

ULUSLARARASI SOSYAL ARAŞTIRMALAR DERGİSİ THE JOURNAL OF INTERNATIONAL SOCIAL RESEARCH

Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi / The Journal of International Social Research
Cilt: 13 Sayı: 75 Yıl: 2020 & Volume: 13 Issue: 75 Year: 2020
www.sosyalarastirmalar.com Issn: 1307-9581

ANKARA KALESİNİN FİZİKSEL VE PSİKOLOJİK TAŞIMA KAPASİTESİNİN İNCELENMESİ ANALYSIS OF THE PHYSICAL AND PSYCHOLOGICAL CARRYING CAPACITY OF ANKARA CASTLE

Özlem ALTUNÖZ*
Azade Özlem ÇALIK**
Mesut ÖZDEMİR**

Öz

Turizm faaliyetlerine katılan kişilerin sayıları ve harcamaları her yıl artarak büyümektedir. Plansız gerçekleşen büyümeler destinasyona fiziksel zararlar vermenin yanı sıra turistlerin deneyim kalitesinin de düşmesine sebep olabilmektedir. Turistik destinasyonların zarar görmeden ve kaliteden ödün vermeden turistik taleplere cevap verebilme kapasitelerinin belirlenmesi, destinasyonların sürdürülebilirliği açısından oldukça önemlidir. Ankara Kalesi ise sahip olduğu tarihsel ve kültürel değer dolayısıyla Ankara'nın en popüler turistik destinasyonlarından birisidir. Bu araştırmada Ankara Kalesinin fiziksel ve psikolojik taşıma kapasitesinin incelenmesi amaçlanmıştır. Veri toplama aracı olarak anket formundan ve gözlem tekniğinden yararlanılmıştır. Verilerin analizinde IBM SPSS 24 istatistik programı kullanılmıştır. Araştırma sonucunda Ankara Kalesinin fiziksel taşıma kapasitesi günlük 230976 kişi olarak tespit edilmiştir. Diğer yandan bulgular Ankara Kalesinin çevresel düzenlemeye ihtiyaç duyduğu, kalede denetim eksikliği bulunduğunu ve plansız gelişmenin hakim olduğunu göstermektedir. Kalenin tarihi dokusu ziyaretçilerin temel ziyaret sebebi olarak belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Psikolojik Taşıma Kapasitesi, Fiziksel Taşıma Kapasitesi, Sürdürülebilirlik, Ankara Kalesi.

Abstract

The number sand expenditures of people participating inter tourism activities are increasing every year. Unplanned growths can cause physical damage to the destination, as well as reduced quality of experience of tourists. Determining of tourist destination's responding capacity to the tourist demands with out sacrificing quality and without damaged is very important for the sustainability of destinations. Ankara Castle is one of the most popular tourist destinations in Ankara due to its historical and cultural value. In this study, it is aimed to investigate the physical and psychological carrying capacity of Ankara Castle. Questionnaire and observation techniques were used as data collection tools. IBM SPSS 24 statistics program was used in the analysis of the data. As a result of the research, the physical carrying capacity of Ankara Castle was determined as 230.976 people per day. On the other hand, the findings show that Ankara Castle needs environmental regulation, there is a lack of inspection in the castle and that unplanned development dominated. The historic fabric of the castle has been identified as the main reason for visits.

Keywords: Psychological Carrying Capacity, Physical Carrying Capacity, Sustainability, Ankara Castle.

* Doç. Dr., Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Rekreasyon Yönetimi Bölümü

** Dr. Ankara Üniversitesi, Beypazarı MYO, Turizm ve Seyahat Hizmetleri Bölümü

*** Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Rekreasyon Yönetimi Bölümü



1. Giriş

Sanayi devrimiyle birlikte insan emeğinin yerini makine gücünün almasına koşut olarak artan boş zaman süreleri ve kentsel çerçevede oluşan yeni yaşam tarzı insanları yeni arayışlara yöneltmiştir. Çalışma saatlerinin haftalık 70 saate kadar olduğu sanayi devriminin ilk yıllarında eğlence ve dinlenceye dayalı boş zaman etkinlikleri tembellik belirtisiydi (Karaküçük, 2008). İlerleyen süreçte teknolojinin de gelişimiyle insan emeğinin büyük bir kısmı makinelere devredilmiş, birtakım hak arayışlarının da etkisiyle insanların boş zaman sürelerinde ciddi artışlar yaşanmıştır.

Boş zaman sürelerinde yaşanan bu artış, kentsel çevrenin ve yoğun iş hayatının neden olduğu fiziksel ve psikolojik yorgunluk, bıkkınlık gibi durumların da etkisiyle insanları rahatlayabilecekleri, stres atabilecekleri ve kendilerini yenileyebilecekleri rekreasyon alanlarına yöneltmiştir. Rekreasyonel kaynaklara yönelik zamanla artan talep, kaynaklar üzerinde bozulmalara neden olmaya başlamış ve ilerleyen süreçte taşıma kapasitesi kavramını ortaya çıkarmıştır. Taşıma kapasitesi, kaynakların sürdürülebilir bir şekilde yönetimi ve gelecek nesillerin de menfaati açısından büyük önem arz etmektedir. Doğru plan ve politikaların benimsenmesiyle rekreasyonel kaynakların zarar görmeden gelecek nesillere aktarılması mümkün olabilecektir. Rekreasyonel kaynakların büyük bölümüne ev sahipliği yapan doğanın insanlığa sunduğu nimetlerin sınırlı olduğu ve hoyratça tüketilmemesi gerektiği göz önüne alındığında, taşıma kapasitesinin önemi daha iyi anlaşılabilir. Alkan (2015) da bu durumun önemine dikkat çekmiş, sürdürülebilir gelişim için yerel yönetimlerin, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nun, işletmelerin ve yerel halkın içinde bulunacağı bir danışma kurulu oluşturulması ve işbirliği içerisinde sağlıklı sürdürülebilir politikaların üretilmesini önermiştir.

Kapasite, herhangi bir şeyin ihtiva edebileceği miktar; taşıma ise, dayanma, karşılama gibi anlamlara sahiptir (Doğan, 2013). Dolayısıyla taşıma kapasitesini katlanılabilecek maksimum miktar şeklinde genel bir tanımlamaya tabi tutmak mümkündür. Taşıma kapasitesi kavramı ortaya çıkmaya başladığı ilk zamanlarda ziyaretçi kullanımı ve çevre koşulları arasındaki ilişki çerçevesinde şekillenmiştir (Göktaş ve diğerleri, 2014). Yani yalnızca fiziksel ve ekolojik taşıma kapasiteleri üzerinde durulmuştur. Ancak makalenin ilerleyen bölümlerinde de ele alınacağı üzere zamanla psikolojik, sosyal, ekonomik taşıma kapasiteleri de araştırmalara konu edilmiş, kavram çok boyutlu ve interdisipliner bir boyut kazanmıştır.

