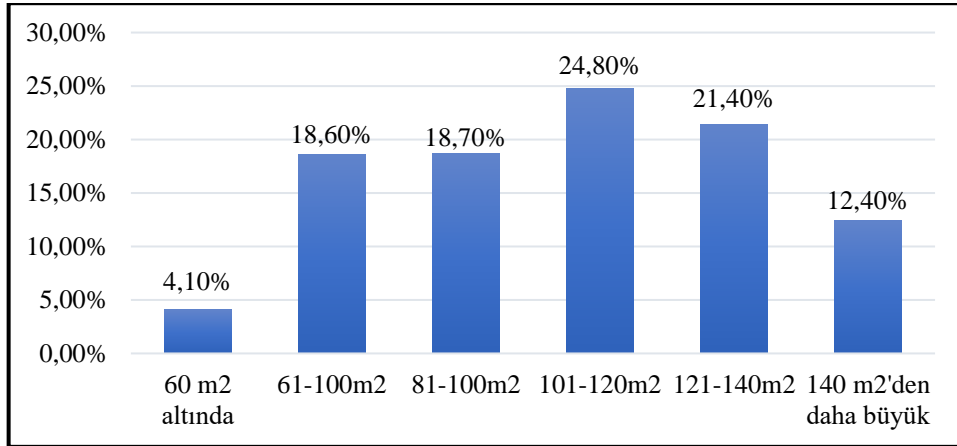
Şekil4. 51.Bulunulan konutta yaşama süresi

Anket çalışmasında katılımcılara ‘Yaşadığınız konut tipi hangisidir?’ sorulmuştur. Bu soruda özellikle ‘Güvenlikli Site (müstakil konut’ cevabı veren katılımcı bulunmadığı için şekilde bu seçeneğe yer verilmemiştir. Buna göre apartman tipi konutta yaşayan katılımcı oranı %72.40, güvenlikli site ve yine apartman tipi konut tercihinde ikamet eden %20.70, müstakil konutta yaşayan %6.20 ve rezidans tipi konut tercihinde bulunanların oranı ise en düşük orana sahip olarak %0.70 görülmektedir (Şekil 4.52). Uzaktan çalışan kişilerin ise en yüksek oranda güvenlikli site-apartman tercih ettikleri, uzaktan çalışmayan kişilerin yüksek oranda apartman tipi konutta yaşadıkları görülmektedir.



Şekil4. 52.Yaşanılan konut tipi

Anket katılımcılarının yaşadıkları konutun büyüklüğünün tespit edilmesi amacıyla sorulan ‘Konutunuzun büyüklüğü nedir?’ sorusunda ise konutlarının büyüklüğü 101-120 m<sup>2</sup> olan kullanıcı oranı en yüksek orana sahip olarak %24.80’dir. Bu oranı 121-140 m<sup>2</sup> konut büyüklüğü ile %21.40’lık oran izlemektedir. Özellikle 60 m<sup>2</sup> altında yaşayan katılımcı oranının (%4.10) en düşük olduğu Şekil 4.53’te görülmektedir (Şekil 4.53).

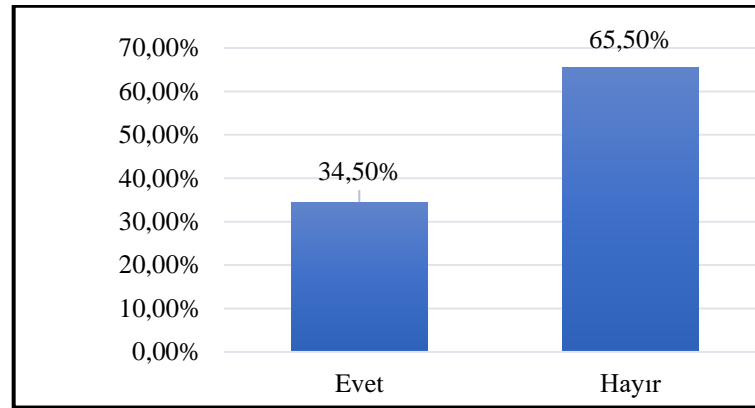


Şekil4. 53.Yaşanılan konut tipi büyüklüğü

Anket çalışması kapsamında özellikle katılımcılara ‘Yaşadığınız konutta ofis amaçlı kullandığınız bir çalışma odası var mı?’ sorusu sorulmuştur. Bu soruya ‘hayır’

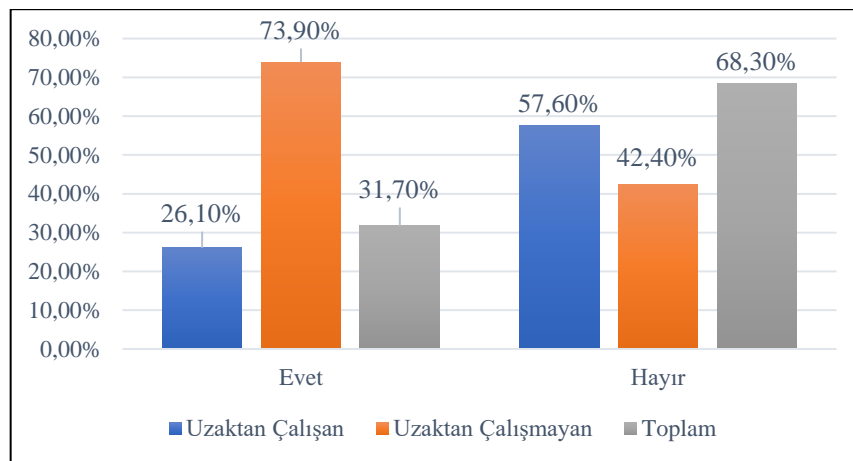


cevabını verenlerin oran olarak yüksek ve %65.50 olması dikkat çekmektedir (Şekil 4.54).



Şekil4. 54.Ofis amaçlı oda bulunma durumu

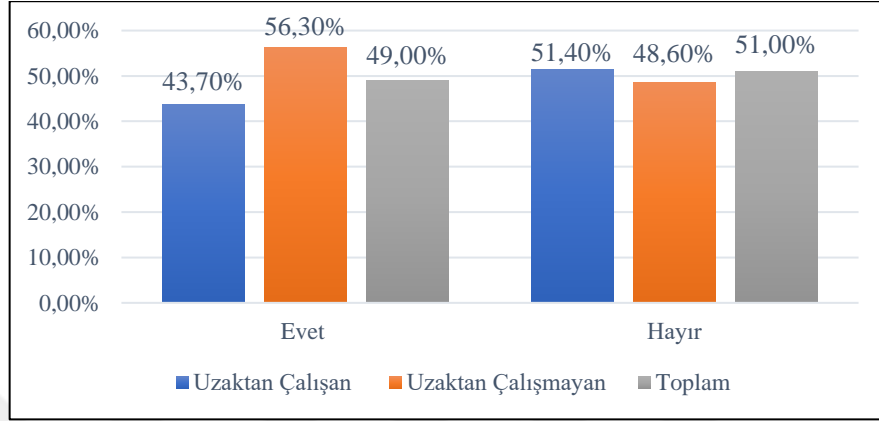
Katılımcıların 'İkinci bir konut edinmeyi planlanıyor musunuz? (Yazlık, bahçe evi gibi)' sorusuna verdikleri cevap oranları Şekil 4.45'te sunulmuştur. Yazlık veya bahçe evi gibi ikinci bir konut edinmeyi düşünmeyen katılımcıların %68.30'le yüksek oranda çıkması oldukça dikkat çekicidir. Özellikle bu orana yakın bir sonucun 5 yıl içerisinde de değişiklik göstermediği görülmektedir (Şekil 4.55). Bireylerin ikinci konut edinme düşüncesinde dikkat çeken sonuç ise, uzaktan çalışmayan bireylerin büyük bir oranının ikinci konut edinme isteğinde olduğu (%73.9) ancak uzaktan çalışan bireylerin ise yarısından fazlasının böyle bir isteklerinin bulunmuyor olmasıdır.



Şekil4. 55.İkinci konut edinme düşüncesi durumu

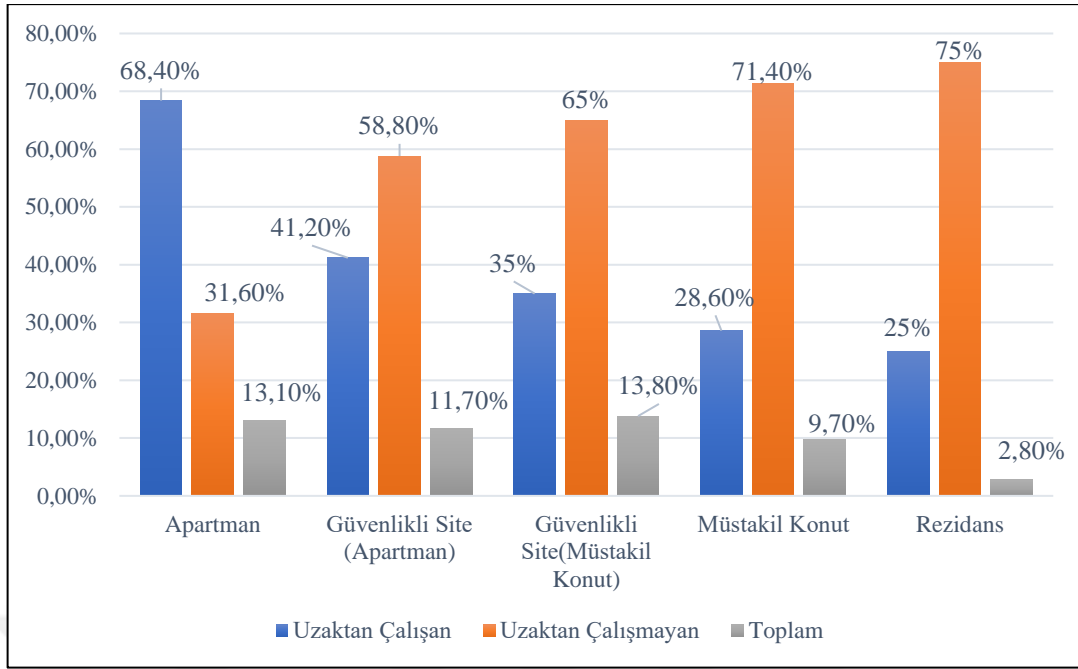
Anket çalışmasında katılımcılara 'Önümüzdeki 5 yıl içinde yaşadığınız konutu değiştirmeyi düşünüyor musunuz?' sorusu sorulmuştur. Bu soruya 5 yıl içerisinde konut

değiştirme düşüncesinde bulunmadığını söyleyen bireylerin oranı %51'dir (Şekil 4.56). Bu sonuçlara bakılarak bir karşılaştırma yapıldığında 5 yıl içerisinde konut değiştirme düşüncesine daha sıcak bakan kesim yine uzaktan çalışmayan bireyler olurken uzaktan çalışan bireylerin konut değişikliği düşüncesi yakın oranlarda çıkmıştır.



**Şekil4. 56.**5 yıl içerisinde konut değişikliği düşünme durumu

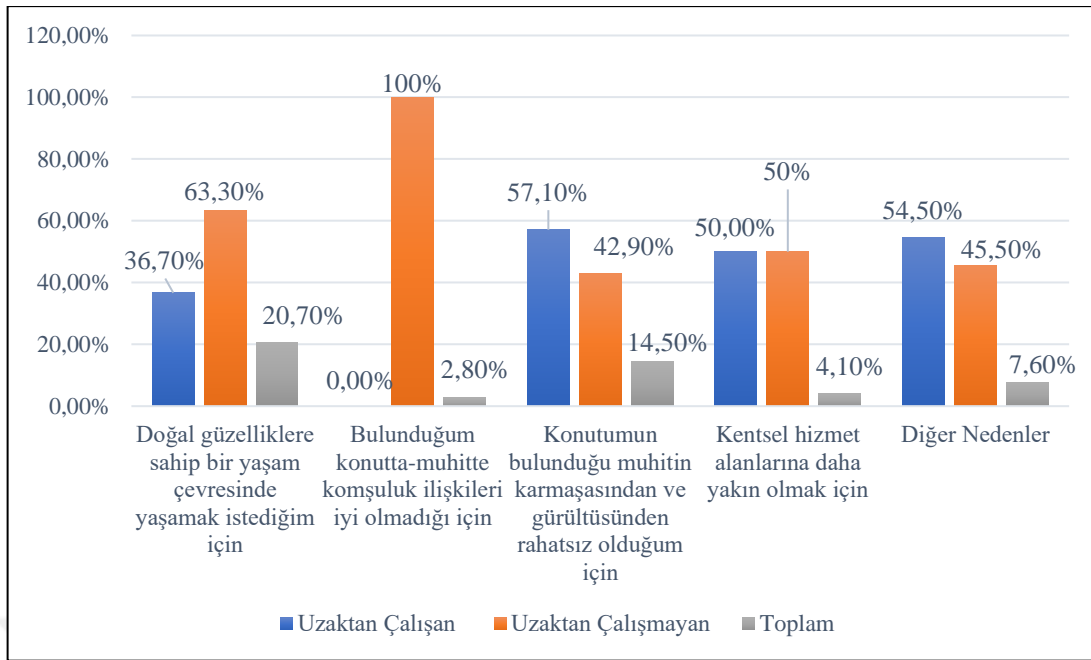
Önümüzdeki 5 yıl içerisinde konut değiştirmeyi düşünen ve 'evet' cevabını veren katılımcıların hangi tip konutu tercih ettikleri sorulmuştur. Bu kapsamda kullanıcıların %49'u konut değiştirmek istemediğini belirtirken birbirine yakın oranlarda %13 Apartman tipi konut, %11.70 Güvenlikli Site (Apartman), %13.80 Güvenlikli Site (Müstakil Konut), %9.7 Müstakil Konut ve %2.8 Rezidans istediğinde olduklarını belirtmişlerdir (Şekil 4.57). Konut değiştirmeyi düşünen ve uzaktan çalışan bireylerin verdikleri cevaplar incelendiğinde, apartmana taşınma tercihinin yüksek olması; uzaktan çalışmayan kişilerin ise özellikle müstakil konut ve güvenlikli site (müstakil konut) tercihinde oldukları dikkat çeken bir sonuçtur.



Şekil4. 57.Taşınmak istedikleri konut tipi tercihi

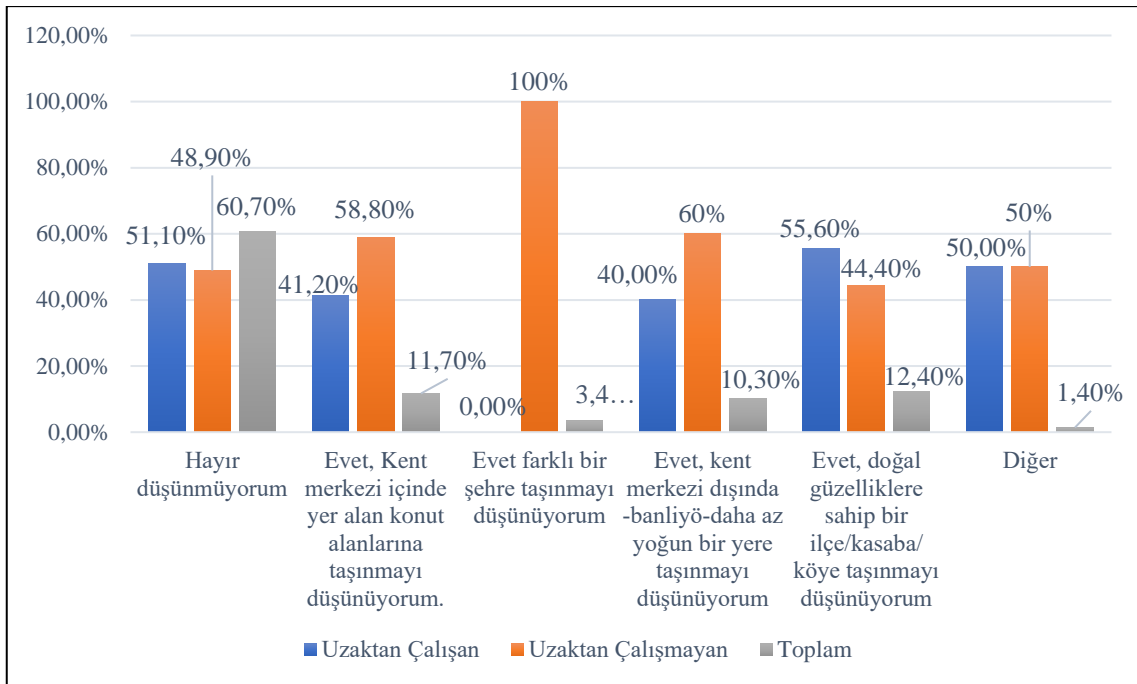
Anket çalışması kapsamında özellikle konutunu değiştirmek isteyen katılımcılara ‘neden konutunuzu değiştirmek istiyorsunuz?’ sorusuna verdikleri cevapların oranları Şekil 4.48’de görülmektedir. Özellikle konut değiştirmeyi düşünenlerin oranı %50.3 iken, katılımcıların doğal güzelliklere sahip bir çevrede yaşama isteğini seçenlerin %20.70 olması dikkat çeken bir sonuçtur. %14.50’si ise konutun bulunduğu muhitin karmaşa ve gürültüsünden rahatsız oldukları için konutlarını değiştirmeyi düşündüklerini belirtmişlerdir. %7.6 oranındaki katılımcıların ise çoğunluğun çocuğunun eğitim alanlarına yakın olma tercihini belirtmesi oldukça dikkat çeken bir diğer sonuçtur. Bu oran içerisinde özellikle daha büyük bir konutta yaşama isteği ve konutun fiziksel durumu da bu etkenler arasında yer almaktadır (Şekil 4.58).

Bu veriler karşılaştırıldığında; uzaktan çalışan bireylerin konutlarının buldukları muhite ait gürültü ve karmaşadan dolayı konut değiştirme isteğindeki oran yüksek çıkmıştır. Uzaktan çalışmayan bireylerin ise özellikle doğal güzelliklere sahip bir yaşam çevresini tercih etmeleri dikkat çeken bir sonuç olmuştur.



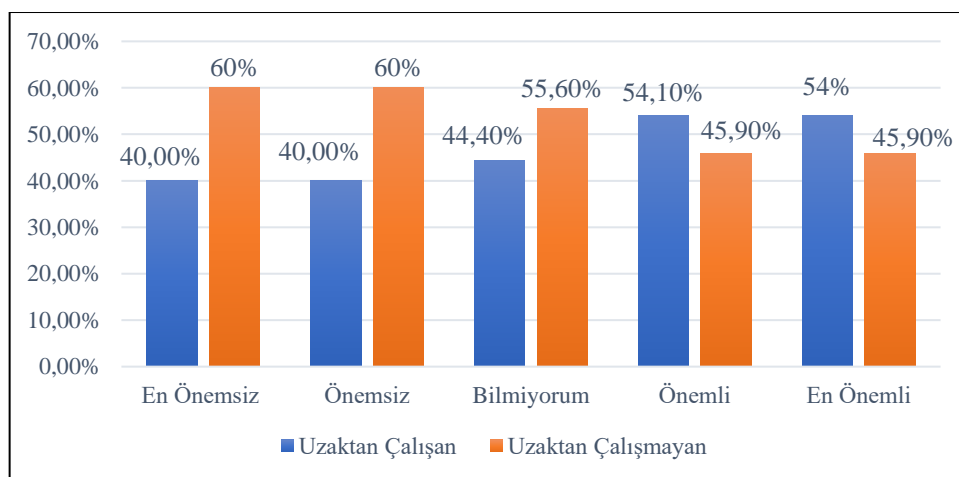
Şekil4. 58.Konut değiştirmeyi isteme nedeni

Anket çalışmasında ‘Yaşadığınız konut alanı çevresinden taşınmayı düşünüyor musunuz?’ sorusuna verdikleri cevapların oranları Şekil 4.59.’da yer almaktadır. Bu verilere bakıldığında yaşadığı çevreyi değiştirmek istemeyen katılımcıların oranı %60.8 iken, Evet cevabını veren yaklaşık %40 oranındaki kullanıcının en fazla doğal güzelliklere sahip ilçe/kasaba/köye taşınmayı istedikleri görülmektedir. Bu verilere göre farklı bir şehre taşınmayı düşünen de %3.4 oranında katılımcılar yer almaktadır. %11.70 ise kent merkezi içerisinde yer alan konut alanlarına taşınma isteğinde olduklarını belirtmişlerdir. Yaşanılan konut çevresinden taşınmayı isteme tercihlerinde yapılan karşılaştırmada ise; uzaktan çalışan bireylerin doğal güzelliklere sahip bir alana taşınma isteklerindeki oran yüksek olmakla birlikte kent merkezinde yer alan konut tercihlerine taşınma isteklerinde olduğu çıkan sonuçlar arasındadır. Uzaktan çalışmayan kesimde ise özellikle taşınmayı istedikleri ve kent merkezi dışında banliyö ve daha az yoğun bir yere taşınmayı düşündükleri görülmektedir.



Şekil4. 59.Yaşanılan konut çevresinde taşınma istekliliği

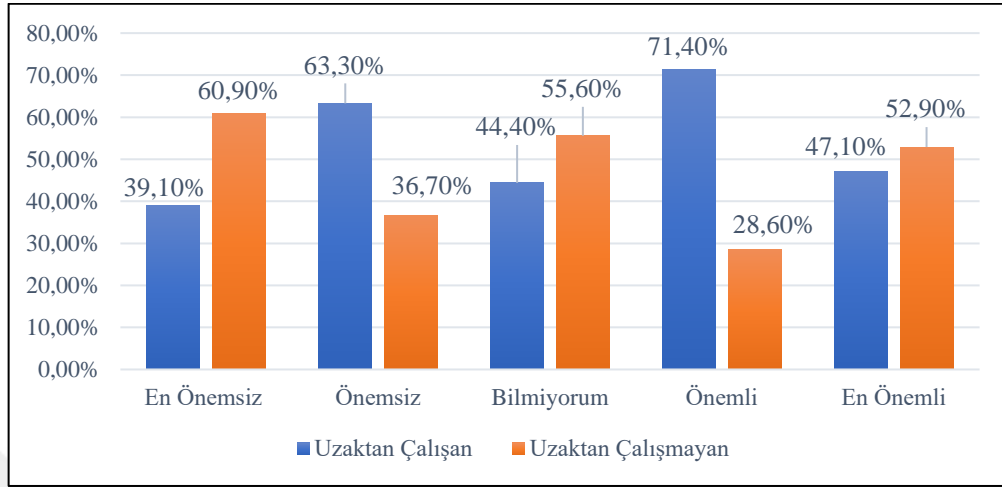
Anket çalışması sonuçlarına göre katılımcıların yaşadıkları konut çevresini seçerken önem verdiği kriterler belirlenmiştir. Bu doğrultuda ‘konutun şehir merkezinde olması’ etkeninin katılımcıların %49’ı tarafından ‘en önemli’ kriter olarak seçildiği görülmektedir. Bu etkenin katılımcıların yüksek oranı tarafından önemli olduğu görülmektedir (Şekil 4.60). Uzaktan çalışan ve çalışmayan bireylerin verdikleri cevaplar karşılaştırıldığında her iki grup için de konutun şehir merkezinde olma oranı en yüksek çıkan sonuçlar arasındadır.



Şekil4. 60.Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun şehir merkezinde olması kriterinin önemi

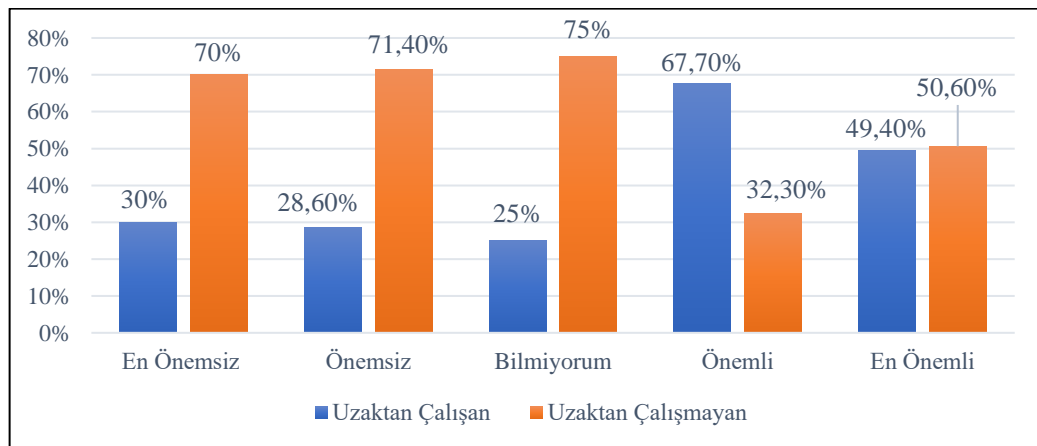
Anket sonuçlarına göre ‘konutun şehir dışında olması’ katılımcılar tarafından önemsiz bir etken olarak şekil 4.61’de görülmektedir. Bu çıkan sonuca bakıldığında;

uzaktan çalışan kesim için yüksek oranda konutun şehir dışında olma kriteri önem kazanmaktadır.



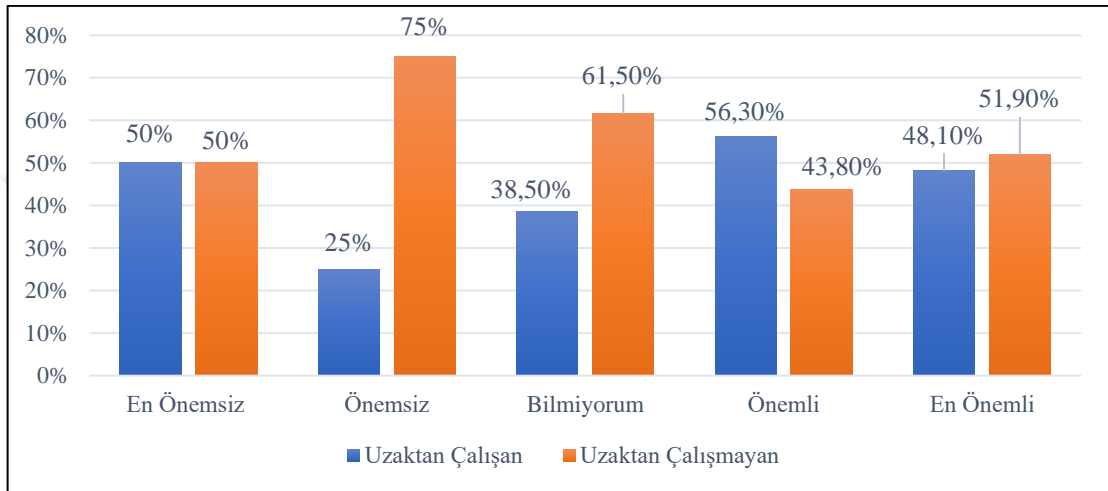
Şekil4. 61.Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun şehir dışında olması kriterinin önemi

Anket saha çalışmasına göre ‘konutun toplu taşıma araçlarına erişilebilirliğinin olması’ etkeni katılımcılar tarafından önemli görülen bir etken olmuştur. Bu tercihe kararsız kalarak ‘bilmiyorum’ seçeneğini seçen katılımcıların da %13.80 oranında olduğu Şekil 4.62’de görülmektedir. Katılımcılardan uzaktan çalışan ve çalışmayan bireylerin oranları karşılaştırıldığında, uzaktan çalışan kesim için konutun toplu taşıma araçlarına erişilebilirliğinin olması sonucunun yüksekliği dikkat çekicidir. Uzaktan çalışan kesimin her gün toplu taşımayı kullanma sonucu ile özel araç sahibi olmayanların oranındaki yüksek sonuç ile bu analiz sonuçları birbirini destekler nitelikte çıkmıştır.



