

ARAŞTIRMA MAKALESİ / RESEARCH ARTICLE

## Turist-Yerel Halk Etkileşiminin Yaşandığı Alanlarda Sosyal Taşıma Kapasitesini Değerlendirmeye Yönelik Bir Guttman Ölçeği Geliştirilmesi<sup>1</sup>

*Developing a Guttman Scale to Assess Social Carrying Capacity in Areas of Tourist-Local Interactions*

(Sorumlu Yazar) Onur SELÇUK,\* Beykan ÇİZEL\*\*

\* Arş. Gör. Dr., Akdeniz Üniversitesi Turizm Fakültesi, Pınarbaşı, Dumlupınar Bulvarı, 07058, Konyaaltı, Antalya.

ORCID: 0000-0003-2818-2291

E-posta: onurselcuk@akdeniz.edu.tr

\*\* Prof. Dr., Akdeniz Üniversitesi Turizm Fakültesi, Pınarbaşı, Dumlupınar Bulvarı, 07058, Konyaaltı, Antalya.

ORCID: 0000-0003-0474-9222

E-posta: beykan@akdeniz.edu.tr

### MAKALE BİLGİLERİ

#### Makale işlem bilgileri:

Gönderilme tarihi: 17 Temmuz 2025

Birinci düzeltme: 26 Eylül 2025

Kabul: 7 Ekim 2025

**Anahtar sözcükler:** Sürdürülebilir turizm, Turist-yerel halk ilişkisi, Sosyal taşıma kapasitesi, Guttman ölçeği.

### ARTICLE INFO

#### Article history:

Submitted: 17 July 2025

Resubmitted: 26 September 2025

Accepted: 7 October 2025

**Key words:** Sustainable tourism, Tourist-local community interaction, Social carrying capacity, Guttman scale.

### ÖZ

Bu çalışmanın amacı turizm alanlarında sosyal taşıma kapasitesini değerlendiren ve sonucunu bir puan aralığı ile gösteren bir ölçek geliştirmektir. Süreç, Guttman ölçek geliştirme prosedürü çerçevesinde yürütülmüştür. Bu süreçte sırasıyla ölçek ifadelerinin belirlenmesi, ölçek bölümlerinin oluşturulması, veri toplama, geçerlilik ve güvenilirlik analizleri ve son olarak puanlama stratejisi adımları izlenmiştir. Geliştirilen ölçekte ifadeler, alan yazında sosyal taşıma kapasitesi ile sıkça ilişkilendirilen teori ve kavramlardan yararlanılarak oluşturulmuştur. Çalışmada geçerlilik ve güvenilirlik için kullanılan veriler taşıma kapasitesi konusunda yayını olan akademisyenlerden uzman görüşü alınarak toplanmıştır. Analiz aşamasında skalogram analizi yürütülmüştür. Dört bölümden oluşan ölçeğin geçerlilik değerlerinde; Guttman ölçeklerinde kullanılan Üretilebilirlik Katsayısı ve Minimum marjinal tekrarlanabilirlik, güvenilirlik değerinde; Guttman  $\lambda_2$  değerleri belirlenmiştir. Bu değerler istenilen aralıkta sonuçlanmıştır. Geliştirilen ölçek, turist-yerel halk etkileşiminin yaşandığı alanlarda kullanılabilir ve bu sayede sosyal taşıma kapasitesi seviyesi belirlenebilecektir.

### ABSTRACT

The aim of this study is to develop a scale that assesses social carrying capacity in tourism areas and presents the results within a defined score range. The process was conducted within the framework of the Guttman scale development procedure. The following steps were followed: identification of scale items, construction of scale sections, data collection, validity and reliability analyses, and finally the development of a scoring strategy. In the developed scale, the items were formulated based on theories and concepts frequently associated with social carrying capacity in literature. The data used for validity and reliability analyses were collected through expert opinions obtained from academics who have published on carrying capacity. During the analysis phase, scalogram analysis was employed. For the validity values of the four-section scale, the Coefficient of Reproducibility and Minimum Marginal Reproducibility used in Guttman scales were calculated, while Guttman's  $\lambda_2$  was used to determine reliability. These values fell within the acceptable range. The developed scale can be applied in areas where tourist-local community interaction occurs leading to the assessment of the level of social carrying capacity.

### Makalenin kaynak gösterme şekli:

Selçuk, O. ve Çizel, B. (2025). Turist-Yerel Halk Etkileşiminin Yaşandığı Alanlarda Sosyal Taşıma Kapasitesini Değerlendirmeye Yönelik Bir Guttman Ölçeği Geliştirilmesi, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 37 (1): 22 - 42. <https://doi.org/10.17123/atad.1693001>

<sup>1</sup> Bu çalışma, Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalında, Prof. Dr. Beykan Çizel'in danışmanlığında yazılan "Turistik destinasyonlarda kıyı alanlarının koşullu taşıma kapasitesini değerlendirmeye yönelik bir uygulama geliştirilmesi" başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

## GİRİŞ

Turizm alanı gerek sektörel yapısı gerekse kendini ilgilendiren ortamlar (doğal ve beşerî alanlar dahil) ve paydaşları ile sürekli olarak bir etkile-

şim içerisinde. Bu etkileşimlerin çoğunluğu memnuniyet, tatmin, imaj, algı, niyet, çatışma, hoşnut olmama gibi beşerî unsurlarla ilişkilendirilmektedir. Bu bağlamda bir turizm alanında yaşanan paydaşlar arası etkileşimler o alanın turizm gelişimine veya yaşantısına yön vermektedir. Sosyal taşıma kapasitesinin bu bağlamda önemli bir konu olduğu söylenebilir. Sosyal taşıma kapasitesi üzerine alan yazının tarihsel gelişimine bakıldığında konunun önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Taşıma kapasitesinin turizm destinasyonlarında incelendiği ilk yıllarda daha çok fiziksel bileşenlere ve kişi sayılarına odaklanıldığı görülmektedir. Zamanla bu yaklaşım yetersiz görüldüğü için sonraki çalışmalarda sosyal bileşenlere yönelerek sosyal taşıma kapasitesinin de değerlendirilmesi gerektiği ortaya konmuştur (Shelby ve Heberlein 1984). Turizm açısından yoğun alanlar incelenirken, yerel toplulukların aşırı ziyaretçi sayılarına ve turizm gelişiminin yaşamları üzerindeki olumsuz etkilerine karşı tutumları da dikkate alınmaya başlanmıştır (Bezzola 1975). Turizmin olumsuz sosyal etkilerinin farkındalığı belirgin hale geldikçe, araştırmacılar, ev sahibi toplulukların bu etkilerden duydukları hoşnutsuzluğu dışa aktarmaya başladıkları bir tolerans eşiğine sahip olduklarını gözlemlemiştir (Page vd. 2001). Taşıma kapasitesi bağlamında, bir destinasyonda turizm gelişiminin ardından sosyokültürel etkiler üzerine yapılan çalışmalar, yerel halkın turizmi olumsuz olarak algılayacağı ve bu gelişime karşı hareket edeceği psikolojik eşiği 'yerel halkın sosyokültürel taşıma kapasitesi' olarak adlandırmıştır (Coccosis ve Parpairis 1996). 1970'lerin başında Young (1973) bu eşiğe "psikolojik doygunluk düzeyi" adını vermiştir. Araştırmacıya göre yerel topluluklar, artan turizm faaliyetinin bir sonucu olarak yaşam kalitelerinde bozulma yaşarlarsa, hayal kırıklıklarını turistlere karşı istenmeyen davranışlar sergileyerek göstereceklerdir. Başka ses getiren bir çalışma da Doxey'in (1975) turizmin, toplulukların sosyokültürel dayanıklılığı üzerindeki etkisini turizm gelişim düzeylerine bağladığı çalışmasıdır. Kontrolsüz turizm gelişiminin bu eşiği nasıl aştığını ve sosyal strese yol açtığını açıklamak için Irridex İndeksini geliştirmiştir. 1970'lerde turizm alanındaki taşıma kapasitesi üzerine çalış-

malar kısıtlı da olsa turizmin ev sahibi topluluklar ve çevresi üzerindeki etkilerine ilişkin önemli bir alan yazının gelişmesine katkıda bulunmuştur (de Kadt 1979).

Turizmin birtakım etkilere yol açtığı ve bu etkilerin, turizmin doğası ve boyutlarının yanı sıra ev sahibi bölgenin ve nüfusun doğasına bağlı olarak değişeceğine yönelik ortak görüş, 1980'lerde iyice yaygınlaşmıştır. Bu yıllarda Walter (1982) turizmin sosyal sınırları konusunu gündeme getirmiş, Hovinen (1982) kapasite ile Butler'ın (1980) Destinasyon Yaşam Döngüsü Modeli arasındaki bağlantıları ilişkilendirmiştir. Ayrıca model Wall (1982) tarafından da tartışılmıştır. 1990'larda, Butler'ın Destinasyon Yaşam Döngüsü Modeli'ne ilgi artmış ve bu modeli çeşitli turizm alanlarında değerlendiren bir dizi çalışma yürütülmüştür (Martin ve Uysal 1990; Johnson ve Thomas 1994).