Taşıma kapasitesi, rekreasyonel kaynaklar üzerinde olumsuz etki yaratmayan, ziyaretçi tatminini düşürmeyen veya yöre toplumunun ekonomi ve kültürü üzerinde menfi etkiye neden olmayacak maksimum kullanım sınırıdır. (Avcı, 2007). Mathieson ve Wall (1986)'a göre taşıma kapasitesi, ilgili bölgenin fiziksel durumunda olumsuz bir etki yaratmadan ve tatmin kalitesinden ödün verilmeden kaldırılabileceği maksimum birey sayısıdır. (Aktaran: Göktaş ve diğerleri, 2014). Tanımlardan da anlaşılacağı gibi, taşıma kapasitesi kavramında kaynak değerinin zarar görmemesi için aşılması gereken bir sınır söz konusudur. Söz konusu sınırın korunması gelecek nesillerin de kaynaklardan maksimum faydayı elde etmesine olanak sağlayacaktır.

İnsanların boş zaman sürelerindeki artışlara koşut olarak rekreasyonel kaynak değeri taşıyan alanlardaki kalabalıklaşmanın artışı, doğal kaynaklar üzerinde baskı oluşmasına sebep olarak çevresel bozulmalara neden olmakta ve bunun yanı sıra ziyaretçi tatmininde de azalmalara yol açmaktadır. (Göktaş ve Arpa, 2016). Bu nedenle rekreasyonel kaynaklar üzerindeki artan baskının yönetilmesi gerekmektedir. Bunun yolu ise gerek açık hava, gerekse kapalı alan rekreasyon kaynaklarının taşıma kapasitesinin hesaplanarak, gerekli önlemlerin alınmasından geçmektedir. Ancak, yurdumuzda bu alandaki uygulamalara bakıldığında rekreasyonel taşıma kapasitesinin dikkate alınmadığı ve bu alandaki bilimsel çalışmaların da yeterli olgunluk ve düzeyde olmadığı görülmektedir (Akesen, 1982, Doğan, 2013, Göktaş ve diğerleri, 2014).

Taşıma kapasitesi kavramının fiziksel, psikolojik, ekolojik, ekonomik, ekolojik olmak üzere çok boyutlu bir görünüm sergilemesi, çalışmaların disiplinlerarası yürütülmesini gerekli kılmaktadır. (Avcı, 2007). Nitekim taşıma kapasitesi çalışmaları literatürde çeşitli sınıflandırmalara tabi tutulmuştur. Kaya (1997) ve Simon vd. (2004) taşıma kapasitesini fiziksel, ekolojik, sosyal ve ekonomik boyutlarıyla ele almıştır. Akış'ın (1999) çalışmasında ekolojik ve sosyal boyut irdelenmiştir (Aktaran: Erdemir, 2018). Demir ve Çevirgen (2006) ekolojik, sosyal ve psikolojik; Çavuş (2002) ile Ünlüören ve Tokmak (2009) ise sosyal, ekolojik, ekonomik, fiziksel ve psikolojik taşıma kapasitesi olmak üzere beş boyuttan oluşan bir sınıflandırma yapmıştır.

Fiziksel kapasite, rekreasyon alanlarının fiziki imkan ve kabiliyetleriyle ilgili olarak bir günde ya da yılda taşıyabileceği maksimum ziyaretçi sayısıdır (Göktaş ve diğerleri, 2014). Doğal kaynakların dışında



kalan, insan eliyle yapılmış beşeri kaynaklar fiziksel taşıma kapasitesi kapsamında değerlendirilmektedir. Bir başka tanımda ise, tarihi değer taşıyan bir rekreasyonel kaynaktaki bozulmanın çevresel problemlere sebep olacağı sınır olarak ifade edilmektedir (Kaya, 1997). Fiziksel taşıma kapasitesinin aşılması, rekreasyonel alanın peyzaj değerinde ve maddi kaynaklarında bozulmalara yol açarak sosyo-kültürel çekiciliğinin zarar görmesine neden olabilir.

Sosyal kapasite, rekreasyonel kaynağa ev sahipliği yapan yerel halkın hoşgörü düzeyini ifade eder. Bu kapsamda yerel halkı olumsuz etkileyecek etkisi olmayan, maksimum kullanım seviyesi olarak ifade edilebilir. (Avcı, 2007). Sosyal kapasitenin aşılması yerel halk ile turistler arasında sürtüşmelere neden olarak rekreasyonel alanın psikolojik çekiciliğinin zarar görmesine neden olabilir.

Ekolojik ya da çevresel kapasite rekreasyonel faaliyetlerin ekosistem üzerindeki tesirlerini ifade etmektedir (Göktuğ ve diğerleri, 2014). Ekolojik kapasitenin aşılması fauna, flora ve toprak üzerinde olumsuz etkiler yaratarak rekreasyonel alanın doğal çekiciliğinin zarar görmesine neden olabilir. Bu durum, gelecek nesillerin kaynaklar üzerindeki haklarının gasp edilmesi anlamına gelmektedir. Dolayısıyla sürdürülebilir politikalar çerçevesinde çevre dostu rekreasyonel etkinliklerin gerçekleştirilmesi gelecek nesillerin menfaati açısından zorunluluk ifade etmektedir.

Psikolojik taşıma kapasitesi, rekreasyonel kaynağın çekiciliğini yitirmeye başlamadan önce ziyaretçilerin hoşgörüsüyle karşılayıp tolerans gösterebileceği yoğunluk düzeyidir (Saveriades, 2000). Turizmde psikolojik kapasite, birçok faktör tarafından belirlenmektedir. Hem turistleri hem de yerel halkı etkileyen ortak faktörler; turistin ve yerel halkın karakteri, turistlerden duyulan memnuniyet vb. iken; sadece bir grubu etkileyen bireysel faktörler ise ikiye ayrılır. Bunlardan birincisi; turistik psikolojik taşıma kapasitesini ilgilendiren kültür, din, bölgenin altyapı ve turistik ürünlerin özelliği, ikincisi yerel halkın psikolojik taşıma kapasitesini ilgilendiren turistlerin yaşam tarzı, turistlerin değeri ve turizmden elde edilen fayda olarak tanımlanmaktadır (Zhiyong ve Sheng, 2009: 48). Psikolojik taşıma kapasitesi her bir turiste bağlı olarak oldukça özeldir. Bu nedenle taşıma kapasitesinin en zor unsurudur. Ölçmedeki zorluklar, kişisel duyarlılıktaki farklılıklar nedeniyle ortaya çıkar ve her turistin özelliklerinden etkilenir (Pigram ve Jenkins 1999; Saveriades 2000). Psikolojik taşıma kapasitesi; sadece turist yoğunluğunun kantitatif ölçümleri değil, aynı zamanda turistlerin alanın fiziksel koşulları hakkındaki genel algısını da içermektedir. Örneğin tema parklarında, gişe kuyruğunun uzunluğu da kalabalık etkilerinin bir göstergesi olarak düşünülebilir (Chou 2006). Fennell'e (2002) göre psikolojik taşıma kapasitesi, alanı ziyaret eden kişilerin tatminsizlikten önce kabul edilebilir bulunduğu etkinliklerin kalitesidir. Bölge kalabalıklaşmaya başladıkça fiyat, ulaşılabilirlik gibi değişkenler açısından kabul edilebilir düzeyde olsa da psikolojik çekiciliğini yitirmeye başlayabilir.