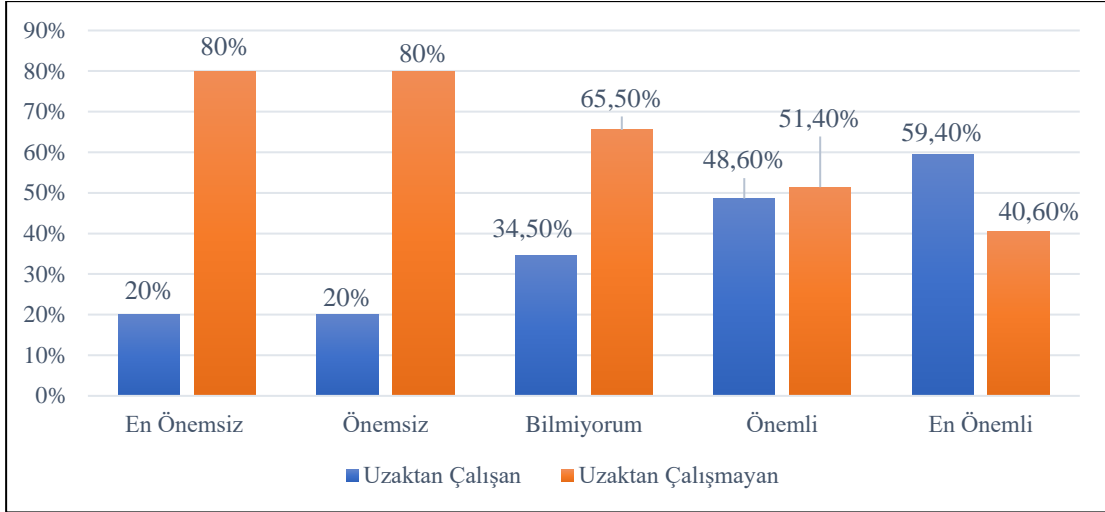
Şekil4. 62.Katılımcıların konut çevresini seçerken toplu taşıma araçlarına erişilebilirliğinin olması kriterinin önemi

Anket çalışması kapsamında bireylerin konut tercihine olan etkenler incelendiğinde ‘konutun bulunduğu çevrenin nezih olması’ katılımcıların yarısından fazlası tarafından en önemli etken olarak görülmektedir (Şekil 4.63). Uzaktan çalışan ve çalışmayan bireylerin çevrenin nezih olması kriterini önemseme oranları karşılaştırıldığında ise her iki kesim için de bu kriterin oranı yüksek çıkmıştır. Bu orana göre; bireylerin bulunduğu çevrenin nezih ve güvenilir olma kriterini büyük oranda önemsendiği görülmektedir.



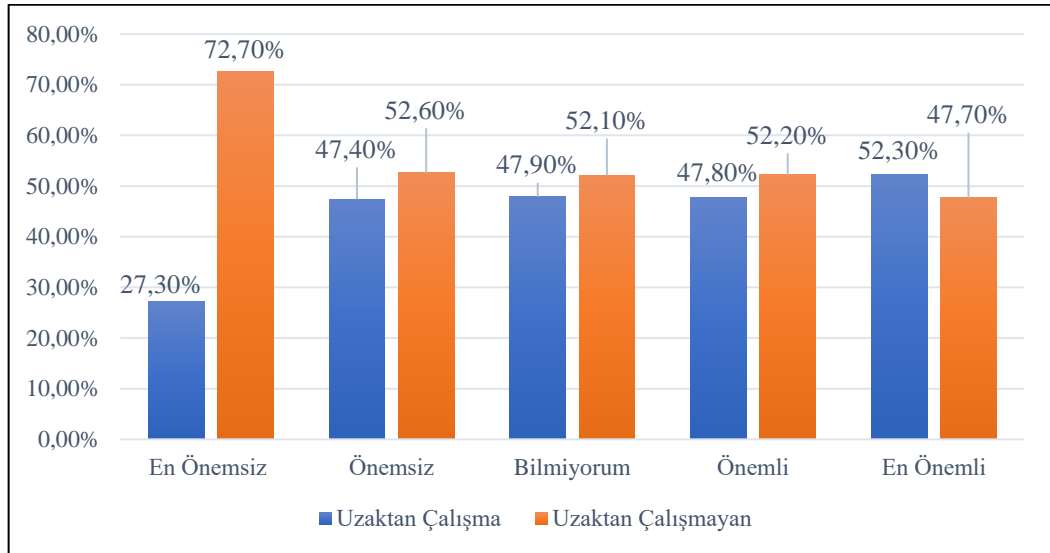
**Şekil4. 63.**Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun bulunduğu çevrenin nezih olması kriterinin önemi

Konut tercihlerini etkileyen bir faktör olarak ‘Konutun sağlık hizmetlerine erişilebilirliği’ diğer etkenlere göre katılımcılar tarafından daha az seçilmiştir. Bu anlamda bu tercihin en önemli olduğu görüşünde olan katılımcıların oranı %44.10 olarak Şekil 4.64’de görülmektedir. Uzaktan çalışan ve çalışmayan bireylerin cevapları incelendiğinde ise; konutun sağlık hizmetlerine yakınlığı kriterinin uzaktan çalışan kesim için çok daha fazla önem kazandığı görülmektedir.



**Şekil4. 64.**Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun sağlık hizmetlerine erişilebilirliğinin olması kriterinin önemi

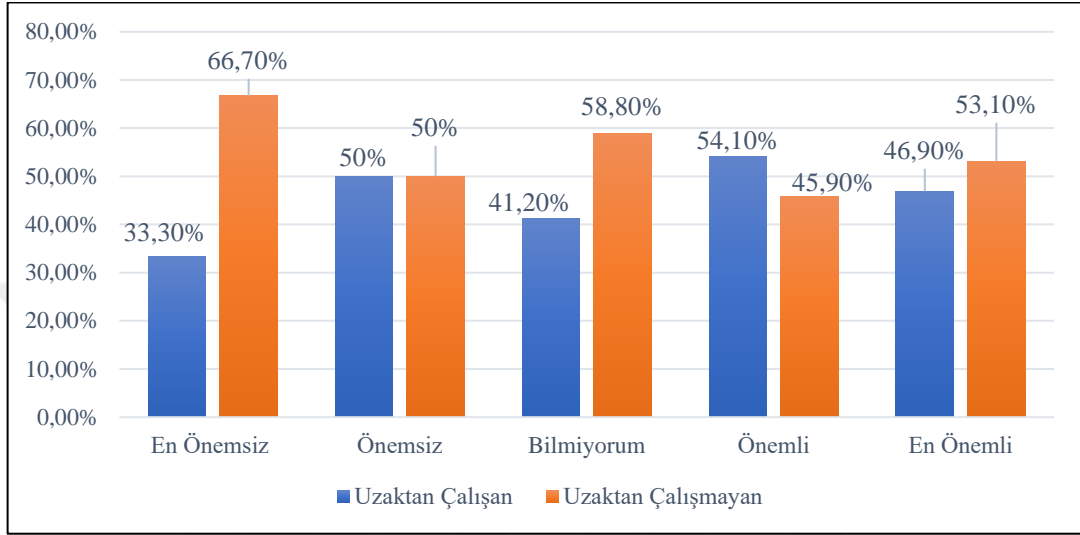
Katılımcıların konut tercihlerini etkileyen etkenler arasında ‘konutun bulunduğu muhitin gelir grubu’ katılımcılar tarafından çok önemli bir etken olarak değerlendirilmemiştir. Buna göre bu tercihe ‘bilmiyorum’ yanıtını vererek katılımcı sayısının oranı %33.10 ile dikkat çekmektedir. Yaklaşık %20’lik oran ise bu etkenin önemsiz olduğu şeklinde cevap vermiştir (Şekil 4.65). Bu sonuçlar karşılaştırıldığında; uzaktan çalışmayan kesim için konutun bulunduğu muhitin gelir grubu önemsiz görülürken, uzaktan çalışan bireyler için önemli bir kriter olarak ortaya çıkmaktadır.



**Şekil4. 65.**Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun bulunduğu muhitteki gelir grubu kriterinin önemi

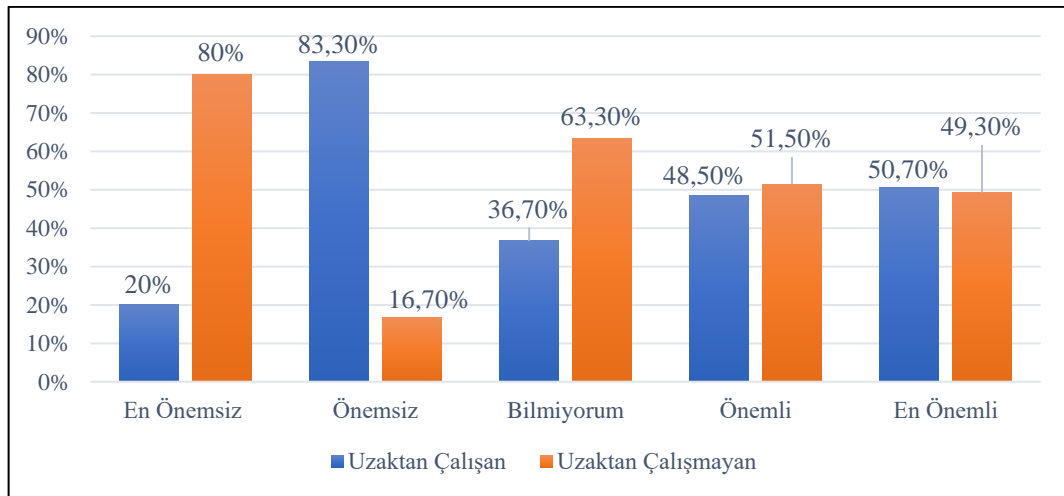


Bireylerin konut çevresini seçerken en önemli bulduğu etkenler arasında konutun bulunduğu muhitin güvenlik kriteri dikkat çekmektedir. Katılımcıların yarısından fazlası bu kriteri önemli bir etken olarak değerlendirmiştir (Şekil 4.66). Uzaktan çalışan ve çalışmayan kesim için konutun bulunduğu muhitin güvenliği en önemli etkenlerden bir tanesi olarak görülmektedir.



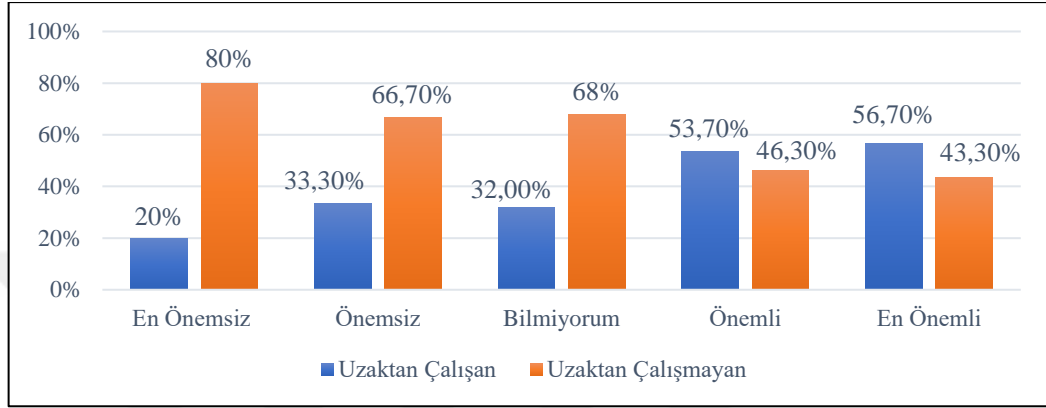
Şekil4. 66.Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun bulunduğu muhitin güvenliği kriterinin önemi

Konutun yakın çevresindeki yeşil alanların varlığı katılımcılar arasında yine konut seçiminde önemli bir kriter olarak görülmüştür. Bu durumu özellikle ‘taşınmayı düşünüyor musunuz?’ sorusuna verdikleri doğal güzelliklere sahip bir yaşam alanı içerisinde yaşama isteği oranı desteklemektedir (Şekil 4.67). Özellikle uzaktan çalışan ve çalışmayan kesim oranları incelendiğinde yüksek oranda bu kriter önem kazanmaktadır.



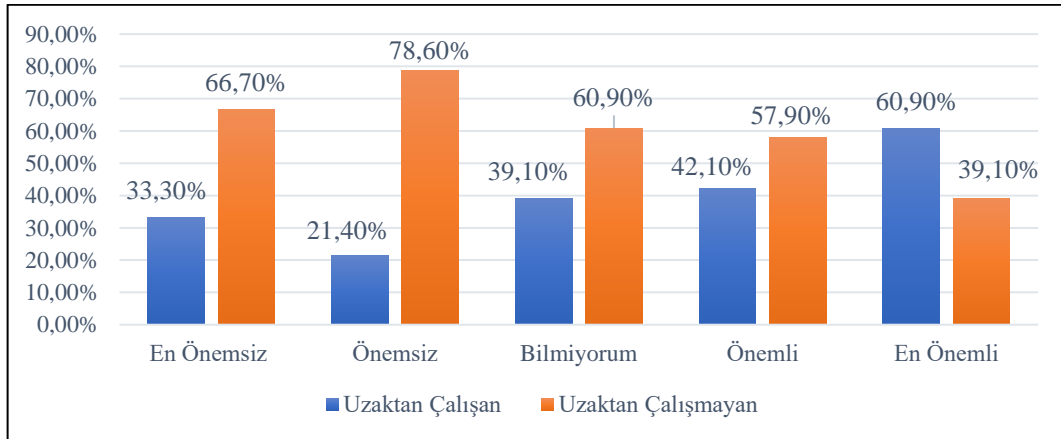
Şekil4. 67.Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun yakın çevresinde açık yeşil alanların varlığı kriterinin önemi

Konutun bulunduğu yere sosyal donatı alanları ve alışveriş merkezlerinin yakın olmasını konut tercihinin bir etken olarak değerlendiren katılımcı görüşlerine göre; %41.40 oranında en önemli etkenler arasında sayılabilir (Şekil 4.68). Katılımcıların çalışma seçimlerine göre; buldukları muhitteki alışveriş ve eğlence sosyal donatı alanlarının varlıklarını önemseme kriterlerinde uzaktan çalışan kesim için bu kriterin daha çok önem kazandığı görülmektedir.



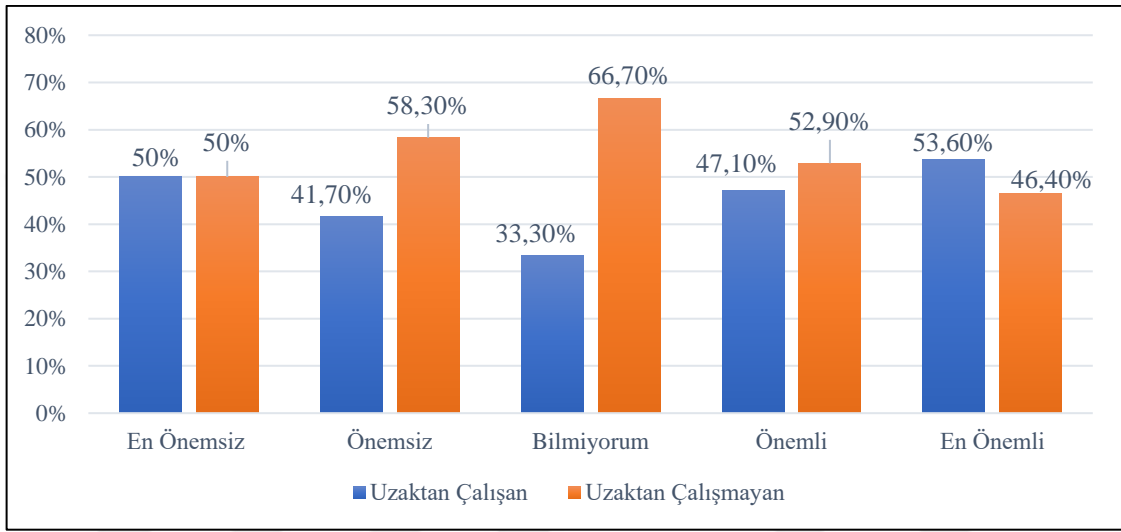
Şekil4. 68.Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun bulunduğu muhitte alışveriş, eğlence vb. sosyal donatı alanlarının varlığı kriterinin önemi

Konutun sağlık hizmetlerine ve hastanelere yakınlığını tercih eden katılımcıların oranı ile sağlık hizmetlerine erişilebilirliğinin olması etkenini seçen katılımcıların oranı benzerlik göstermektedir. Bu iki ifadenin birbirini desteklediği Şekil 4.69'da görülmektedir. Bu katılımcılar için en önemli etken sıralamasında ilk sıralarda yer almaktadır. Her iki grup, uzaktan çalışanlar ve çalışmayanlar için de bu soruya verdikleri cevapların oranları incelendiğinde; en önemli ve önemli seçeneklerdeki oranın yüksekliği dikkat çekmektedir. Bu sonuca göre, özellikle uzaktan çalışan bireyler için sağlık hizmetlerine yakınlık daha çok önem kazanmaktadır.



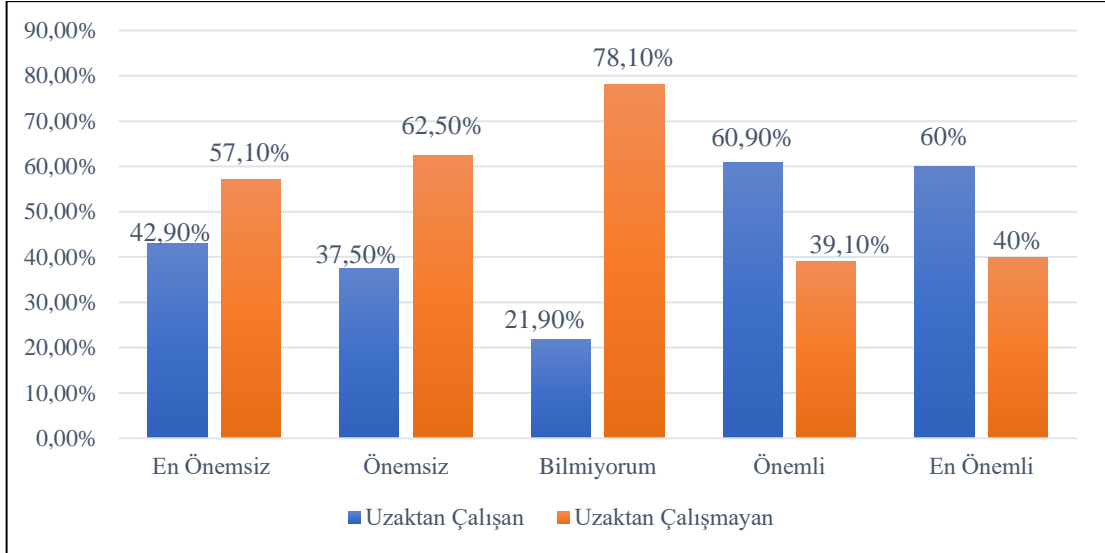
Şekil 4. 69.Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun sağlık hizmetlerine-hastanelere yakınlığı kriterinin önemi

Katılımcıların 'konutun bulunduğu çevrede trafik güvenliğini' bir etken olarak görme tercihi incelendiğinde; bu tercihin önemli olduğu Şekil 4.70'den anlaşılmaktadır. Özel araç sahibi olan katılımcı oranı ve yürüme tercihleri oranının da yüksek olması bu durumu açıklamaktadır. Katılımcıların 'en önemli' ve 'önemli' oranlarının %47.60 ve %23.40 olması dikkat çekmektedir. Her iki çalışma uygulamasına ait kullanıcı grubu için; buldukları çevredeki trafik güvenliği kriteri önemli olarak görülmektedir.



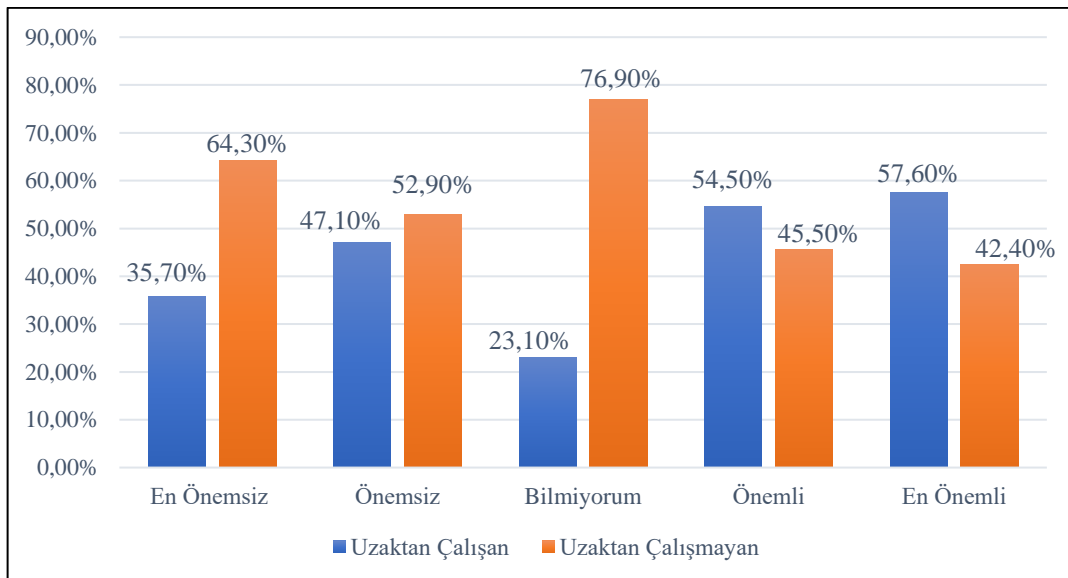
**Şekil4. 70.** Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun bulunduğu çevrede trafik güvenliği kriterinin önemi

Konut tercihlerini etkileyen özellikler içerisinde 'konutun bulunduğu çevrenin yaşlı ve engelli bireylere uygun olması' katılımcılar tarafından en önemli olarak gösterilen bir diğer etkidir (Şekil 4.71). Uzaktan çalışan ve çalışmayan bireyler için benzer oranda yüksek çıkan; bulunduğu çevrenin yaşlı ve engelli bireylerin kullanımına uygun olması kriterine göre uzaktan çalışan bireylerin bu kriteri daha önemli bulduğu görülmektedir.



**Şekil4. 71.**Katılımcıların konut çevresini seçerken konutun bulunduğu çevrenin yaşlı ve engelli bireylerin kullanımına uygun olması kriterinin önemi

Konut yakın çevresinde yaya ve bisiklet yollarının olmasını tercih eden katılımcı oranının %45.50 ile yüksek çıkması önemli bir etkidir. Katılımcıların özellikle konut iş-yeri arası seçtikleri yolculuk türünde yürüme tercihinde bulunanların oranının yüksek çıkması bu ifadeyi desteklemektedir (Şekil 4.72). Özellikle uzaktan çalışan bireylerin cevapları incelendiğinde; konut yakın çevresinde yaya ve bisiklet yollarının olması kriterinin önemi oldukça yüksek olarak görülmektedir.



**Şekil4. 72.**Katılımcıların konut çevresini seçerken konut yakın çevresinde yaya ve bisiklet yollarının olması kriterinin önemi

Ankete katılan bireylerin konut çevresini seçerken önemli bulduğu faktörler ve ağırlıklı ortalamaları Çizelge 4.1’de sunulmuştur. Buna göre en önemli kriterler;

- Konutun şehir merkezinde olması (A.O: 4.02)
- Konutun toplu taşıma araçlarına erişilebilirliğinin olması (A.O: 4.09)
- Konutun bulunduğu çevre muhitin nezh olması (A.O: 4.17)
- Konutun yakın çevresinde yeşil alanların varlığı (A.O: 4.09)
- Konutun bulunduğu çevrede trafik güvenliği (A.O: 4.02) göze çarpmaktadır.

Uzaktan çalışanların verdikleri cevaplar incelendiğinde ise;

- Konutun şehir dışında olması (A.O:3.09)
- Konutun toplu taşıma araçlarına erişilebilirliğinin olması (A.O:3.38)
- Konutun sağlık hizmetlerine erişiminin olması (A.O:3.58)
- Konutun bulunduğu muhitteki gelir grubu (A.O:3.22)
- Konutun bulunduğu muhitin güvenliği (A.O: 3.13)
- Konutun yakın çevresinde yeşil alanların varlığı (A.O:3.11)
- Konutun bulunduğu muhitteki alışveriş, eğlence alanlarının varlığı (A.O:3.47)
- Konutun sağlık hizmetlerine yakınlığı (A.O: 3.38)
- Konutun bulunduğu çevrede trafik güvenliği (A.O: 3.05)
- Konutun bulunduğu çevrenin yaşlı ve engelli bireylerin kullanımına uygun olması (A.O:3.25)
- Konutun yakın çevresinde yaya ve bisiklet yollarının olması (A.O: 3.23) olarak önemli görülmektedir.

Uzaktan çalışmayan bireyler için ise;

- Konutun yakın çevresinde yaya ve bisiklet yollarının olması (A.O: 3.04) olarak önemli görülmektedir.

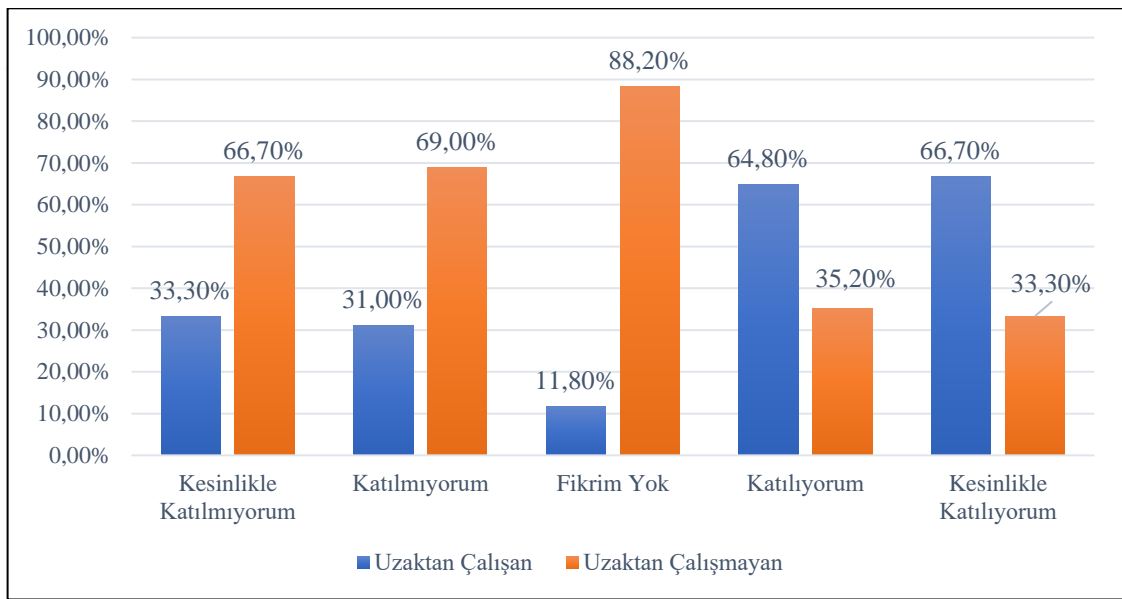
Çizelge 4. 1.Konut çevresini seçerken etkili olan kriterler

Konut çevresini seçerken etkili olan kriterler								
		En Önemli	Önemli	Bilmiyorum	Önemli	En Önemli	N (Toplam Kişi Sayısı)	Ağırlıklı Ortalama (AO)
Konutun şehir merkezinde olması	Uzaktan Çalışan	40%	40%	44.4%	54.10%	54%	69	<b>2.86</b>
	Uzaktan Çalışmayan	60%	60%	55.60%	45.9%	45.9%	76	<b>2.84</b>
	Toplam	10.40%	3.40%	18.60%	18.60%	51%	145	<b>4.02</b>
Konutun şehir dışında olması	Uzaktan Çalışan	39.1%	63.3%	44.4%	71.4%	47.1%	69	<b>3.09</b>
	Uzaktan Çalışmayan	60.9%	36.7%	55.6%	28.6%	52.9%	76	<b>2.89</b>
	Toplam	44.20%	20.70%	18.60%	4.80%	11.70%	145	<b>2.19</b>
Konutun toplu taşıma araçlarına erişilebilirliğinin olması	Uzaktan Çalışan	30.0%	28.6%	25%	67.7%	49.4%	69	<b>3.38</b>
	Uzaktan Çalışmayan	70%	71.4%	75.0%	32.3%	50.6%	76	<b>2.73</b>
	Toplam	6.90%	4.80%	13.80%	21.40%	53.10%	145	<b>4.09</b>
Konutun bulunduğu çevre-muhitin nezhil olması	Uzaktan Çalışan	50.0%	25.0%	38.5%	56.3%	12.4%	69	<b>2.75</b>
	Uzaktan Çalışmayan	50.0%	75.0%	61.5%	43.8%	51.9%	76	<b>2.90</b>
	Toplam	4.10%	2.80%	17.90%	22.10%	53.10%	145	<b>4.17</b>
Konutun sağlık hizmetlerine erişilebilirliğinin olması	Uzaktan Çalışan	20.0%	20.0%	34.5%	48.6%	59.4%	69	<b>3.58</b>
	Uzaktan Çalışmayan	80.0%	80.0%	65.5%	51.4%	40.6%	76	<b>2.66</b>
	Toplam	3.40%	6.90%	20.00%	25.50%	4.,0%	145	<b>3.99</b>
Konutun bulunduğu muhirketki gelir grubu	Uzaktan Çalışan	27.3%	47.4%	47.9%	47.8%	52.3%	69	<b>3.22</b>
	Uzaktan Çalışmayan	72.7%	52.6%	52.1%	52.2%	47.7%	76	<b>2.81</b>
	Toplam	7.60%	13.10%	33.10%	15.90%	30.30%	145	<b>3.48</b>