Sosyal taşıma kapasitesinin farklı çalışmalarla değerlendirilmeye, keşfedilmeye çalışılması 90'ların başında gerçekleşmiştir. Long ve diğerleri (1990) kırsalda yaşayanların turizme yönelik tutumları üzerine yaptıkları alan çalışmasında, Brougham ve Butler'ın (1981), Liu ve diğerlerinin (1987) bulgularını teyit ederek, yerel halkın tutumlarının turist sayısına göre tutarlı olmadığı sonucuna varmışlardır. Long ve diğerlerinin (1990) araştırmasının çıkarımlarından biri, Doxey'in (1975) Irridex Modeline atıfta bulunarak, yerel halk tarafından kabul edilen ve arzulanan ziyaretçi sayısında algılanabilir bir sınır olduğunu ileri sürmesidir. Kültür bağlamında sınırları belirlemek için turizmin etki matrisini tanımlayan koşulların veya göstergelerin benimsenmesini güçlü bir şekilde savunan Craik (1995) tarafından da benzer sorunlar gündeme getirilmiştir. Saveriades (2000), bölge sakinlerinin algılarına dayanarak, Kıbrıs'ta bir destinasyon bölgesi için turizm taşıma kapasitesi belirlemiştir. Konuyla ilgili başka bir çalışmada De Ruyck ve diğerleri (1997), Güney Afrika'daki bir plaj alanı için sosyal taşıma kapasitesini araştırmıştır. Bu dönemdeki araştırmacılar arasında, yerel halkın sosyokültürel taşıma kapasitesinin sürdürülebilir turizmin bir parçası olarak ölçülmesi gerektiği konusunda büyük bir fikir birliği oluşmuştur (Hall ve Page 2014). Ancak, çevresel ve ekonomik

eşiklerin aksine, bu tür etkiler öznel değer yargısı temelinde algılandığından, bu durum sosyal taşıma kapasitesini değerlendirmede zorluklar yaratmıştır (Swarbrooke 1999; Coccossis vd. 2001).

Günümüzde kalabalık algısı, aşırı turizm gibi güncel araştırma konuları sosyal taşıma kapasitesi araştırmalarını canlı tutmakta, bu konular turist-yerel halk etkileşiminin ve kalabalığın yoğun olduğu turizm alanlarında araştırılmaktadır. Bu araştırmalar aynı zamanda, taşıma kapasitesi bağlamında yerel toplulukların turizmin etkileriyle ilgili deneyimlerini dikkate almaya yönelik bir farkındalık yaratmaktadır (Saveriades 2000).

Uluslararası ve ulusal alan yazın incelendiğinde sosyal taşıma kapasitesinin yöntemsel açıdan iki farklı yaklaşımla ele alındığını söylemek mümkündür. İlkinde nitel araştırma desenlerinden yararlanarak tek bir teori bağlamında görüşmeler veya odak grup çalışmaları ile fenomenoloji değerlendirmelerine dayandırılmaktadır (Saveriades 2000; Namberger vd. 2019; Albayrak vd. 2020). Ancak bu yaklaşımda elde edilen bulgular, kullanılan teori ve bağlam ile sınırlı kalmakta; sonuçların genellenebilirliği ve farklı durumlara uyarlanabilirliği sınırlı olmaktadır (Mwita 2022). İkincisi ise nicel yöntemlerle kişi sayısı, kullanım sayısı, konaklama sayısı, memnuniyet düzeyi gibi parametreler veya ölçek boyutları kullanarak analiz etme yaklaşımıdır (López-Bonilla ve López-Bonilla 2008; Rathnayake 2015; Mota vd. 2021; Rodgers vd. 2024). Bu yöntem, sosyal taşıma kapasitesini farklı parametrelerin ortalamaları üzerinden dolaylı biçimde ölçmekte, fakat kavramın bütüncül yapısını yansıtan tek bir ölçek sunmamaktadır (ESPON 2020). Dolayısıyla, her iki yaklaşım da sosyal taşıma kapasitesinin çok boyutlu doğasını sistematik, karşılaştırılabilir ve doğrudan yorumlanabilir biçimde değerlendirmede yetersiz kalmaktadır. Bu bağlamda, yanıtları belirli puanlarla derecelendirilerek toplam skor üzerinden düzeylendirme yapılan puanlı ölçeklerin geliştirilmesi önem kazanmaktadır. Sosyal taşıma kapasitesinin farklı boyutlarını teorik temellere dayandırarak ve tek bir yapı altında toplayarak oluşturulacak bir ölçek, sosyal taşıma kapasitesinin bütüncül bir şekilde ölçülmesini kolaylaştıracak; aynı zamanda düşük, orta

veya yüksek düzeyli kapasite gibi sınıflandırmalar aracılığıyla hem akademik analizlere hem de uygulayıcıların karar süreçlerine doğrudan katkı sunabilecektir. Bu çalışmada belirtilen gerekçelere dayanarak sosyal taşıma kapasitesini değerlendirmek için puanlı bir ölçek geliştirilmesi amaçlanmıştır. Ölçek geliştirme sürecinde kullanılan teori ve kavramlar, benimsenen ölçek türü ve prosedürü, ifadelerin belirlenmesi ve uygulama aşamaları aşağıda detaylı olarak açıklanmıştır. Ayrıca sonuç bölümünde geliştirilen ölçeğin turizm alanına yönelik teorik ve uygulamadaki olası katkılarına yer verilmiştir.

## SOSYAL TAŞIMA KAPASİTESİNİN KAVRAMSALLAŞTIRILMASI

Sosyal taşıma kapasitesi, turistlerin deneyiminde kabul edilemez bir düşme olmadan ve yerel halk ile ilişkilerde olumsuz bir etki yaşanmadan, bir bölgenin kaldırabileceği maksimum kullanım seviyesi şeklinde tanımlanmaktadır (Saveriades 2000; Ünlüönen ve Tokmak 2009). Kaya (1997) sosyal taşıma kapasitesini bölge halkının, turistlerin davranışları ve huzuru için göstereceği hoşgörü düzeyi ve turistlerin kalabalıklaşma derecesinin diğer turistler tarafından kabul edilmeye hazır olduğu seviye olarak tanımlamaktadır. Mathieson ve Wall (1982) kavramı, yerel halkın turistlerin varlığına karşı kabullenme seviyelerindeki azalma şeklinde açıklamaktadır. Grieser'e (2005) göre, sosyal taşıma kapasitesi kavram olarak yoğunluk ve memnuniyet bağlamında ziyaretçilerin kalabalığa gösterebilecekleri en üst tolerans seviyesini belirlemekle alakalıdır. Shelby ve Heberlein (1984) bu kavramı kalabalık algısı ile bağdaştırmaktadır. Çavuş (2002) çevresel ve kültürel unsurlara da dikkat çekerek ilgili kapasiteyi, bir turizm destinasyonunda yerli halkın turistlerin varlığı ve davranışlarına, turizm gelişimi ile oluşan çevresel ve kültürel olumsuzluklara karşı hoşgörü düzeylerinin sınırı şeklinde açıklamaktadır. McLachlan ve Defeo (2017) ise yerel toplumun turizme tepkisi olarak özetlemektedir.

Sosyal taşıma kapasitesi yerel halk ve turistlerin bakış açısına göre farklılıklar gösterebilmektedir. Nitekim alan yazında bu kapasiteyi yerel

halk ve turist bağlamında ayrı ayrı açıklayan çalışmalar bulunmaktadır (Pigram ve Wahab 2005). Söz konusu kavram yerel halk bağlamında, turizm faaliyetleri dolayısıyla yerel halkın geleneklerinin, değerlerinin, normlarının ve yaşam kalitesinin hasara uğraması konusunda kabul edilemeyecek sınırı ifade etmektedir (Fennell 2002). Bu kapsamda kavram yerel halkın olumsuz etkilenmeyeceği, maksimum kullanım seviyesi veya turizm gelişimi olarak değerlendirilmektedir (Avcı 2007). Turist açısından tanımlandığında ise, turistlerin deneyiminde bir azalma olmadan ve yerli halkta olumsuz bir etki yaşanmadan bölgenin kaldırabileceği kullanım düzeyidir (Nghı vd. 2007).

Sosyal taşıma kapasitesi kişi sayısı olarak değerlendirilirse, turistler için; bir turistik çekim yerinde ziyaret deneyimlerini ve memnuniyetlerini olumsuz olarak etkilemeden alanda hoşgörüyü karşılayacakları maksimum kişi sayısı (López-Bonilla ve López-Bonilla 2008), yerel halk için ise; bir destinasyonda turizm gelişimi nedeniyle halkın gündelik yaşantısında ortaya çıkabilecek olumsuzluklara karşı tahammül edecekleri en uygun ziyaretçi sayısı olarak tanımlanabilir (Zhiyong ve Sheng 2009).

## SOSYAL TAŞIMA KAPASİTESİ İLE İLİŞKİLENDİRİLEN KONULAR

Alan yazındaki çalışmalarda sosyal taşıma kapasitesi; kalabalık normu, sıra etkisi, sosyal etkiler, sosyal normlar, toplum etkileşimi, toplum temelli eko turizm, toplumun turizm algısı, turizm fobisi, yerel halk tutumu gibi konular etrafında ilişkilendirilmektedir (Rasoolimanesh vd. 2017; Koenens vd. 2018; Enseñat-Soberanis vd. 2020; Cribbs vd. 2022). Bu çalışmalarda, turizm faaliyetlerinin gerçekleştirildiği alanda yaşayan toplum üzerinde yarattığı gerçekleşmiş veya potansiyel etkiler, sosyal taşıma kapasitesi üzerinden irdelenmiştir. Bu kavram ve teoriler çoğunlukla sosyoloji ve sosyal-psikoloji alanlarından yararlanmaktadır. Alan yazında turizmin sosyal boyutunu geniş bir çerçevede değerlendiren birçok çalışmaya rastlanmıştır. Sosyal Değişim Teorisi, Sosyal Temsil Kuramı, Sosyal Refah Endeksi, Sosyal Norm Eğrisi, Uyaran Aşırı Yük Teorisi, büyümenin sınırları,

popülasyon baskısı, turistikleştirme, turizme bağlılık, aşırı kalabalık, aşırı turizm, turist akışı, turizm yoğunluğu, yerel gelenekler, çatışma, koruyucu davranışlar, normlar, kentsel gelişim gibi konu ve kavramlar sosyal taşıma kapasitesini açıklamak için kullanılmıştır (Kayat ve Mohd Radzi 2012; Salerno vd. 2013; Kabalmay vd. 2022; Pérez Garrido vd. 2022; Zekan vd. 2022; Zhao ve Cheng 2023).