Ekonomik kapasite, ekonominin turizme dayanma seviyesi ile ilgilidir. Çalık (2014), ekonomik taşıma kapasitesi ile ilgili olarak yerel halkın katlanmak zorunda kaldığı ve taşıma kapasitesi sınırını zorlayıcı olabilecek maliyetler veya turizm ile birlikte yaşanabilecek pahalılık nedeniyle olumsuz anlamda değişebilecek satın alma durumuna dikkat çekmiş ve ekonomik kapasiteyi turizmin bölgeye yararları ile maliyetleri arasındaki denge olarak tanımlamıştır.

Bir rekreasyon alanı için yukarıda açıklaması yapılan birçok taşıma kapasitesinden söz edilebilir. Her bir taşıma kapasitesi, alanın özgün dinamikleri ışığında tespit edilebilmektedir. Dolayısıyla taşıma kapasitesi hesapları yapılırken rekreasyonel ve turistik kaynakların bulunduğu bölgeye göre özgün fiziksel ve ekolojik yapının, yerel halkın tutum ve düşüncelerinin, sosyokültürel ve sosyoekonomik yapının dikkate alınması gerekir.

2. Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada Ankara'nın en önemli tarihi yapılarından biri olan ve birçok medeniyete ev sahipliği yapan Ankara Kalesinin fiziksel ve psikolojik taşıma kapasitesini belirlemek amaçlanmıştır. Araştırmanın evrenini Ankara Kalesini ziyaret eden bireyler oluşturmaktadır. Ankara Kalesini ziyaret edenler arasında basit tesadüfi örnekleme yöntemiyle seçilmiş 386 kişiye anket uygulanmıştır. Araştırmada veri toplama aracı olarak Erdemir (2018) tarafından geliştirilen Psikolojik Taşıma Kapasitesini ölçmeye yönelik anket formu ve gözlem tekniği kullanılmıştır.

Verilerin istatistiksel analizi IBM SPSS 24 istatistik programıyla yapılmıştır. Bu bağlamda öncelikle toplam 386 kişi üzerinde anket uygulanan bu çalışmada kullanılan ölçeğin Cronbach's Alpha değeri $\alpha = 0,706$ olarak hesaplanmıştır. Cronbach's Alpha katsayısının $0,60 \leq \alpha < 0,80$ arasında olması ölçeğin oldukça güvenilir olduğu şeklinde kabul edilmektedir (Özdamar, 2002). Buna göre bu çalışmada kullanılan ölçeğin oldukça güvenilir olduğu söylenebilir.



Verilerin normal dağılım uygunluğu, görsel (histogram ve olasılık grafikleri) ve analitik (çarpıklık ve basıklık katsayıları Kolmogorov-Smirnov/Shapiro-Wilk testleri) analizler ile incelenmiştir. Kolmogorov-Smirnov ve Shapiro-Wilk analizinde $p < 0,001$ sonucuna ulaşılmış olup verilerin normal dağılım göstermediğini tespit edilmiştir. Bu doğrultuda farklılık analizleri, ikili bağımsız değişkenlerde Mann-Whitney U, çoklu bağımsız değişkenlerde Kruskal-Wallis testi kullanılarak gerçekleştirilmiştir. İstatistiksel anlamlılık için tip 1 hata düzeyi %5 olarak kullanılmış, $p < 0,05$ düzeyi istatistiksel olarak anlamlı kabul edilmiştir. Fiziksel kapasiteyi ölçmek için gerekli bilgiler, Ankara Büyükşehir Belediyesinden tedarik edilmiştir.

3. Bulgular

3.1. Ankara Kalesinin Fiziksel Taşıma Kapasitesi

Fiziksel taşıma kapasitesinin hesaplanmasında Dünya Doğa ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği (IUCN) tarafından önerilen aşağıdaki formül kullanılmıştır. (Cifuentes, 1992).

$$FTK = A \times Z / a \times Rf$$

Bu formülde FTK, fiziksel taşıma kapasitesini ifade etmektedir. A değeri, ziyaretçilerin kullanımına açık toplam alanın m² cinsinden değeridir. Z/a, ziyaretçi başına düşen alandır. Rf, alanın gün boyunca açık olduğu süre sayısının, bir ziyaretçinin toplam ziyaret süresine oranıdır.

Kullanıma açık alan (A) ve alanın gün boyu açık olduğu süreye ilişkin bilgiler, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nden temin edilmiştir. Buna göre kullanılabilir alan toplam 14436 m² olup, 12000 m²'si iç ve dış kale, 2436 m²'si ise Zindan Kale Burcu'ndan oluşmaktadır. Alanın kullanıma açık olduğu süre ise 7 gün 24 saat olarak ifade edilmiştir. Ziyaretçi başına düşen alan ve ortalama ziyaret süresi gözlem tekniği ile belirlenmiş; sırasıyla 1 m² ve 1.5 saat olarak saptanmıştır. Bu kapsamda alanın gün boyu açık olduğu sürenin (24 saat) ortalama ziyaret süresine (1.5) oranı 16 olarak bulunmuştur.

Temin edilen veriler çerçevesinde formüldeki değerleri yerine koyduğumuzda aşağıdaki sonuç ortaya çıkmaktadır:

$$FTK = 14436 \times 1 \times 16 = 230976 \text{ ziyaretçi.}$$

Bu kapsamda Ankara Kalesinin fiziksel taşıma kapasitesinin günlük 230976 ziyaretçi ile sınırlı olduğu, bu rakamı aşan ziyaret sayısının kale çevresindeki doğal ve beşeri yapılara zarar verebileceği ifade edilebilir.

3.2. Demografik Özelliklere İlişkin Bulgular

Tablo 1'de katılımcıların cinsiyet, yaş, öğrenim durumu, gelir düzeyi, meslek ve medeni durumu gibi bazı demografik özelliklerine ilişkin bulgular yer almaktadır.