Konutun bulunduğu muhitin güvenliği	Uzaktan Çalışan	33.3%	50.0%	41.2%	54.1%	46.9%	69	<b>3.13</b>
	Uzaktan Çalışmayan	66.7%	50.0%	58.8%	45.9%	53.1%	76	<b>2.88</b>
	Toplam	4.10%	2.80%	11.70%	25.50%	55.90%	145	<b>3.81</b>
Konutun yakın çevresinde açık yeşil alanların varlığı	Uzaktan Çalışan	20.0%	83.3%	36.7%	48.5%	50.7%	69	<b>3.11</b>
	Uzaktan Çalışmayan	80.0%	16.7%	63.3%	51.5%	49.3%	76	<b>2.89</b>
	Toplam	3.40%	4.10%	20.70%	22.80%	49.00%	145	<b>4.09</b>
Konutun bulunduğu muhitte alışveriş, eğlence vb. sosyal donatı alanlarının varlığı	Uzaktan Çalışan	20.0%	33.3%	32.0%	53.7%	56.7%	69	<b>3.47</b>
	Uzaktan Çalışmayan	80.0%	66.7%	68.0%	46.3%	43.3%	76	<b>2.69</b>
	Toplam	6.90%	6.20%	17.20%	28.30%	41.40%	145	<b>3.9</b>
Konutun sağlık hizmetlerine- hastanelere yakınlığı	Uzaktan Çalışan	33.3%	21.4%	39.1%	42.1%	60.9%	69	<b>3.38</b>
	Uzaktan Çalışmayan	66.7%	78.6%	60.9%	57.9	39.1%	76	<b>2.74</b>
	Toplam	4.10%	9.70%	15.90%	26.20%	44.10%	145	<b>3.96</b>
Konutun bulunduğu çevrede trafik güvenliği	Uzaktan Çalışan	50.0%	41.7%	33.3%	47.1%	53.6%	69	<b>3.05</b>
	Uzaktan Çalışmayan	50.0%	58.3%	66.7%	52.9%	46.4%	76	<b>2.95</b>
	Toplam	4.10%	8.30%	16.60%	23.40%	47.60%	145	<b>4.02</b>
Konutun bulunduğu çevrenin yaşlı ve engelli bireylerin kullanımına uygun olması	Uzaktan Çalışan	42.9%	37.5%	21.9%	60.9%	60.0%	69	<b>3.25</b>
	Uzaktan Çalışmayan	57.1%	62.5%	78.1%	39.1%	40.0%	76	<b>2.79</b>
	Toplam	9.70%	11.00%	22.10%	15.90%	41.30%	145	<b>3.68</b>
Konutun yakın çevresinde yaya ve bisiklet yollarının olması	Uzaktan Çalışan	35.7%	47.1%	23.1%	54.5%	57.6%	69	<b>3.23</b>
	Uzaktan Çalışmayan	64.3%	52.9%	76.9%	45.5%	42.4%	76	<b>3.04</b>
	Toplam	9.70%	11.70%	17.90%	15.20%	45.50%	145	<b>3.75</b>

#### 4.2.5. Covid 19 pandemisi sonrasında ilişkin verilerin değerlendirilmesi

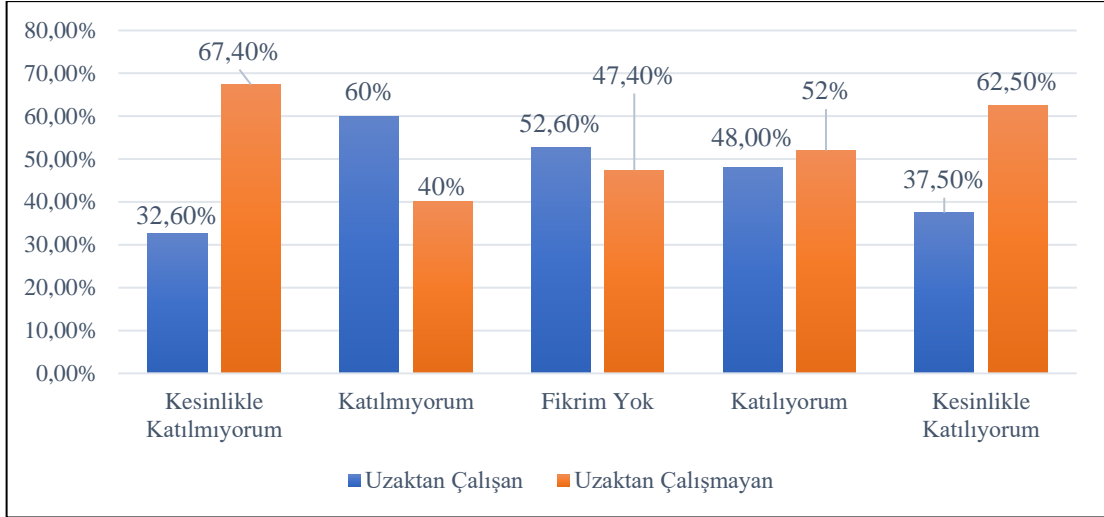
Covid 19 ile değişen çalışma biçimleri (uzaktan çalışma – evden çalışma) tercihleri incelendiğinde ise katılımcıların büyük bir oranının %37.2 ve %16.60 ile Covid 19 sonrasında da uzaktan çalışma tercihi eğiliminde olduğu görülmektedir. Bu ifadeye katılmayanların oranı ise %14.50 ve %20’dir (Şekil 4.73). Bu analiz sonuçlarına göre mevcut durumda uzaktan çalışanların verdikleri cevaplarda; Covid 19 sonrasında da uzaktan çalışmaya devam etmek istedikleri görülürken uzaktan çalışmayan kesim tam aksi görüşünü savunmaktadır.



Şekil4. 73.'Covid 19 sonrasında uzaktan-evden çalışmayı tercih ederim' ifadesine katılım durumu

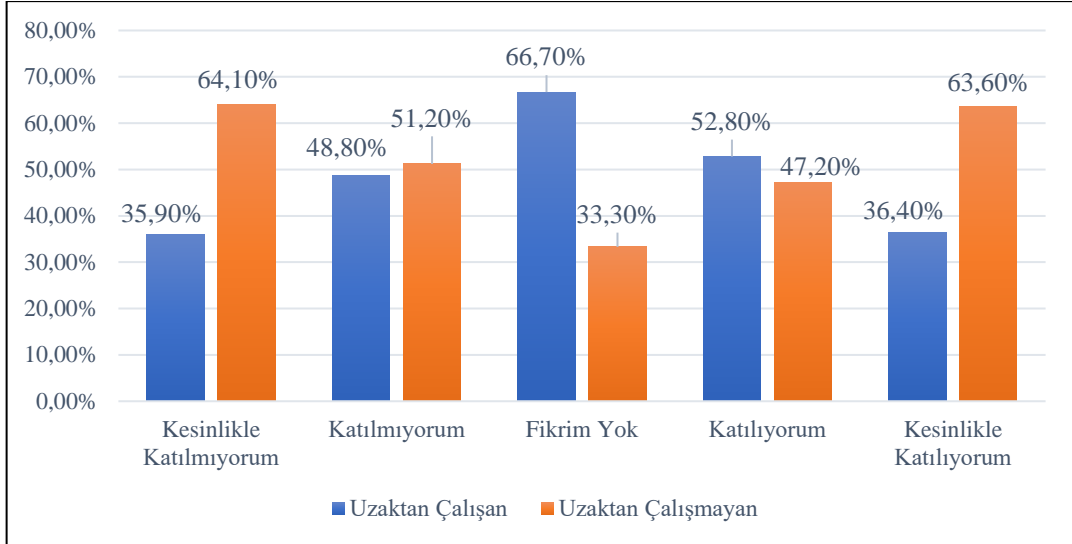
Covid 19 sonrasında konutunu değiştirme tercihinin oranı Şekil 4.74'te gösterilmektedir. Bu bağlamda katılımcıların yüksek oranının konut değiştirme tercihinde ve isteğinde olmadıkları anlaşılmaktadır. Bu ifadeye katılım oranının düşük çıkmasını bireylerin taşınma isteğinde olmadıkları görüşünü de destekleyen bir diğer sonuçtur. Uzaktan çalışan ve çalışmayan bireyler karşılaştırıldığında ise; Covid 19 sonrasında konutunu değiştirmek isteyenlerin oranlarının benzer oranda yüksek olduğu ve bireylerin bu konuda ortak olarak konutunu değiştirmek istedikleri görülmektedir.





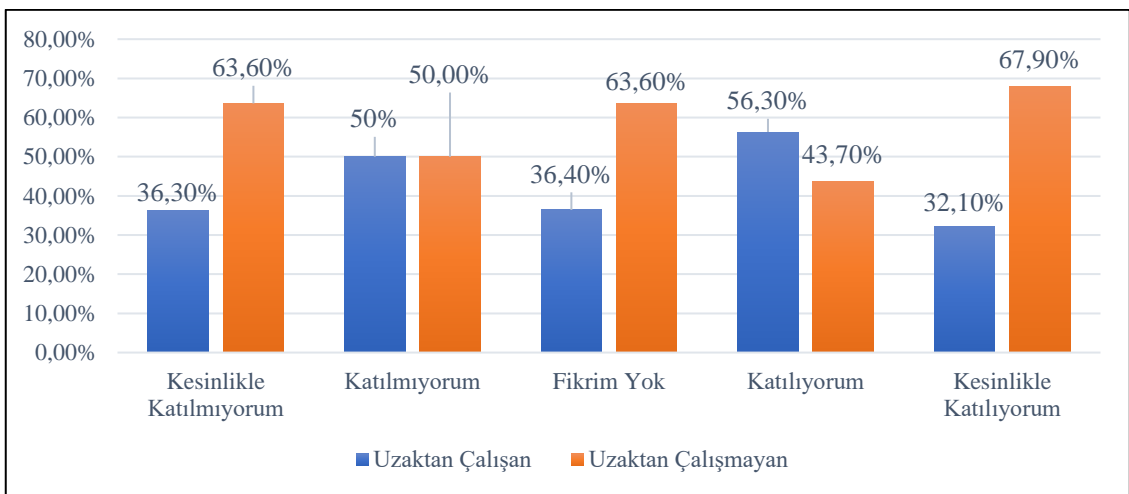
**Şekil4. 74.** Covid 19 sonrasında konutumu değiştirmek istedim' ifadesine katılım durumu

Anket çalışması sonuçlarına göre yaşadığı çevreyi değiştirmek isteyen katılımcı oranı da taşınmayı istemeyen katılımcı oranı gibi yüksek oranda görülmektedir. Bu ifadeye katılan katılımcı oranı ise %24.80 olarak görülmektedir. Uzaktan çalışma kavramının Covid 19 pandemisi ile daha çok gündeme geldiği günümüz koşullarında bireylerin Covid 19 sonrasındaki davranış biçimlerini incelemek amacıyla; Covid 19 pandemisine yönelik sorular sorulmuştur. Bu anket sorularına tüm anket katılımcıları cevap vermiştir. Bu kapsamda Covid 19 sonrasında yaşadığı çevreyi değiştirmek isteyen katılımcılar ve değiştirmek istemeyen katılımcıların oranının yakın olması Şekil 4.75'te dikkat çekmektedir. Bu tercihe katılmayan katılımcılar ise en yüksek oranı oluşturarak %28.30 görülmektedir. Özellikle uzaktan çalışan ve çalışmayan bireylerin verdikleri cevapların oranları karşılaştırıldığında; uzaktan çalışanların Covid 19 pandemisi sonrasında yaşadıkları çevreyi değiştirmek istedikleri görülürken; uzaktan çalışmayan kişilerden yaşadıkları çevreyi değiştirmek istediklerine ait oran yüksekliği ile dikkat çekmektedir.



**Şekil4. 75.**'Covid 19 sonrasında yaşadığım çevreyi değiştirmek istedim' ifadesine katılım durumu

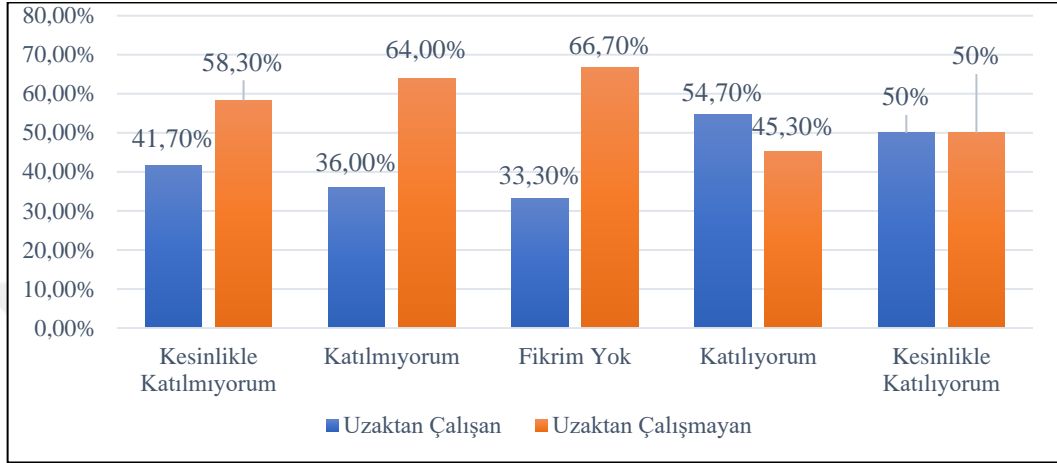
Anket çalışması kapsamında daha az toplu taşıma kullananların oranı ile özellikle benzer bir dağılım gösteren Covid 19 sonrasında da toplu taşımayı az kullanma tercihinine sahip katılımcı oranı %49 ve %19.20 ile yüksek olduğu görülmektedir. Bu ifadeye katılmayan kullanıcıların oranı ise %7.60 ve %16.60 ile yaklaşık toplam %23 olarak görülmektedir (Şekil 4.76). Anket çalışması sonuçlarına göre; uzaktan çalışan ve çalışmayan bireylerin karşılaştırılması yapıldığında; uzaktan çalışmayan bireylerin toplu taşımayı daha az kullandıklarına dair ifadeye katılım durumunun yüksek olduğu, uzaktan çalışan bireylerin de bu ifadeyi destekleyerek; toplu taşımayı daha az kullandıkları görülmektedir.



**Şekil4. 76.**'Covid19 sonrasında toplu taşımayı daha az kullanıyorum' ifadesine katılım durumu

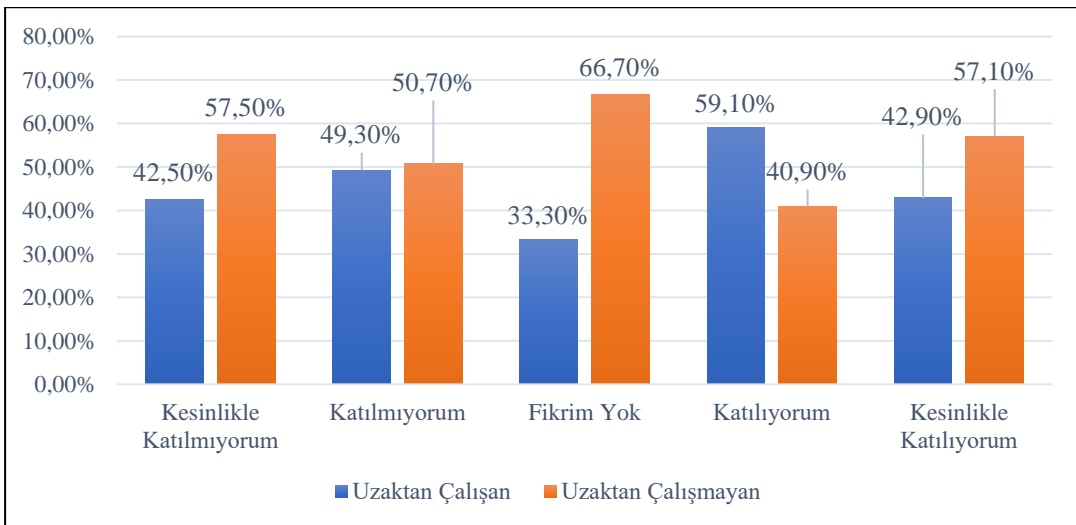
Covid 19 sonrasında daha çok yürüme tercihinine sahip katılımcı oranının yüksek olması oldukça dikkat çeken bir sonuçtur. Bu ifadeye göre katılımcıların seyahat

davranışları için daha çok yürümeyi tercih ettikleri Şekil 4.77.'de oransal olarak gösterilmektedir. İfadeye katılan bireylerin oranı %44.10 iken bunu kesinlikle onaylayan kişi oranı %22.10 olarak görülmektedir. Sonuçlar karşılaştırıldığında; Covid 19 sonrasında uzaktan çalışan ve çalışmayan bireylerin ortak olarak daha çok yürüyorum ifadesine katıldıkları görülmektedir (Şekil 4.77).



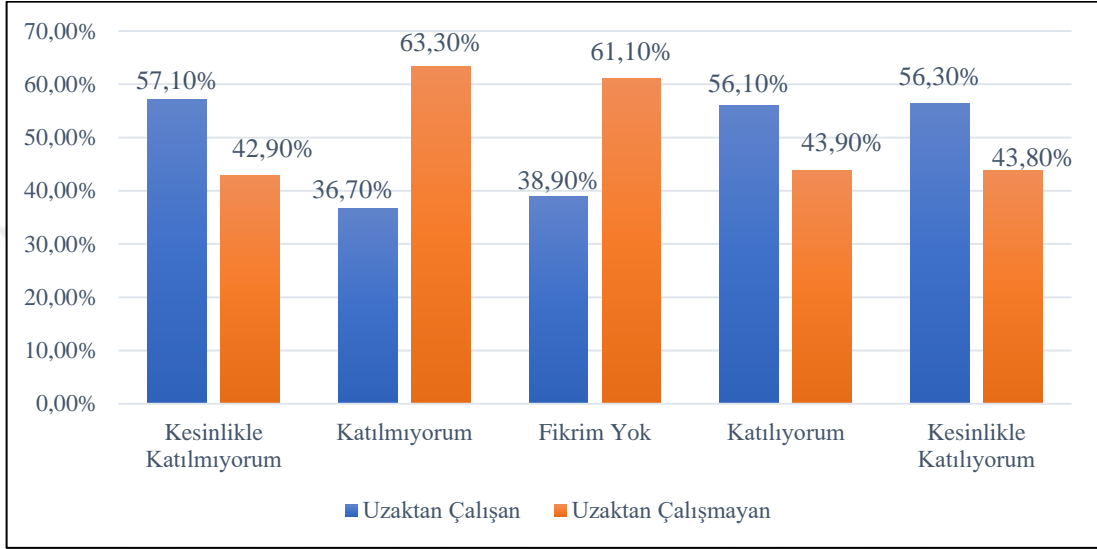
Şekil4. 77.'Covid 19 sonrasında daha çok yürüyorum' ifadesine katılım durumu

Katılımcıların özellikle Covid 19 sonrasında toplu taşıma araçlarını daha fazla kullandığı yönündeki ifadeye katılım durumları incelendiğinde bu görüşe katılmadıkları Şekil 4.78'de görülmektedir. Uzaktan çalışan ve çalışmayan bireylerin verdikleri cevapların karşılaştırılmasına göre; ortak olarak toplu taşımayı daha fazla kullanmadıkları görülmektedir.



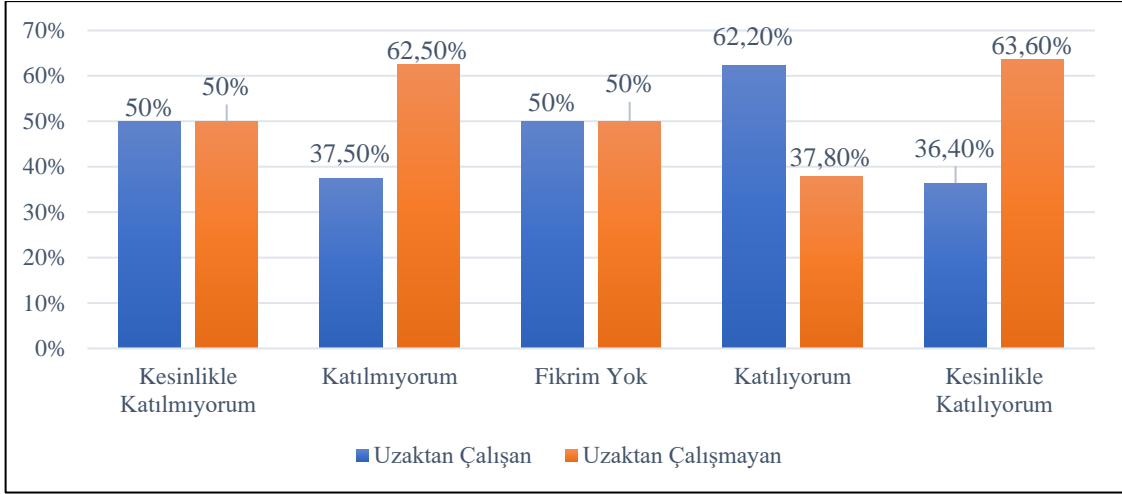
Şekil4. 78.'Covid 19 sonrasında toplu taşımayı daha fazla kullanıyorum' ifadesine katılım durumu

Covid 19 sonrasında seyahat davranışları incelendiğinde daha çok bisiklet/scooter kullanımını tercih eden katılımcı oranı %28.30 olarak görülmüştür. Anket katılımcılarının yüksek bir oranının bu tercihe katılmadıkları %33.80 oran ile görülmektedir (Şekil 4.79). Uzaktan çalışan ve çalışmayan bireylerin verdikleri cevaplar karşılaştırıldığında; çalışma uygulamasındaki farklılığın bu tercihi etkilemediği ve bireylerin benzer oranda bu ifadeye katılmadıkları görülmektedir.



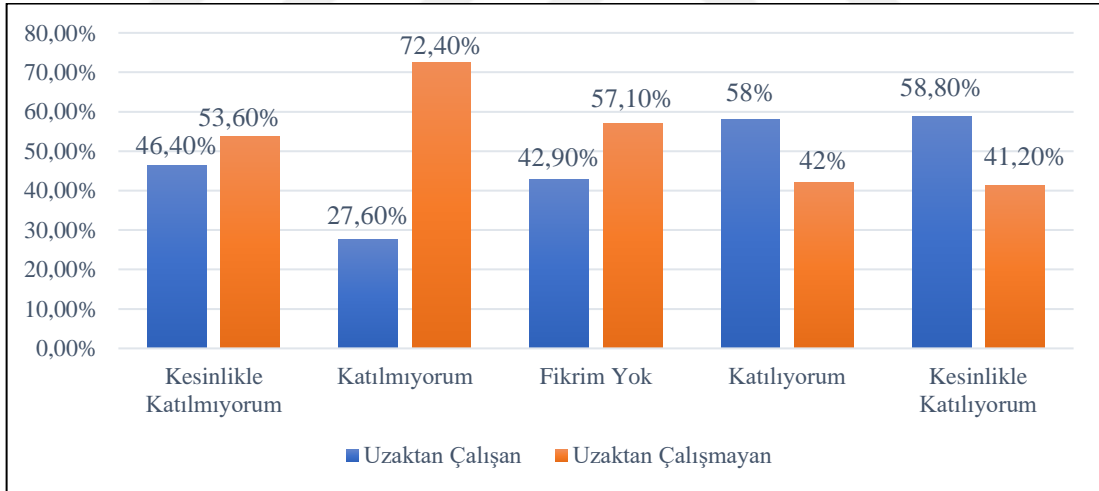
Şekil4. 79.'Covid 19 sonrasında daha çok bisiklet/scooter kullanıyorum' ifadesine katılım durumu

Anket sonuçlarına bakıldığında Covid 19 sonrasında katılımcıların özel araçlarını daha çok kullanma tercihine ait oranlar Şekil 4.80'de gösterilmiştir. Buna göre Covid 19'un bireylerin seyahat davranışlarındaki etkisinde özel araç kullanımının arttığı ve bu oranın katılımcıların yarısından fazlası tarafından da onaylandığı görülmektedir. Bu görüşü toplu taşımanın daha az kullanıldığı görüşü de desteklemektedir. İki çalışma uygulaması karşılaştırıldığında; bireylerin benzer ve yüksek oranda daha çok özel araçlarını kullandıkları görülmektedir.



Şekil4. 80.'Covid 19 sonrasında özel aracımı daha çok kullanıyorum' ifadesine katılım durumu

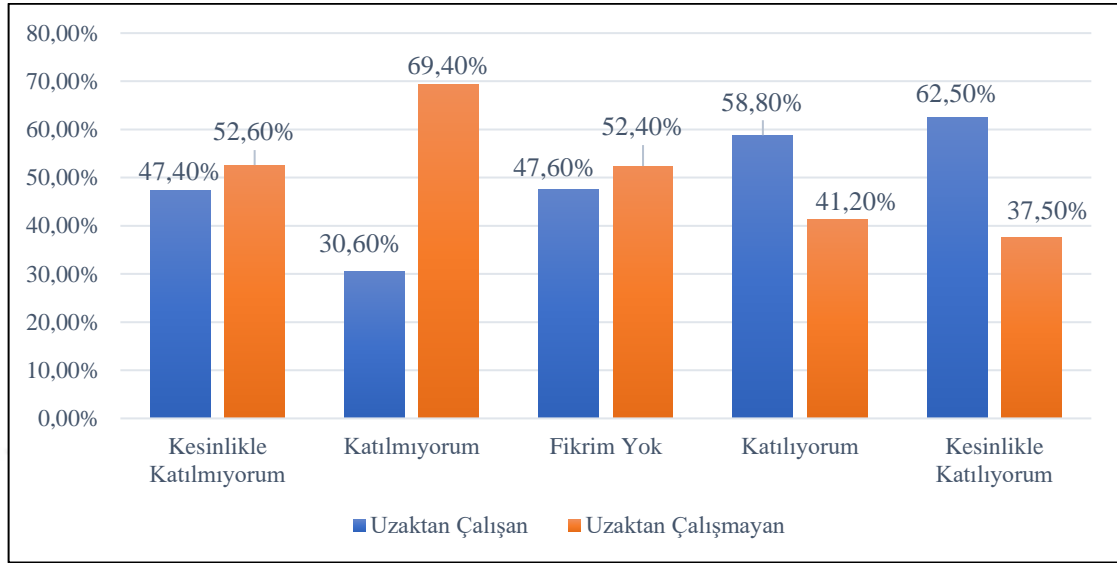
Özellikle bireylerin Covid 19 sonrasındaki tercihleri incelendiğinde özel araçlarını sadece konut-işyeri arasında kullanmanın dışında sosyal aktiviteler ve eğlence amaçlı seyahatler içinde kullandıkları Şekil 4.81'de görülmektedir. Özellikle uzaktan çalışan bireylerin sonuçlarına göre; özel araçlarını daha çok sosyal ve eğlence amaçlı seyahatlerinde kullandıkları sonucuna varılmıştır.



Şekil4. 81.'Covid 19 sonrasında özel aracımı daha çok sosyal aktiviteler ve eğlence amaçlı seyahatler için kullandım' ifadesine katılım durumu

Anket çalışması kapsamında Covid 19 ile değişen seyahat davranışı ve tercihlerinde en çok özel araç-otomobil tercihinde olan katılımcı oranlarının yüksek olduğu görülmüştür. Bu görüşü destekleyen Covid 19 sonrasında da özel aracın ailedeki diğer bireyler tarafından daha çok kullanıldığını belirten katılımcı oranı %23.40'tır. Şekil 4.82'de bu tercihe katılmayanların oranı %26.20 ile en yüksek oran çıkmıştır. Bu sonuçlar detaylı olarak incelendiğinde uzaktan çalışan bireylerin özel araçlarını ailelerindeki diğer

kişiler tarafından daha çok kullandıklarına ait katılım oranı en yüksek sonuçlar arasında olduğu görülmektedir.



**Şekil4. 82.**'Covid 19 sonrasında özel aracım ailemdeki diğer kişiler tarafından daha fazla kullanıldı' ifadesine katılım durumu

Özellikle Covid 19 pandemisine ait sorulara katılım durumları çizelge haline getirilerek ağırlıklı ortalamaları hesaplanmıştır (Çizelge 4.2). Buna göre;

- Covid 19 sonrasında daha çok yürüme tercihi (A.O:3.54)
- Covid 19 sonrasında da evden-uzaktan çalışmayı tercih etme durumu (A.O:3.21)
- Covid 19 sonrasında toplu taşımayı daha az kullanıyorum (A.O:3.56)
- Covid 19 sonrasında özel aracımı daha çok kullanıyorum (A.O: 3.48) göze çarpmaktadır.