Bir turizm alanında sosyal taşıma kapasitesi aşıldığında ne tür durumlar gerçekleşir? Bu soruyu cevaplarken o bölgede yaşayan yerel halkın turizme bakış açısı ve yöreyi ziyaret eden turistlerin beklentileri, tolerans düzeylerinin bilinmesi önem arz etmektedir. Tahmin edileceği üzere her turistin veya yerel halkın turizmle ilgili kalabalık algısı veya tolere seviyesi aynı değildir. Bununla birlikte belirli bir seviyeden sonra taşıma kapasitesinin aşılması kaçınılmaz olacaktır. Alanda yapılan turizm faaliyetleri kültüre, sosyal yaşantıya, turist ve yerel halk arasındaki hoşnutluk durumuna zarar vermeye başladığında taşıma kapasitesi aşılmış olur ve hem turist hem de yerel halk arasında isteksizlik, çatışma hatta düşmanca tavırlar gelişebilmektedir (Martin ve Uysal 1990; Çavuş 2002). Yörede güvensizlik, suç oranlarında artış, şehir merkezlerinde trafik yoğunluğu, gürültü ve ses kirlilikleri, ilişkilerin bozulması, gündelik hayatın değişimi gibi toplumsal bozulmalar baş gösterebilmektedir (Doğan 2004). Dolayısıyla alan turistik çekiciliğini kaybedecek, turizm gelişimi sekteye uğrayacak veya düşüşe geçerek yok olacaktır (Rızaoğlu ve Tanrısevdi 1997).

Günümüzde sosyal taşıma kapasitesinin temel amacını oluşturan görüş, birçok farklı teori, nasyon ve kavram içerisinde yer almaktadır. Bunlardan belki de en çok bilineni ve eskisi Doxey'in (1975) Rahatsızlık Endeksi'dir. Çalışmada, yerel halkın yaşadıkları yerde turizm gelişimine karşı edindikleri tutum ele alınmış, turizm bölgelerinin aşırı iyi hissetme durumundan, kayıtsızlık, rahatsızlık, çatışma ve düşmanlık düzeyine kadar aşamalı bir süreç yaşadığı belirtilmiştir. 1980'lerde ve 1990'larda yapılan vaka çalışmaları, Doxey'in modelini sınavarak bu eşğin aşıldıkça yerel halkın turistlere ve buldukları yerdeki turizm sektörüne karşı tutum ve davranışlarının

daha yıkıcı hale geldiğini kanıtlamıştır (Pizam 1978).

## YÖNTEM

Çalışmanın yöntem kısmında nicel araştırma yaklaşımlarında sıkça kullanılan ölçek geliştirme tekniğinden yararlanılmıştır. Aşağıda çalışmanın yöntemiyle alakalı olarak ölçek geliştirme tekniğinin içeriğine, ölçek ifadelerinin nasıl belirlendiğine, hangi uzmanlardan görüş alındığına ve veri toplama sürecinin nasıl yönetildiğine ilişkin detaylar sunulmuştur.

### Ölçek Geliştirme Tekniği: Guttman Ölçeği (Skalogram)

Guttman ölçeği ilk defa İkinci Dünya Savaşı sırasında Amerikan askerlerinin moral durumlarını tespit etmek için geliştirilmiştir. Ordu için çalışan Louis Guttman, 1944 ve 1950 yıllarında yürüttüğü çalışmalarında yeni bir tutum ölçeği tekniği kullanmıştır. Guttman ölçekleme tekniğinde tutarlılığı ölçmek için bir skalogram ve ölçekte, ölçülmek istenilen içsel özelliklerle ilgili çeşitli önermeler yer alır (Abdi 2010). Guttman ölçeğini Thurston, Likert gibi diğer ölçekleme tekniklerinden ayıran en önemli özelliği ölçek ifadelerinin hiyerarşik bir yapıda ve kümülatif olmasıdır. Bu özelliklerinden dolayı tek boyutlu bir ölçek üretilmiş olur. Guttman ölçekleme prosedürü, ordinal (hiyerarşik) ve kümülatif bir yapı gerektirdiğinden, ölçeğin tek boyutluluğu verilerdeki yanıt örüntüleri kontrol edilerek belirlenir (Guttman 1944; McIver ve Carmines 1981). Ölçek ifadeleri "evet", "hayır" şeklinde iki uçlu olarak yanıtlanmaktadır.

Guttman ölçeğinin kümülatif olma özelliğine göre bir bireyin ölçekten aldığı toplam puan bilindiğinde, onun hangi maddelere evet yanıtı verdiği de tahmin edilebilir. İfadeler sıralı ve birbirini kapsayacak şekilde oluşturulmaktadır (Anderson 1988). Örneğin 20 önermelik bir Guttman tipi ölçekte cevaplayıcı 13. önermeye evet demiş ise bu cevaplayıcının önceki 12. önermeye de evet dediği anlamına gelir (Krech ve Crutchfield 1967). Başka bir örnek ile beş ifadeli bir Guttman ölçeğinde katılımcının sırası ile yanıtladığı "1-1-1-0-0" örüntüsü doğru kabul edilmiş olsun,

eğer yanıtlayıcı bu ifadelere "1-1-0-1-0" şeklinde yanıtlıyorsa üçüncü soruyu yanlış yanıtladığı anlaşılır. Çünkü üçüncü olumlu ifade onaylanmadan daha az olumlu olan 4. ifade onaylanmıştır. Bu durum Guttman ölçeğinin mantığına ters düşmektedir (Anderson 1988). Guttman ölçeğinde doğru cevaplama kalıbından sapma gösteren cevaplar hatalı sayılır.

Guttman ölçek geliştirme prosedürü şu şekildedir (Hoşgörür 1997):

1. Ölçülmek istenilen içsel özelliklerle ilgili çok sayıda önerme belirlenir. Bu önermeler içerisinden en uygun olduğu düşünülen (tek boyutlu olabilecek) bir grup (15-20 kadar) önerme seçilir.
2. Hazırlanan ölçek bir grup yanıtlayıcıya uygulanır.
3. Yanıtların toplamının yüzde 80 ve aşağısında kalan önermeler ayırt edici özelliğini kaybetmesi gerekçesi ile ölçekten çıkarılır.
4. Cevaplar en yüksek puandan en düşük puana doğru sıralanarak bir çizelge oluşturulur.
5. Tutarsızlık gösteren ve birikimlilik niteliğine uygun düşmeyen maddeler bir kez daha elenir. Bu işlem "skalogram analizi" olarak adlandırılır.
6. Üretilbilirlik katsayısı (CR) (tek boyutluluk/tekrarlanırlıkla ilişkilidir) hesaplanır (Eşitlik 1). Guttman için en düşük üretilbilirlik katsayısı 0.90'dır (Guttman 1944; McIver ve Carmines 1981).

$$CR = 1 - \frac{\text{Toplam Hatalar}}{\text{Toplam Yanıtlar}} \quad (1)$$

Eşitlikte;

CR= Üretilbilirlik katsayısını,

Toplam Hata= Yanıtlarda ortaya çıkan hataların toplamını,

Toplam Yanıtlar= Ölçek ifadelerine verilen doğru ve olası yanlış ifadelerin toplamını ifade etmektedir.

Uç maddelere sahip ölçeklerin CR puanlarını sahte bir şekilde şişirme eğiliminde olduğu, bu nedenle minimum marjinal tekrarlanabilirlik (MMR) istatistiklerinin dikkate alınması gerekti-

ği savunulmuştur (Anderson 1988). MMR değeri aşağıdaki gibi hesaplanmaktadır (Eşitlik 2).

$$MMR = \frac{\text{Toplam Doğru Yanıtlar}}{\text{Toplam Yanıtlar}} \quad (2)$$

CR ve MMR arasındaki fark, tek boyutluluğu geliştirme potansiyelini göstermektedir (Edwards 1983). CR ve MMR arasındaki farkın kesin bir yorumu olmadığından, çeşitli alternatifler önerilmiştir (McIver ve Carmines 1981). Genel bir kural olarak, MMR aşırı yüksek veya CR'ye yakın olmamalıdır. Menzel (1953), ölçeğin dengeli olumlu ve olumsuz yanıtlar içerip içermediğini kontrol etmek için başka bir istatistik olan ölçeklenebilirlik katsayısını (CS) önermiştir. Bu ölçüm, ölçeğin tek boyutluluğunu geliştirme potansiyeline sahip olup olmadığını gösterir. Dunn-Rankin'e (1983) göre, bir ölçek dengeli pozitif ve negatif maddelerden oluşuyorsa CS değeri 0,60'tan büyük olmalıdır. CS, Eşitlik 3 ile hesaplanmaktadır.

$$CS = \frac{CR - MMR}{1 - MMR} \quad (3)$$

Guttman ölçeğinin önemli bir avantajı, üretilebilirlik özelliğinden dolayı tutumdaki büyük bir değişmeye duyarlı olmasıdır. Alınan puanın doğru cevap sayısından oluşması bu duyarlılığı artırmaktadır. Bu özelliği neticesinde aynı ölçekten iyi seçilmiş daha az sayıda madde (üç madde gibi) ile aynı tutum ölçülebilmektedir (Hoşgörür 1997). Ekinci ve Riley (2000), Guttman ölçekleme prosedürünün iki farklı yöntem kullanılarak gerçekleştirilebileceğini savunmuştur. Birinci yöntemde, maddelerin içeriği hiyerarşik ve kümülatif bir ölçek oluşturmak için önceden hazırlanmıştır. İkinci yöntemde ise ölçeğin hiyerarşik ve kümülatif yapısı verilerde araştırılır. Daha sonra ölçeğin tek boyutluluğunu kontrol etmek için Guttman ölçekleme prosedürünün ilkeleri kullanılır. Dolayısıyla, ilk yöntemde veri toplamadan önce hazır bir sıralı ve kümülatif ölçek kullanılır. Ardından, verilerdeki yanıt örüntülerine göre ölçeğin kümülatif yapısı incelenir (Edwards 1983).