Tablo 1: Katılımcıların Cinsiyete Göre Dağılımı

Bireysel Değişkenler	f	%	Bireysel Değişkenler	f	%		
Cinsiyet	Erkek	163	42.2	Medeni Durum	Evli	110	28.5
	Kadın	223	57.8		Bekâr	276	71.5
Yaş	20 yaş ve altı	44	11.4	Meslek	İşçi	43	11.1
	21-30 yaş	231	59.8		Memur	95	24.6
	31-40 yaş	52	13.5		Öğrenci	188	48.7
	41-50 yaş	28	7.3		Serbest meslek	24	6.1
	51 yaş ve üstü	31	8.1		Diğer	36	9.4
Öğrenim Durumu	Lise ve altı	59	15.3	Ortalama Gelir	1500 TL ve altı	193	50
	Önlisans	49	12.7		1501-3000 TL	77	19.9
	Lisans	220	57		3001-4500 TL	60	15.5
	Lisansüstü	58	15	6000 TL ve üstü	56	14.5	

Katılımcıların %57.8'ini kadınlar, %42.2'sini erkekler oluşturmaktadır. Katılımcıların %71.5'si bekar, 28.5'si evlidir. Bu doğrultuda bekâr katılımcıların çoğunluğa sahip olduğu söylenebilir. Alt grupta yeterli örneklem elde etmek için yaş değişkeni ise beş kategoride toplanmıştır. Katılımcıların %59.8'si 21-30 yaş aralığında, %13.5'si 31-40 yaş aralığında, %11.4'ü 20 yaş ve altında yer almaktadır. Bu verilere göre katılımcıların büyük bir bölümünün gençlerden oluştuğu görülmektedir. Yaş kategorisinde en az katılımcı grubu ise emekli ve emeklilik çağı yaklaşmış kişilerden oluşmaktadır. Öğrenim durumu incelendiğinde ise katılımcıların %57'si lisans, %15'i lisansüstü, %12.7'si önlisans düzeyinde eğitim derecesine sahiptir. Herhangi bir düzeyde üniversite eğitimi almış kişilerin ağırlıklı çoğunluğu oluşturduğu görülmektedir.



Dolayısıyla katılımcıların eğitim düzeylerinin genel olarak yüksek olduğu söylenebilir. Meslek değişkenine göre katılımcıların çok farklı mesleklere sahip olmasından hareketle ve alt gruplarda yeterli örneklem elde etmek amacıyla bu değişken dört kategoride toplanmıştır. Katılımcıların 48.7'si öğrenci, %24.6'sı memur, %11.1'i işçilerden oluşmaktadır. Örneklemin neredeyse yarısını henüz çalışma hayatına atılmamış öğrenciler oluşturmakta, çalışan bireyler arasında ise memurların ağırlıkta olduğu göze çarpmaktadır. Diğer yandan katılımcıların %50'sinin 1500 TL ve altı, %19.9'unun 1501-3000 TL arası bir gelire sahip olduğu görülmektedir. %14.5 oranında katılımcının ise 6000 TL ve üstü gelire sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bu verilerden hareketle katılımcıların ağırlıklı olarak düşük gelir düzeyinde olduğu söylenebilir.

3.3. Katılımcıların Ankara Kalesini Ziyaret Sayıları, Ziyaret Amaçları ve Çevresel Değerlendirmelerine İlişkin Bulgular

Katılımcıların Ankara Kalesini ziyaret sayıları (Tablo 2), ziyaret amaçları (Tablo 3) ve çevresel değerlendirmelerine (Tablo 4 ve Tablo 5) ilişkin bulgular aşağıda tablolar halinde sunulmuştur.

Tablo 2: Katılımcıların Ankara Kalesini Ziyaret Sayıları

Ziyaret Sayısı	f	%
1	133	34.5
2	115	29.8
3	61	15.8
4	20	5.2
5 ve daha fazla	57	14.8

Katılımcıların yaklaşık üçte ikilik kısmı (%64.3) Ankara Kalesini yalnızca 1 ya da 2 kez ziyaret etmiştir. 5 ve daha fazla ziyarette bulunan katılımcı sayısı 57 olup, örneklem içerisindeki oranı % 14.8 seviyesindedir.

Tablo 3: Katılımcıların Ankara Kalesini Ziyaret Etme Nedenleri

Ziyaret Nedeni	f	%
Tarihi doku	172	44.6
Manzara	90	23.3
Gezi programında yer alması	37	9.6
Boş vakit değerlendirmek	83	21.5
Diğer	4	1

Katılımcıların yarısına yakını, Ankara Kalesini tarihi dokusu nedeniyle ziyaret etmiştir. İkinci sırada Manzara gelirken, gezi programlarında yer alması nedeniyle ziyarette bulunan katılımcıların sayısı 37 olup örneklem içerisindeki payı %9.6'dır.

Tablo 4: Katılımcılara Göre Ankara Kalesine Zarar Veren Faktörler

Faktörler	f	%
Bakımsızlık	307	79.5
Denetim eksikliği	206	53.4
Bilinçsiz ziyaretçiler	180	46.6
Plansız gelişme	179	46.4
Yaşlanma (eskime)	134	34.7
Ziyaretçi sayısının fazlalığı	13	3.4
Doğal afetler	10	2.6

*Birden fazla işaretleme yapılmıştır.

Katılımcıların ağırlıklı ekseriyeti, Ankara Kalesindeki bakımsızlıktan şikâyetçidir. Bakımsızlık faktörünü denetim eksikliği (%53.4) ve bilinçsiz ziyaretçiler (% 46.6) takip etmektedir. Katılımcılara göre kaleye en az zarar veren faktör, ziyaretçi sayısının fazlalığı (% 3.4).



Tablo 5: Katılımcıların Ankara Kalesindeki Çevre Tahribatına Yönelik Verdikleri Puanlara Göre Dağılımları

Puan	f	%
0 Puan	10	2.6
1 Puan	10	2.6
2 Puan	10	2.6
3 Puan	25	6.5
4 Puan	28	7.3
5 Puan	47	12.2
6 Puan	48	12.4
7 Puan	72	18.7
8 Puan	63	16.3
9 Puan	28	7.3
10 Puan	45	11.7

Araştırma kapsamında katılımcıların Ankara kalesinde çevre tahribatını puanlaması istemiştir. Katılımcıların % 33,8'lik kısmı, Ankara Kalesindeki çevre tahribatına 1 ile 5 arasında puanlar vermiştir. Geriye kalan % 66,2'lik kısım ise 6 ile 10 arasında puanlar vererek yüksek tahribat yaşadığını belirtmişlerdir.

3.4. Demografik Özelliklere göre Psikolojik Taşıma Kapasitesi ve Çevresel Değerlendirmelere İlişkin Bulgular

Araştırma kapsamında katılımcıların psikolojik taşıma kapasitesi ve Ankara Kalesinin çevresel değerlendirmesine ilişkin görüşleri ile demografik özellikleri arasında farklılık olup olmadığı test edilmiş ve tablolar halinde sunulmuştur.

3.4.1. Cinsiyet Değişkenine Yönelik Psikolojik Taşıma Kapasitesi ve Çevresel Değerlendirme

Katılımcıların cinsiyet değişkenine yönelik psikolojik taşıma kapasitesi alt boyutlarını oluşturan faktörler arasındaki algı farklılığı ve cinsiyet durumu ile ziyaretçilerin çevresel değerlendirmelerine ilişkin düşünce farklılığını ortaya koyan Mann Whitney U testi sonuçları Tablo 6'da sunulmaktadır.