Uzaktan çalışan kişilerin verdikleri cevaplar incelendiğinde;

- Covid 19 sonrasında da uzaktan-evden çalışmayı tercih etme durumu (A.O:3.48)
- Covid 19 sonrasında yaşadığı çevreyi değiştirme durumu (A.O:3.02)
- Covid 19 sonrasında toplu taşımayı daha fazla kullanma durumu (A.O: 3.01)
- Covid 19 sonrasında daha çok bisiklet/scooter vb. kullanma durumu (A.O:3.01)
- Covid 19 sonrasında özel aracımı daha çok sosyal aktiviteler için kullanma tercihi (A.O:3.23)

- Covid 19 sonrasında ailedeki diğer kişilerin özel araç kullanma durumu (A.O:3.17)

Uzaktan çalışmayan kişilerin verdikleri cevaplar incelendiğinde ise;

- Covid 19 sonrasında konutu değiştirme isteği (A.O:3.00)
- Covid 19 sonrasında toplu taşımayı daha az kullanma durumu (A.O: 3.00)
- Covid 19 sonrasında özel aracımı daha çok kullanma durumu (A.O: 3.00) göze çarpmaktadır.

**Çizelge 4. 2.** Covid 19 pandemisine yönelik ifadeler

Covid 19 Pandemisine Yönelik Sorular								
Covid 19 pandemisine yönelik ifadeler	Çalışma Türü	Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum	Fikrim yok	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum	Toplam Kişi sayısı (N)	Ağırlıklı Ortalama (AO)
Covid 19 sonrasında da uzaktan-evden çalışmayı tercih ederim.	Uzaktan Çalışan	33.3%	31.0%	11.8%	64.8%	66.7%	69	<b>3.48</b>
	Uzaktan Çalışmayan	66.7%	69.0%	88.2%	35.2%	33.3%	76	<b>2.65</b>
	Toplam	14,50%	20,00%	11,70%	37,20%	16,60%	100	<b>3.21</b>
Covid 19 sonrasında konutumu değiştirmek istedim.	Uzaktan Çalışan	32.6%	60.0%	20.7%	48.0%	37.5%	69	<b>2.98</b>
	Uzaktan Çalışmayan	67.4%	40.0%	47.4%	52.0%	62.5%	76	<b>3.00</b>
	Toplam	29,70%	34,50%	13,10%	17,20%	5,50%	100	<b>2,3</b>
Covid 19 sonrasında yaşadığım çevreyi değiştirmek istedim.	Uzaktan Çalışan	35.9%	48.8%	66.7%	52.8%	36.4%	69	<b>3.02</b>
	Uzaktan Çalışmayan	64.1%	51.2%	33.3%	47.2%	63.6%	76	<b>2.98</b>
	Toplam	26,90%	28,30%	12,40%	24,80%	7,60%	100	<b>2.63</b>
Covid 19 sonrasında toplu taşımayı daha az kullanıyorum.	Uzaktan Çalışan	36.4%	50.0%	36.4%	56.3%	31.1%	69	<b>2.97</b>
	Uzaktan Çalışmayan	63.6%	50.0%	63.6%	43.7%	67.9%	76	<b>3.00</b>
	Toplam	7,60%	16,60%	7,60%	49,00%	19,20%	100	<b>3.56</b>
Covid 19 sonrasında daha çok yürüyorum.	Uzaktan Çalışan	41.7%	36.0%	33.3%	54.7%	50.0%	69	<b>3.16</b>
	Uzaktan Çalışmayan	58.3%	64.0%	66.7%	45.3%	50.0%	76	<b>2.87</b>
	Toplam	8,30%	17,20%	8,30%	44,10%	22,10%	100	<b>3.54</b>

Covid 19 sonrasında toplu taşımayı daha fazla kullanıyorum.	Uzaktan Çalışan	42.5%	49.3%	33.3%	42.9%	47.6%	69	<b>3.01</b>
	Uzaktan Çalışmayan	57.5%	50.7%	66.7%	40.9%	57.1%	76	<b>2.96</b>
	Toplam	27,60%	46,20%	6,20%	15,20%	4,80%	100	<b>2,23</b>
Covid 19 sonrasında daha çok bisiklet/scooter vb. kullanıyorum.	Uzaktan Çalışan	57.1%	36.7%	38.9%	56.1%	56.3%	69	<b>3.01</b>
	Uzaktan Çalışmayan	42.9%	63.3%	61.1%	43.9%	43.8%	76	<b>2.93</b>
	Toplam	14,50%	33,80%	12,40%	28,30%	11,00%	100	<b>2.87</b>
Covid 19 sonrasında özel aracımı daha çok kullanıyorum.	Uzaktan Çalışan	50%	37.5%	50.0%	62.2%	36.4%	69	<b>2.98</b>
	Uzaktan Çalışmayan	50.0%	62.5%	50.0%	37.8%	63.6%	76	<b>3.00</b>
	Toplam	13,80%	16,60%	8,30%	31,00%	30,30%	100	<b>3.48</b>
Covid 19 sonrasında özel aracımı daha çok sosyal aktiviteler ve eğlence amaçlı seyahatler için kullandım.	Uzaktan Çalışan	46.4%	27.6%	42.9%	58.0%	58.8%	69	<b>3.23</b>
	Uzaktan Çalışmayan	53.6%	72.4%	57.1%	42.0%	41.2%	76	<b>2.77</b>
	Toplam	19,30%	20,00%	14,50%	34,50%	11,70%	100	<b>2.98</b>
Covid 19 sonrasında özel aracım ailemdeki diğer kişiler tarafından daha fazla kullanıldı.	Uzaktan Çalışan	47.4%	30.6%	47.6%	58.8%	62.5%	69	<b>3.17</b>
	Uzaktan Çalışmayan	52.5%	69.4%	52.4%	41.2%	37.5%	76	<b>2.76</b>
	Toplam	26,20%	24,80%	14,60%	23,40%	11,00%	100	<b>2.67</b>

#### 4.2.6. Anketlerin çaprazlama (ki kare) tekniğine göre değerlendirilmesi

##### 4.2.6.1. Uzaktan çalışmaya ilişkin verilerin çaprazlama sonuçları

Ankete katılan katılımcılardan ‘Uzaktan çalışıyor musunuz?’ sorusuna evet cevabını veren bireylerin en zorlandıkları konuyu çoklu biçimde işaretlemeleri istenmiştir. Bu sonuca göre en çok işaretlenen şık iş-özel hayat dengesinin sağlanması olurken bunu organizasyon ve çalışma programı oluşturulmasında yaşanan zorluklar ve performansın takip-denetimi izlemektedir (Çizelge 4.3).



**Çizelge4. 3.**Uzaktan çalışma ile uzaktan çalışma süresi boyunca zorlayan konu ilişkisi

			Uzaktan Çalışma Süresi Boyunca Sizi En Zorlayan Konu Nedir?						
			Teknoloji Alt Yapısı	Organizasyon ve Çalışma Programı	Alışkanlıklar ve Çalışma Motivasyonu	İş-Özel Hayat Dengesinin Sağlanması	Performansın Takip ve Denetimi	Evde uygun bir çalışma ortamının olmaması	Toplam
<b>Uzaktan Çalışıyor Musunuz?</b>	Evet	Sayı	27	20	26	37	26	20	67
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Hayır	Sayı	0	0	0	0	0	0	0
		%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Toplam			27	20	26	37	26	20	67

Uzaktan Çalışma sorusuna cevap veren 74 katılımcının cinsiyetlerine göre uzaktan çalışma boyunca kişiyi en çok zorlayan konu sorusunda birden fazla seçenek işaretleyebilecekleri bilgisi katılımcılarına anket formunda belirtilmiştir. Bu bağlamda uzaktan çalışan kadınların en çok zorlandıkları konuya cevap verenlerin sayısı 37 kişi ile iş-özel hayat dengesinin sağlanması olmuştur. Yani bu seçenek kullanıcılar arasında ilk ve en çok işaretlenen şık olmuştur. Bu oranı evde uygun bir çalışma ortamı oluşturulamaması ve çalışma motivasyonunun sağlanması konusundaki zorluklar takip etmektedir. Erkek katılımcıların ise yine benzer bir şekilde kadın katılımcılar gibi iş-özel hayat dengesini sağlamakta zorlandıkları görülmektedir (Çizelge 4.4).

**Çizelge4. 4.**Cinsiyet ile uzaktan çalışma süresi boyunca zorlayan konu ilişkisi

			Uzaktan Çalışma Süresi Boyunca Sizi En Zorlayan Konu Nedir?						
			Teknoloji Alt Yapısı	Organizasyon ve Çalışma Programı	Alışkanlıklar ve Çalışma Motivasyonu	İş-Özel Hayat Dengesinin Sağlanması	Performansın Takip ve Denetimi	Evde uygun bir çalışma ortamının olmaması	Toplam
<b>Cinsiyet</b>	Kadın	Sayı	15	15	16	25	16	16	41
		%	36.6	36.6	39.00	61.0	39.0	39.0	
	Erkek	Sayı	12	8	14	16	13	8	33
		%	36.4	24.2	42.4	48.5	39.4	24.2	
Toplam			27	23	30	41	29	24	74

Katılımcılardan uzaktan çalışanlar ile uzaktan çalışma günleri arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur (ki-kare=8,494 df=3 p=0,037<0,05). Çizelgeden de anlaşıldığı üzere uzaktan çalışan kişilerin her gün tam zamanlı olarak çalıştıklarına yönelik verdikleri cevapların çok fazla olduğu göze çarpmıştır (Çizelge 4.5).

**Çizelge4. 5.**Uzaktan çalışma ve uzaktan çalışılan gün ilişkisi

			Uzaktan Çalışıyor Musunuz?		
			Evet	Hayır	Toplam
Haftada Kaç Gün Uzaktan Çalışıyorsunuz?	Her gün Tam Zamanlı	Sayı	24	4	28
		%	85.7	14.3	100.0
	Her Gün Yarı Zamanlı	Sayı	8	3	11
		%	72.7	27.3	100.0
	Haftada 2-3 Gün Tam Zamanlı	Sayı	19	0	19
		%	100.0	0.0	100.0
	Haftada 1-2 Gün Tam Zamanlı	Sayı	16	0	16
		%	100.0	0.0	100.0
	Toplam	Sayı	67	7	74
		%	90.5	9.5	100.0

Katılımcıların 'yaş' sorusuna verdikleri cevap içerisinde yaşı 60 ve üzeri olan katılımcı olmadığı için çizelgede '60-64 ve 65+' aralığına yer verilmemiştir. Bu çizelgeye göre katılımcıların yaşı ile uzaktan çalışan katılımcılar arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur (ki-kare=17,498 df=3 p<0.001<0,05). Çizelge 4.6.'dan da anlaşıldığı üzere; yaş arttıkça uzaktan çalışmaya verilen evet cevaplarında artış gözlemlenmiştir.

**Çizelge4. 6.**Yaş aralığı ile uzaktan çalışma ilişkisi

			Uzaktan Çalışıyor musunuz?		
			Evet	Hayır	Toplam
Yaş Aralığı	18-29	Sayı	26	38	64
		%	40.6	50.4	100.0
	30-39	Sayı	13	28	41
		%	31.7	68.3	100.0
	40-49	Sayı	26	9	35
		%	74.3	25.7	100.0
	50-59	Sayı	4	1	5
		%	80.0	20.0	100.0
	Toplam	Sayı	69	76	145
		%	47.6	52.4	100.0

Anket çalışması kapsamında katılımcıları en çok zorlayan konunun değerlendirilmesine ilişkin sorulan soruda çok cevaplı seçebilecekleri belirtilmiştir. Bu anlamda incelendiğinde %23.6 oranında en çok seçilen cevabın iş-hayat özel dengesinin sağlanamaması olduğu görülmektedir. Uzaktan çalışan kişiler en çok bu konudaki zorlayıcı etkiyi seçerken çalışma motivasyonunun sağlanamaması ve performansın takip ve denetimi konusundaki aksaklıklarda zorlayıcı etkenler konusunda ilk sırada yer almaktadır (Çizelge 4.7).

**Çizelge4. 7.**Uzaktan çalışma sürecinde en çok zorlanılan konu

Uzaktan Çalışma Sürecinde Zorlayan Konu	Sayı (N)	%
Teknoloji alt yapısı	27	15.5
Organizasyon ve çalışma programı	23	13.2
Alışkanlıklar ve çalışma motivasyonu	30	17.2
İş-özel hayat dengesinin sağlanması	41	23.6
Performansın takip ve denetimi	29	16.7
Evde uygun bir çalışma ortamının oluşturulması	24	13.8
Toplam	174	100.0

*\*Toplam Sayı (N toplam) örneklem sayısından yüksek çıkabilir.*

Çalışılan sektör ve uzaktan çalışmaya uygunluk ilişkisi incelendiğinde anlamlı bir sonuç bulunmuştur (ki-kare=6,772, df=2, p=0,034<0,05). Bu sonuca göre kamu sektöründe çalışanların %50'lik kısmı yapılan işin uzaktan çalışmaya kısmen uygun olduğu görüşündedir. Özel sektörde ise uzaktan çalışmaya uygunluk değerlendirmesindeki yüksek sonuç (yaklaşık %85) göze çarpmaktadır (Çizelge 4.8).

**Çizelge4. 8.**Çalışılan sektör ve uzaktan çalışma uygunluk ilişkisi

			Yaptığımız iş uzaktan çalışmaya uygun mu?			
			Evet, Uygun	Kısmen Uygun	Hayır Uygun Değil	Toplam
Çalıştığımız Sektör	Kamu	Sayı	7	15	8	30
		%	23.3	50.0	26.7	100.0
	Özel	Sayı	57	40	18	115
		%	49.6	34.8	15.7	100.0
	Toplam	Toplam	64	55	26	145
		%	44.1	37.9	17.9	100.0

Çalışılan alt sektör ve uzaktan çalışma uygunluk ilişkisi incelendiğinde anlamlı bir sonuca ulaşılmıştır (ki-kare=41,452, df=10, p=0,000<0,5). Bu sonuca bağlı olarak en çok Bilişim-Yazılım sektörünün uzaktan çalışmaya uygun olduğu sonucuna varılmıştır. Özellikle Medya sektörü bir diğer en uygun alt sektör olarak göze çarpmaktadır. Turizm sektöründe ise kısmen uygun cevabı veren çalışanların oranının %25 ile uzaktan çalışmaya uygun olmayan en düşük sektör olmuştur (Çizelge 4.9).

**Çizelge4. 9.**Çalışılan alt sektör ve uzaktan çalışma uygunluk ilişkisi

			Yaptığımız iş uzaktan çalışmaya uygun mu?			
			Evet, Uygun	Kısmen Uygun	Hayır Uygun Değil	Toplam
Çalıştığımız Alt Sektör	Bilişim-Yazılım	Sayı	20	2	0	22
		%	90.9	9.1	0.0	100.0
	Eğitim	Sayı	8	12	2	22
		%	36.4	54.5	9.1	100.0
	Sağlık	Sayı	1	7	4	12
		%	8.3	58.3	33.3	100.0
	Turizm	Sayı	0	1	3	4
		%	0.0	25.0	75.0	100.0
	Medya	Sayı	5	1	1	7
		%	71.4	14.3	14.3	100.0
	Diğer	Sayı	30	32	16	78
		%	38.5	41.0	20.5	100.0
	Toplam	Sayı	64	55	26	145
		%	44.1	37.9	17.9	100.0

Uzaktan çalışma ile Covid 19 sonrasında da uzaktan-evden çalışmayı tercih etme durumu ilişkisi arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur (ki-kare=23,571, df=4, p=0,000<0,05). Bu ilişki çizelgeden de görüldüğü üzere; uzaktan çalışan kişilerin özellikle Covid 19 sonrasında da uzaktan çalışmayı tercih etme oranları oldukça yüksek çıkmıştır (Çizelge 4.10).

**Çizelge4. 10.**Uzaktan çalışma ile Covid19 sonrasında uzaktan-evden çalışma tercihi ilişkisi

			Covid 19 sonrasında da uzaktan-evden çalışmayı tercih ederim					
			Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	Toplam
Uzaktan Çalışıyor musunuz?	Evet	Sayı	7	9	2	35	16	69
		%	10.1	13.0	2.9	50.7	23.2	100.0
	Hayır	Sayı	14	20	15	19	8	76
		%	18.4	26.3	19.7	25.0	10.5	100.0
	Toplam	Toplam	21	29	17	54	24	145
		%	14.5	20.0	11.7	37.2	16.6	100.0

Yapılan iş ve uzaktan çalışmaya uygunluğu ile Covid 19 sonrasında da kişilerin uzaktan çalışma tercihleri arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur (ki-kare=34,383, df=8, p=0,000<0,05). Bu çizelgeye göre uzaktan çalışmaya uygun iş alanları tercihlerine bakıldığında, kullanıcıların Covid 19 sonrasında da uzaktan-evden çalışmayı tercih etme oranlarının yüksek olması dikkat çekmektedir (Çizelge 4.11).

**Çizelge4. 11.**Yapılan işin uzaktan çalışmaya uygunluğu ve Covid 19 sonrasında uzaktan çalışmayı tercih etme ilişkisi

			Covid 19 sonrasında uzaktan-evden çalışmayı tercih ederim					
			Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	Toplam
Yaptığımız iş uzaktan çalışmaya uygun mu?	Evet Uygun	Sayı	6	9	3	29	17	64
		%	9.4	14.1	4.7	45.3	26.6	100.0
	Kısmen Uygun	Sayı	13	13	5	21	3	55
		%	23.6	23.6	9.1	38.2	5.5	100.0
	Hayır Uygun Değil	Sayı	2	7	9	4	4	26
		%	7.7	26.9	34.6	15.4	15.4	100.0
	Toplam	Sayı	21	29	17	54	24	145
		%	14.5	20.0	11.7	37.2	16.6	100.0

#### 4.2.6.2. Seyahat Davranışlarına ilişkin verilerin çaprazlama sonuçları

Katılımcıların sahip oldukları özel araç sayısı ile Covid 19 sonrasında toplu taşımayı daha az kullanması arasında anlamlı bir istatistiksel veri bulunmuştur (ki-kare=33,121 df=12 p=0,001<0,05). Buna göre özel araç sahibi bireylerin toplu taşımayı daha az kullanmayı tercih ettikleri yönünde verilen cevapların oranının daha yüksek olduğu saptanmıştır. Özellikle toplu taşımayı daha az kullanmaya yönelik ifadeye katılım oranının %49 ve kesinlikle katılanların %19.3 oranda olması dikkat çekici bir sonuçtur (Çizelge 4.12).

**Çizelge4. 12.**Özel araç sahipliği ve toplu taşımanın daha az kullanılması arasındaki ilişki

			Covid 19 sonrasında toplu taşımayı daha az kullanıyorum					
			Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Fikrim yok	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	Toplam
Evinizde Özel Araç Var mı? (Size ve diğer aile üyelerine ait)	Hayır yok	Sayı	3	10	1	27	1	42
		%	7.1	23.8	2.4	64.3	2.4	100.0
	Evet 1 Adet	Sayı	7	13	7	40	20	87
		%	8.0	14.9	8.0	46.0	23	100.0
	Evet 2 Adet	Sayı	1	1	2	4	7	15
		%	6.7	6.7	13.3	26.7	46.7	100.0
	Evet 3 ve Daha Fazla	Sayı	0	0	1	0	0	1
		%	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0
	Toplam	Sayı	11	24	11	71	28	145
		%	7.6	16.6	7.6	49.0	19.3	100.0

Katılımcılardan Covid19 ile uzaktan çalışmaya başlayanlar ile Covid 19 sonrasında daha çok yürüyorum ifadesine katılanlar arasında anlamlı bir ilişki

bulunmuştur (ki-kare=9.912, df=4, p=0,042<0,05). Bu bağlamda Covid 19 ile uzaktan çalışmaya başlayanların Covid 19 sonrasında daha çok yürümeyi tercih ettikleri saptanmıştır (Çizelge 4.13).

**Çizelge4. 13.**Uzaktan çalışma süresi ve Covid 19 sonrasında daha çok yürüme tercihi ilişkisi

			Ne zamandan beri uzaktan çalışıyorsunuz?		
			Sürekli/Covid 19 Pandemisi öncesinde de uzaktan çalışıyordum	Covid 19 Pandemisi ile uzaktan çalışmaya başladım	Toplam
Covid 19 Sonrasında Daha Çok Yürüyorum	Kesinlikle Katılmıyorum	Sayı	0	5	5
		%	0.0	100.0	100.0
	Katılmıyorum	Sayı	2	7	9
		%	22.2	77.8	100.0
	Fikrim Yok	Sayı	2	2	4
		%	50	50	100.0
	Katılıyorum	Sayı	17	21	38
		%	44.7	55.3	100.0
	Kesinlikle Katılıyorum	Sayı	2	16	18
		%	11.1	88.9	100.0
	Toplam	Sayı	23	51	74
		%	31.1	68.9	100.0

Katılımcılardan Covid 19 ile uzaktan çalışmaya başlayanlar ile '*Covid 19 sonrasında daha çok bisiklet/scooter vb. kullanıyorum*' ifadesine katılanlar arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur (ki-kare=14,114, df=4, p=0,007<0,05). Bu bağlamda Covid 19 ile uzaktan çalışmaya başlayanların Covid 19 sonrasında daha çok bisiklet/scooter vb. ulaşım araçlarına yönelim tercihlerinin yüksek olduğu saptanmıştır (Çizelge 4.14).

**Çizelge4. 14.**Uzaktan çalışma süresi ve Covid 19 sonrasında daha çok bisiklet/scooter kullanım tercihi ilişkisi

			Ne zamandan beri uzaktan çalışıyorsunuz?		
			Sürekli/Covid 19 Pandemisi öncesinde de uzaktan çalışıyordum	Covid 19 Pandemisi ile uzaktan çalışmaya başladım	Toplam
Covid 19 Sonrasında Daha Çok Bisiklet/Scooter vb. Kullanıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum	Sayı	2	12	14
		%	14.3	85.7	100.0
	Katılmıyorum	Sayı	9	9	18.9
		%	50	50	100.0
	Fikrim Yok	Sayı	5	2	7
		%	71.4	28.6	100.0
	Katılıyorum	Sayı	7	20	27
		%	25.9	74.1	100.0
	Kesinlikle Katılıyorum	Sayı	0	8	8
		%	0.0	100.0	100.0
	Toplam	Sayı	23	51	74

Konut iş yeri arası kullanılan ulaşım türü anket sorusunda kullanıcılara birden fazla seçeneği seçebilecekleri belirtilmiştir. Bu anlamda frekans analizi yapıldığında özellikle N sayısı örneklem alan sayısını geçebilmektedir. Bunun nedeni bir katılımcının birden fazla seçenek işaretleyebilir olmasıdır. Bu sonuç ve çizelgedeki oranlara bakıldığında ise kullanıcıların en çok otomobil yani özel araçları ile seyahat etme davranışında buldukları %35.2 oranla görülmektedir. Bu oranı %16.1 oranla Metro, Tramvay ulaşım türü izlemektedir (Çizelge4.15).

**Çizelge4. 15.** Konut iş yeri arası kullanılan ulaşım türü tercihi

Konut İş Yeri Arası Kullanılan Ulaşım Türü Tercihi	Sayı (N)	%
Yürüyerek	35	15.2
Özel Araç Otomobil	81	35.2
Taksi	9	3.9
Dolmuş	13	5.7
Metro, HRS, Tramvay	37	16.1
Minibüs/Dolmuş	15	6.5
Otobüs	20	8.7
Personel Servisi	14	6.1
Bisiklet	2	0.9
Scooter	4	1.7
Toplam	230	100.0

*\*Toplam Sayı (N toplam) örneklem sayısından yüksek çıkabilir.*

Anket katılımcılarının 'Özel Araç kullanım amacınız nedir' sorusuna verdikleri cevap yine birden fazla seçeneği seçebilecekleri şeklinde yöneltilmiştir. Buna göre çıkan sonuçlar incelendiğinde en çok katılımcıların özel araçlarını iş-çalışma amacıyla kullandıklarını bunun yanında sosyal aktivite için de yine özel araçlarını tercih ettikleri %26.1 oranla doğrulanmıştır (Çizelge 4.16).

**Çizelge4. 16.** Özel araç kullanıma amacı

Özel Araç Kullanım Amacı	Sayı (N)	%
İş-Çalışma Amaçlı	67	30.2
Alışveriş Amaçlı	50	22.5
Akraba-eş-dost-arkadaş ziyaret amaçlı	42	18.9
Sosyal Aktivite Amaçlı	58	26.1
Diğer Nedenler	5	2.3
Toplam	222	100.0

*\*Toplam Sayı (N toplam) örneklem sayısından yüksek çıkabilir.*

Ankete katılan katılımcılara konut-iş yeri arası kullandıkları ulaşım türü sorusu çok seçenekli cevap verebilecekleri belirtilerek sorulmuştur. Bu anlamda uzaktan çalışma ve konut iş-yeri arası ulaşım türü tercihi çaprazlama yöntemi ile birleştirilmiştir. Bu yöntem ve tabloya göre kişilerin uzaktan çalışmaya evet-hayır cevabını vermesi fark





Anket çalışması kapsamında Covid 19 pandemisinin çalışma biçimlerinde değişikliğe neden olması ile birlikte kullanıcıların buna bağlı olarak seyahat davranışlarındaki değişim arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur (ki-kare=11,543, df=2, p=0,003<0,05). Bu bağlamda uzaktan çalışan kişilerin seyahat davranışlarında %59.5 ve %54.4 oranı ile değişim artışı kanıtlanmıştır. Uzaktan çalışma sorusuna ‘Evet’ cevabını verenler tüm katılımcıların %47.6’lık oranını oluşturmaktadır. Buna bağlı olarak uzaktan çalışan kişilerin özellikle seyahat davranışlarında değişikliklerin olması dikkat çekici bir sonuçtur. Uzaktan çalışmayan kesimin ise yüksek bir oranı seyahat davranışlarında bir değişikliğin olmadığı görüşündedir (Çizelge 4.19).

**Çizelge4. 19.**Covid 19 ile değişen çalışma biçimlerinin seyahat davranışlarına olan etkisi ve uzaktan çalışma ilişkisi

			Uzaktan Çalışıyor Musunuz?		
			Evet	Hayır	Toplam
Covid 19 Pandemisi ile Değişen Çalışma Biçimleriniz (Kısmen veya Tamamen uzaktan çalışmaya geçiş) Seyahat davranışlarınızı Değiştirdi mi?	Evet, Tamamen	Sayı	22	15	37
		%	59.5	40.5	100.0
	Evet, Kısmen	Sayı	37	31	68
		%	54.4	45.6	100.0
	Hayır, Hiç Değiştirmedim	Sayı	10	30	40
		%	25.0	75.0	100.0
	Toplam	Sayı	69	76	145
		%	47.6	52.4	100.0

Anket sonuçları kapsamında; katılımcıların Covid 19 pandemisine bağlı olarak değişen çalışma biçimlerinin seyahat davranışlarına olan etkisi ile daha az seyahat yapma tercihleri arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur (ki-kare=8,315, df=2, p=0,016<0,05). Bu sonuca göre özellikle tablodan anlaşıldığı üzere; daha az seyahat yapmaya başlayan kişi oranının %86.5 ile yüksek bir orana sahip olması dikkat çekmektedir. Yine evet cevabını verenler içerisinde kısmen daha az seyahat yaptığını belirten kullanıcıların oranının %71.6 ile yine yüksek olması göze çarpan bir sonuçtur (Çizelge 4.20).

**Çizelge4. 20.**Covid 19 ile değişen çalışma biçimlerinin seyahat davranışlarına olan etkisi ve daha az seyahat yapma tercihinin olan ilişkisi

			'Daha Az Seyahat Yapmaya Başladım'		
			Evet	Hayır	Toplam
Covid 19 Pandemisi ile Değişen Çalışma Biçimlerin (Kısmen veya Tamamen uzaktan çalışmaya geçiş) Seyahat davranışlarınızı Değiştirdi mi?	Evet, Tamamen	Sayı	32	5	37
		%	86.5	13.5	100.0
	Evet, Kısmen	Sayı	48	19	67
		%	71.6	28.4	100.0
	Hayır, Hiç Değiştirmedim	Sayı	6	7	13
		%	46.2	53.8	100.0
	Toplam	Sayı	86	31	117
		%	73.5	26.5	100.0

Anket sonuçları kapsamında; katılımcıların Covid 19 pandemisine bağlı olarak değişen çalışma biçimlerinin seyahat davranışlarına olan etkisi ile özel araç kullanım artışı arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur (ki-kare=10,035, df=2, p=0,007<0,05). Bu sonuca bakıldığında özellikle evet cevabını veren kullanıcıların özel araçlarını daha çok kullandığı %78.4 ve %68.7 ile kanıtlanmış olup toplam %67.5 oran ile kullanıcıların daha çok özel araçları ile seyahat yapmaya yöneldikleri sonucuna ulaşılmıştır (Çizelge 4.21).