Her iki durumda da çalışmanın amacı ölçeğin tek boyutlu olup olmadığını değerlendirmektir. Bu çalışmada ise ikinci yöntem benimsenmiştir.

Çalışmada yukarıda açıklanan standart prosedüre ek olarak ölçek bölümlerinin tek boyutluluğundaki güvenilirlik değerini gösteren Guttman'ın  $\lambda_2$  değeri de incelenmiştir. Guttman'ın  $\lambda_2$ 'si bir güvenilirlik tahminidir.  $\lambda_2$ , 1945 yılında Guttman tarafından önerilen 6 lambda serisinin ikincisidir. Lambda-1, güvenilirlik analizi için bir başlangıç noktası olarak düşünülmüştür. Bu 6 lambda değerinden lambda-2 ve lambda-3 (Cronbach's alpha'ya eşdeğerdir) en yaygın kullanılanlarıdır (Guttman 1944; Callender ve Osburn 1979).

### Ölçek Bölümleri ve İfadelerin Belirlenmesi

Sosyal taşıma kapasitesi değerlendirmede ölçekleme tekniğine karar verildikten sonra ifadelerin belirlenmesi aşamasına geçilmiştir. Ölçekte yer alacak ifadeler, alan yazındaki "Doxey Irridex Modeli", "Destinasyon Yaşam Döngüsü Modeli", "Sosyal Norm Eğrisi", "Sosyal Refah Endeksi", "Algılanan Kalabalık", "Büyümenin Sınırları", "Sosyal Değişim Teorisi", "Sosyal Temsil Kuramı", "Uyaran Aşırı Yük Teorisi", "Popülasyon Baskısı" ve "Aşırı Turizm" teori ve kavramlarından yararlanılarak hazırlanmıştır. Ölçek, dört ana bölüm olacak şekilde tasarlanmıştır. Her bölüm kendi içinde tek boyutlu bir yapıya sahiptir. Dolayısıyla Guttman ölçekleme prosedürleri her bölüm için ayrı ayrı yürütülmüştür. Bölümlerin ayrımı Destinasyon Yaşam Döngüsü Modeli ve Irridex Modeli dikkate alınarak oluşturulmuştur, ancak ifadeler yukarıda bahsedilen teori ve kavramları da içermektedir. Söz konusu modellerin içeriğinin bu çalışmada belirleyici olarak kullanılmasında, alan yazında bu modellerin turist yerel halk ilişkisini açıklamada sıklıkla kullanılmış olması neticesinde kabul görmüş bir teorik temele sahip olmaları, sosyal taşıma kapasitesinin düzeylerini belirleyebilmek için belirgin eşikler barındırıyor olması etkili olmuştur. Söz konusu bölümler ve ifadeler aşağıda başlıklar halinde sunulmuştur.

*Birinci Bölüm "Öfori-Keşif Aşaması-Kalabalık Yok":* Bu bölümde yer alan 26 ifade (Tablo 1), bir

turizm alanının Butler Destinasyon Yaşam Döngüsü Modeline göre keşif aşamasını, Doxey İrridex Modeline göre Öfori aşamasını temsil etmek üzere hazırlanmıştır. Öfori, insanların yaşadığı olaylar karşısında aşırı hoşnut olması durumudur. Bu bölümde öfori, yerel halkın turizm gelişimine olumlu baktığı ve turistleri iyi karşıladığı yani aşırı iyi oluş halini temsil etmektedir. Turist-yerel halk etkileşimi samimi, içten, misafirperver ve karşılıksız gerçekleşmektedir. Keşif aşamasındaki bir turizm alanında turistik faaliyetler ol-

dukça sınırlı olmaktadır. Alan turist ziyaretleri açısından bakir durumdadır. Alanı çok az turist ziyaret ettiği için taşıma kapasitesi açısından bir sorun yaşanmamaktadır. Bu bölümdeki ifadeler hazırlanırken; Doxey İrridex Modeli, Butler Destinasyon Yaşam Döngüsü Modeli, Sosyal Değişim Teorisi, Sosyal Temsil Kuramı, Sosyal Refah Endeksi ve Sosyal Norm Eğrisi teori/kavramlarından ve bunları kullanan akademik çalışmalardan yararlanılmıştır.

Tablo 1. Birinci bölüm için ifade havuzu

Kalabalık yok- Öfori – Keşif Aşaması	Teori/Kavram	Kaynak
1. Alanı ziyaret eden turistlerde tekrar gelme niyeti oluşmaktadır.	Doxey irrideks modeli;	(Mansfeld ve
2. Alandaki turist ve yerel halk birbirlerine kibar ve nazik davranmaktadır.	Butler destinasyon	Jonas 2006; Neuts
3. Turistler alandan oldukça memnun ayrılmaktadır.	yaşam döngüsü	ve Nijkamp 2012;
4. Yerel halk turistlere karşılık beklemeden misafirperver şekilde davranmaktadır.	modeli; Sosyal değişim	Çalık 2014; Muler
5. Genelde turistler alanı ziyaret etmeyi oldukça severler.	teorisi; Sosyal temsil	Gonzalez vd.
6. Farklı yerlerden alana turist gelmesi yerel halka cazip gelmektedir.	kuramı; Sosyal refah	2018; Mohamad
7. Alanda gün içerisinde nadiren kalabalık oluşmaktadır.	endeksi; Sosyal norm	vd. 2020;
8. Yerel halk turistlerle istekli ve heyecanlı bir şekilde iletişim kurmaktadır.	eğrisi	Pikkemaat vd.
9. Turistler, yerel halktan rahatlıkla istedikleri bilgiyi öğrenebilmektedir.		2020; Szromek
10. Turistler, yerel halk tarafından memnuniyetle karşılanmaktadır.		vd. 2020; Tabak
11. Yerel halk sosyal yaşamında geleneksel adetlerini uygulamaktadır.		ve Özdemir 2020;
12. Turist ve yerel halk alanda kendini güvende ve emniyette hissetmektedir.		Xiao vd. 2023;
13. Genel olarak, yerel halkın alana gelen turistleri kabullenme düzeyi oldukça yüksektir.		Yusoh vd. 2023)
14. Turistler alanda dinlendirici ve rahatlatıcı vakit geçirebilmektedir.		
15. Yerel halk turistlerin alana gelişinden mutluluk duymaktadır.		
16. Yerel halk turistlerin ziyaretini oldukça doğal karşılamaktadır.		
17. Turistler, yerel halk ile yeni şeyler öğrenmek için iletişime geçmektedir.		
18. Yerel halk turistlerle iletişim kurmada heveslidir.		
19. Turistler yerel halkın kültürünü ve gündelik yaşamını merak etmektedir.		
20. Turist ve yerel halk birbirine sempati duymaktadır.		
21. Yerel halk, turistlere sıcakkanlı davranmaktadır.		
22. Turistler alanda herhangi bir kısıtlama olmadan özgürce hareket edebilmektedir.		
23. Yerel halkın alandaki turizm gelişimine bakış açısı olumludur.		
24. Yerel halkın turistlere bakış açısı olumludur.		
25. Gün içerisinde alanı ziyaret eden turist sayısı oldukça azdır.		
26. Alanda turistlerin hizmet alabileceği herhangi bir turistik tesis bulunmamaktadır.		

*İkinci Bölüm "Biraz Kalabalık – Duyarsızlık – Gelişim Aşaması"*: Bu bölümde yer alan 24 ifade (Tablo 2), bir turizm alanının Butler Destinasyon Yaşam Döngüsü Modeline göre gelişim aşamasını, Doxey İrridex Modeline göre duyarsızlık aşamasını temsil etmek üzere hazırlanmıştır. Gelişim aşamasında, turizm alanında turistik faaliyetler gelişim göstermeye başlamakta, tesislerin sayısı artmakta, turizm açısından alan tanınır hale gelmeye başlamaktadır. Duyarsızlık aşamasında turist-yerel halk etkileşiminde samimiyet yerini

turizmin yarattığı ticarileşme hissine bırakmıştır. Alanı yoğun olmayan bir turist kalabalığı ziyaret ettiği için taşıma kapasitesi açısından bir sorun yaşanmamaktadır. Bu bölümdeki ifadeler hazırlanırken; Doxey İrridex Modeli, Butler Destinasyon Yaşam Döngüsü Modeli, Sosyal Değişim Teorisi, Sosyal Temsil Kuramı, Sosyal Refah Endeksi ve Sosyal Norm Eğrisi teori/kavramlarından ve bunları kullanan akademik çalışmalardan yararlanılmıştır.