Tablo 6: Cinsiyet Değişkenine Göre Psikolojik Taşıma Kapasitesi Alt Boyutları Arasındaki Algı Farklılığı

Cinsiyet	N	Sıra Ortalama	Sıra Toplamı	U	P
Yoğunluğa İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
Erkek	163	192.90	31443.00		
Kadın	223	193.94	43248.00	-0.09	0.92
Hizmet Kalitesine İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
Erkek	163	181.14	29525.50		
Kadın	223	202.54	45165.50	-1.81	0.59
Çevresel Etkiye İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı					
Erkek	163	199.38	32499.50		
Kadın	223	189.20	42191.50	-0.89	0.37
Çevresel Duyarlılık Değerlendirmelerinde Görülen Düşünce					
Erkek	163	207.31	33791.50		
Kadın	223	183.41	40899.50	-2.08	0.37

Cinsiyet değişkenine dayalı olarak, psikolojik taşıma kapasitesi algısında farklılık olup olmadığını belirlemeye yönelik yapılan nonparametrik istatistiki analiz sonucu, cinsiyet değişkenine ilişkin psikolojik taşıma kapasitesi algısında ve çevresel duyarlılığında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunamamıştır.

3.4.2. Medeni Durum Değişkenine Yönelik Psikolojik Taşıma Kapasitesi ve Çevresel Değerlendirme

Medeni durum ile psikolojik taşıma kapasitesi alt boyutlarını oluşturan faktörler arasındaki algı farklılığı ve medeni durum ile ziyaretçilerin çevresel değerlendirmelerindeki farklılıklar Tablo 7'de sunulmaktadır.



Tablo 7: Medeni Durum Değişkenine Göre Psikolojik Taşıma Kapasitesi Alt Boyutları Arasındaki Algı Farklılığı

Medeni Durum	N	Sıra Ortalama	Sıra Toplamı	U	P
Yoğunluğa İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
Bekâr	276	201.77	55689.50		
Evli	110	172.74	19001.50	-2.31	0.20
Hizmet Kalitesine İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
Bekâr	276	187.10	51640.50		
Evli	110	209.55	23050.50	-1.81	0.70
Çevresel Etkiye İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı					
Bekâr	276	185.26	51133.00		
Evli	110	214.16	23558.00	-2.31	0.21
Çevresel Duyarlılık Değerlendirmelerinde Görülen Düşünce					
Bekâr	276	185.22	51120.50		
Evli	110	214.28	23570.50	-2.32	0.20

Katılımcılar arasında medeni durum değişkenine bağlı, psikolojik taşıma kapasitesi algısında farklılık olup olmadığını belirlemeye yönelik yapılan Mann Whitney U analiz sonucu, medeni durum değişkenine ilişkin psikolojik taşıma kapasitesi algısında ve çevresel değerlendirmelerde istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunamamıştır.

3.4.3. Yaş Değişkenine Göre Psikolojik Taşıma Kapasitesi ve Çevresel Değerlendirme

Yaş değişkeni ile psikolojik taşıma kapasitesi alt boyutlarını oluşturan faktörler arasındaki algı farklılığı ve yaş değişkeni ile ziyaretçilerin çevresel değerlendirmeleri arasındaki farklılık Tablo 8'de sunulmuştur.

Tablo 8: Yaş Değişkenine Göre Psikolojik Taşıma Kapasitesi Alt Boyutları Arasındaki Algı Farklılığı

Yaş	N	Sıra Ortalaması	sd	χ^2	p
Yoğunluğa İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
20 yaş ve altı	44	192,69			
21-30 yaş	231	201,94			
31-40 yaş	52	174,88	4	6,18	0,186
41-50 yaş	28	199,79			
51 yaş ve üstü	31	157,32			
Hizmet Kalitesine İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
20 yaş ve altı	44	194,01			
21-30 yaş	231	178,24			
31-40 yaş	52	222,17	4	19,66	0,001
41-50 yaş	28	264,38			
51 yaş ve üstü	31	194,37			
Çevresel Etkiye İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
21-30 yaş	231	206,25			
31-40 yaş	52	181,21			
41-50 yaş	28	198,11	4	9,28	0,054
51 yaş ve üstü	31	231,18			
Çevresel Duyarlılık Değerlendirmelerinde Görülen Düşünce Farklılıkları					
21-30 yaş	231	207,59			
31-40 yaş	52	179,32			
41-50 yaş	28	213,38	4	15,58	0,004
51 yaş ve üstü	31	184,30			

Katılımcılar arasında yaş değişkenine bağlı, psikolojik taşıma kapasitesi algısında farklılık olup olmadığını belirlemeye yönelik yapılan Kruskal Wallis analizi sonucunda katılımcıların yaşları ile hizmet kalitesine ilişkin psikolojik taşıma kapasitesi algıları ve çevresel duyarlılık değerlendirmeleri arasında anlamlı bir farklılık olduğu görülmektedir.



3.4.4. Öğrenim Durumu Değişkenine Göre Psikolojik Taşıma Kapasitesi ve Çevresel Değerlendirme

Öğrenim durumu değişkeni ile psikolojik taşıma kapasitesi alt boyutlarını oluşturan faktörler arasındaki algı farklılığı Tablo 9'da sunulmaktadır.

Tablo 9: Öğrenim Durumu Değişkenine Göre Psikolojik Taşıma Kapasitesi Alt Boyutları Arasındaki Algı Farklılığı

Öğrenim Durumu	N	Sıra Ortalaması	sd	χ^2	p
Yoğunluğa İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
Lise ve altı	59	175,51	3	4,47	0,215
Ön lisans	49	189,21			
Lisans	220	192,80			
Lisansüstü	58	218,07			
Hizmet Kalitesine İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
Lise ve altı	59	197,59	3	2,78	0,426
Ön lisans	49	194,04			
Lisans	220	187,00			
Lisansüstü	58	213,54			
Çevresel Etkiye İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
Lise ve altı	59	234,80	3	19,71	0,001
Ön lisans	49	215,61			
Lisans	220	189,16			
Lisansüstü	58	149,28			
Çevresel Duyarlılık Değerlendirmelerinde Görülen Düşünce Farklılıkları					
Lise ve altı	59	194,16	3	5,260,	0,153
Ön lisans	49	219,20			
Lisans	220	183,82			
Lisansüstü	58	207,84			

Katılımcılar arasında öğrenim durumu değişkenine bağlı, psikolojik taşıma kapasitesi algısında farklılık olup olmadığını belirlemeye yönelik yapılan Kruskal Wallis analizi sonucunda katılımcıların eğitim durumu ile çevresel etkiye ilişkin algıları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılığın olduğu tespit edilmiştir.

3.4.5. Meslek Değişkenine Göre Psikolojik Taşıma Kapasitesi ve Çevresel Değerlendirme

Meslek değişkeni ile psikolojik taşıma kapasitesi alt boyutlarını oluşturan faktörler arasındaki algı farklılığı ve meslek değişkeni ile ziyaretçilerin çevresel duyarlılıkla ilgili düşünce farklılığı Tablo 10'da sunulmuştur.