**Çizelge4. 21.**Covid 19 ile değişen çalışma biçimlerinin seyahat davranışlarına olan etkisi ve daha çok özel araç kullanma tercihinin olan ilişkisi

			'Özel aracımı daha çok kullanmaya başladım'		
			Evet	Hayır	Toplam
Covid 19 Pandemisi ile Değişen Çalışma Biçimlerin (Kısmen veya Tamamen uzaktan çalışmaya geçiş) Seyahat davranışlarınızı Değiştirdi mi?	Evet, Tamamen	Sayı	29	8	37
		%	78.4	21.6	100.0
	Evet, Kısmen	Sayı	46	21	67
		%	68.7	31.3	100.0
	Hayır, Hiç Değiştirmedim	Sayı	4	9	13
		%	30.8	69.2	100.0
	Toplam	Sayı	79	38	117
		%	67.5	32.5	100.0

Katılımcıların 'Covid 19 sonrasında özel aracımı daha çok kullanıyorum' ifadesine katılım oranı ile yaş aralıkları arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur (ki-kare=23,707, df=12, p=0,022<0,05. Bu sonuca göre bakıldığında; çizelgede yaş fark etmeksizin özel araç kullanımının Covid 19 ile daha da çok arttığı gözlemlenmiştir (Çizelge 4.22).

**Çizelge4. 22.**Covid 19 sonrasında özel aracın daha çok kullanılma tercihi ile yaş aralığı ilişkisi

			Yaş Aralığı				
			18-29	30-39	40-49	50-59	Toplam
Covid 19 sonrasında Özel Aracımı Daha Çok Kullanıyorum İfadesine Katılım Durumu	Kesinlikle Katılmıyorum	Sayı	10	8	2	0	20
		%	15.6	19.5	5.7	0.0	13.8
	Katılmıyorum	Sayı	16	4	4	0	24
		%	25.0	9.8	11.4	0.0	16.6
	Fikrim Yok	Sayı	9	2	0	1	12
		%	14.1	4.9	0.0	20.0	8.3
	Katılıyorum	Sayı	12	14	16	3	45
		%	18.8	34.1	45.7	60.0	31.0
	Kesinlikle Katılıyorum	Sayı	17	13	13	1	44
		%	26.6	31.7	37.1	20.0	30.3
	Toplam	Sayı	64	41	35	5	145
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Katılımcıların 'Covid 19 sonrasında daha çok bisiklet/scooter vb. kullanıyorum' ifadesine katılım oranı ile cinsiyet dağılımı arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. (ki-kare=9,987 , df=4, p=0,041<0,05). Bu sonuca göre bakıldığında; çizelgede cinsiyet fark etmeksizin Covid 19 ile daha çok scooter, bisiklet kullanımının arttığı saptanmıştır (Çizelge 4.23).

**Çizelge4. 23.**Covid 19 sonrasında daha çok bisiklet/scooter kullanma tercihi ile cinsiyet ilişkisi

			Cinsiyet		
			Kadın	Erkek	Toplam
Covid 19 Sonrasında Daha Çok Bisiklet /Scooter vb. Kullanıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum	Sayı	11	10	21
		%	12.6	17.2	14.5
	Katılmıyorum	Sayı	33	16	49
		%	37.9	27.6	33.8
	Fikrim Yok	Sayı	10	8	18
		%	11.5	13.8	12.4
	Katılıyorum	Sayı	19	22	41
		%	21.8	37.9	28.3
	Kesinlikle Katılıyorum	Sayı	14	2	16
		%	16.1	3.4	11.0
	Toplam	Sayı	87	58	145
		%	100.0	100.0	100.0

Covid 19'un bireyin seyahat davranışlarına olan etkisinin; konut iş yeri arasındaki yolculuk türü tercihlerine olan etkileri frekans analizi ile incelendiğinde bireylerden 'Evet, tamamen' cevabını verenlerin %56.8 ile ve 'Evet, kısmen' cevabını verenlerin %64.2 en çok oranla özel araçları ile seyahat etmeyi seçtikleri görülmüştür. Kullanıcıların birden fazla cevap seçebilecekleri göz önüne alındığında özellikle tüm cevaplar arasında

kıyaslandığında yine %14.6 ve %29.9 oranları ile kullanıcıların özel araç-otomobil ile seyahat etmeyi tercih ettikleri sonucuna varılmıştır (Çizelge 4.24).

**Çizelge4. 24.**Covid 19 değişen çalışma biçiminin seyahat davranışına olan etkisi ve konut-iş yeri arası tercih edilen yolculuk türü ilişkisi

			Konut-işyeri arasında tercih edilen yolculuk türü										
			Yürüyerek	Özel Araç-Otomobil	Taksi	Dolmuş	Metro/HRS/T ramvay	Minibüs/Dolmuş	Otobüs	Personel Servis	Bisiklet	Scooter	Toplam
Covid 19 Pandemisi ile Değişen Çalışma Biçimleriniz (Kısmen veya Tamamen uzaktan çalışmaya geçiş) Seyahat davranışlarınızı Değiştirdi mi?	Evet, Tamamen	Sayı	7	21	4	6	10	3	5	3	0	2	37
		%	18.9	56.8	10.8	16.2	27.0	8.1	13.5	8.1	0.0	5.4	
		Toplam %	4.9	14.6	2.8	4.2	6.9	2.1	3.5	2.1	0.0	1.4	25.7
	Evet, Kısmen	Sayı	13	43	4	5	18	7	11	9	1	2	67
		%	19.4	64.2	6.0	7.5	26.9	10.4	16.4	13.4	1.5	3.0	
		Toplam %	9.0	29.9	2.8	3.5	12.5	4.9	7.6	6.3	0.7	1.4	46.5
	Hayır, Hiç Değiştirmedim	Sayı	15	17	1	2	9	5	4	2	1	0	40
		%	37.5	42.5	2.5	5.0	22.5	12.5	10.0	5.0	2.5	0.0	
		Toplam %	10.4	11.8	0.7	1.4	6.3	3.5	2.8	1.4	0.7	0.0	27.8
	Toplam	Sayı	35	81	9	13	37	15	20	14	2	4	144
		%	24.3	56.3	6.3	9.0	25.7	10.4	13.9	9.7	1.4	2.8	100.0

Katılımcıların ‘Covid 19 sonrasında özel aracımı daha çok sosyal aktivite ve eğlence amaçlı kullandım’ ifadesine katılım oranı ile özel araç sahipliği arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. ( $\chi^2=35,160$ ,  $df=12$ ,  $p=0,000<0,05$ ). Bu sonuca göre; evinde 1 adet aracı bulunan kişilerin özellikle %46 ile bu ifadeye katılması sonucu önemlidir. Bu ifadeye katılım oranının toplamda %34.5 olması dikkat çeken bir sonuçtur (Çizelge 4.25).

**Çizelge4. 25.**Özel araç sahipliliği ve Covid 19 sonrasında özel aracın sosyal aktivite ve eğlence amaçlı kullanılma tercihi ilişkisi

			<b>'Covid 19 Sonrasında Özel Aracımı Daha Çok Sosyal Aktivite ve Eğlence Amaçlı Kullandım'</b>					
			Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	Toplam
<b>Evinizde Özel Araç Var Mı? (Size ve diğer aile üyelerine ait)</b>	Hayır Yok	Sayı	16	11	7	8	0	42
		%	38.1	26.2	16.7	19.0	0.0	100.0
	Evet 1 Adet	Sayı	9	13	10	40	15	87
		%	10.3	14.9	11.5	46.0	17.2	100.0
	Evet 2 Adet	Sayı	3	4	4	2	2	15
		%	20.0	26.7	26.7	13.3	13.3	100.0
	Evet 3 ve Daha Fazla	Sayı	0	1	0	0	0	1
		%	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	Toplam	Sayı	28	29	21	50	17	145
		%	19.3	20.0	14.5	34.5	11.7	100.0

Konut-iş yeri arasındaki mesafe ve konut iş yeri arasında tercih edilen ulaşım türü sonuçları frekans analizi ile değerlendirilmiştir. Konut iş yeri arası ulaşım tercihi çok cevap işaretlenebilen bir soru olması nedeniyle çıkan sonuçlar oldukça önemlidir. Bu anlamda kullanıcıların özellikle mesafeden (km) bağımsız olmakla birlikte en çok özel araç ile seyahat etme eğiliminde oldukları görülmüştür. Bu çizelgeye göre 26-40 km arasında özellikle ulaşım tercihi %52.6 oran ile metro/HRS/tramvay olarak değişmiştir (Çizelge 4.26).

**Çizelge4. 26.**İşyeri-konut arası mesafe ve kullanılan ulaşım türü ilişkisi

			Konut-iş yeri arası kullanılan ulaşım türü tercihi											
			Yürüyerek	Özel Araç- Otomobil	Taksi	Dolmuş	Metro/HRS/Tram vay	M minibüs/Dolmuş	Otobüs	Personel Servis	Bisiklet	Scooter	Toplam	
İşyeri-Konut Arası Mesafesi	0-5 km	Sayı	23	13	1	1	1	1	2	1	1	1	38	
		%	60.5	34.2	2.6	2.6	2.6	2.6	5.3	2.6	2.6	2.6		
	6-15 km	Sayı	7	39	3	4	13	7	7	3	0	0	50	
		%	14.0	78.0	6.0	8.0	26.0	14.0	14.0	6.0	0.0	0.0		
	16-25 km	Sayı	2	16	0	2	8	3	3	4	0	1	25	
		%	8.0	64.0	0.0	8.0	32.0	12.0	12.0	16.0	0.0	4.0		
	26-40 km	Sayı	2	9	2	1	10	2	3	2	1	1	19	
		%	10.5	47.4	10.5	5.3	52.6	5.3	15.8	10.5	5.3	5.3		
	40 km ve daha fazla	Sayı	1	4	3	5	5	3	5	4	0	1	12	
		%	8.3	33.3	25.0	41.7	41.7	25.0	41.7	33.3	0.0	8.3		
	Toplam		Sayı	35	81	9	13	37	15	20	14	2	4	144

Covid 19 sonrasında da uzaktan çalışmayı tercih eden katılımcılar ile Covid 19 pandemisinde değişen çalışma biçimlerinin seyahat davranışlarına olan etkisi arasında anlamlı bir ilişki saptanmıştır (ki-kare=16,219, df=8, p=0,039<0,05). Bu bağlamda uzaktan çalışmayı Covid 19 sonrasında da tercih eden katılımcılar özellikle Covid 19 ile değişen çalışma biçimlerinin seyahat davranışlarını da değiştirdiği yönünde ‘katılıyorum’ cevabını vermişlerdir ve bu oranın yüksek olduğu sonucuna ulaşılmıştır (Çizelge 4.27).

**Çizelge4. 27.**Covid 19 sonrası toplu taşımayı daha az kullanma ve Covid 19 sonrası seyahat davranışlarının değişim ilişkisi

			Covid 19 Pandemisi ile değişen çalışma biçimlerin (kısmen veya tamamen uzaktan çalışmaya geçiş) seyahat davranışlarınızı değiştirdi mi?			
			Evet, Tamamen	Evet Kısmen	Hayır, Hiç Değişmedi	Toplam
Covid 19 sonrasında toplu taşımayı daha az kullanıyorum ifadesine Katılım	Kesinlikle Katılmıyorum	Sayı	2	5	4	11
		%	18.2	45.5	36.4	100.0
	Katılmıyorum	Sayı	7	5	12	24
		%	29.2	20.8	50.0	100.0
	Fikrim Yok	Sayı	3	4	4	11
		%	27.3	36.4	36.4	100.0
	Katılıyorum	Sayı	20	40	11	71
		%	28.2	56.3	15.5	100.0
	Kesinlikle Katılıyorum	Sayı	5	14	9	28
		%	17.9	50.0	32.1	100.0
	Toplam	Sayı	37	68	40	145
		%	25.5	46.9	27.6	100.0

Medeni durum ile konut iş yeri arasındaki ulaşım türü tercihleri frekans analizi ile incelendiğinde kadınların ve erkeklerin tercih ettikleri ulaşım türünün yüksek oranda özel araç/otomobil tercihi olduğu görülmektedir. Çizelge 4.28.'e göre kadınların özel araç tercihinden sonra en çok %31.4 oran ile metro/HRS/Tramvay ulaşım türünü tercih ettikleri sonucuna varılmıştır.

**Çizelge4. 28.**Cinsiyet ve konut-işyeri arası kullanılan ulaşım türü tercihi

			Konut-iş yeri arası kullanılan ulaşım türü tercihi										
			Yürüyerek	Özel Araç-Otomobil	Taksi	Dolmuş	Metro/HRS/Tramvay	Minibüs/Dolmuş	Otobüs	Personel Servis	Bisiklet	Scooter	Toplam
Cinsiyet	Kadın	Sayı	25	42	8	9	27	13	14	6	1	3	86
		%	29.1	48.8	9.3	10.5	31.4	15.1	16.3	7.0	1.2	3.5	
	Erkek	Sayı	10	39	1	4	10	2	6	8	1	1	58
		%	17.2	67.2	1.7	6.9	17.2	3.4	10.3	13.8	1.7	1.7	
	Toplam	Sayı	35	81	9	13	37	15	20	14	2	4	144
		%											

Anket görüşmesine katılanların yaşları ve konut-iş yeri arasındaki ulaşım türü tercihleri frekans analizi ile incelendiğinde ve karşılaştırıldığında tüm yaş aralıklarının en

çok özel araç-otomobil ulaşım türünü tercih ettikleri 18-29 yaş aralığına sahip katılımcıların ise 34.9 oranla yürüme, %15.9 oran ile dolmuş ulaşım türünü ve %27 oran ile metro/HRS/Tramvayı da yüksek oranda kullandıkları görülmüştür (Çizelge 4.29).

**Çizelge4. 29.**Yaş aralığı ve konut-işyeri arası kullanılan ulaşım türü ilişkisi

			Konut-işyeri arası kullanılan ulaşım türü tercihi											
			Yürüyerek	Özel Araç-Otomobil	Taksi	Dolmuş	Metro/HRS/Tramvay	Mimibüs/Dolmuş	Otobüs	Personel Servis	Bisiklet	Scooter/Bin Bin/ Martı	Toplam	
Yaş Aralığı	18-29	Sayı	22	26	6	10	17	11	13	6	0	1	63	
		%	34.9	41.3	9.5	15.9	27.0	17.5	20.6	9.5	0.0	1.6		
	30-39	Sayı	3	25	1	2	7	2	3	6	1	1	41	
		%	7.3	61.0	2.4	4.9	17.1	4.9	7.3	14.6	2.4	2.4		
	40-49	Sayı	9	26	2	1	12	2	4	2	1	2	35	
		%	25.7	74.3	5.7	2.9	34.3	5.7	11.4	5.7	2.9	5.7		
	50-59	Sayı	1	4	0	0	1	0	0	0	0	0	5	
		%	20.0	80.0	0.0	0.0	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
	Toplam			35	81	9	13	37	15	20	14	2	4	144

#### 4.2.6.3. Konut yer seçimi tercihlerine ilişkin verilerin çaprazlama sonuçları

Katılımcıların 'Uzaktan çalışıyor musunuz?' sorusuna verdikleri cevap ile 'ikinci bir konut edinmeyi düşünüyor musunuz?' ve 'Önümüzdeki 5 yıl içerisinde konut değişimi düşünüyor musunuz?' soruları çaprazlandığında; katılımcılardan uzaktan çalışmaya evet cevabını veren kişilerin ikinci bir konut düşünmediklerine dair çıkan sonuç oldukça dikkat çekmektedir. Buna göre uzaktan çalışmayan kişilerin daha yüksek oranda ikinci bir konut edinme tercihinde oldukları görülmüştür. Ancak uzaktan çalışan kişilerin önümüzdeki 5 yıl içerisinde konut değiştirmeyi düşündükleri ve ikinci konut edinme isteğine göre konut değiştirme fikrine daha sıcak baktıkları da çıkan sonuçlar arasındadır (Çizelge 4.30) (Çizelge4.31).



**Çizelge4. 30.**Uzaktan çalışma ile ikinci bir konut edinme isteği arasındaki ilişki

			İkinci Bir Konut Edinmeyi Düşünüyor Musunuz?			
			Evet	Hayır	Toplam	
Uzaktan Çalışıyor Musunuz?	Evet	Sayı	12	57	69	
		%	17.4	82.6	100.0	
	Hayır	Sayı	34	42	76	
		%	44.7	55.3	100.0	
	Toplam			46	99	145

**Çizelge4. 31.**Uzaktan çalışma ile önümüzdeki 5 yıl içerisinde konut değiştirme tercihi arasındaki ilişki

			Önümüzdeki 5 yılda Konut Değişimi Düşünüyor Musunuz?			
			Evet	Hayır	Toplam	
Uzaktan Çalışıyor Musunuz?	Evet	Sayı	31	38	69	
		%	44.9	55.1	100.0	
	Hayır	Sayı	40	36	76	
		%	52.6	47.4	100.0	
	Toplam			71	74	145

Ankete katılan katılımcıların verdikleri cevaplara göre, yaş aralıkları arttıkça konutunu değiştirme isteğinde de artış görülmektedir. Bu durum Çizelge 4.32.'de gösterilmiştir.

**Çizelge4. 32.**Covid 19 sonrasında konut değiştirme istediği ve yaş aralığı ilişkisi

			Yaş Aralığı					
			18-29	30-39	40-49	50-59	Toplam	
Covid 19 sonrasında konutunu değiştirmek istediğini ifadesine Katılım	Kesinlikle Katılmıyorum	Sayı	17	16	9	1	43	
		%	26.6	39.0	25.7	20.0	29.7	
	Katılmıyorum	Sayı	22	11	16	1	50	
		%	34.4	26.8	45.7	20.0	34.50	
	Fikrim Yok	Sayı	14	2	3	0	19	
		%	21.9	4.9	8.6	0.0	13.1	
	Katılıyorum	Sayı	7	8	7	3	25	
		%	10.9	19.5	20.0	60.0	17.2	
	Kesinlikle Katılıyorum	Sayı	4	4	0	0	8	
		%	6.3	9.8	0.0	0.0	5.5	
	Toplam		Sayı	64	41	35	5	145
			%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Anket katılımcılarının 'İkinci bir konut edinmeyi planlıyor musunuz?' sorusuna verdikleri cevap ile konutun şehir merkezinde olma durumu arasında anlamlı bir sonuca ulaşılmıştır (ki-kare=9,734, df=4, p=0,045<0,05). Bu anlamda özellikle ikinci konut edinmeyi düşünenler için 'önemli' ve 'en önemli' cevap oranları yüksektir. Konutun şehir

merkezinde olması tüm katılımcılar tarafından ise ‘en önemli’ kriterler arasında yer almaktadır (Çizelge 4.33).

**Çizelge4. 33.**İkinci bir konut edinme isteği ile konut çevresini seçerken etkili olan kriterler arasındaki ilişki (konutun şehir merkezinde olması)

			Konutun Şehir Merkezinde Olması					Toplam
			En Önemli	Önemsiz	Bilmiyorum	Önemli	En Önemli	
İkinci bir konut edinmeyi planlıyor musunuz? (Yazlık vb.)	Evet	Sayı	3	1	11	13	18	46
		%	6.5	2.2	23.9	28.3	39.1	100.0
	Hayır	Sayı	12	4	16	11	56	99
		%	12.1	4.0	16.2	11.1	56.6	100.0
	Toplam	Toplam	15	5	27	24	74	145
		%	10.3	3.4	18.6	16.6	51.0	100.0

Anket katılımcılarına 35.soruda ‘Önümüzdeki 5 yıl içinde yaşadığınız konutu değiştirmeyi düşünüyor musunuz?’ sorusu sorulmuştur. Bu soruya evet cevabı verenlerin özellikle hangi tip konutu seçtiği ile konutun bulunduğu çevrenin yaşlı ve engelli bireylerin kullanımına uygunluk ilişkisi arasında anlamlı bir sonuç bulunmuştur (ki-kare=27,847, df=16, p=0,033<0,05). Bu sonuca göre özellikle çevre koşullarının dezavantajlı bireylerin kullanımına uygun olması kriterinin önemli olduğunu gösteren oranın fazlalığı oldukça dikkat çekicidir. Bu sonuca göre apartman tipi konut tercih edenlerde bu oran %42.1 iken müstakil konut tipini tercih edenler için de %50 oranı dikkat çeken bir sonuçtur. Konut tipi fark etmeksizin kullanıcıların ‘önemli’ ve ‘en önemli’ olarak işaretledikleri oranın %50’den fazla olması önemli bir bulgudur (Çizelge 4.34).

**Çizelge4. 34.5 yıl içinde yaşadıkları konutu değiştirmek isteyen katılımcıların hangi tip konutu seçtiği ile konut çevresini seçerken etkili olan kriterler arasındaki ilişki (Konutun bulunduğu çevrenin yaşlı ve engelli bireylerin kullanımına uygun olması)**

			Konutun bulunduğu çevrenin yaşlı ve engelli bireylerin kullanımına uygun olması					
			En Önemli	Önemsiz	Bilmiyorum	Önemli	En Önemli	Toplam
35.soruya cevabınız evet ise hangi tip konuta taşınmayı düşünüyorsunuz?	Apartman	Sayı	2	2	2	8	5	19
		%	10.5	10.5	10.5	42.1	26.3	100.0
	Güvenlikli Site (Apartman)	Sayı	0	0	7	2	8	17
		%	0.0	0.0	41.2	11.8	47.1	100.0
	Güvenlikli Site (Müstakil Konut)	Sayı	3	5	2	4	6	20
		%	15.0	25.0	10.0	20.0	30.0	100.0
	Müstakil Konut	Sayı	1	1	4	0	8	14
		%	7.1	7.1	28.6	0.0	57.1	100.0
	Rezidans	Sayı	0	0	0	2	2	4
		%	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	100.0
	Toplam	Sayı	6	8	15	16	29	74
		%	8.1	10.8	20.3	21.6	39.2	100.0

Anket katılımcılarına 35. soruda '*Önümüzdeki 5 yıl içinde yaşadığınız konutu değiştirmeyi düşünüyor musunuz?*' sorusu sorulmuştur. Bu soruya evet cevabını verenlerin özellikle hangi tip konutu seçtiği ile konutun şehir merkezinde olması ifadesi arasında anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (ki-kare=31,043, df=16, p=0,013<0,05). Bu sonuca göre; konutun şehir merkezinde olmasını 'önemli' ve 'en önemli' seçeneklerine katılma oranlarının yüksek olması göze çarpmaktadır. Bunun yanı sıra önemsiz seçeneğinin oransal ifadesinin çok düşük olduğu da çıkan sonuçlar arasındadır (Çizelge 4.35).

**Çizelge4. 35.5 yıl içinde yaşadıkları konutu değiştirmek isteyen katılımcıların hangi tip konutu seçtiği ile konut çevresini seçerken etkili olan kriterler arasındaki ilişki (Konutun bulunduğu çevrenin yaşlı ve engelli bireylerin kullanımına uygun olması)**

			Konutun Şehir Merkezinde Olması					
			En Önemli	Önemsiz	Bilmiyorum	Önemli	En Önemli	Toplam
35.soruya cevabınız evet ise hangi tip konuta taşınmayı düşünüyorsunuz?	Apartman	Sayı	0	1	2	5	11	19
		%	0.0	5.3	10.5	26.3	57.9	100.0
	Güvenlikli Site (Apartman)	Sayı	0	2	2	4	9	17
		%	0.0	11.8	11.8	23.5	52.9	100.0
	Güvenlikli Site (Müstakil Konut)	Sayı	5	0	5	7	3	20
		%	25.0	0.0	25.0	35.0	15.0	100.0
	Müstakil Konut	Sayı	2	0	5	0	7	14
		%	14.3	0.0	35.7	0.0	50.0	100.0
	Rezidans	Sayı	0	0	0	0	4	4
		%	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
	Toplam	Sayı	7	3	14	16	34	74
		%	9.5	4.1	18.9	21.6	45.9	100.0

Anket katılımcılarına 35.soruda ‘Önümüzdeki 5 yıl içinde yaşadığımız konutu değiştirmeyi düşünüyor musunuz?’ sorusu sorulmuştur. Bu soruya evet cevabı verenlerin özellikle hangi tip konutu seçtiği ile konutun bulunduğu muhitte alışveriş, eğlence vb. sosyal donatı alanlarının varlığını tercih etme ilişkisi arasında anlamlı bir sonuca ulaşılmıştır (ki-kare=31,290, df=16, p=0,012<0,05). Bu bağlamda konut değiştirmeyi düşünen katılımcılar için konutun bulunduğu çevrenin sosyal donatı alanlarına sahip olması önemli bir kriter olarak bulunmuştur (Çizelge 4.36).

**Çizelge4. 36.5 yıl içinde yaşadıkları konutu değiştirmek isteyen katılımcıların hangi tip konutu seçtiği ile konut çevresini seçerken etkili olan kriterler arasındaki ilişki (Konutun bulunduğu muhitte alışveriş, eğlence vb. sosyal donatı alanlarının varlığı)**

			Konutun bulunduğu muhitte alışveriş, eğlence vb. sosyal donatı alanlarının varlığı					Toplam
			En Önemsiz	Önemsiz	Bilmiyorum	Önemli	En Önemli	
35.soruya cevabınız evet ise hangi tip konuta taşınmayı düşünüyorsunuz?	Apartman	Sayı	0	1	2	9	7	19
		%	0.0	5.3	10.5	47.4	36.8	100.0
	Güvenlikli Site (Apartman)	Sayı	0	0	2	8	7	17
		%	0.0	0.0	11.8	47.1	41.2	100.0
	Güvenlikli Site (Müstakil Konut)	Sayı	5	3	5	3	4	20
		%	25.0	15.0	25.0	15.0	20.0	100.0
	Müstakil Konut	Sayı	1	0	3	2	8	14
		%	7.1	0.0	21.4	14.3	57.1	100.0
	Rezidans	Sayı	0	1	0	3	0	4
		%	0.0	25.0	0.0	75.0	0.0	100.0
	Toplam	Sayı	6	5	12	25	26	74
		%	8.1	6.8	16.2	33.8	35.1	100.0

Anket katılımcılarına 35.soruda ‘Önümüzdeki 5 yıl içinde yaşadığımız konutu değiştirmeyi düşünüyor musunuz?’ sorusu sorulmuştur. Bu soruya evet cevabını veren katılımcılar ile konut yakın çevresinde yaya ve bisiklet yolu olmasının önem ilişkisi arasında anlamlı bir sonuca ulaşılmıştır (ki-kare=30,872, df=16, p=0,014<0,05). Bu sonuca bağlı olarak konut çevresinde yaya ve bisiklet yollarının olması ifadesine katılan kesimin %43.2 oranla diğerlerine göre en yüksek oran olması dikkat çeken bir sonuç olmuştur (Çizelge 4.37).

**Çizelge4. 37.5 yıl içinde yaşadıkları konutu değiştirmek isteyen katılımcıların hangi tip konutu seçtiği ile konut çevresini seçerken etkili olan kriterler arasındaki ilişki (Konut yakın çevresinde yaya ve bisiklet yollarının olması)**

			Konut yakın çevresinde yaya ve bisiklet yollarının olması					Toplam
			En Önemli	Önemsiz	Bilmiyorum	Önemli	En Önemli	
35.soruya cevabımız evet ise hangi tip konuta taşınmayı düşünüyorsunuz?	Apartman	Sayı	2	1	1	8	7	19
		%	10.5	5.3	5.3	42.1	36.8	100.0
	Güvenlikli Site (Apartman)	Sayı	0	2	6	3	6	17
		%	0.0	11.8	35.3	17.6	35.3	100.0
	Güvenlikli Site (Müstakil Konut)	Sayı	1	7	2	2	8	20
		%	5.0	35.0	10.0	10.0	40.0	100.0
	Müstakil Konut	Sayı	1	1	4	0	8	14
		%	7.1	7.1	28.6	0.0	57.1	100.0
	Rezidans	Sayı	1	0	0	0	3	4
		%	25.0	0.0	0.0	0.0	75.0	100.0
	Toplam	Sayı	5	11	13	13	32	74
		%	6.8	14.9	17.6	17.6	43.2	100.0

Yaşadığı konut çevresinden taşınma düşüncesi ile konutun bulunduğu alanda sosyal donatı alanlarının varlığı kriterini tercih etme ilişkisi arasında anlamlı bir sonuç bulunmuştur (ki-kare=32,565, df=20, p=0,038<0,05) Buna göre, taşınmayı düşünenler için konut çevresindeki sosyal donatı varlığının olmasını önemli bulan katılımcıların %41.4 ve 28,3 oranları ile çok önemli ve önemli bulmaları dikkat çekici bir sonuçtur. Özellikle kent merkezi dışına taşınmak isteyen ve doğal güzelliklere sahip bir alanı tercih eden katılımcılar için bile sonucun ‘önemli’ ve ‘en önemli’ seçeneklerine ait oransal yüksek sonuç dikkat çekmektedir (Çizelge 4.38).