Tablo 2. İkinci bölüm için ifade havuzu

<i>Biraz Kalabalık – Duyumsamazlık – Gelişim Aşaması</i>	<i>Teori/Kavram</i>	<i>Kaynak</i>
1. Turistlerin alanı ziyareti sıklığa başlamıştır.	Doxey irrideks modeli;	(Kayat ve Mohd Radzi 2012; Çalık 2014; Cimnaghi ve Mussini 2015; Sharma 2016; Rasoolimanesh vd. 2017; Muler Gonzalez vd. 2018; Yıldırım Saçılık ve Baysal 2019; Tabak ve Özdemir 2020; Rodgers vd. 2024)
2. Alanda turistlerin hizmet alabileceği turistik tesisler bulunmaktadır.	Butler destinasyon yaşam döngüsü	
3. Alanı çok farklı ülkelerden turistler ziyaret etmektedir.	Doxey irrideks modeli; Sosyal değişim teorisi; Sosyal temsil kuramı; Sosyal refah endeksi; Sosyal norm eğrisi	
4. Yerel halk turistlerle daha çok turizm faaliyetleri için iletişim kurmaktadır.		
5. Yerel halk, turizm faaliyetlerine kendi kültürünü entegre etmeye başlamıştır.		
6. Yerel halkın tutumlarında değişiklikler meydana gelmeye başlamıştır.		
7. Yerel halkın sosyokültürel yapısında değişiklikler meydana gelmeye başlamıştır.		
8. Yerel halkın turistlere karşı iletişim becerileri oldukça gelişmiştir.		
9. Turizm faaliyetleri yerel halkın yaşam tarzlarında değişikliklere neden olmaktadır.		
10. Yerel halk alanda olumsuz davranışlara tanık olduğunda tepkisiz davranmaktadır.		
11. Turizm faaliyetleri, yerel halkın yaşam kalitesini arttırmaktadır.		
12. Turizm faaliyetleri, yerel halkın kültürel gelişimine katkı sağlamaktadır.		
13. Yerel halk ve turistler alanda ara ara kalabalıklar oluşturmaktadır.		
14. Yerel halk, turistlere turizm kazancından dolayı misafirperver davranmaktadır.		
15. Turistler alandaki kalabalıktan rahatsızlık duymamaktadır.		
16. Turistler aldıkları hizmetten oldukça memnundur.		
17. Turizm faaliyetleri alanın daha fazla insan tarafından tanınmasını sağlamaktadır.		
18. Turist ve yerel halk arasında ara sıra olumsuz davranışlar meydana gelmektedir.		
19. Yerel halk, turistlerin olumsuz davranışlarına karşı duyarsızdır.		
20. Yerel halk, turistlerin memnuniyetini önemsemektedir.		
21. Turistler, alanda oluşan kalabalıktan rahatsızlık duymamaktadır.		
22. Turistler yerel halktan aldığı hizmetten memnundur.		
23. Bazı turistler yerel halkın gündelik yaşantısını merak ederken bazıları sadece turizm faaliyetleri için alana gelmektedir.		
24. Yerel ürünler, turizm faaliyetleri için ticarileşmeye başlamıştır.		

Üçüncü Bölüm "Taşıma Kapasitesi Sınırı – Rahatsızlık – Doygunluk Aşaması": Bu bölümde yer alan 27 ifade (Tablo 3), alanının Butler Destinasyon Yaşam Döngüsü Modeline göre doygunluk aşamasını, Doxey Irridex Modeline göre irrite olma safhasını temsil etmek üzere hazırlanmıştır. Doygunluk aşamasında, turizm bir doygunluğa ula-

şılmış, alanın birçok yerinde tesisler kurulmuş, turizm açısından alan fazlaca tanınan, turist çeken bir hale gelmiştir. Rahatsızlık aşamasında; turist-yerel halk etkileşiminde turizmin yarattığı yoğunluk yerel halkta rahatsızlık uyandırmaya başlamış, turistler ise güven kaygısı duymaya başlamıştır. Alanı yoğun bir turist kalabalığı

Tablo 3. Üçüncü bölüm için ifade havuzu

Taşıma kapasitesi Sınırı – İrrite olma – Doygunluk Aşaması	Teori/Kavram	Kaynak
1. Yerel halk/turistler alanın kalabalık olduğuna inanmaktadır.	Doxey irrideks modeli;	(Thyne ve Zins 2003; Mansfeld ve Jonas 2006;
2. Alanda zorbalık, hırsızlık, fuhuş gibi olumsuz davranışların sayısında artış vardır.	Butler destinasyon yaşam döngüsü modeli; Sosyal değişim teorisi; Sosyal temsil kuramı; Sosyal refah endeksi; Sosyal norm eğrisi; Algılanan kalabalık; Büyümenin sınırları; Uyarıcı yük teorisi; Popülasyon baskısı; Sosyal mesafe; Kültürel temas	Ünlüöner ve Tokmak 2009; Neuts ve Nijkamp 2012; Gnoth ve Zins 2013; Jurado vd. 2013; Çalık 2014; Cimnaghi ve Mussini 2015; Sharma 2016; Coccossis ve Mexa 2017; Rasoolimanesh vd. 2017; Zhang vd. 2017; Muler Gonzalez vd. 2018; Seçilmiş ve Kılıç 2018; Yıldırım Saçılık ve Baysal 2019; Fernández-Villarán vd. 2020; Mohamad vd. 2020; Pikkemaat vd. 2020; Szromek vd. 2020; Tabak ve Özdemir 2020; He vd. 2023; Rodgers vd. 2024; Yusoh vd. 2023)
3. Kalabalıklaşma bazı turistlerin deneyimini olumsuz etkilemektedir.		
4. Yerel halk ve turist arasında yabancılaşma hissi oluşmaya başlamıştır.		
5. Yerel halkta üstünlük taslayan, kibirli turistlerin sayısı artmıştır.		
6. Yerel halk ile ziyaretçiler arasında sorunlar yaşanmaya başlamıştır.		
7. Turistlerin sayıca oranı yerli halktan fazladır.		
8. Turizm faaliyetleri alanda turist kalabalığının oluşmasına neden olmaktadır.		
9. Yerel halk turizm faaliyetlerine karşı kuşkulu yaklaşmaktadır.		
10. Alanda trafik kazaları gibi sosyal sorunlarda artış gözlenmektedir.		
11. Yerel halk, turist kalabalığından rahatsızlık duymaya başlamıştır.		
12. Alandaki kalabalık turistlerin memnuniyetini etkilemektedir.		
13. Turizm faaliyetleri yerel halkın yaşam maliyetini artırmıştır.		
14. Turizm yerel değerleri ve geleneksel adetleri olumsuz etkilemektedir.		
15. Yüksek turist sayısı güvenlik sorunları yaratmaya başlamıştır.		
16. Yerel halk, turistlere karşı soğuktur.		
17. Yerel halk, turistlerin olumlu yönlerinden çok olumsuz yönlerini görmeye başlamıştır.		
18. Alanı ziyaret eden turist sayısı, yerel halkın yaşam konforunda düşüşe neden olmaktadır.		
19. Turistler yerel halk tarafından hoş karşılanmamaktadır.		
20. Yerel halk ve turistler tesisleri kullanmak için yarışmaktadır.		
21. Turistler, yerel halkta rahatsız edici davranışlar sergilemeye başlamıştır.		
22. Yerel halk turistlerin olumsuz davranışlarına tahammül edememektedir.		
23. Yerel halk turistlerin olumsuz davranışlarından irrite olmaktadır.		
24. Turist ve yerel halk arasındaki iletişim samimiyetini kaybetmeye başlamıştır.		
25. Turizm nedeniyle oluşan kalabalık, yerel olanakların halk tarafından kullanılmasını engellemeye başlamıştır.		
26. Turistler, alanı az sayıda kişinin olduğu bir zamanda ziyaret etmeyi tercih etmektedir.		
27. Alanda yerel ürünlerden ziyade zincir firmaların ürünleri satılmaktadır.		

ziyaret ettiği için taşıma kapasitesinin sınırları zorlanmaya başlamıştır. Bu bölümdeki ifadeler hazırlanırken; Doxey İrridex Modeli, Butler Destinasyon Yaşam Döngüsü Modeli, Sosyal Değişim Teorisi, Sosyal Temsil Kuramı, Sosyal Refah Endeksi, Sosyal Norm Eğrisi, Algılanan Kalabalık, Büyümenin Sınırları, Uyarın Aşırı Yük Teorisi ve Popülasyon Baskısı teori ve kavramlarından ve bunlarla ilgili akademik çalışmalardan yararlanılmıştır.

*Dördüncü Bölüm "Aşırı Kapasite – Düşmanlık – Düşüş/Yeniden Yükseliş Aşaması":* Bu bölümde

yer alan 25 ifade (Tablo 4), Butler Destinasyon Yaşam Döngüsü Modeline göre düşüş/yeniden yükseliş aşamasını, Doxey Irridex Modeline göre düşmanlık safhasını temsil etmek üzere hazırlanmıştır. Düşüş/yeniden yükseliş aşamasında, turizm alanı cazibesini kaybetmeye başlamıştır. Burada alanın yönetimi, düşüşü yeniden canlandırmak adına önemli rol oynamaktadır. Düşmanlık aşamasında; turist-yerel halk etkileşiminde turizmin yarattığı aşırı yoğunluktan dolayı yerel halk, turizme ve turistlere karşı düşmanca tutumlar oluşturmaya başlamıştır. Bölgede tu-