Tablo 10: Meslek Değişkenine Göre Psikolojik Taşıma Kapasitesi Alt Boyutları Arasındaki Algı Farklılığı

Meslek	N	Sıra Ortalaması	sd	χ^2	p
Yoğunluğa İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
Öğrenci	188	203,69	4	5,08	0,279
Serbest meslek	21	208,52			
İşçi	43	172,79			
Memur	94	188,05			
Diğer	40	172,80			
Hizmet Kalitesine İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
Öğrenci	188	185,88	4	4,80	0,308
Serbest meslek	21	179,05			
İşçi	43	183,62			
Memur	94	206,22			
Diğer	40	217,63			
Çevresel Etkiye İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
Öğrenci	188	189,69	4	6,76	0,149
Serbest meslek	21	166,55			



İşçi	43	180,51			
Memur	94	197,09			
Diğer	40	231,11			
Çevresel Duyarlılık Değerlendirmelerinde Görülen Düşünce Farklılıkları					
Öğrenci	188	182,20			
Serbest meslek	21	258,00			
İşçi	43	173,16	4	12,17	0,016
Memur	94	204,22			
Diğer	40	209,41			

Katılımcılar arasında meslek değişkenine bağlı, psikolojik taşıma kapasitesi algısında farklılık olup olmadığını belirlemeye yönelik yapılan Kruskal Wallis analizi sonucunda katılımcıların meslekleri ile çevresel duyarlılık değerlendirmeleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmuştur.

3.4.6. Gelir Değişkenine Göre Psikolojik Taşıma Kapasitesi ve Çevresel Değerlendirme

Gelir değişkeni ile psikolojik taşıma kapasitesi alt boyutlarını oluşturan faktörler arasındaki algı farklılığı ve gelir değişkeni ile ziyaretçilerin çevresel değerlendirmelerine yönelik bulgular Tablo 11'de verilmiştir.

Tablo 11: Gelir Değişkenine Dayalı Alt Boyutlar Düzeyinde Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı

Gelir	N	Sıra Ortalaması	sd	χ^2	p
Yoğunluğa İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
1500 TL ve altı	193	202,16			
1501-3000 TL	77	177,64			
3001-4500 TL	60	213,56	4	8,67	0,070
4501-6000 TL	38	162,95			
6001 TL ve üstü	18	166,11			
Hizmet Kalitesine İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
1500 TL ve altı	193	186,04			
1501-3000 TL	77	201,42			
3001-4500 TL	60	206,37	4	9,28	0,082
4501-6000 TL	38	169,46			
6001 TL ve üstü	18	247,50			
Çevresel Etkiye İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
1500 TL ve altı	193	189,15			
1501-3000 TL	77	187,22			
3001-4500 TL	60	200,08	4	3,01	0,556
4501-6000 TL	38	199,84			
6001 TL ve üstü	18	231,64			
Çevresel Duyarlılık Değerlendirmelerinde Görülen Düşünce Farklılıkları					
1500 TL ve altı	193	183,16			
1501-3000 TL	77	190,97			
3001-4500 TL	60	191,07	4	15,48	0,004
4501-6000 TL	38	210,54			
6001 TL ve üstü	18	287,31			

Katılımcılar arasında gelir değişkenine bağlı, psikolojik taşıma kapasitesi algısında farklılık olup olmadığını belirlemeye yönelik yapılan Kruskal Wallis analizi sonucu, katılımcıların gelir düzeyleri ile çevresel duyarlılık değerlendirmeleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir.

3.4.7. Ziyaret Sayısı ile Psikolojik Taşıma Kapasitesi Alt Boyutları Arasındaki Algı Farklılığı

Kaleye yönelik ziyaret sayısı değişkeni ile psikolojik taşıma kapasitesi alt boyutlarını oluşturan faktörler arasındaki algı farklılığı Tablo 12'de sunulmuştur.



Tablo 12: Kaleye Yönelik Ziyaret Sayısı Değişkenine Dayalı Alt Boyutlar Düzeyinde Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı

YAŞ	N	Sıra Ortalaması	sd	χ^2	p
Yoğunluğa İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
Bir	133	191,42			
İki	115	193,57			
Üç	61	191,45	4	0,50	0,973
Dört	20	187,50			
Beş ve üstü	57	202,51			
Hizmet Kalitesine İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
Bir	133	182,65			
İki	115	188,30			
Üç	61	186,47	4	10,02	0,040
Dört	20	198,38			
Beş ve üstü	57	235,11			
Çevresel Etkiye İlişkin Psikolojik Taşıma Kapasitesi Algı Farklılığı					
Bir	133	201,58			
İki	115	197,53			
Üç	61	180,25	4	2,37	0,668
Dört	20	189,77			
Beş ve üstü	57	181,98			
Çevresel Duyarlılık Değerlendirmelerinde Görülen Düşünce Farklılıkları					
Bir	133	187,23			
İki	115	178,20			
Üç	61	205,43	4	7,28	0,122
Dört	20	229,50			
Beş ve üstü	57	213,62			

Katılımcıların ziyaret sayısı ile psikolojik taşıma kapasitesi algısında farklılık olup olmadığını belirlemeye yönelik yapılan Kruskal Wallis analizi sonucu, katılımcıların ziyaret sayısı ile hizmet kalitesine ilişkin algıları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir.

Tartışma

Günümüzde rekreatif bilincin hızla yaygınlaşması ve buna paralel olarak rekreasyon alanlarına yönelik artan talep, taşıma kapasitesi kavramını önemli bir hale getirmektedir. Rekreasyonel alanlara yönelik yapılacak olan taşıma kapasitesi çalışmaları ile gerekli önlemler alınarak, kaynaklardan gelecek nesillerin de azami şekilde faydalanabilmesinin önü açılacaktır.

Çalışmada Ankara Kalesinin fiziksel taşıma kapasitesi $FTK = AxZ / axRf$ formülü ile günlük 230.976 olarak hesaplanmıştır. Buna göre Ankara Kalesine yönelik yapılacak gün içi ziyaretler 230.976 kişiyi aştıktan sonra kaynaklara zarar vermeye başlayacaktır. Ancak bu rakam gün içi azami ziyaret sayısını vermekte olup, belirli saatlerde oluşabilecek yoğunlukları göz ardı etmektedir.

Katılımcıların yarısına yakını (%44.6) Ankara Kalesini tarihi dokusu nedeniyle ziyaret etmiştir. Bu durum Ankara Kalesinin tarihsel dokusunun cezbedici nitelikte olduğunu göstermektedir. % 44.8'lik katılımcı ise kaleyi manzarası (%23.3) ve boş vakit değerlendirme amacıyla (%21.5) ziyarette bulunmuştur. Bu sonuçlar Ankara halkının, Ankara Kalesini bir boş zaman değerlendirme aracı olarak görmesi bakımından dikkat çekicidir. Aynı zamanda kaleye yönelik oluşturulabilecek muhtemel bir imaj konusunda da ipuçları vermektedir. Eser ve diğerlerine (2010) turistik ve rekreasyonel alanlar için kaliteli bir imaj oluşturulması sürdürülebilirlik açısından büyük önem taşımaktadır.