**Çizelge4. 38.**Yaşadığı konut çevresinden taşınma düşüncesi ile konut çevresini seçerken etkili olan kriterler arasındaki ilişki (konutun bulunduğu muhitte alışveriş, eğlence vb. sosyal donatı alanlarının varlığı)

			Konutun bulunduğu muhitte alışveriş, eğlence vb. sosyal donatı alanların varlığı					Toplam
			En Önemsiz	Önemsiz	Bilmiyorum	Önemli	En Önemli	
Yaşadığımız konut alanı çevresinden taşınmayı düşünüyor musunuz?	Hayır Düşünmüyorum	Sayı	6	3	16	24	39	88
		%	6.8	3.4	18.2	27.3	44.3	100.0
	Evet, Kent merkezi içinde yer alan konut alanlarına taşınmayı düşünüyorum.	Sayı	0	1	1	8	7	17
		%	0.0	5.9	5.9	47.1	41.2	100.0
	Evet farklı bir şehre taşınmayı düşünüyorum	Sayı	0	2	1	1	1	5
		%	0.0	40.0	20.0	20.0	20.0	100.0
	Evet, kent merkezi dışında -banliyö- daha az yoğun bir yere taşınmayı düşünüyorum	Sayı	1	3	4	3	4	15
		%	6.7	20.0	26.7	20.0	26.7	100.0
	Evet, doğal güzelliklere sahip bir ilçe/kasaba/köye taşınmayı düşünüyorum	Sayı	3	0	3	3	9	18
		%	16.7	0.0	16.7	16.7	50.0	100.0
	Diğer	Sayı	0	0	0	2	0	2
		%	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
	Toplam	Sayı	10	9	25	41	60	145
		%	6.9	6.2	17.2	28.3	41.4	100.0

Yaşadığı konut çevresinden taşınma düşüncesi ile konutun bulunduğu çevre-muhitin nezih olmasını tercih etme ilişkisi arasında anlamlı bir sonuç bulunmuştur (ki-kare=35,069, df=20, p=0,020<0,05). Bu sonuca göre taşınmayı düşünen tüm katılımcılar için çevrenin nezih olması %53.1 oranla yüksek bir sonuç olarak göze çarpmaktadır (Çizelge 4.39).

**Çizelge4. 39.Yaşadığı konut çevresinden taşınma düşüncesi ile konut çevresini seçerken etkili olan kriterler arasındaki ilişki (konutun bulunduğu çevre-muhitin nezhil olması)**

			Konutun bulunduğu çevre-muhitin nezhil olması					
			En Önemsiz	Önemsiz	Bilmiyorum	Önemli	En Önemli	Toplam
Yaşadığınız konut alanı çevresinden taşınmayı düşünüyor musunuz?	Hayır Düşünmüyorum	Sayı	5	0	17	17	49	88
		%	5.7	0.0	19.3	19.3	55.7	100.0
	Evet, Kent merkezi içinde yer alan konut alanlarına taşınmayı düşünüyorum.	Sayı	0	1	1	4	11	17
		%	0.0	5.9	5.9	23.5	64.7	100.0
	Evet farklı bir şehre taşınmayı düşünüyorum	Sayı	0	0	2	2	1	5
		%	0.0	0.0	40.0	40.0	20.0	100.0
	Evet, kent merkezi dışında - banliyö-daha az yoğun bir yere taşınmayı düşünüyorum	Sayı	1	0	5	6	3	15
		%	6.7	0.0	33.3	40.0	20.0	100.0
	Evet, doğal güzelliklere sahip bir ilçe/kasaba/köye taşınmayı düşünüyorum	Sayı	0	3	1	3	11	18
		%	0.0	16.7	5.6	16.7	61.1	100.0
	Diğer	Sayı	0	0	0	0	2	2
		%	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Toplam	Sayı	6	4	26	32	77	145	
	%	4.1	2.8	17.9	22.1	53.1	100.0	

#### 4.3. Bulguların Tartışılması

Çalışmanın bu bölümünde uzaktan çalışmanın ve Covid 19 sonrası yaşanan sürecin İzmir’de çalışan bireylerin konut yer seçimi tercihlerine ve seyahat davranışlarına olan etkileri saha araştırması kapsamında gerçekleştirilen anketlerden elde edilen veriler ışığında tartışılmıştır.

Bireylerin uzaktan çalışma boyunca tercih ettikleri seyahat davranışlarını ve konut tercihlerindeki etkenleri ortaya koymak amacıyla; toplu taşıma alanlarına yakınlık, araç sahipliği, işyeri-konut arası mesafe ve süresi, güvenlik, erişilebilirlik, sosyal donatı ve alışveriş alanlarına yakınlık, açık ve yeşil alanların varlığı, trafik güvenliği ve dezavantajlı grupların kullanımına uygun olabilmesi, Covid 19 gibi kriterlere göre değerlendirilmiştir. Uzaktan çalışan ve çalışmayan bireylerle yapılan anketler bu etkenler dikkate alınarak hazırlanmıştır.

Edgü (2003), yaptığı anket çalışmasında; mevcut konutta ikamet etme süresinin çevreyi tanıma ile yakından ilişkili olduğu sonucuna varmıştır. Özellikle araştırmaya katılan bireylerin güvenliği, yeşil alan yoğunluğunu en önemli kriter olarak tanımladığı vurgusunu yapmıştır. Bireylerin sosyal donatı alanlarına ve alışveriş merkezlerine yakınlığını ön planda tutarken sağlık donatı alanları konusunda gelişme beklediklerini savunmaktadır. Yapılan araştırma içerisinde sağlık hizmetlerine yakınlığın, şehir merkezinde olma kriterinin yanında sosyal donatı ve alışveriş alanlarına yakınlığın, yeşil alan yoğunluğunun da fazla olması kriterleri bu çalışma ile benzer sonuçlara sahiptir.

Mazıcıoğlu ve Yenice'nin (2019) birlikte yaptıkları çalışmada bireylerin konutun yakın çevresinde yeşil alan bulunma kriterini, alışveriş mekanlarına erişilebilirliğin ve sosyo-kültürel donatı alanlarının varlığının konut yer seçiminde en önemli unsurlar olduğunu belirtmişlerdir. Çalışmalarındaki anket sonuçlarında kullanıcılar her ne kadar bireylerin yakın çevresinden memnun olduklarını belirtmiş olsalar da güvenli konutları daha ön planda tuttukları görülmektedir. Bu noktada bireylerin çocuk sahipliği ile doğru orantılı çıkan araştırma sonuçlarına göre, katılımcıların çocuklarının güvenliği için güvenli oyun alanları ve trafik konusunda güvenli yerleri seçtikleri; çıkan sonuçlar değerlendirildiğinde ise bireylerin ortak görüşünün bu kriterlerden oluştuğu söylenebilmektedir. Çalışmadan elde edilen bulgular ise bu konut seçim tercihlerini desteklemektedir.

Bireylerin uzaktan çalışma hayatları incelendiğinde katılımcıların uzaktan çalışma biçimini tam zamanlı ve haftanın her günü olarak tercih ettikleri çıkan sonuçlar arasındadır. Uzaktan çalışmayı tercih eden katılımcıların ise, yaşları arttıkça uzaktan çalışma hayatında daha fazla buldukları görülmüştür. Özellikle özel sektörün bu çalışma biçimini daha çok desteklediği ve meslek dağılımı olarak uzaktan çalışma sürecinde kullanılacak bilgi ve iletişim teknolojileriyle orantılı olarak Medya, Eğitim ve Bilişim yazılım alanlarının oranlarının yüksek çıkması dikkat çeken bir sonuçtur.

Araştırma içerisinde çalışmaya katılan ve uzaktan çalışan bireylerin uzaktan çalışma boyunca yaşadıkları aksaklıklar ve teknolojik alt yapıdaki yetersizlikler nedeniyle çalışma hayatında zorlandıkları görülmektedir. Literatürde yer alan uzaktan çalışmanın dezavantajları içerisinde sayılabilecek teknolojik aksaklıklar ve iş-özel hayat dengesinin sağlanamadığına dikkat çekilerek özellikle bu aşamada en dikkat çeken zorluğun iş-özel hayat dengesinin sağlanamaması ve bunda en yüksek oranın kadın uzaktan çalışan katılımcılar olduğu görülmektedir. Bu bağlamda erkeklerin de yine aynı şekilde uzaktan çalışma konusunda iş-özel hayat dengesini sağlamakta zorlandıkları ve



bu durumun cinsiyet fark etmeksizin zorlanılan konu çerçevesinde ortak fikirde olunduğu görülmektedir. Araştırmada özellikle uzaktan çalışma uygulamasında yer alan bireylerin yaşça büyük ve deneyim sahibi bireylerden oluştuğu görülmektedir.

Akyol Altun'un (2010) İzmir ilinde yaptığı araştırmasında, bireylerin yüksek oranda apartman tipi konutlarda yaşadıklarını ve bu konuda ikamet etme süreleriyle orantılı olarak taşınmak istemedikleri görüşüne ulaşmıştır. Taşınmayı isteyen katılımcıların ise kent çeperinde ya da dışında müstakil ev tercih ettikleri sonucunu çıkarmıştır. Taşınmak isteyen bireylerin en önemli sorununun ulaşım sorunu olduğu ve özellikle sosyal donatı alanlarının yetersizliğinden şikâyet ettikleri görülmektedir. Taşınmak istedikleri alan özelliklerinde bahçeli, güvenli, huzurlu ve büyük konutta yaşama istekleri ile yapılan çalışma sonuçları benzerlik göstermektedir.

Çalışma alanı içerisinde yapılan anket çalışması sonuçlarına göre katılımcıların mevcut yaşadıkları konut tipi yüksek oranda apartman tipi ve 101-140 m<sup>2</sup> büyüklüğüne sahip konut olmakla birlikte, ofis amaçlı kullandıkları bir odalarının olmadığı belirtilmiştir. Ancak katılımcıların yüksek yoğunluğunun ikinci konut edinmek istemedikleri ve 5 yıl içerisinde de taşınmayı düşünmedikleri sonucuna ulaşılmıştır. Önümüzdeki 5 yıl içerisinde konut değiştirmeyi düşünen kesimin ise yine en yüksek oranlarda apartman tipi konut ve güvenli site içerisinde müstakil konuta taşınma isteğinde oldukları görülmüştür. Bu isteğin nedeni bireylerin konut seçerken dikkat ettiği etmenler arasında olan yeşil alan varlığı ve çevrenin nezih, güvenli olmasını isteme tercihleridir. Bireyler konutun bulunduğu çevreden rahatsız olduklarını dile getirirken gürültüden özellikle rahatsız olduklarını da belirtmişlerdir. Taşınmayı istemelerinin diğer nedenleri arasında ise;

- Evin büyüklüğü,
- Başka yatırımlar yapabilme alanı,
- Yaşanılan konut içerisinde kendine özel alan oluşturamama ve çalışma odası bulunmaması,
- Evin yaşının eskimesi ve buna bağlı tadilat gereksinimleri,
- Çocuklarının eğitim alanlarına yakınlık ve
- Mecburiyet gibi etkenler yer almaktadır.

Taşınmak isteyen bireylerin yine konut seçerken dikkat ettikleri etmenler arasında yer alan konutun kent merkezinde olması kriterini öncelikli tuttuğu, yine de yakın orana

sahip kesimin ise doğal güzelliklere sahip bir ilçe veya kırsal yerleşime taşınmak istediği görülmektedir.

Anket sonuçlarında dikkat çeken sonuçlardan bir tanesi bireylerin yüksek oranda taşınmak istememesi sonucu olsa da özellikle yaş ile değerlendirildiğinde Covid 19 sonrasında bireylerin yaşları arttıkça konut değiştirme isteğinde olduklarıdır. Bu anlamda, ikinci bir konut isteme tercihinde de bireylerin yine şehir merkezinde olma kriterini önemseydiği görülmüştür.

Anket bulgularına göre konutlarını değiştirmeyi isteyen bireylerin yaşadıkları konut tipi ne olursa olsun konut çevresinde en dikkat ettikleri özellikler arasında alışveriş ve sosyal donatı alanlarının varlığı, yaya ve bisiklet yollarının olmasıdır. Özellikle ankete katılan bireylerin çoğunlukla genç kesimden oluşması bu sonucun bir nedeni olarak gösterilebilir. Bireylerin bu görüşü desteklemedeki bir diğer çıkarım ise; konut alanı çevresinden taşınıp kent merkezi, farklı bir şehir, banliyö, doğal güzelliklere sahip kasaba, ilçe fark etmeksizin bu etkenleri önemli kriter olarak değerlendirmeleridir. Bireyler seçecekleri konut tipinde şehir merkezinde bir tercihte bulunuyorlarsa; özellikle çevrenin nezih ve güvenilir bir muhitte olmasını önemli görmektedirler.

Katılımcılar içerisinde taşınmayı ve konut değiştirme isteğine sahip bireylerin ise güvenli site apartman ya da müstakil konut tercihinde oldukları görülmüştür. Çalışmaya katılan katılımcıların yüksek oranda doğal güzelliklere sahip bir yerleşim alanında yaşama isteğini destekleyen bir diğer görüş ise konutun bulunduğu karmaşa ve gürültüden bireylerin rahatsız olmaları görüşüdür. Bu iki neden özellikle konut değiştirmeyi isteyen kişilerin önem verdikleri iki faktör arasında yer almaktadır.

Araştırmada bireylerin konut tercihlerinde merkezi konumu, erişilebilirlik ve özellikle toplu-taşım araçlarına olan yakınlığı, sosyal-donatı alanlarının varlığını, nezih çevre koşullarını, sağlık alanlarına olan yakınlığı, çevre güvenliğini, açık ve yeşil alanların varlığını, trafik güvenilirliğini, yaşlı ve engelli bireylere uygunluğunu, çevresinde yaya ve bisiklet yollarının olmasını önemsediklerini göstermektedir.

Araştırmada uzaktan çalışan kişilere oranla kıyaslandığında uzaktan çalışmayan kişilerin daha çok ikinci bir konut edinme düşüncesinde olduğu; bu konutun da merkezde bulunmasının önemli bir kriter olarak görüldüğü çalışma sonucunda ulaşılmıştır. Bu sonuca bağlı olarak uzaktan çalışan bireylerin 5 yıl içerisinde farklı bir konuta taşınma düşüncesinde oldukları görülmektedir. Uzaktan çalışan bireylerin ikinci konut edinmektense, bulunulan konuttan taşınma isteğine daha sıcak baktıkları görülmüştür. Bu anlamda dikkat çeken bir diğer sonuç ise yaş arttıkça özellikle bireylerin konut değiştirme

isteklerinde de artış söz konusu olmasındır. Bireylerin 5 yıl içerisinde konut değiştirmede dikkat çektiği en önemli kriter sosyal donatı alanlarına erişilebilirliğin yüksek, merkezi konumda, çevresinde yaya-bisiklet yolları ve nezih bir çevreye sahip olması önemli kriterler arasında bulunmuştur. Bu literatürdeki bireylerin konut tercihinde önem verdikleri faktörler sonucunu desteklemektedir.

Yapılan değerlendirmelere göre bakıldığında, bireylerin konutlarını seçerken en önemli gördükleri etkenler aşağıda sıralanmıştır.

- ✓ Konutun şehir merkezinde olması,
- ✓ Konutun toplu taşıma araçlarına erişilebilirliğin olması,
- ✓ Konutun bulunduğu çevrenin ve muhitin nezih olması,
- ✓ Konutun bulunduğu muhitin güvenliği,
- ✓ Konutun yakın çevresinde açık ve yeşil alanların varlığı,
- ✓ Konutun bulunduğu muhitte alışveriş, eğlence vb. sosyal donatı alanlarının varlığı,
- ✓ Konutun sağlık hizmetlerine yakınlığı,
- ✓ Konutun bulunduğu çevrede trafik güvenliği,
- ✓ Konutun bulunduğu çevrenin yaşlı ve engelli bireylerin kullanımına uygun olması,
- ✓ Konutun yakın çevresinde yaya ve bisiklet yollarının olması.

Yalçın'a (2021) göre, sanayileşme sonrası çekirdek aile kavramı ön plana çıkmıştır ancak yine de bireyselleşen toplum yapısında konut içerisinde yaşayan birey sayısında azalma görülmemektedir. Anket verilerinden elde edilen bilgilere göre katılımcıların yüksek oranı hala üç veya daha fazla aile üyesiyle birlikte yaşamayı tercih etmektedir.

Ekenyazıcı ve ark., (2020), bireylerin ideal ev anlayışını anlamak amacıyla yaptıkları anket çalışmasında; çalışma yaşamlarındaki değişikliğin bireylerin konut tercihlerinde etkili olduğu sonucuna varmıştır. Özellikle katılımcılar müstakil, bahçesi olan merkezi konumdaki güvenli konutları ideal ev olarak tanımlamıştır. Yapılan anket sonuçlarında ise bireylerin güvenli ve merkezi konumda yeşil alana sahip konut tercihini ön planda tuttukları ve bu çalışmaya benzer bir sonucun ortaya çıktığı görülmüştür.

Yalçınkaya Erol ve Karadayı'ya (2013) göre, kapalı sitelerin yüksek standartlara sahip konut ve açık yeşil alanların varlığından dolayı tercih edildiği görülmektedir. Saha çalışmasından elde edilen sonuçlara göre buldukları alan ve konuttan taşınmak isteyen

bireylerin çevrenin nezih olması ve yeşil alan varlığı tercihlerinin bu sonuç ile paralellik gösterdiği görülmüştür.

Araştırma sonuçlarında bireylerin özellikle uzaktan çalışma hayatına geçtikten sonra cinsiyet fark etmeksizin iş-özel hayat dengesini sağlayamadıkları sonucuna ulaşılmıştır. Bu durumun en önemli nedeni evde uygun bir çalışma ortamlarının ve çalışma odalarının olmaması olarak karşımıza çıkmaktadır. Teknoloji konusunda yaşanan aksaklıkların da bireyleri uzaktan çalışma konusunda oldukça zorladığı görülmüştür. Organizasyon eksiliği, çalışma programlarının hazırlanamaması, çalışma ortamının uzaktan olması nedeniyle geleneksel ofis ortamındaki gibi çalışanların performanslarının takip edilememesi ve denetlenememesi yaşanan diğer zorluklar arasında gösterilebilmektedir.

Karaca (2019), yaptığı araştırmada uzaktan çalışmanın iş-yaşam dengesine olan etkisini incelemiştir. İstanbul gibi büyükşehirlerde uzaktan çalışma uygulamasının mesafe ve trafik konularında fayda sağladığını ortaya koymuştur. Bu uygulama sayesinde İstanbul dışında da çalışabilmelerine olanak sağladığını belirten katılımcılar, iş yerine uzak çalışanlarda trafik ve mesafe kavramlarının daha önemli olduğunu ve işyeri-konut mesafesinde trafikten etkilendikleri belirtilmiştir. Bu anlamda uzaktan çalışmanın sağladığı fayda zamansal ve mekânsal olmakla birlikte, bireylerin iş-ev arası yolculuklarından zaman kazandıklarını özellikle kadınların kazandıkları zamanı çocuklarıyla değerlendirdiklerini savunmaktadır. Ancak yine de zorlandıkları konuların başında teknolojik aksaklıklar, iş-özel hayat dengesinin sağlamaması gibi çalışma sonuçlarıyla paralel sonuçlar görülmektedir.

Yapılan araştırma sonuçlarına göre bireylerin özel araç sahipliği ile orantılı olarak özel araçlarını en çok iş-çalışma amacıyla kullandıkları ancak bunu uzaktan çalışan bireyler de düşünüldüğünde sosyal aktivite amaçlı kullanım oranı izlemektedir. Bu sonuca göre bireyler çalışma amacı dışında özel araçlarını farklı amaçlarla da kullanmaya devam etmektedir. Ulaşım tercihleri incelendiğinde ise bireylerin en fazla yine özel araçları ile seyahat ettikleri ancak bunun yanı sıra İzmir’de erişilebilirliği arttıran bir ulaşım aracı olan İZBAN-Metro-Tramvay kullanım oranının da kent içerisinde yüksek oranda olduğuna dikkat çekilmiştir. Yine özel araç sahipliği ile orantılı artışa sahip olduğu düşünülen bir diğer veri ise; bireylerin toplu taşıma araçlarını yüksek oranda ayda birkaç kez kullanım göstermeleridir.

Korkmaz’ın (2022) pandemi sürecindeki ulaşım sektörünün ve toplu taşımanın etkilendiğini savunan çalışması içerisinde; Ankara ve İstanbul gibi Türkiye’nin büyük

kentlerinde yaptığı araştırmalar sonucunda toplu taşımayla taşınan yolcu sayısında %45 oranında azalma olduğu sonucuna ulaşmıştır. Bu sonuca göre çalışma anket sonuçları paralellik göstermekte olup, bireylerin pandemi sonrasındaki seyahat davranışlarının değiştiği ve toplu taşımayı daha az kullandıkları görülmektedir.

Horuz (2022) yaptığı çalışmasında; uzaktan çalışma uygulamasının uzaktan çalışan yüzdeleri ve gün sayısının otomobille yaptığı yolculukları azaltma potansiyelini araştırmıştır. Buna göre bakıldığında; uzaktan çalışma gün sayısı haftada 1 gün olması durumunda evden-işe giden otomobil sayısında azalma görülerek; %20 ile İzmir için 117.743 araca düştüğü sonucuna varmıştır. Uzaktan alışma gün sayısı 2 olduğunda ise uzaktan çalışanlara bağlı olarak azalacak otomobil yüzdesi %10 ile 23.549 araç, 3 gün olması durumunda ise; %10 olarak görülmüştür. Bu sonuçlar değerlendirildiğinde İzmir kenti için uzaktan çalışma uygulaması ile toplam otomobil sayısındaki azalma yüzdesi %47 iken; toplam taşıt sayısındaki azalma yüzdesi %13 ile dikkat çeken bir sonuç olmuştur.

Bireyler özellikle işyeri-konut arasında kullandıkları ulaşım türü tercihinde km artışına bağlı olarak yine özel araç kullanımının arttığı, ancak yakın mesafelerde ise yürümeyi tercih ettiklerini belirtmişlerdir. İşyeri-konut arası mesafenin artması bireyleri Metro/HRS/Tramvay ulaşım türüne yönlendirmektedir. 40 km ve sonrası için bireylerin personel servisi, dolmuş kullanımının da arttığı görülmüştür.

Cinsiyetin seyahat tercihi üzerindeki etkisi araştırılırken cinsiyetin seyahat davranışlarındaki değişikliği etkilediği, kadınların yüksek oranda Metro/HRS/Tramvay ulaşım türünü tercih ettikleri görülmektedir. Özellikle kadınların yüksek oranda özel araç kullanımını tercih ettikleri ancak özel araç sahipliliğine göre yüksek oranda Metro/HRS/Tramvay ve minibüs toplu taşıma araçlarını da kullandıkları görülmüştür. Erkeklerin Minibüs/Dolmuş kullanımı ise dikkat çeken oranda daha azdır. Seyahat davranışlarındaki değişiklikte dikkat çeken bir diğer sonuç ise yaş arttığıca bireylerin daha çok özel araca yönelmeleri yine de 40-49 yaş aralığının çok yüksek oranda Metro/HRS/Tramvay tercih etmeleri yönünde çıkan sonuçtur. Dolmuş ve otobüs kullanımında en yüksek oran genç kesime aittir.

Uzaktan alışma kavramının Covid 19 ile daha çok konuşulduğu günümüz koşulları içerisinde özellikle Covid 19 ile uzaktan çalışmaya başlayanların oranının yüksek olduğu çalışma sonuçlarından görülmüştür. Bu sonuçlarla desteklenen bir diğer görüş ise Covid 19 pandemisinin çalışma biçimlerini de yüksek oranda etkilediği görüşüdür.

Anket katılımcılarının özellikle Covid 19 sonrasındaki tercihlerinde oluşan değişikliklerin belirlenmesine yönelik sorularda ise, bireylerin Covid 19 sonrasında uzaktan çalışmaya devam edebilecekleri ve bunu tercih edebilecekleri görülmüştür. Bu Covid 19'un çalışma hayatını değiştirmesine ait bir sonuç olarak karşımıza çıkmaktadır. Bireylerin özellikle Covid 19 sonrasında konutlarını ve yaşadıkları çevreyi değiştirmek istemedikleri görülmüştür. Bireylerin Covid 19 sonrasında seyahat davranışlarında olan değişikliğin ise en önemli sonucunun toplu taşımayı daha az kullanmaya başlayarak daha fazla özel araç kullanımına geçtikleri görülmüştür. Bu ifade ile tek araç sahibi olan bireylerin de aileleri dâhil olarak bu tercihe yöneldikleri görüşü desteklenmektedir. Özellikle yakın ve erişilebilir mesafeler için ise katılımcıların yürüme tercihinde buldukları çıkan sonuçlar arasındadır. Bisiklet/scooter kullanım tercihlerinde çıkan sonuçlar ise kullanıp kullanmama oranlarının eşit olduğu ve baskın tercihin olmadığı yönündedir.

Covid 19 sonrasında seyahat davranışlarının değiştiğini tamamen kabul eden kesimin yüksek oranının özel araçlarını, Metro/HRS/Tramvayı kullanmaya başladıkları ve bunu izleyen diğer ulaşım türünün ise yürüme olduğu görülmüştür. Kısmen değiştiğini savunan bireyler için de otobüs ulaşım tercihi ön plana çıkmaktadır. Hiç değişmediğini savunan kesimin özel araç kullanımına ve yürümeye devam ettikleri görülmektedir.

Yapılan analizlere göre bireylerin seyahat davranışlarında en dikkat çeken sonuçlardan bir tanesi ise özel araç sahibi olan bireylerin toplu taşımayı kullanmayı tercih etmedikleri ve buna bağlı olarak da özel araçlarıyla seyahat etmeyi seçtikleri sonucudur. Bireylerin işyeri-konut arasındaki seyahat dışında en fazla özel araçlarını sosyalleşmek amacıyla kullandıkları ve yine bu aşamada toplu taşıma araçlarını kullanmayı tercih etmemeleri Covid-19 pandemisinin bir sonucudur. Buna bağlı olarak bireylerin Covid 19 sonrasında daha az seyahat yapmaya başladıkları ve seyahatlerinde özel araçlarını tercih ettikleri; bunun bir nedeni olarak ise yine toplu taşımayı daha az kullandıkları görülmektedir. Bu katılımcılar toplu taşımayı ayda birkaç kez kullanmaktadır ve bu sonuç desteklenmektedir. Buradan Covid 19 pandemisinin nedeni olan çalışma biçimlerindeki değişikliğin bireylerin seyahat davranışlarını da değiştirdiği görüşü desteklenmektedir.

Pinheiro ve Luis (2020) tarihteki pandemilerin kentsel tasarım kriterlerine ve yapıli çevrenin oluşumuna olan etkilerini incelemek amacıyla yaptıkları çalışmada kara veba salgınını inceleyerek, kentlerde daha geniş kamusal alanlara ihtiyaç duyulduğu sonucuna ulaşmışlardır. Bu bilgiye göre yapıli çevrenin oluşmasında pandeminin etkisi göz ardı edilmemelidir. Bu çalışma içerisinde Covid 19 pandemisinde alınan bazı

önlemlerin kentsel ve bina tasarımında önemli etkilere neden olduğu ve bu etkenlerin sürdürülebilir bir çevre için önemli olduğu vurgulanmıştır. Özellikle bireylerin yakınlarındaki market ve alışveriş alanlarına yönelmelerini inceleyerek, taşıt kullanımının azaltıcı etkisini ve karbon emisyonundaki azalmaya dikkat çekmişlerdir. Covid 19 sonrasında toplu taşıma araçlarının kullanımının da azaldığını savunan çalışma bireylerin daha fazla bisiklet kullanımına yöneldiğini ve yakın mesafelerde ise yürümeyi tercih ettiklerini göstermesiyle tez çalışması sonuçları ile benzerliğe sahiptir.