Tablo 4. Dördüncü bölüm için ifade havuzu

Aşırı kapasite – Kin/Düşmanlık – Düşüş/Yeniden Yükseliş Aşaması	Teori/Kavram	Kaynak
1. Alanda hırsızlık, madde bağımlılığı, fuhuş gibi olumsuz davranışlar yaygınlaşmıştır.	Doxey irrideks modeli;	(Thyne ve Zins 2003; Mansfeld ve Jonas 2006;
2. Yerel halk, turistlere karşı kin beslemektedir.	Butler destinasyon yaşam döngüsü	Kayat ve Mohd Radzi 2012;
3. Yerel halk, turistlere düşmanca tutum sergilemektedir.	modeli; Sosyal değişim teorisi; Sosyal temsil kuramı; Sosyal refah endeksi; Sosyal norm eğrisi; Algılanan kalabalık; Büyümenin sınırları; Uyarın aşırı yük teorisi; Popülasyon baskısı; Aşırı turizm;	Gnoth ve Zins 2013; Cimnaghi ve Mussini 2015; Sharma 2016; Muler Gonzalez vd. 2018; Yıldırım Saçılık ve Baysal 2019; Pikkemaat vd. 2020; Szromek vd. 2020; Moris vd. 2021; Kabalmay vd. 2022; He vd. 2023; Xiao vd. 2023; Zhao ve Cheng 2023)
4. Turistler kendilerini alanda güvende hissetmemektedir.	Sosyal mesafe; Kültürel temas	
5. Yerel halk ve turistler aşırı turizm baskısına maruz kalmaktadır.		
6. Yerel halk, çevresinde herhangi bir turistik faaliyet istememektedir.		
7. Turistler, alandaki deneyimlerinden sonra tekrar ziyaret etmeyi düşünmemektedir.		
8. Turistler alanda aşırı kalabalıklar oluşturmaktadır.		
9. Turistlerin aşırı kalabalığından dolayı yerel halk mağdur olmaktadır.		
10. Yerel halkın kültürel kimliği zarar görmektedir.		
11. Yüksek sosyal etkiye sahip suç oranlarında artışlar gerçekleşmektedir.		
12. Turistler çevredeki sükuneti bozmaktadır.		
13. Alandaki turizm faaliyetleri aşırı kalabalığı beraberinde getirir.		
14. Turistler kendi aralarında olumsuz davranışlar sergilemektedir.		
15. Yerel halkın büyük çoğunluğu alanda turizm hizmetlerinin kısıtlanması gerektiğini düşünmektedir.		
16. Yerel halk ve turistler arasında çoğu zaman sözel çatışmalar oluşmaktadır.		
17. Yerel halk turistlerin varlığına tahammül edememektedir.		
18. Yerel halk ziyaretçi sayısına bir kısıtlama getirilmesi gerektiğine inanmaktadır.		
19. Yerel halk ve turistler arasında fiziksel kavgalar oluşabilmektedir.		
20. Yerel halk alanda turizm faaliyetlerini protesto etmektedir.		
21. Aşırı kalabalık sosyal hayatı olumsuz etkilemektedir.		
22. Aşırı kalabalık alandaki trafik akışı, park alanları gibi altyapıları olumsuz etkilemektedir.		
23. Turistler alan için ziyaret niyetinde çekince yaşamaktadır.		
24. Yerel halk turizmin neden olduğu sıkışıklıktan nefret etmektedir.		
25. Turizm gelişimi bölgede göç problemlerine neden olmaktadır.		

rizm faaliyetleri istenmemektedir. Aşırı kalabalık nedeniyle alanın taşıma kapasitesi aşılmıştır. Bu bölümdeki ifadeler hazırlanırken; Doxey İrridex Modeli, Butler Destinasyon Yaşam Döngüsü Modeli, Sosyal Değişim Teorisi, Sosyal Temsil Kuramı, Sosyal Refah Endeksi, Sosyal Norm Eğrisi, Algılanan Kalabalık, Büyümenin Sınırları, Uyarı Aşırı Yük Teorisi, Popülasyon Baskısı ve Aşırı Turizm teori/kavramlarından ve bunları kullanan akademik çalışmalardan yararlanılmıştır.

### Uzman Görüşleri

İfade havuzu oluşturulduktan sonra öncelikle ölçek ifadelerinin dil geçerliliğini sağlamak için turizm alanında uzman üç akademisyenden ölçek ifadelerinin yazım imla ve anlam yönünden görüşü alınmıştır. Alınan geri dönütler neticesinde ifadeler yeniden düzenlenmiştir. İkinci aşamada ölçek ifadelerinin güvenilirliğini ve geçerliliğini belirlemek üzere bir uzman grubuna göndermek için çevrim içi bir form hazırlanmıştır. Formun başında katılımcıların yaşı, cinsiyeti ve eğitim durumu demografik bilgilerine yer verilmiştir. Formda yanıtlar, “uygun” ve “uygun değil” şeklinde Guttman ölçeklendirmeye göre iki uçlu olacak şekilde oluşturulmuştur<sup>2</sup>. Ölçeğin bölümleri yanıtlanırken ortak yöntem yanlılığı oluşmaması adına prosedürel çarelerden metodolojik ayırma kullanılmıştır (Çizel vd. 2020). Her bölüm başında o bölümde yer alan ifadeleri açıklayan bir yazın eklenmiştir. Ayrıca ifadelerde sıralama yanlılığından kaçınmak için rastgele dağıtılmıştır. Böylelikle ifadeler değerlendirilirken yanıtlayıcı bölümler arası ifadeleri art arda yanıtlamayacağı için yanlılığın önlenmesi amaçlanmıştır. Değerlendirme formu hazırlandıktan sonra saha çalışması ve ifade analizi aşamasına geçilmiştir.

### Veri Toplama Süreci

Guttman ölçek geliştirmede alan yazında örneklem büyüklüğüne dair kabul görmüş sabit bir değer bulunmamaktadır. Bu konuda araştırmacıların iki farklı yaklaşımı benimsediği görülmek-

tedir. İlk ölçek ifadelerinin uzman değerlendiriciler ile belirlenmesi, ki burada 20 ila 60 arası uzmanın yeterli olacağını gösteren çalışmalar bulunmaktadır (De Souza 1999; Thyne ve Zins 2003). İkinci yaklaşım ise 80-100 civarı saha verisi ile katılımcı görüşleri üzerinden ölçek ifadelerinin belirlenmesidir (Yoon ve Ekinci 2003; Gnoth ve Zins 2013). Bu çalışmada sosyal taşıma kapasitesi ölçeği ifadelerinin teorik temellere dayandırılması, ifadelerin dikkatli bir şekilde incelenmesini gerektireceği için birinci yaklaşım tercih edilmiştir. Çalışmada ölçek ifadelerini değerlendirmesi için yukarıda bahsedilen teori ve kavramlar konusunda bilgisi olan veya konuyla ilgili bilimsel yayını olan akademisyenler tercih edilmiştir. Bunun için Google Akademik veri tabanında sosyal taşıma kapasitesi ile ilgili Türkçe yayınlar taranmış ve yazarların e-postaları kaydedilerek 87 kişilik bir listesi oluşturulmuştur. Yazarlara bireysel olarak e-posta ile form bağlantısı gönderilerek gönüllü katılımı rica edilmiştir. E-postalara dönüş sağlayan ve yanıtları eksik veri içermeyen 47 form değerlendirmeye alınmıştır. Yanıtlar 26 Mart 2020- 2 Mayıs 2024 tarihleri arasında toplanmıştır. Veriler toplandıktan sonra bir Microsoft Excel dosyasına aktarılmış ve bölümlere ayrılarak veri analizine hazır hale getirilmiştir. Toplanan verilere göre uzmanların demografik bilgileri Tablo 5'teki gibidir. Tablodaki veriler incelendiğinde yaş grubunun çoğunlukla 30-40 arasında, cinsiyetin eşit dağıldığı ve eğitim durumunun büyük oranda doktora olduğu görülmektedir.

### GEÇERLİLİK VE GÜVENİRLİLİK ANALİZLERİ

Dört düzeyde hazırlanan ölçeğin her bir düzeyi için Guttman prosedürü tekrarlanmıştır. Bunun için yanıtlardaki veriler dört ayrı excel sayfasına aktarılmış ve analizler burada gerçekleştirilmiştir. Skalogram analizi için öncelikle veriler hem sütun hem de satırlarda veri değeri büyükten küçüğe olacak şekilde sıralanmıştır. Yanıtların toplamı yüzde 80'inin üzerinde olan ifadeler (47 yanıtın 38'i) analize dahil edilmiştir. Kalan yanıtlarda hatalı maddeler tespit edilmiş ve bir kez daha elenmiştir. Aşağıdaki görsellerde dikey

<sup>2</sup> Form Linki: <https://forms.gle/N15Z5RQLpPCKMRpL7>

Tablo 5. Uzman katılımcıların demografik bilgileri

Yaş	n	Cinsiyet	n	Eğitim Durumu	n
25-30	2	Erkek	23	Yüksek Lisans	4
31-35	13	Kadın	24	Doktora	43
36-40	13				
41-45	7				
46-50	4				
51-55	8				
Toplam	47		47		47

sütunlar uzmanların verdiği yanıtları, bölüm ve ifade kodunu ve en alttaki değer yanıtların toplamını göstermektedir. Yatay eksenindeki sütunlar farklı uzmanların ifadelerine verdikleri yanıtları ve en sağdaki değer bu yanıtların toplamını göstermektedir. Dikey ekseninde sarı renk ile gösterilen alan ölçekleme prosedürünün yüzde 80 şartına göre elenen ifadeleri göstermektedir. Görsellerde hatalı yanıtlar kırmızı renklerle vurgulanmıştır. Açık kırmızı renk ile vurgulanan "0" değerleri yanlış cevapları, koyu kırmızı ile vurgulanan "1" değerleri vurgulanan "0" değerlerinin olması gereken yerleri ifade etmektedir. Bu durumun nedeni Guttman ölçeklemenin kümülatif yapısından kaynaklanmaktadır. Hatalı yanıtların birikimli yapısı incelendiğinde 4 ve üzeri hatalı yanıtların çoğunlukta olduğu ve analizlerde bunun bir kırılma eşiği olduğu saptanmıştır. Nihai olarak analiz edilecek yanıtlar belirlendikten sonra Eşitlik 1 ve 2 kullanılarak CR ve MMR değerleri hesaplanmıştır. CS değeri ise ölçek bölümlerinde ifadeler arasında aynı anda olumlu ve olumsuz ifadeler barındırmadığı için hesaplanmamıştır. Ayrıca her ölçek bölümünün güvenilirliği için JASP programında tek boyutlu yapılarıdaki güvenirlilik analizinde kullanılan Guttman Lambda 2 değeri hesaplanmıştır. Bu süreç ölçeğin her bölümü için uygulanmıştır.