Katılımcıların çok büyük bir bölümü (%79.5) Ankara Kalesinin bakımsızlık nedeniyle zarar gördüğünü belirtmiştir. Katılımcıların çevre tahribatına yönelik verdiği puanlar da bu bulguyu destekler niteliktedir (Tablo 10). Bunu takiben denetim eksikliği (%53.4), nitelsiz ziyaretçiler (% 46.6), plansız gelişme (%46.4) ve eskime (%34.7) önemli oranda zarar verici faktörler olarak belirlenmiştir. Ankara Kalesinde yapılan gözlemler de bu bulguları doğrulamaktadır. Zira kale çevresindeki temizlik faaliyetlerinin yetersizliği ve güvenlik önlemlerinin yeterince alınmamış olması yapılan gözlemler çerçevesinde ilk göze çarpan noktalar. Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin bu konularda gerekli önlemleri alması, Ankara'nın



simgelerinden ve aynı zamanda en önemli rekreasyon alanlarından biri olan kalenin rekreasyonel ve turistik kaynak değerinin artmasına katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Alkan (2015) da Alaçatı üzerine yapmış olduğu çalışmada yapıların orijinaline sadık kalınarak korunmasının ve sıkı bir şekilde denetlenmesinin benzerleri arasında farklılaşmasını sağlayarak insanların dikkatini çekeceğini belirtmiştir.

Yapılan analizler sonucunda cinsiyet ve medeni durum değişkenleri ile psikolojik taşıma kapasitesi ve çevresel duyarlılık arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunamamıştır. Bu sonuç cinsiyete ve medeni duruma göre psikolojik algının ve çevreye yönelik duyarlılığın değişim arz etmediğini göstermektedir.

Yaş değişkeni ile psikolojik taşıma kapasitesinin alt boyutlarından "hizmet kalitesine ilişkin psikolojik taşıma kapasitesi" ve çevresel duyarlılık arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmuştur ($p=0.001$ ve $p=0.004$). Mevcut yaş grupları arasında 41-50 yaş arası bireylerin hizmet kalitesine ilişkin psikolojik taşıma kapasitesi algısı en olumlu düzeydeyken, 20-30 yaş arası bireylerde en düşük düzeyde tespit edilmiştir. Bu durumun nedeni, nispeten genç yaşta olan bireylerin hizmete ilişkin beklentilerinin daha üst düzeyde olmasından kaynaklanıyor olabilir. Çevresel duyarlılık açısından incelediğimizde, 41-50 yaş arasındaki bireylerin çevresel duyarlılıklarının daha yüksek olduğu görülmektedir.

Öğrenim durumu değişkeni ile psikolojik taşıma kapasitesinin alt boyutlarından "çevresel etkiye ilişkin psikolojik taşıma kapasitesi" arasında anlamlı bir farklılık bulunmuştur ($p=0.000$). Öğrenim düzeyi lise ve altında olan bireylerin çevresel etkiye ilişkin psikolojik taşıma kapasitesinin diğerlerine göre daha olumlu olduğu tespit edilmiştir. Bunu sırasıyla önlisans, lisans ve lisansüstü öğrenim düzeyine sahip bireyler takip etmiştir. Bu sonuca göre eğitim seviyesi arttıkça, çevresel etkiye ilişkin psikolojik taşıma kapasitesinin daha olumsuz bir nitelik kazandığı görülmektedir. Bunun nedeni daha üst düzey eğitim seviyesine sahip kişilerin, çevresel konulara yönelik eğilim ve bilinçlerinin daha yoğun olmasından kaynaklanıyor olabilir.

Meslek değişkeni ile çevresel duyarlılık arasında anlamlı bir farklılık bulunmuştur ($p=0.016$). Serbest meslek sahibi katılımcıların çevresel duyarlılık düzeyleri, diğer meslek gruplarına göre daha üst düzeydedir. Çevresel duyarlılıkları en düşük olan grup ise işçilerdir.

Gelir değişkeni ile çevresel duyarlılık arasında anlamlı bir farklılık bulunmuştur ($p=0.004$). Elde edilen sonuçlar gelir düzeyi yüksek gruptakilerin çevresel duyarlılığın daha olumlu göstermektedir. Gelir düzeyi yüksek olan kişilerin genelde eğitim seviyesi de yüksek olduğundan çevresel duyarlılıklarının arttığını söylemek mümkündür.

Kaleye yönelik ziyaret sayısı ile psikolojik taşıma kapasitesinin alt boyutlarından "hizmet kalitesine ilişkin psikolojik taşıma kapasitesi" arasında anlamlı bir farklılık bulunmuştur ($p=0.04$). Ziyaret sayısı beş ve üstü olan katılımcıların hizmet kalitesine ilişkin psikolojik taşıma kapasitesi algısının diğerlerine kıyasla önemli oranda olumlu olduğu görülmektedir. Söz konusu algı bağlamında en olumsuz tutuma sahip katılımcılar ise, kaleyi yalnızca bir kez ziyaret edenlerdir. Bu sonuca göre kaleye yönelik ziyaret sayısı arttıkça, bireylerin hizmete ilişkin tutum trendinin daha olumlu seyrettiği söylenebilir.

Sonuç ve Öneriler

Taşıma kapasitesi, turistik ve rekreasyonel kaynakların korunması ve gelecek nesillerin de ihtiyacına hizmet edecek şekilde sürdürülebilirliğinin sağlanması bakımından günümüzde anahtar kavramlardan biri haline gelmiştir. Ancak Türkiye'de bu alanda yapılan araştırmaların ve uygulamaların yetersiz oluşu, turistik ve rekreasyonel kaynakların sürdürülebilirliği açısından tehlike arz etmektedir. Bu nedenle hem literatüre derinlik kazandırmak, hem de yetkililerin dikkatini çekmek amacıyla hazırlanan bu çalışmada önemli bulgulara ulaşılmıştır.

Kalenin tarihi dokusu, manzarası, boş zaman değerlendirme aracı oluşu; ziyaretçilerin ilgisini çekme noktasında önemli faktörlerdir. Ancak ziyaretçiler aynı zamanda kalenin bakımsızlığı, kale çevresindeki tahribat, denetim eksikliğinden gibi faktörlerden şikayetçidir. Bulgularda saptanan bu şikayetler, yapılan gözlemlerle de desteklenmiştir. Dolayısıyla Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin tüm bunları dikkate alarak gerekli önlemleri hayata geçirmesi, önemli bir rekreasyon ve turizm kaynağı olan kalenin sürdürülebilirlik bağlamında iyileşme göstermesine katkıda bulunacaktır.

Çalışma neticesinde elde edilen bulgular çerçevesinde ziyaretçilerin yaşları ile hizmet kalitesine ilişkin psikolojik taşıma kapasitesi algısı ve çevresel duyarlılığının, öğrenim durumları ile çevresel etkiye ilişkin psikolojik taşıma kapasitesi algısının, meslekleri ile çevresel duyarlılıklarının, gelirleri ile çevresel



duyarlılıklarının ve kaleye yönelik ziyaret sayısı ile hizmet kalitesine ilişkin psikolojik taşıma kapasitesi algısının anlamlı olması dikkat çekici niteliktedir.