Literatürdeki araştırmalarda günümüzde Covid 19 pandemisi ile uzaktan çalışma uygulamalarının doğru orantılı olarak arttığı ortaya koyulmuştur. Bu doğrultuda, uzaktan çalışma uygulamasına geçişteki yüksek oranın Covid 19 pandemisi ile başladığı görülmektedir. Bu durumun literatürdeki bilgileri destekler nitelikte olması dikkate değerdir. Uzaktan çalışma uygulamasına geçen bireylerin uzaktan çalışma süreleri incelendiğinde bu sürenin yine Covid 19 başlama süresi yani mevcut durumda 1-3 yıl olarak görülmesi bu görüşü de desteklemektedir. Araştırma sonuçları içerisinde uzaktan çalışma uygulamasının, en yüksek oranda her gün tam zamanlı olarak yapıldığı görülmektedir.

Covid 19 pandemisinin bireylerin tercihlerine olan etkisi incelendiğinde ise bireylerin Covid 19 pandemisinden sonra da uzaktan çalışmaya daha sıcak baktıkları ancak konut değiştirme tercihinde olmadıkları görülmektedir. Bu sonuçlar ışığında, Covid 19 sonrasında daha az toplu taşıma kullanıldığı bunun yanı sıra daha çok bisiklet/scooter ve özel araç kullanımına geçildiği araştırma sonuçlarında belirtilmiştir. Yine katılımcıların daha çok özel ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla özel araç kullanımının arttığı görülmüştür. Covid 19'un seyahat davranışlarına etkisinde bireyleri daha çok yürüme davranışına yönlendirdiği çıkan sonuçlardan söylenebilmektedir. Seyahat davranışlarında konut-iş yeri arasında özellikle mesafe arttıkça bireylerin ulaşım tercihinin Metro/HRS/Tramvay ve İZBAN olduğu çıkan sonuçlar arasındadır.

Covid 19 sonrasında yaşadıkları çevreyi değiştirmek isteyen katılımcı sayısında artış gözlemlenmiştir. Bunun nedeni özellikle sosyal izolasyon ve mecburi sosyal mesafe kurallarına göre konut dışında verimli vakit geçiremeyen bireylerin temiz ve yeşil alan ihtiyacının ortaya çıkmasıdır. Yaşanılan konut içerisinde bireysel bahçesi ya da yeşil alanı bulunan konutların daha fazla tercih edildiği görülmüştür. Apartmanda yaşayan katılımcılar özellikle sadece balkonlarında ya da varsa teraslarında vakit geçirmeye çalışarak açık alan ihtiyacını karşılamaya çalışmışlardır.

## 5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki yaşanan gelişmeler bireylerin çalışma hayatlarında da değişikliğe neden olmaktadır. Bu konuda özellikle uzaktan çalışma kavramına olan ilgi her geçen gün artarak sektörler arasında daha fazla uygulanmaya başlandığı görülmektedir. Uzaktan çalışma bulunduğumuz günümüz koşulları dikkate alındığında, üzerinde en çok konuşulan ve tartışmalara ev sahipliği yapan bir çalışma biçimidir. Uzaktan çalışma uygulaması ile birlikte bireyler işlerini, bir iş yerine mekânsal olarak gidip gelmek yerine uzaktan uydu ofis veya evden çalışarak yürütebilmektedir. Uzaktan çalışma kavramının çıkış tarihi eskilere dayansa bile, teknolojik gelişmelerin neden olduğu bilgi ve iletişim teknolojilerinin hızlı değişimi, çalışma kavramını geleneksel ofis ortamından çıkararak farklı bir boyut kazanmasına; uzaktan çalışma kavramının hayatımıza hızla girmesine ve yayılmasına neden olmuştur. Günümüzde uzaktan çalışma uygulamalarının yaşanan pandemi koşullarından dolayı mesafeli çalışma stratejisine uyumlu olarak ilerletildiği ve özellikle kamu alanında uygulandığı görülmektedir.

Yapılan çalışmalar içerisinde uzaktan çalışmanın ülkemiz ve dünyadaki uygulamalarının en fazla hizmet, reklamcılık, bankacılık sektörlerinde ve en az üretim sektöründe uygulandığını göstermektedir. Günümüz koşulları incelendiğinde, yaşanan pandemi nedeniyle çalışma hayatı içerisinde mesafeli çalışma stratejisine mecburi ve hızlı bir geçiş gerçekleşmiştir. Ancak, özellikle dünya örnekleri incelendiğinde uzaktan çalışma uygulamasının geçmiş yıllara dayandığı da görülmektedir.

Bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerin kentsel ve mekânsal etkilerine ilişkin gerçekleştirilmiş birçok araştırmada esnek bir çalışma türü olarak yaygınlaşan uzaktan çalışmanın yer seçim kararlarına ve yolculuk taleplerine etkilerinin olduğu ortaya koyulmuştur. Uzaktan çalışma uygulamalarının seyahat mesafe ve süresini kısaltan bir yönü olmasının yanı sıra özellikle bireylerin konut ve yaşama alanlarını belirlemede önemli bir faktör olmasına dikkat çekilmiştir.

Bireyler, bireysel düşünce ve dünya görüşlerine, eğitim durumlarına, statülerine uygun ve günlük rutinlerini gerçekleştirirken maksimum verim alabilecek konutlarda yaşamayı hedeflemektedir. Kişilerin konut tercihlerinde fiziksel ve sosyo-kültürel faktörler etkileyici rol oynamaktadır. Kişilerin konut tercihlerini belirlemede çalışma kavramının da etkisi büyüktür. Bu anlamda çalışma hayatı bireylerin verimli bir yaşam sürdürebilmeleri için önemli bir eylemdir. Çalışma hayatı içerisinde bilgi ve iletişim



teknolojilerine bağı olarak gelişen uzaktan çalışma uygulaması ülkemizde yakın zamanda hayata geçmiş bir çalışma biçimidir. Ülkemizde uzaktan çalışma verileri incelendiğinde, bu çalışma biçimine ait çalışan sayısının görece düşük olduğu ve çalışma hayatının kısıtlı sektörlerinde uygulandığı görülmektedir.

Uzaktan çalışma uygulamalarının farklı türleri olması nedeniyle kentlere etkilerinin de farklı olacağı söylenebilmektedir. Tamamen uzaktan çalışma uygulamasında bulunan bireylerin; geleneksel ofise gitmeden çalışmalarına bağı olarak konut tercihlerinde değişiklikler ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte; firmaların özellikle çalışan bireylere yakın konumlandıkları tele merkezler de kentsel planlamada özellikle düşünülmesi gereken bir öneme sahiptir. Haftanın belirli zamanları uzaktan çalışan bir bireyin işyeri-konut arası yolculuk talepleri azalırken farklı ulaşım taleplerinin de ortaya çıkabileceği düşünülmelidir. Yaşadıkları konut alanına yakın ancak yine uzaktan çalışarak bir merkeze bağı olan bireylerin ise işyerine bisiklet-scooter veya yürüyerek erişim imkanına sahip olabileceklerdir. Tamamen uzaktan çalışan bireylerin ise farklı ulaşım talep ve ihtiyaçları olabileceğinden farklı uzaktan çalışma uygulamalarının kentsel hareketlilik ve sürdürülebilirlik açısından farklı sonuçları ortaya çıkabileceği sonucu önemlidir.

Uzaktan çalışma uygulaması diğer ülkeler ile kıyaslandığında Türkiye için yeni bir uygulama olduğu söylenebilir. Kurumsal anlamda bakıldığında çok fazla avantaja sahip olması nedeniyle, uzaktan çalışma uygulamalarına teşvikler arttırılmalıdır. Bu noktada uzaktan çalışma uygulamasının her sektör için uygun olmadığı da gözden kaçırılmaması gereken önemli bir konudur. Uzaktan çalışma uygulamasından fayda sağlanabilmesi için; organizasyonların kurumsal bölümlerinde gerekli yasal ve yönetsel düzenlemelerin yapılması ve ortaya çıkabilecek sorunlara karşı çözümler üretilmesi gerekmektedir.

Bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler bireylerin mekânsal olarak da yer seçimi tercihlerine etki etmektedir. Bu konuda bireylerin konut tercihlerini etkileyen faktörler yıllardır araştırmaların konusu olmuştur. Uzaktan çalışma konusunun özellikle 2020 Mart ayında pandemi ile sosyal mesafesinin korunabilmesi adına uygulamalarının yaygınlaştırılmasının bireylerin konut tercihlerinde de büyük etkisi olduğu görülmektedir. Yapılan çalışmalarda uzaktan çalışma hayatı ile bireylerin özellikle ihtiyaç talep ve beklentilerine uygun kent merkezi dışında ya da ofis alanının uzağında yer seçimlerine olan eğilimlerine dikkat çekilmektedir.

Tez çalışmasında İzmir'e ilişkin yapılan literatür taramasına ilave olarak analiz kısmında ise uzaktan çalışan ve geleneksel ofis ortamında çalışan kişiler karşılaştırma yapılabilmesi amacıyla araştırma analiz kısmına dahil edilmiştir. Anket çalışmasına ve bu çalışmaya zemin oluşturan katılımcıların seçiminde özellikle uzaktan çalışan kişiler olmasına önem verilmiş ancak bireylerin tercihlerine uzaktan çalışmanın etkisini incelemek amacıyla uzaktan çalışmayan kişilerin de görüşleri yer almaktadır. Geleneksel ofis ortamında çalışan ve uzaktan çalışan kişilerin bireysel konut ve seyahat tercihlerine olan etkisinin sonuçları üzerinde durulmuştur.

Yine çalışma sonuçlarına bakıldığında Covid 19 pandemisinin çalışma biçimlerini değiştirdiği gibi bireylerin seyahat davranışları üzerindeki etkisi de yüksek çıkmıştır. Bu sonuca göre bireylerin daha az seyahat etmeye başladıkları ve toplu taşımayı da daha az kullanarak özel araçlarını daha fazla kullandıkları görülmektedir.

Bu sonuçlardan yararlanılarak; uzaktan çalışma uygulamalarının en önemli etkisinin seyahat davranışlarında olduğu sonucuna varılmıştır. Covid 19 pandemisi ile daha çok yaygınlaştığı göz önüne alındığında özel araç kullanımının azalması beklenirken, artması trafikte yoğunluğu arttıran bir faktör olmasının önüne geçilmesi gerekmektedir.

Bu çalışma içerisinde en önemli konu, uzaktan çalışma uygulamasının kentin mekânsal etkileri üzerinde durmak, kent planlama sürecinde ortaya çıkabilecek sonuçları ve bu sonuçların kente yansımalarının olumlu yönde iyileştirilmesini sağlamaktır. Bilgi ve iletişim teknolojilerinin planlama ve ulaşım etkileri oldukça çeşitli ve farklı boyutlar içermektedir. Bu bağlamda sistematik bir kent planlamasına da ihtiyaç duyulmaktadır. Uzaktan çalışma ve kentin planlanması sosyal, ekonomik ve fiziksel boyutları bütüncül olarak ele alınmalıdır.

Günümüzde gelişmekte olan bilgi ve iletişim teknolojilerinin daha hızlı gelişmesine bağlı olarak uzaktan çalışma uygulamalarının yaygınlaşacağı düşünülmektedir. Bu anlamda bireylerin ulaşım ve mekânsal anlamdaki tercihlerinin kentlere olan etkisinin de olumlu olması için bazı önlemler aşağıda maddeler halinde önerilmektedir.

- Bilgi ve iletişim teknolojilerinin gelişiminin mekânsal anlamda kente yansımaları uzaktan çalışma kavramı çerçevesinde düşünülerek planlama süreci içerisinde; şehir plancılarının kontrolü ile yer alması gereken en önemli noktadır.
- Uzaktan çalışan bireylerin konut ve işyeri yakınlığının öneminin azalması ile uzun vadede kentlerde doğal güzelliklere sahip alanlara ve kırsal yerleşimlere taşınmak

istediği ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda, İzmir ilinin sahil ilçelerine bir nüfus baskısının olması ve beraberinde kentsel yayılmanın gerçekleşmesi ihtimaline karşın tedbirlerin alınması ve doğru politikaların geliştirilmesi gerekmektedir.

- Uzaktan çalışma ve bilişim teknolojilerinin avantajları birleştirilerek, yaşama-çalışma ve sosyal zaman alanları birbirlerinin içerisinde yer almalı; kentte yaşayan bireylerin yaya olarak veya motorsuz araçlarla seyahat edebilmeleri sağlanmalıdır. Bu sayede özel araca olan ihtiyaç en aza indirilerek bireylerin alışveriş, sosyalleşme veya eğlence alanlarındaki ulaşım talepleri minimuma indirilecek bunun sonucu olarak toplu taşıma araçlarının kullanımı artırılması hedeflenmelidir.
- Var olan ve yüksek oranda tercih edilen Metro/HRS/Tramvay bağlantılarının daha fazla güçlendirilmesi ile raylı ulaşım sistemine ait potansiyelin iyileştirilmesi gerekmektedir.
- Özellikle çalışma verilerinden elde edilen sonuçlara bakıldığında, özel araç kullanımının azaltılması için Park et- bin sistemi geliştirilmelidir. Özel araç sahiplerinin, araçlarını belirli otoparklara bırakarak, yolculuklarına toplu taşıma araçlarıyla devam etmesini sağlayan uygulama için, park et- bin sistemine katılan özel araç sahibi bireylerin toplu ulaşımdan daha indirimli faydalanmasını sağlanmalıdır.
- İş yeri-konut arası özel araç kullanımının azaltılması için; bisiklet, elektrikle çalışan toplu taşıma araçları ile yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanan araba/motosiklet kullanımı ve özellikle bisiklet kullanımlarının toplu taşıma ile aktarma yapabilir hale getirilmesi sürdürülebilir bir çevre için faydalı olacaktır.
- Alan kullanımları çeşitlendirilerek yüksek kaliteli konut ve toplu taşıma araçlarına olan erişim artırılmalı ve birbirine bağlantılı çok yönlü düşünülerek tasarlanan yürünebilir alanlar oluşturulmalıdır.
- Tasarlanan ve iyileştirilen yeni alanların bireylerin yeşil alan ihtiyacını karşılayacak düzeye getirilmesi, merkez içerisinde yüksek konut yoğunluğunun bulunduğu alanlardaki yeşil alanların güçlendirilmesi gerekmektedir.
- Dünyadaki örnekler incelendiğinde; özellikle uzaktan çalışma uygulamasında yüksek orana sahip kentlerde bisiklet ile ulaşımın ve yürüyerek erişimin önemi büyüktür. Buna bağlı olarak özel araç kullanımını azaltmak amacıyla bazı

alanlarda yol kenarı otoparkların kaldırılarak, yaya kullanımının artırılması gerekmektedir.

- Belirli sokak ve caddelerin kalıcı olarak araç trafiğine kapatılması, yaya ve bisiklet, scooter gibi sürdürülebilir ulaşım araçlarının kullanabileceği alanların artırılması önem kazanmaktadır.
- Uzak vadede kalıcı bir ulaşım politikası olan ‘15 dakikalık Paris’ örneğinden yola çıkılarak 15 dakikada gündelik ihtiyaçların karşılanması ve bu noktalara erişimin sağlanması için ölçekli birimlerin tasarlanması fayda sağlayacaktır.

Son olarak uzaktan çalışma uygulamalarının yaygınlaşmasına bağlı olarak çalışma hayatında cinsiyet fark etmeksizin; teknolojiye dayanan aksaklıkların ve bireylerin iş-yaşam dengesini, motivasyonunu sağlayamaması hakkında dezavantajların da artacağı görüşüne dayanılarak, uzaktan çalışma uygulamalarında özellikle teknolojik alt yapının iyileştirilmesi ve bireylerin motivasyonunu arttıran, bilinçli zaman yönetimi ve planlamasını sağlayan eğitimlerin de artması ile uzaktan çalışma uygulamalarından maksimum verimle faydalanılması sağlanacağı görüşüne varılmıştır. Teknolojiye dayanan ve bireylerin yaşam tarzlarında yaşanan gelişmeler düşünüldüğünde; bu değişimlerle sosyal, ekonomik ve çevresel etkileri arasında kurulacak olan denge sayesinde daha sürdürülebilir ve yaşanabilir bir çevrenin tasarımına fayda sağlayacaktır.

Bu çalışmada gerçekleştirilen saha araştırması kapsamında sadece İzmir iline ilişkin sonuçları ortaya koyarak bazı çıkarımlarda bulunmuştur. Bu noktada, anket sonuçlarından elde edilen bulguların ve tartışmaların ışığında ele alınan faktörlerin yalnızca bu çalışma örneklem alanı için geçerli olduğunun altı çizilmelidir. Örneklem alanı değiştiğinde analiz bulgularının ve sonuçlarının değişeceği ön görülerek, bu konuda bir genelleme yapılmasının doğru olmadığı düşünülmektedir. Bunun yanı sıra, Türkiye’de uzaktan çalışan oranlarının artması ile farklı illerde ve bölgelerde yapılacak çalışmalara ve bireylerin konuya ilişkin değerlendirmelerinin araştırılmasına da uzun vadede ihtiyaç duyulmaktadır. Çalışmada elde edilen sonuçlar uzaktan çalışma konusundaki düzenlemelerde önemli ve üzerinde durulması gereken noktalara dikkat çekmektedir. Bu yönüyle tez çalışmasının bulguları gelecekte yapılacak olan çalışmalara yön göstermesi açısından önemli görülmektedir.

İlerleyen dönemde yapılacak çalışmaların mevcut durumdaki boşlukları doldurması, uzaktan çalışma ile ilgili yeni ortaya çıkan problem ve zorlukları belirleyerek çözüm önerileri sunmaları amacıyla süreçte bulunan kişilerin görüşlerini değerlendirerek detaylı araştırmaların yapılması ile bilime sağlanan katkı artacaktır.

## KAYNAKLAR

- Abulibdeh, A., 2020, Can COVID-19 mitigation measures promote telework practices? *Labor and Society Wiley*, 551-576.
- Adıgüzel, F., Toroğlu, E., & Kaya, Ö., 2015, Kentsel gelişme ile ulaşım ilişkisi: Adana örneği. *International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 10 (6), 27-46.
- Akar, H., 2017, The relationships between quality of work life, school alienation. *European Journal of Educational Research*, 7 (2), 169-80.
- Akca, M., & Tepe Küçüköğlü, M., 2020, COVID-19 ve iş yaşamına etkileri;evden çalışma. *Journal of International Management, Educational and Economics Perspectives*, 8 (1), 71-81.
- Aksoy, B., 2012, Bilgi teknolojileri ve yeni çalışma ilişkileri. *Ege Akdemik Bakış*, 12 (3), 401-414.
- Aktan, E. Ö., 2005, Ulaşımında yeni teknolojiler ve uygulamaların kent biçimine olası yansımaları. *6. Ulaştırma Kongresi*, 152-166, İstanbul.
- Akyazıcı, B., 2019, Teknolojinin konut mekan tasarımına etkisi ve akıllı evler; İstanbul Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. Işık Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Akyol Altun, T.D., 2010, Kent çeperlerindeki az katlı konut topluluklarının kullanıcı-mekan ilişkisi bağlamında değerlendirilmesi: İzmir Örneği. *Doktora Tezi*. Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Akyol Altun, T.D., 2012, İzmir'de yeni bir konut üretim süreci olarak kapalı konut siteleri. *İdeal Kent*, 3 (6), 40-61.
- Alkan, T. & Durduran, S.S., 2020, Konut Seçimi Sürecinin AHP Temelli TOPSIS Yöntemi ile Analizi. *Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 2 (2), 12-21.
- Alkan Meşhur, H.F., 2006, Engellilerin bir istihdam seçeneği olarak tele çalışma; Modellenmesi ve modelin kent planlama açısından irdelenmesi. *Doktora Tezi*. Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- Alkan Meşhur, H.F., 2007, Geleceğin çalışma biçimi tele çalışmaya ilişkin yaklaşımlar. *Akademik Bilişim '07-IX. Akademik Bilişim Konferansı Bildirileri*, Dumlupınar Üniversitesi, Kütahya, 265-272.
- Alkan Meşhur, H.F., 2010, Organizasyonların tele çalışmaya ilişkin tutumlarına yönelik bir araştırma. *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 25 (1), 1-24.
- Alkan Meşhur, H.F., 2011, Ortopedik engellilerin istihdamında tele çalışmaya ilişkin tutumlar açısından bir uygulama. *Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi*, 11 (22), 72-118.
- Alper, E. N., 2020, Effects of commuting on quality of work life. *İş Güç Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi*, 20 (1), 53-70.
- Alper, E.N., 2020, Evden işyerine ulaşımında yolda geçen zamanın çalışma yaşamının kalitesine etkisi. *İş Güç Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi*, 22 (1), 53-70.
- Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S., & Yıldırım, E., 2010, Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri: SPSS Uygulamalı: Sakarya Yayıncılık.
- Atac., 2006, *Telework for Australian Employees and Businesses*. Australian: Report of the Australian Telework Advisory Committee to the Australian Government.
- Ayakoğlu, T., 2008, İzmir kentinde örnek olarak seçilen toplu konut alanları dış mekanlarının irdelenmesi. *Yüksek Lisans Tezi*, Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Aydın, M. B., & Erdin, H. E., 2017, Mekansal yapı özellikleri açısından iklim değişikliği taşıyan bölgelerin saptanması, İzmir. *Planlama*, 27 (3), 274-285.

- Aydınlı, F., 2007, Türkiye ve Almanya'daki işletmelerde esnek çalışma modellerine ilişkin karşılaştırmalı bir araştırma. *İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme İktisadi Enstitüsü Dergisi*, (57), 67-90.
- Bal, E., & Akyol Altun, D., 2016, İzmir'de neoliberal kentleşme eğilimleri kapsamında lüks konut üretiminde yeni yaklaşımlar: Folkart Konut Projeleri. *Planlama*, 26(1), 65-80.
- Balcı, Y., & Çetin, G., 2020, COVID 19 pandemisinin türkiye ekonomisinde istihdam ve çalışma hayatı üzerindeki etkileri. *İstihdam Raporu*, İstanbul Ticaret Üniversitesi.
- Baruch, Y., 2001, The status of research on teleworking and an agenda for future research. *International Journal of Management Review*, 3 (2), 113-129.
- Beamish, J.O., Carucci Goss, R., & Emmel, J., 2001, Lifestyle influences on housing preferences. *Housing and Society*, 28 (1-2), 1-28.
- Berkün, S., Dilbaz Alacahan, N. & Ataklı Yavuz, R., 2014, Kadın istihdamını artırmada alternatif bir değerlendirme: Evde çalışma. *International Anatolia Academic Online Journal Social Sciences Journal*, 2 (2), 43-61.
- Blijie, B., 2005, The impact of accessibility on residential choice empirical results of a discrete choice model. *Congress of the European Regional Science Association*. Amsterdam.
- Boğaziçi Mühendislik., 2017, İzmir ulaşım ana planı sonuç raporu. *İzmir Büyükşehir Belediyesi alanı kent içi ve yakın çevre ulaşım ana planı revizyonu*. İzmir.
- Bozkurt Gümrükçüoğlu, Y., 2020, Covid-19 pandemi döneminde Home-Office uygulamasına ilişkin Türk ve Alman Hukukunda mukayeseli bir değerlendirme. *Koronavirüs Döneminde Güncel Hukuki Meseleler Sempozyumu*, 145-207, İstanbul.
- Bjursell C., Bergmo-Prvulovic I., & Hedegaard J., 2021, *Telework and Lifelong Learning*. *Front. Sociol.* 6, 642277
- Cho, E.J., Rodriguez, D.A., & Song, Y., 2008, The role of employment subcenters in residential location decisions. *Journal of Transport and Land Use*, 1 (2), 121-151.
- Cihan, U., 2013, İzmir kent içi toplu ulaşımın makroskopik simülasyon ile değerlendirilmesi. *Yüksek Lisans Tezi*, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul.
- Clark, W., Huang, Y., & Withers, S., 2003, Does commuting distance matter? Commuting tolerance and residential change. *Regional Science and Urban Economics*, 33 (2), 199-221.
- Cooper, C.D., & Kurland, N.B., 2002, Telecommuting, professional isolation, and employee development in public and private organizations. *Journal of Organizational Behavior*, 23 (4), 511-532.
- Crandall, W., & Gao, L., 2005, An update on telecommuting: review and prospects for emerging issues. *SAM Advanced Management Journal*, 70 (3), 30-37
- Çetinkanat, A.C., & Kösterioğlu, M.A., 2016, Relationship between quality of work life and work alienation: Research on teachers. *Universal Journal of Educational Research*, 4 (8), 1778-1786.
- Çırak, A.A., Demirden, H. E., Hekimoğlu, D., & Cengiz, E.Y., 2015, İzmir'de Planlama-Arkeoloji İlişkisi Üzerine Bir Araştırma: Modernist Planlama Etkinliklerinin Başlangıcından Günümüze Tarihi Kent Merkezinde Yer Alan Arkeolojik Alanlar İçin Geliştirilen Plan Kararları. *TÜBA-KED Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi*, (13), 51-81.
- Dedeoğlu, S., 2020, Evden İçeri Bir Dünya: Türkiye'de Ev-Eksenli Çalışanlar, ILO Çalışma Belgesi 21 (Cenevre, ILO).
- Deloitte, 2020, İşin Geleceği: Uzaktan Çalışma Sisteminde Organizasyonel Dayanıklılığı Korumak, Deloitte, Türkiye.

- Delventhal, M.J., Kwon, E., & Parkhomenko, A., 2020, How do cities change when we work from home? *Journal of Urban Economics* (127).
- Delventhal, M.J., & Parkhomenko, A., 2021, Spatial Implications of Telecommuting. *National Center for Sustainable Transportation*.
- Dermidağ, G.E., & Selçuk, İ.A., 2021, İzmir metro sisteminin çevresinde meydana gelen demografik ve mekansal etkilerin incelenmesi. *USBAD Uluslararası Sosyal Bilimler Akademi Dergisi*, 5, 702-731.
- DİSK, 2003, Ev Eksenli Çalışanlar ve Örgütlenmeleri. İstanbul: Birleşik-Metal İş Yayınları.
- Dur, V., 2009, Avrupa Birliğinde esnek güvence ve Türkiye uygulamaları. *Sosyal Güvenlik Uzmanlığı Tezi*, Sosyal Güvenlik Kurumu Başkanlığı.
- Edgü, E., 2003, Konut tercihlerinin, mekansal dizin ve mekansal davranış parametreleri ile ilişkisi. *Doktora Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Egbuta, C.U., Thomas, B., Angove, M., Gornall, L., & Miller, C., 2013, A conceptual model of the contribution of Teleworking towards a Green Computing Environment. *Emerging Themes in Business 2013*. UK.
- EGİAD, 2017, Mayıs, Ekonomik ve Demografik Göstergelerle İzmir. Ege Genç İşadamları Derneği, İzmir.
- Ekenyazıcı Güney, E., & Tulum, H., 2021, 19. Yüzyıldan 2020'ye İdeal Ev Kavramı: Covid-19 Sürecinin Etkilerine İlişkin Bir Okuma. *Türk İslâm Medeniyeti Akademik Araştırmalar Dergisi*, 16, 337-360.
- Kössek, E.E., Lautsch B.A., & Eat S.C., 2006, Telecommuting, control, and boundary management: Correlates of policy use and practice, job control, and work-family effectiveness. *Journal of Vocational Behavior*, 68 (2), 347-367.
- Epson., 2021, Sürdürülebilir Çalışma Ortamı Endeksi. *B2B International*, 2-14.
- Erten, Z., 2017, Tarihi doku değişimi ve korunması. *Dönem Projesi*, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Erten, A., 2022, Marmaray Hattı'nın İstanbul'daki toplu ulaşım kullanımına ve seyahat davranışlarına etkisinin incelenmesi. *Yüksek Lisans Tezi*, Gebze Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Gebze.
- Eryiğit, S. (2011). Esnek üretim, esnek organizasyon, esnek çalışma. *Kamu-İş, İş Hukuku ve İktisat Dergisi*, 5(4), 1-16.
- Ettema, D., 2010, The impact of telecommuting on residential relocation and residential preferences. *The Journal of Transport and Land Use*, 3 (1), 7-24.
- Eurostat., *Eurostat Statistic Explained*. Eurostat Statistic Explained: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Employment\\_-\\_annual\\_statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Employment_-_annual_statistics) [Ziyaret Tarihi: 18 Haziran 2021].
- Eyck, K.V., 2003, Flexibilizing Employment: An Overview. London: In Focus Programme on Boosting Employment, 5 (2), 41.
- Fattah, H.A., Badarulzaman, N., & Kausar, A., 2018, Residential preferences in residential location choice. *Malaysian Journal of Sustainable Environment*, 5 (2), 43-56.
- Feather, R., 1998, Telecommuting: Current status, future direction. OPUS, Open Publications of UTS Scholars.
- Filiz, S., & Hacıhasanoğlu, O., 2011, Konut tasarımına yönelik sürdürülebilirlik ve teknoloji. *İTÜ Dergisi, Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 10 (2), 71-84.
- Galvez, A., Martinez, M.J., & Perez, J., 2011, Telework and work-life balance: Some dimensions for organisational change. *Workplace Rights*, 16 (3), 273-297.