### Birinci Bölüm

Görsel 1'de ölçeğin birinci bölümü için skalogram analizi adımları görülebilmektedir. Birinci bölümde yüzde 80 şartına göre 19 ifade kalmıştır. Bu ifadelerde hatalı yanıtlar renklendirile-

rek vurgulanmıştır. İkinci turda 4 ve üzeri hatalı yanıtları olan ifadeler analizi etkileyeceği için çıkarılmıştır. Buna göre ikinci turda 1, 2, 4, 6, 16, 19 ve 22 numaralı ifadeler elenmiştir. CR değeri;  $1-(29/564) = 0,948$  ve MMR değeri;  $509/564 = 0,902$  olarak bulunmuştur. Bu değerler ölçeğin geçerliliği ile ilgilidir ve istenen aralıklardadır (Guttman 1944). Çalışmada ifadelerin Lambda 2 değeri 0,729 olarak bulunmuştur, bu değerde istenilen aralıktadır ( $\geq 0,700$ ) (Callender ve Osburn 1979).

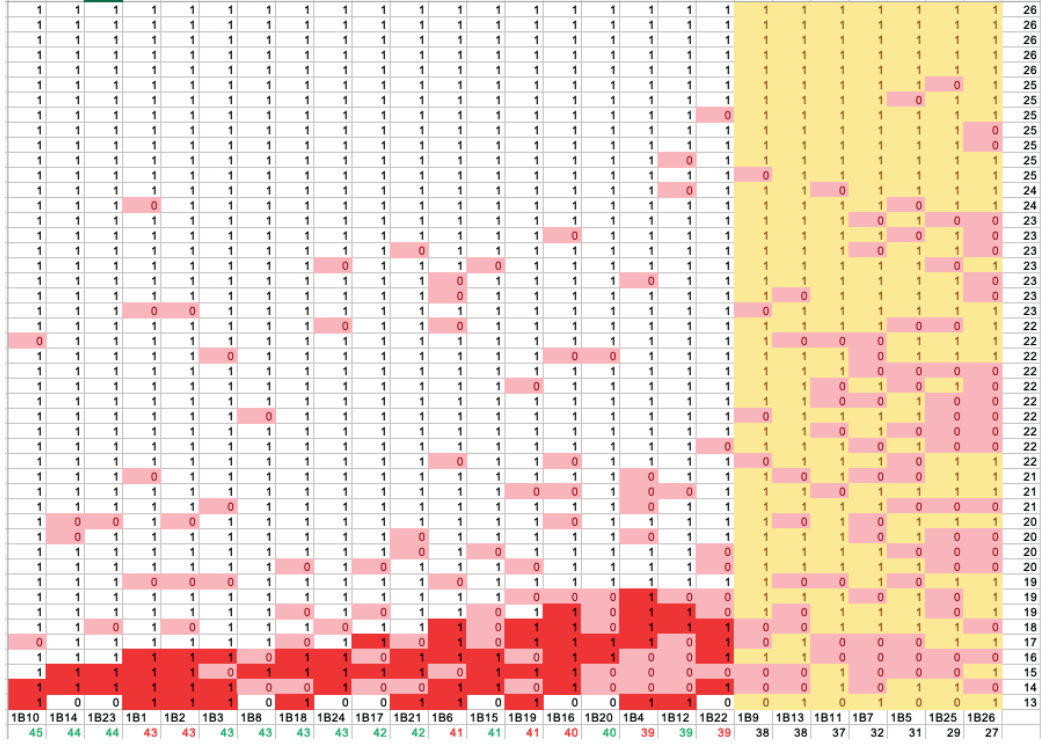
### İkinci Bölüm

Görsel 2'de ölçeğin ikinci bölümü için skalogram analizi görülebilmektedir. yüzde 80 şartına göre 38'in altında toplamı olan ifadeler elenmiştir. Kalan 17 ifadede hatalı yanıtlar kırmızı renk ile vurgulanmıştır. İkinci turda 4 ve üzeri hatalı yanıtları olan ifadeler analizi etkileyeceği için çıkarılmıştır. Buna göre ikinci turda 3, 8, 20, 7 ve 22 numaralı ifadeler elenmiştir. CR değeri;  $1-(32/564) = 0,943$  ve MMR değeri;  $511/564 = 0,906$  olarak bulunmuştur. Çalışmada ifadelerin Lambda 2 değeri 0,740 olarak bulunmuştur.

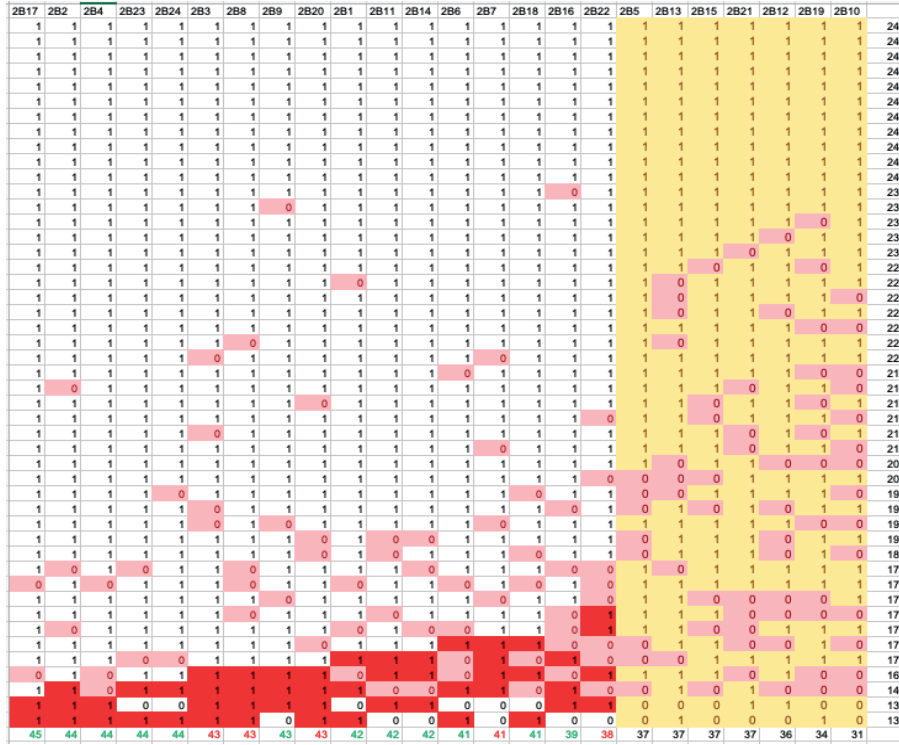
### Üçüncü Bölüm

Görsel 3'te ölçeğin üçüncü bölümü için skalogram analizi adımları görülebilmektedir. yüzde 80 şartını sağlamayan ifadeler elenmiştir. Kalan 16 ifadede hatalı yanıtlar kırmızı renklerle vurgulanmıştır. İkinci turda hatalı yanıtlar çıkarılmıştır. Buna göre ikinci turda 2, 8, 13, 16 ve 18 numaralı ifadeler elenmiştir. CR değeri;  $1-(23/517) = 0,955$  ve MMR değeri;  $457/517 = 0,883$  olarak bu-

Turist-Yerel Halk Etkileşiminin Yaşandığı Alanlarda Sosyal Taşıma Kapasitesini Değerlendirmeye Yönelik...



Görsel 1. Birinci Bölüm Skalogram Analizi



Görsel 2. İkinci Bölüm Skalogram Analizi





lığında, 3,08-40 puan taşıma kapasitesi aşılmıştır (aşırı kapasite)” olarak belirlenmiştir. Ayrıca ölçekten alınan puana bakılarak kişinin ölçeğin hangi bölümünü çoğunlukla yanıtladığı saptanabilmektedir. Burada ölçeği kullanan kişinin değerlendirdiği alanın durumuna göre dört bölümden yalnızca birini doldurmaya yöneleceği varsayılmaktadır. Çünkü her bölüm taşıma kapasitesinin farklı evrelerini temsil etmektedir.

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Turizm doğası gereği insan etkileşimleri ile iç içedir. Her ne kadar turizm ürünü olarak doğal veya yapay çekicilikler kullanılsa da turistik deneyimin bir parçasını da turist-yerel halk etkileşimi oluşturmaktadır. Başlangıçta keşif aşamasında olan bir turizm alanında gezginlerin, maceraperest ve dışadönük turistlerin varlığı ve yerel halk ile ilişkileri bölgeye sosyal anlamda zarar verecek düzeyde olmayabilir. Ancak zamanla alanın giderek daha fazla sayıda turist çekmeye başlaması yerel halk arasında birtakım huzursuzlukların doğmasına neden olabilir. Diğer taraftan turist ve yerel halk üzerinde oluşan etkiye ve olaylara bağlı olarak olumlu sonuçlar da doğabilmektedir. Dolayısıyla turizm alanlarında sosyal taşıma kapasitesinin belirlenmesi büyük önem taşımaktadır. Bu çalışmada sosyal taşıma kapasitesini değerlendirmek için bir Guttman ölçeği geliştirilmiştir. Sosyal taşıma kapasitesini değerlendirme yaklaşımı açısından teoriye ve uygulamaya yönelik önemli katkılar sunulmuştur.