Turizm destinasyonu, psikolojik taşıma kapasitesini hesaplamalı ve farklı yerlerde ve farklı zamanlarda maksimum turist sayısını belirlemelidir. Bu nedenle, psikolojik taşıma kapasitesi sınırına ulaşır veya sınırına yaklaşırsa, gereken önlemler alınmalıdır.

Turistlerin kabul edilme derecelerini artırmak için yerel halkın turizm destinasyonundaki eğitimi ele alınmalıdır. Yerel halk turizm planlarına dahil edilmelidir. Turizm planlama sürecinde, planlamacılar bazı istenmeyen kazaları önlemek için yerel halk ile turizmin faydalarını paylaşma, peyzaj ve çevre koruma konularındaki endişeleri konularına dikkat etmelidir.

Çalışma bulguları arasında yer alan fiziksel taşıma kapasitesinin hesaplanmasında günlük, haftalık ve yıllık ziyaret yoğunluklarının hangi zaman dilimlerine rastladığı konusu göz ardı edilmiştir. Aynı zamanda Ankara Büyükşehir Belediyesi ile yapılan görüşmede ziyaret istatistiklerinin tutulmadığı belirtilmiştir. Belediyenin bu konuda daha kapsamlı araştırmalar yapması ve ziyaretçi istatistiklerini de tutarak gerekli planlamaları hayata geçirmesi fiziksel taşıma kapasitesinin korunmasına yardımcı olacaktır. Ünlüöner ve Tokmak (2009) da yaptıkları çalışmada ziyaretçi sayılarının izlendiği bir sistem oluşturulmasının önemine dikkat çekmişlerdir. Aynı zamanda güvenlik önlemlerinin ve hizmet kalitesinin artırılması, psikolojik taşıma kapasitesini de olumlu yönde etkileyecek; kalenin turistler ve rekreasyonistler gözünde çekiciliğini artıracaktır.

Turist ürünlerini geliştirmek için turist davranışını anlamak gerekmektedir. Turizm talebi, ihtiyaç, arzu, motivasyon, serbest zaman ve para mevcudiyeti ve turistik yerlerin turistik algılarından etkilenen tüketim sürecinin bir parçasıdır ve tüketim sürecine karar vermede ana belirleyici olarak ziyaret motivasyonu önem kazanmaktadır. Bir destinasyonundaki turistlerin tutumları, algılamaları ve motivasyonları, seyahat deneyiminin kalitesini etkileyecektir. Olumlu deneyimlerin kalitesi, tekrarlanan ziyaretlere veya ağızdan ağza pazarlamaya destek olurken, olumsuz deneyimlerin kalitesi de ters etki yaratacaktır.

KAYNAKÇA

- Akesen, A. (1982). Rekreasyonel Taşıma Kapasitesi ve Açık hava Rekreasyonu Planlamalarındaki Önemi. *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 32(1), 216-223.
- Alkan, C. (2015). Sürdürülebilir Turizm: Alaçatı Destinasyonuna Yönelik Bir Uygulama. *Yaşar Üniversitesi Dergisi*, 10(40), 6692-6710.
- Avcı, N. (2007). Turizmde Taşıma Kapasitesinin Önemi. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 7(2), 485-501.
- Cho, H. (2006). The Adoption of Social Carrying Capacity for The Management of Theme Park Setting. Exploring The Nature of Management. *The Third International Conference On Monitoring And Management of Wisatawan Flows In Recreational and Protected Areas*. Switzerland, University of Applied Sciences Rapperswil, 179-182.
- Cifuentes, M. (1992). *Determinacion de Capacidad de Carga Turistica en Areas Protegidas*. Turrialba: CATIE.
- Çalık, A. Ö. (2014). *Turistik Merkezlerin Sosyal Taşıma Kapasitesi: Beypazarı Örneği*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Çavuş, Ş. (2002). *Turistik Merkezlerin Taşıma Kapasiteleri İle Yaşam Evreleri Arasındaki İlişkiler ve Kuşadası Örneğinde Değerlendirme*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Demir, C. & Çevirgen, A. (2006). *Turizm ve Çevre Yönetimi*. (1. basım). Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Doğan, M. (2013). Bir Kriz Faktörü Olarak Taşıma Kapasitesi Aşımı ve Bozcaada Örneği. *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(1), 85-108.
- Erdemir, B. (2018). *Sürdürülebilir Turizm Kapsamında Destinasyonların Fiziksel ve Psikolojik Taşıma Kapasitesi Analizi: Pamukkale Hierapolis Ören Yeri Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi, Balıkesir.
- Eser, S., Dalgın, T. & Çeken, H. (2010). Sürdürülebilir Kültür Turizmi: Efes Örneği. *Ege Coğrafya Dergisi*, 19(2), 27-34.
- Fennell, D. A. (2002). *Planning Natural Resource-Based Tourism Programs*. CABI Publishing, Cambridge, USA.
- Göktaş, T.H., Yıldız, N.D., Demir, M. & Bulut, Y. (2014). Taşıma Kapasitesi Kuramının Milli Parklarda Oluşum-Gelişim ve Modellenme Süreci. *Atatürk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 44 (2), 195-206.
- Göktaş, T.H. & Arpa, N.Y. (2016). Tekne Turları Kapsamında Rekreasyonel Taşıma Kapasitesinin Belirlenmesine Yönelik Bir Yöntem Yaklaşımı: Beyşehir Gölü Milli Parkı Örneği. *KSÜ Doğa Bilimleri Dergisi*, 19 (1), 15-27.
- Karaküçük, S. (2008). *Rekreasyon*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Kaya, İ. (1997). *Sürdürülebilir Turizm Kalkınması ve Ülkemiz Açısından Bir Değerlendirme*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Balıkesir Üniversitesi, Balıkesir.
- Özdamar, K. (2002). *Paket Programlar ile İstatistiksel Veri Analizi*. 4. Basım, Eskişehir: Kaan Kitabevi.
- Pigram, J & Jenkins, J. (1999). *Outdoor Recreation Management*. London: Routledge.
- Saveriades, A. (2000). Establishing the Social Tourism Carrying Capacity for the Tourist Resorts of the East Coast of the Republic of Cyprus. *Tourism Management*, 21 (2), 147-156.
- Simon, F. J. G., Narangajavana, Y. & Marques, D. P. (2004). Carrying Capacity in the Tourism Industry: A Case Study of Hengist bury Head. *Tourism Management*, 25, 275-283.
- Ünlüöner, K. & Tokmak, C. (2009). Topkapı Sarayı'nda Çalışanlar ve Ziyaretçilerin Sosyal Taşıma Kapasitesine Yönelik Değerlendirmeleri. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 17-30.
- Zhiyong, F. & Z. Sheng (2009). Research on Psychological Carrying Capacity of Tourism Destination Chinese Journal of Population. *Resources and Environment*, 7 (1), 47-50.