- Gareis, K., 1999, Telework-an overview of likely impacts on traffic and settlement patterns. *Networks and Communication Studies NETCOM*, 13 (3-4), 265-286.
- Gerçek, M., 2020, Geleneksel ve yenilikçi işyeri(ofis) düzeni türlerinin çalışanlar üzerindeki etkileri: Karşılaştırmalı bir derleme çalışması. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (55), 92-110.
- Gökçe, Y., 2016, Yöneticiye duyulan güven ile çalışma yaşam kalitesinin işten ayrılma ve niyetine etkisi; Afyonkarahisar'daki yıldızlı otel işletmelerinde bir araştırma. *Yüksek Lisans Tezi*, Afyonkarahisar.
- Gönen, T., ve Çetinkaya, E., 2021, COVID 19 salgınının konut tercihlerine etkisi. *Kent ve Çevre Araştırmaları Dergisi*, 3 (2), 25-33.
- Görmüş, A., 2020, Covid-19 pandemisi döneminde sosyal mesafeli çalışma biçimi: Tele-çalışma. *Turkish Studies*, 15 (4), 481-496.
- Görücü, İ., 2018, Tele Çalışma evden çalışma. Ankara: *Gece Akademi*.
- Graaff, T. D., 2004, On the substitution and complementarity between Telework and Travel: A review and application.
- Graham, S., & Marvin, S., 1996, Telecommunications and the City. *H-net Reviews in the Humanities & Social Sciences*.
- Hamer, R., Kroes, E. & Van Ooststroom, H., 1991, Teleworking in the Netherlands: an evaluation of changes in travel behaviour. *Transportation* 18, 365-382.
- Horuz, T. 2022, Tele çalışmanın kentsel trafik yüküne etkisi ve Türkiye’de uygulanması. *Yüksek Lisans Tezi*. Gazi Üniversitesi Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, Ankara.
- İBB., 2017, *İzmir Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu*. İzmir.
- İKA., 2015, 2014-2023 İzmir Bölge Planı. İzmir Kalkınma Ajansı, İzmir.
- ILO., 2020, COVID-19 Ortamında ve Sonrasında Uzaktan Çalışma, Uygulama Kılavuzu, Uluslararası Çalışma Örgütü.
- İŞKUR., 2021, İşgücü Piyasası Araştırması İzmir İli 2021 Yılı Sonuç Raporu. Türkiye İş Kurumu.
- İZKA., 2013, İzmir Mevcut Durum Analizi. İzmir.
- İzmir, 2022, *İzmir Hakkında*. İzmir Valiliği-İzmir Hakkında: <http://izmir.gov.tr/izmir-hakkında> [Ziyaret Tarihi: 23 Kasım 2022].
- Kabakçı Günay, E., & Özer Torgalöz, A., 2020, COVID-19 sürecinde Türkiye'de uzaktan çalışma ve istihdamdaki dönüşüm. *Uluslararası Akademik Araştırmalar Kongresi*.
- Kandemir, M., 2014, Evde çalışma ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun evde hizmet sözleşmesine ilişkin hükümleri. *İÜHFM İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 72 (2), 143-166.
- Karabulut, F.Y., & Helvacı, C., 2017, Büyük şehirlerde ulaşım sistemleri ve sorunları: İzmir İli özelindeki sorunlara çözüm önerileri. *Planlama Dergisi*, 27 (3), 215-221.
- Karaca, S., 2019, İş yeri inovasyonunun bir örneği olarak uzaktan çalışmanın iş yaşam dengesine etkisi: Çalışan anneler üzerine bir araştırma. *Yüksek Lisans Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Karadağ, A., 1998, Metropol kent olarak İzmir'in gelişim süreci, çevresel etkileri ve sorunları. *Doktora Tezi*, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Karakoyun, Y., 2007, Esnek çalışma yoluyla kadınların işgücüne katılım oranının ve istihdamın artırılması; İŞKUR'un rolü. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Türkiye İş Kurumu Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Karakurt Tosun, E., & Fırat, Z., 2012, Kentsel Mekândaki Değişimler ve Kişilerin Konut Tercihleri: Bursa Örneği. *Business and Economics Research Journal*, 3 (1), 173-195.



- Kaya, M., & Burtan Doğan, B., 2016, Esnek çalışma modeli ve ev eksenli çalışma. *Electronic Journal of Social Sciences*, 15 (58), 1069-1099.
- Keleş, Ş., 2021, Konut tercihi üzerine konut mekânının etkisi: Bir yapısal eşitlik modeli uygulaması. *Journal of Awareness*, 6 (1), 21-28.
- Kıdır, B., 2018, Evden çalışma: Özgürlük mü esaret mi? *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21 (1), 173-196.
- Kitamura, R., Mokhtarian, P., & Ram, M.P., 1991, *An evaluation of telecommuting as a trip reduction measure*. The University of California Transportation Center, California.
- Koçman, A., 1988, İzmir'in kentsel gelişimini etkileyen doğal çevre faktörleri ve bunlara ilişkin sorunlar. İzmir: Konak Belediyesi Kültür Hizmetleri Yayını.
- Korkmaz, E., 2022, COVID-19 salgın sürecinin toplu taşıma sistemlerine etkisinin anket yöntemiyle İstanbul-Ankara için İncelenmesi. *Afet ve Risk Dergisi*, 5(1), 247-260.
- Kowalski, K.B. & Swanson, A.J., 2005, Critical success factors in developing teleworking programs. *Benchmarking: An International*, 12 (3), 236-249.
- Brynin M., & Haddon L., 2016, The character of telework and the characteristics of teleworkers. *LSE Research Online*, 20 (1), 34-46.
- Levinson, D.M., 1997, Job and housing tenure and the journey to work. *The Annals of Regional Science*, 31, 451-471.
- Levinson, D.M., 1998, Accessibility and the journey to work. *Journal of Transport Geography*, 6 (1), 11-21.
- Marin, M.C., 2003, Is it substitute or complement for urban transportation? *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 77-89.
- Mazıcıoğlu, E., & Yenice, M.S., 2019, Konut ve Konut Yer Seçiminde Etkili Ölçütlerin Kentsel Yaşam Kalitesi Bağlamında Değerlendirilmesi; Gaziantep Örneği. *Artium*, 7 (2), 138-146.
- Mello, J.A., 2007, Managing telework programs effectively. *Employ Respons Rights Journal*, 19 (4), 247-261.
- Mohammad, S., Ottens, H., & Jong, T., 2008, Modelling the impact of telecommuting on future urbanisation in the Netherlands. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 99 (2), 160-177.
- Mokhtarian, P.L., Collantes, G.O., & Gertz, C., 2004, Telecommuting, Residential Location, and Commute-Distance Traveled: Evidence from State of California Employees. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 36 (10), 1877-1897.
- Muhammad, S., Ottens, H., Ettema, D., & Jong, T., 2007, Telecommuting and Residential Locational Preferences: A Case Study of the Netherlands. *Journal of Housing and the Built Environment*, 22 (4), 339-358.
- Oral, M.Y., 2011, Şehirlerde Yetki Alanı ve Arazi Kullanışlarındaki Değişimlerin Ulaşım Planlama Süreci Üzerindeki Olası Etkileri-İzmir Örneği. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 3 (1), 73-85.
- Organization, I.L., 2020, Teleworking during the COVID-19 pandemic and beyond A Practical Guide. Switzerland: *International Labour Organization 2020*.
- Ölçer, F., 2004, Telework: 21. Yüzyılın Yeni Çalışma Biçimi. *Öneri Dergisi*, 6 (22), 145-165 .
- Öncü, E., & Öncü Yıldız, A., 2016, Teknolojideki gelişmelerin ulaşım sistemine ve kentlere etkileri. *Transist Uluslararası İstanbul Ulaşım Kongresi Bildiriler Kitabı*.
- Ören, K., & Yüksel, H., 2012, Geçmişten günümüze çalışma hayatı. *HAK-İŞ Uluslararası Emek ve Toplum Dergisi*, 6 (22), 36-59.

- Özker, D. D., 2020, İstanbul'da Kentsel Mekânın Değişimi. *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi Milli Mücadele'nin 100. Yılı Özel Sayısı*, 618-638.
- Öztürk, M., & Yıldırım, K., 2022, Konut büyüklükleri ve oda sayısı ilişkisi üzerine bir araştırma. *5. International Social Sciences and Innovation Congress*.
- Padem H., Göksu A. & Konaklı, Z., 2012, Araştırma Yöntemleri, SPSS Uygulamalı. International Burch University Publication, 13, Sarajevo.
- Pelit, E., & Gökçe, Y., 2019, Yöneticiye duyulan güven ile çalışma yaşam kalitesinin işten ayrılma niyetine etkisi: Otel işletmeleri işgörenleri üzerinde bir araştırma. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 22(41), 503-530.
- Pinheiro, M. D., & Luis, N.C., 2020, COVID-19 could leverage a sustainable built environment. *Sustainability*, 12 (5893), 1-27.
- Pool, I.S., 1980, Communications technology and land use. *American Academy of Political and Social Science*, 451 1-12.
- Prashker, J., Shifan, Y., & Hershkovit, P., 2008, Residential choice location, gender and the commute trip to work in Tel Aviv. *Journal of Transport Geography*, 16 (5), 332-341.
- Prillwitz, J., Harms, S., & Lanzendorf, M., 2007, Interactions between residential relocations, life course events, and daily commute distances. *Transportation Research Record*, 2021(1), 64-69.
- Rhee, H.J., 2009, Telecommuting and urban sprawl. *Transportation Research Part D Transport and Environment*, 14 (7), 453-460.
- Rogers, J., 2009, The effect of bundled housing and accessibility information on residential location choice and travel behavior: An experimental study. North Carolina: Department of City and Regional Planning University of North Carolina at Chapel Hill.
- Sadikoğlu, H., & Özsoy, A., 2016, Üst gelir grubu konut tercihi olarak rezidans kullanımı. *İdeal Kent*, 7 (18), 226-245.
- Safirova, E., 2002, Telecommuting, traffic congestion, and agglomeration: A general equilibrium model. *Journal of Urban Economics*, 52 (1), 26-52.
- Salviati, C., 2021, *How will remote work impact housing location preferences*. <https://www.apartmentlist.com/research/remote-work-moving-prefs-survey> [Ziyaret Tarihi: 14 Haziran 2022]
- Sampath, S., Somitra Saxena, P., & Mokhtarian, L., 1991, *The effectiveness of telecommuting as a transportation control measure*. The University of California Transportation Center, California.
- Sarioğlu, Ö., 2005, Mekansal büyümenin kentsel çeper üzerine olan etkisi: İzmir Seyrek örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Serinkli, 2020, COVID 19 salgın sürecinde örgütsel değişim: Uzaktan/Evden çalışma modeli. *The Journal of International Social Sciences*, 31 (1), 277-288.
- Silva, J., & Patricia, M.C., 2018, Home telework, travel behavior, and land-use patterns: A path analysis of British single-worker households. *The Journal of Transport and Land Use*, 11(1), 419-441.
- Sormaykan, T., 2008, 1950'den günümüze Karşıyaka'da apartman tipi konut yapılarındaki mekansal değişim ve dönüşümler. *Yüksek Lisans Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Stephens, G.K., & Bernadette S., 1998, Perceptions and expectations: Why people choose a telecommuting work style. *International Journal of Electronic Commerce*, 3 (1), 70-85.

- Sun, B., Ermagun, A., & Bo, D., 2017, Built environmental impacts on commuting mode choice and distance: Evidence from Shanghai. *Transportation Research Part D*, 52 (B), 441-453.
- Şen, E., 2017, Evde hizmet sözleşmesi. *T.C. Uyuşmazlık Mahkemesi*, 475-505.
- Şenbil, M., Yetişkul, E., & Gökçe, B., 2020, İzmir kent bölgesinde İzban'ın mahalle nüfus değişimine etkisi. *METU*, 37 (1), 199-224.
- Tatlıoğlu, E., 2011, Esnek çalışmanın Avrupa Birliği ve Türkiye'de uygulanabilirliği. *Yüksek Lisans Tezi*, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Tayyaran, M., Khan, A. M., & Anderson, D. A., 2003, Impact of telecommuting and intelligent transportation systems on residential location choice. *Transportation Planning and Technology*, 26 (2), 171-193.
- Tekeli, İ., 2014, İzmir tarih ve İzmirliilerin tarih ile ilişkisini güçlendirme projesi. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi.
- Tekeli, İ., 2017, İzmir-tarih projesi tasarım stratejisi raporu. İzmir Büyükşehir Belediyesi.
- Tekeli, S., & Doğrul, B.Ş., 2010, İş-yaşam dengesinin sağlanmasında esnek çalışma. *Sosyal ve Beşeri Bilim Dergisi*, 2 (2), 11-18.
- Tezcan, S., & Çelik, H.Z., 2017, İzmir Büyükşehir Belediyesi Tarafından Uygulanan Kentsel Dönüşüm Projeleri Üzerine Bir İnceleme. *Belediyelerin Geleceği ve Yeni Yaklaşımlar*, İstanbul.
- Tietze, S., 2002, When “Work” Comes “Home”: Coping strategies of teleworkers and their families. *Journal of Business Ethics*, 41, 385-396.
- Toprak, M.F., 2006, İletişim teknolojilerinin kentsel ulaşım üzerine etkisi: İstanbul örneği. *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tozlu, E., 2011, Genel olarak esnek çalışma sistemleri ve tele çalışma ve sıkıştırılmış iş haftasının karşılaştırılması. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 3(4), 99-116.
- Turan, M.K., 2007, İzmir Büyükşehir Bütünündeki Büyük Ölçekli Yatırımların Kent Yönetimi, Şehir ve Bölge Planlaması ve İdari Yargı Açısından Değerlendirilmesi. *Yüksek Lisans Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- TÜİK, 2017, *Bölgesel İşgücü İstatistikleri*. Türkiye İstatistik Kurumu.
- TÜİK, 2020, *Türkiye İstatistik Kurumu Seçilmiş Göstergelerle Türkiye ve İzmir Bilgileri*. Türkiye İstatistik Kurumu.
- Uysal, D., & Yiğit, M., 2016, Türkiye’de konut talebinin belirleyicileri (1970-2015): Ampirik bir çalışma. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 19 (1), 185-209.
- Ünlü, T., 2015, Mekânın biçimlendirilmesi ve kentsel morfoloji. *Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu*, 59-70.
- Yalçın, M.B., 2021, Kullanıcıların Konut Tercihlerindeki Değişime Covid-19 Pandemisinin Etkileri. *Yüksek Lisans Tezi*, Akdeniz Üniversitesi, Antalya.
- Yalçinkaya Erol, Ş., & Karadayı, A., 2013, Bir yaşam tercihi olarak kapalı siteler, İstanbul için bir çalışma. *Mimarlık* 369.
- Yandex 2022, *İzmir Uydu Görüntüsü*.  
<https://yandex.com.tr/harita/11505/izmir/?l=sat&ll=27.134203%2C38.429050&z=13> [Ziyaret Tarihi: 15 Aralık 2022].
- Yurtoğlu, P.E., & Ateş, H., 2016, Konut Algısının Değişiminde Lüks Konut Sitelerinin Rolü. *Madrid Kongresi Bildiriler Kitabı*.
- Zondag, B., & Pieters, M., 2005, Influence of accessibility on residential location choice. *Transportation Research Record*, 1902(1), 63–70.

**EKLER****EK-1** Anket Soruları

<p>Değerli Katılımcı,</p> <p>Bu anket formu Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı'nda hazırlanmakta olan <b>'Uzaktan Çalışmanın Bireylerin Konut Yer Seçimi Tercihlerine Olan Etkilerinin İncelenmesi: İzmir İli Örneği'</b> konulu Yüksek Lisans Tezi kapsamında düzenlenmiştir. Araştırma sonucunda elde edilecek veriler yalnızca bilimsel araştırma amaçlı kullanılacak, bilimsel etik kuralları çerçevesinde gizlilik içinde değerlendirilecektir. Sorulara doğru ve eksiksiz cevap vermeniz çalışmanın güvenilirliğini sağlamak açısından büyük önem taşımaktadır. İlgî gösterdiğiniz ve vakit ayırdığınız için şimdiden teşekkür ederiz.</p> <p>Saygılarımızla.</p>	
<b>DEMOGRAFİK ÖZELLİKLER</b>	
Cinsiyetiniz	<input type="checkbox"/> Kadın <input type="checkbox"/> Erkek
Yaşınız	<input type="checkbox"/> 18-29
	<input type="checkbox"/> 30-39
	<input type="checkbox"/> 35-39
	<input type="checkbox"/> 40-49
	<input type="checkbox"/> 50-59
	<input type="checkbox"/> 60-64
Medeni Durumunuz	<input type="checkbox"/> 65 ve üstü
	<input type="checkbox"/> Evli
Öğrenim durumunuz	<input type="checkbox"/> Bekar
	<input type="checkbox"/> Lise Mezunu
	<input type="checkbox"/> Ön lisans Mezunu
	<input type="checkbox"/> Lisans Mezunu
	<input type="checkbox"/> Yüksek Lisans Mezunu
Ailenizdeki siz dahil toplam kaç kişi yaşıyor?	<input type="checkbox"/> Doktora Mezunu
	<input type="checkbox"/> 1kişi
	<input type="checkbox"/> 2 kişi
	<input type="checkbox"/> 3 kişi
Çocuğunuz var mı?	<input type="checkbox"/> 4 kişi ve daha fazla
	<input type="checkbox"/> Çocuğum yok
	<input type="checkbox"/> 1 çocuğum var
	<input type="checkbox"/> 2 çocuğum var
	<input type="checkbox"/> 3 çocuğum var
Ailenizin aylık toplam geliri	<input type="checkbox"/> 4 ve daha fazla çocuğum var
	<input type="checkbox"/> 4000 TL ve altı
	<input type="checkbox"/> 4001-7000 TL
	<input type="checkbox"/> 7001-10.000 TL
	<input type="checkbox"/> 10.001-13.000 TL
Çalıştığınız sektör?	<input type="checkbox"/> 13.000 TL ve üzeri
	<input type="checkbox"/> Kamu
	<input type="checkbox"/> Özel

Çalıştığınız alt sektör?	<input type="checkbox"/> Bilişim-Yazılım
	<input type="checkbox"/> Eğitim
	<input type="checkbox"/> Sağlık
	<input type="checkbox"/> Turizm
	<input type="checkbox"/> Medya-Reklam
	<input type="checkbox"/> Diğer
Mesleğiniz?	
Yaşadığınız İlçe	
Yaşadığınız Mahalle	
Oturduğunuz mahallede ve konutunuzda ikamet etme süreniz nedir?	<input type="checkbox"/> Bir yıldan az
	<input type="checkbox"/> 1-3 yıl arası
	<input type="checkbox"/> 4-6 yıl arası
	<input type="checkbox"/> 7-10 yıl arası
	<input type="checkbox"/> 11-15 yıl arası
	<input type="checkbox"/> 16-20 yıl arası
<b>UZAKTAN ÇALIŞMA İLE İLGİLİ SORULAR</b>	
Kaç yıldır çalışma yaşamının içindedesiniz?	<input type="checkbox"/> Bir yıldan az
	<input type="checkbox"/> 1-3 yıl arası
	<input type="checkbox"/> 4-6 yıl arası
	<input type="checkbox"/> 7-10 yıl arası
	<input type="checkbox"/> 11-15 yıl arası
	<input type="checkbox"/> 16-20 yıl arası
Yaptığınız iş uzaktan çalışmaya uygun mu?	<input type="checkbox"/> Evet uygun
	<input type="checkbox"/> Kısmen uygun
	<input type="checkbox"/> Hayır uygun değil
Uzaktan çalışıyor musunuz?	<input type="checkbox"/> Evet
	<input type="checkbox"/> Hayır
<b>16.soruya cevabınız Evet ise 17, 18, 19 ve 20. Soruları cevaplayınız. Hayır ise 21.sorudan ankete devam ediniz.</b>	
Ne zamandan beri uzaktan çalışıyorsunuz?	<input type="checkbox"/> Sürekli/Covid 19 Pandemisi öncesinde de uzaktan çalışıyordum
	<input type="checkbox"/> Covid 19 Pandemisi ile birlikte uzaktan çalışmaya başladım
Ne kadar süredir uzaktan çalışıyorsunuz?	<input type="checkbox"/> Bir yıldan az
	<input type="checkbox"/> 1-3 yıl arası
	<input type="checkbox"/> 4-6 yıl arası
	<input type="checkbox"/> 7-10 yıl arası
	<input type="checkbox"/> 11-14 yıl arası
	<input type="checkbox"/> 15 yıl ve üzeri
Haftada kaç gün uzaktan çalışıyorsunuz?	<input type="checkbox"/> Her gün tam zamanlı evden
	<input type="checkbox"/> Her gün yarı zamanlı evden
	<input type="checkbox"/> Haftada 2-3 gün tam zamanlı evden
	<input type="checkbox"/> Haftada 1-2 gün tam zamanlı evden

	<input type="checkbox"/> Diğer
Uzaktan çalışma boyunca sizi en çok zorlayan konu nedir? (Birden fazla şıkkı işaretleyebilirsiniz).	<input type="checkbox"/> Teknoloji alt yapısı
	<input type="checkbox"/> Organizasyon ve çalışma programı
	<input type="checkbox"/> Alışkanlıklar ve çalışma motivasyonu
	<input type="checkbox"/> İş-özel hayat dengesinin sağlanması
	<input type="checkbox"/> Performansın takip ve denetimi
	<input type="checkbox"/> Evde uygun bir çalışma ortamının oluşturulması
<b>SEYAHAT DAVRANIŞLARINA YÖNELİK SORULAR</b>	
Evinizde özel araç var mı? (Size ve diğer aile üyelerine ait?)	<input type="checkbox"/> Hayır, yok
	<input type="checkbox"/> Evet 1 tane
	<input type="checkbox"/> Evet 2 tane
	<input type="checkbox"/> Evet 3 ve daha fazla
Özel aracınızı-otomobilinizi-ne sıklıkla kullanıyorsunuz?	<input type="checkbox"/> Özel araç/otomobil kullanmıyorum
	<input type="checkbox"/> Her gün
	<input type="checkbox"/> Haftada 1-2 kez
	<input type="checkbox"/> Haftada 3-4 kez
	<input type="checkbox"/> Haftada 5-6 kez
Özel aracınızı hangi amaçlar için kullanıyorsunuz?	<input type="checkbox"/> Ayda birkaç kez
	<input type="checkbox"/> İş-çalışma amaçlı
	<input type="checkbox"/> Alışveriş amaçlı
	<input type="checkbox"/> Akraba, eş dost, arkadaş ziyaret amaçlı
	<input type="checkbox"/> Sosyal aktivite amaçlı
Konut-işyeri yolculuklarınızda hangi ulaşım türünü kullanıyorsunuz?	<input type="checkbox"/> Diğer
	<input type="checkbox"/> Yürüyerek
	<input type="checkbox"/> Özel araç-otomobil
	<input type="checkbox"/> Taksi
	<input type="checkbox"/> Dolmuş
	<input type="checkbox"/> Metro, HRS, Tramvay
	<input type="checkbox"/> Minibüs/Dolmuş
	<input type="checkbox"/> Otobüs
	<input type="checkbox"/> Personel servisi
	<input type="checkbox"/> Bisiklet
<input type="checkbox"/> Scooter, bin bin, martı vb.	
İşyeriniz ve konutunuz arasındaki mesafe kaç kilometredir?	<input type="checkbox"/> 0-5 km
	<input type="checkbox"/> 6-15 km
	<input type="checkbox"/> 16-25 km
	<input type="checkbox"/> 25-40 km
	<input type="checkbox"/> 40 km ve daha fazla
Konut-işyeri ulaşım süreniz nedir?	<input type="checkbox"/> 0-15 dakika
	<input type="checkbox"/> 16-30 dakika
	<input type="checkbox"/> 31-45 dakika

	<input type="checkbox"/> 46-60 dakika
	<input type="checkbox"/> 61 ve üzeri
Toplu taşıma araçlarını (otobüs, dolmuş, metro, tramvay, hafif raylı sistem) kullanma sıklığınız nedir?	<input type="checkbox"/> Her gün
	<input type="checkbox"/> Haftada 1-2 kez
	<input type="checkbox"/> Haftada 3-4 kez
	<input type="checkbox"/> Haftada 5-6 kez
	<input type="checkbox"/> Ayda birkaç kez
Covid 19 pandemisi ile değişen çalışma biçimleriniz (kısmen veya tamamen uzaktan çalışmaya geçiş) seyahat davranışlarınızı değiştirdi mi?	<input type="checkbox"/> Evet, tamamen
	<input type="checkbox"/> Evet, kısmen
	<input type="checkbox"/> Hayır, hiç değiştirmedim
<b>Yukarıdaki soruya cevabınız Evet ise nasıl değiştirdi?</b>	
	<b>Evet</b>
	<b>Hayır</b>
Daha az seyahat yapmaya başladım	<input type="checkbox"/>
Toplu taşımayı daha az kullanmaya başladım	<input type="checkbox"/>
Daha çok yürümeye başladım	<input type="checkbox"/>
Daha çok bisiklet/scooter kullanmaya başladım	<input type="checkbox"/>
Özel aracımı daha çok kullanmaya başladım	<input type="checkbox"/>
Toplu taşımayı daha fazla kullanmaya başladım	<input type="checkbox"/>
<b>KONUT YER SEÇİMİ TERCİHLERİNE YÖNELİK SORULAR</b>	
Konut mülkiyet durumunuz nedir?	<input type="checkbox"/> Kira
	<input type="checkbox"/> Ev Sahibi
Ne kadar süredir bulunduğunuz konutta yaşıyorsunuz?	<input type="checkbox"/> 1 yıldan az
	<input type="checkbox"/> 1-5 yıl
	<input type="checkbox"/> 5-10 yıl
	<input type="checkbox"/> 10-15 yıl
	<input type="checkbox"/> 15 yıl ve üzeri
Yaşadığınız konut tipi hangisidir?	<input type="checkbox"/> Apartman
	<input type="checkbox"/> Güvenlikli site (apartman)
	<input type="checkbox"/> Güvenlikli site (müstakil konut)
	<input type="checkbox"/> Müstakil konut
	<input type="checkbox"/> Rezidans
Konutunuzun büyüklüğü nedir?	<input type="checkbox"/> 60 m <sup>2</sup> altında
	<input type="checkbox"/> 61-100 m <sup>2</sup>
	<input type="checkbox"/> 81-100 m <sup>2</sup>
	<input type="checkbox"/> 101-120 m <sup>2</sup>
	<input type="checkbox"/> 121-140 m <sup>2</sup>
	<input type="checkbox"/> 140 m <sup>2</sup> 'den daha büyük
Yaşadığınız konutta ofis amaçlı kullandığınız bir çalışma odası var mı?	<input type="checkbox"/> Evet
	<input type="checkbox"/> Hayır
İkinci bir konut edinmeyi planlıyor musunuz? (Yazlık, bahçe evi gibi)	<input type="checkbox"/> Evet
	<input type="checkbox"/> Hayır
Önümüzdeki 5 yıl içinde yaşadığınız konutu değiştirmeyi düşünüyor musunuz?	<input type="checkbox"/> Evet
	<input type="checkbox"/> Hayır
35.soruya cevabınız evet ise hangi tip konuta taşınmayı düşünüyorsunuz?	<input type="checkbox"/> Apartman
	<input type="checkbox"/> Güvenlikli site (apartman)
	<input type="checkbox"/> Güvenlikli site (müstakil konut)
	<input type="checkbox"/> Müstakil konut

	( ) Rezidans
35. soruya cevabınız evet ise neden konutunuzu değiştirmek istiyorsunuz?	( ) Doğal güzelliklere sahip bir yaşam çevresinde yaşamak istediğim için
	( ) Bulduğum konutta- muhitte komşuluk ilişkileri iyi olmadığı için
	( ) Konutumun bulunduğu muhitin karmaşasından ve gürültüsünden rahatsız olduğum için
	( ) Kentsel hizmet alanlarına daha yakın olmak için
	( ) Diğer
Yaşadığınız konut alanı çevresinden taşınmayı düşünüyor musunuz?	( ) Hayır düşünmüyorum
	( ) Evet, Kent merkezi içinde yer alan konut alanlarına taşınmayı düşünüyorum.
	( ) Evet farklı bir şehre taşınmayı düşünüyorum
	( ) Evet, kent merkezi dışında - banliyö-daha az yoğun bir yere taşınmayı düşünüyorum
	( ) Evet, doğal güzelliklere sahip bir ilçe/kasaba/ köye taşınmayı düşünüyorum
	( ) Diğer