### Teoriye Yönelik Katkılar

Bu çalışmanın teoriye yönelik sunduğu en önemli katkı, sosyal taşıma kapasitesini değerlendirme yaklaşımıdır. Hatırlanacağı üzere alan yazında sosyal taşıma kapasitesini değerlendiren çalışmalar iki farklı yaklaşımı benimsemektedir. Nicel yaklaşımları benimseyen çalışmalar genellikle tek boyutlu ölçekler kullanmakta, ziyaretçilerin memnuniyeti ya da yerel halkın toleransı gibi algıları likert tipi ölçeklerle değerlendirmektedir (López-Bonilla ve López-Bonilla 2008; Rathnayake 2015; Seçilmiş ve Kılıç 2018; Yıldırım Saçılık ve Baysal 2019; Mota vd. 2021; Rodgers vd. 2024). Bu çalışmalardaki ölçeklerden elde edilen

değerler, genellikle belirli bağımsız değişkenlere ait ayrı ayrı veriler olarak analizlere dahil edilmektedir. Bu çalışmada geliştirilen ölçeğin katkısı ise Guttman mantığıyla kurgulanması sayesinde kademeli ilerleme mantığı içermesi ve taşıma kapasitesini aşama aşama ölçülmesine imkân veriyor olmasıdır. Böylelikle yalnızca “aşılıp/aşılmamış” ikili değerlendirmesi yerine, kapasitenin hangi aşamada olduğu ortaya konulabilmektedir. Ölçekte kullanılan puanlama stratejisi teoriye katkı sağlamaktadır. Önceki çalışmalarda genelde toplam skorlar üzerinden yorum yapılırken, geliştirilen ölçekte her bölümün ağırlığı farklı değerlendirilmiştir, bu da alan yazındaki tekdüze ölçüm yaklaşımından ölçeği ayırıştırılmaktadır. Bu yönüyle çalışma, sosyal taşıma kapasitesi tartışmalarına yeni bir yöntemsel boyut kazandırarak kuramsal çerçevenin gelişmesine katkı sunmaktadır. Önceki çalışmalarda taşıma kapasitesi ölçümü çoğunlukla sabit eşikler üzerinden yapılırken geliştirilen ölçek bunun yerine dinamik ve bölümlere ayrılmış bir sistem önermektedir. Ayrıca ölçek, yalnızca turist sayısı veya yerel halkın algısı gibi tekil değişken veya teoriye odaklanmak yerine (Saveriades 2000; Namberger vd. 2019; Albayrak vd. 2020), çok boyutlu bir sosyal algı çerçevesi sunmaktadır. Ayrıca geliştirilen ölçek, ifadeleri yönünden turizme konu olan herhangi bir alanı değerlendirmeye yönelik olarak geniş bir perspektifle tasarlanmıştır. Dolayısıyla araştırmacılar bu ölçeği turist-yerel halk ilişkisinin yaşandığı birçok alanda sosyal taşıma kapasitesini değerlendirmek için kullanabilirler.

Bir turizm alanının taşıma kapasitesi değerlendirilirken önemli araştırma ölçütlerinin neler olduğu, söz konusu alanın kullanım amacının ne olduğu, alana gelen turistlerin ziyarete hazır olup olmadığı ve ne ölçüde hazırlandığı, araştırmanın nerede yapıldığı gibi durumlar dikkate alınmalıdır. Turizmde taşıma kapasitesi artık yalnızca ziyaretçi sayısının bir fonksiyonu değildir. Ziyaretçilerin destinasyondaki dağılımı, faaliyetleri, davranışları, turizm altyapısının durumu gibi önemli değişkenlerin de dikkate alınması ve kapsamlı bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Bir destinasyonun veya alanın taşıma kapasitesi zamanla değişebilir ve bu nedenle de-

ğişimin hızına bağlı olabilen dinamik bir kavram olarak görülmelidir. Yukarıda da bahsedildiği üzere taşıma kapasitesinin birçok değişken koşulla bağlı olması, koşulların değişmesi durumunda yeniden değerlendirilmesini ve belirlenmesini gerektirmektedir. Araştırmacılar farklı zamanlarda sosyal taşıma kapasitesini değerlendirerek, hem turist-yerel halk etkileşiminin değişimini hem de turizm alanının içinde bulunduğu yaşam döngüsü safhasını keşfedebilirler.

### Uygulamaya Yönelik Katkıları

Geliştirilen ölçek, yalnızca akademik alanda değil, turizm uygulayıcıları için de önemli katkılar sunmaktadır. Ölçek, yerel yönetimler ve destinasyon yönetim organizasyonları için sosyal taşıma kapasitesini değerlendirmede pratik bir araç olabilir. Mevcut uygulamalarda genelde ziyaretçi sayıları veya ekonomik göstergeler dikkate alınırken, bu ölçek sayesinde yerel halkın ve turistlerin sosyal algısı da yönetim süreçlerine dahil edilir. Ölçek, Guttman tipi kümülatif yapısı sayesinde taşıma kapasitesi için bir erken uyarı aracı olarak kullanılabilir. Turistlerin veya yerel halkın bazı boyutlarda olumsuz sinyal vermesi, kapasitenin daha üst aşamalarda zorlanacağını gösterdiği için yöneticilere bu konuda önleyici stratejiler geliştirme şansı tanıyabilir. Politika yapıcılar, hangi aşamada alarm verilmesi gerektiğini bu sayede öğrenebilirler.

Ölçek ifadelerinin içeriği neticesinde kullanım alanının geniş olmasından dolayı milli parklar, tarihi bölgeler, kıyı alanları, kültürel miras destinasyonları gibi farklı alanlarda ölçek uygulanabilir. Böylece bir destinasyonun farklı alanları arasında hangi alanın daha kırılğan veya dayanıklı olduğunu saptamak için karşılaştırmalı analizler yapılabilir. Ayrıca yerel halkın fikrinin alınması, alanın Doxey'in veya Butler'in modellerinde hangi evrede yer aldığına göre önem kazanmaktadır. Örneğin düşmanlık evresinin yaşandığı bir dönemde yerel halkın yönetime dahil edilmesi belki de artık geri dönüşü olmayan kararların alınmasına neden olacaktır. Bu yüzden taşıma kapasitesinin aşılmadığı evrelerde de yerel halkın görüşü alınmalıdır. Henry (1980), taşıma

kapasitesi kavramının turizm potansiyelinin aşırı sömürülme tehlikesi altında olduğu durumlarda son derece önemli olduğunu vurgulamıştır. Bu analizler, bölgesel ve ulusal turizm planlaması için değerli veriler sağlayabilir. Yerel halka ve turistlere yönelik farkındalık projeleri tasarlanırken bu veriler de kullanılabilir. Taşıma kapasitesinin seviyesine göre projelerin aşamaları ve adımları şekillendirilebilir.

### Kısıtlılıklar ve Gelecek Çalışmalara Öneriler

Çalışmanın, kapsamı ve sosyal taşıma kapasitesini ölçümlemesi yönünden bazı kısıtlılıkları bulunmaktadır. Öncelikle sosyal taşıma kapasitesi ölçeğinin teorik zemini için alan yazında var olan tüm teori ve kavramlardan yararlanılmamıştır. Bunun yerine en çok ilişkilendirilen teori ve yaklaşımlar benimsenmiştir. Bir diğer kısıtlılık ölçek ifadelerinin kapsamı ile alakalıdır. Burada ölçek ifadeleri hazırlanırken turist ve yerel halkın bakış açısına odaklanılmış, yerel yönetimler, işletmeciler gibi aktörler hariç tutulmuştur. Gelecek çalışmalarda bu aktörlerin de sosyal taşıma kapasitesine dair görüşleri değerlendirilerek ölçek geliştirilebilir. Yöntem kısmında ifadelerin evet hayır şeklinde 1 ve 0 değerleri ile toplanması bir diğer kısıtlılığı oluşturmaktadır. Gelecek çalışmalarda ölçek ifadeleri, 1 ve 0 arasında bulanık mantık kullanılarak daha fazla skalaya ayrılabilir. Bir diğer kısıt da çalışmadaki uzman grubunun demografik yapısı ile alakalıdır. Uzman grubu olarak akademisyenlerden veri toplanmıştır. Sosyal taşıma kapasitesini dikkate alarak faaliyet yürüten destinasyon yönetim ofisleri, özel araştırma ajansları, yerel yönetimleri gibi aktörler araştırmaya dahil edilmemiştir. Gelecek çalışmalarda bu tür kişiler de uzman grubu olarak değerlendirilebilir ve ölçeğin yeniden değerlendirilmesi gerçekleştirilebilir.

### KAYNAKÇA

- Abdi, H. (2010). Guttman scaling, *Encyclopedia of Research Design*, 2: 1-5.
- Anderson, L. W. (1988). Attitudes and Their Measurement. In *Educational Research, Methodology and Measurement: An International Handbook* (ss. 421-426). Pergamon Press Oxford.

- Albayrak, A. ve Kırova, S. (2020). Sosyal Mübadele Teorisi Kapsamında Sosyal Taşıma Kapasitesi, *Uluslararası Türk Dünyası Turizm Araştırmaları Dergisi*, 5(1): 91-100.
- Avcı, N. (2007). Turizmde Taşıma Kapasitesinin Önemi, *Ege Akademik*, 7(2): 485-501.
- Bezzola, A. (1975). *Problems of the suitability and bearing capacity of the tourist mountain regions in Switzerland*. CABI Digital Library.
- Brougham, J. E. ve Butler, R. W. (1981). A Segmentation Analysis of Resident Attitudes to The Social Impact of Tourism, *Annals of Tourism Research*, 8(4): 569-590.
- Butler, R. W. (1980). The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources, *Canadian Geographer/Le Géographe Canadien*, 24(1): 5-12.
- Çalık, A. Ö. (2014). Turistik Merkezlerin Sosyal Taşıma Kapasitesi: Beypazarı Örneği (Doktora Tezi). Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Callender, J. C. ve Osburn, H. G. (1979). An Empirical Comparison Of Coefficient Alpha, Guttman's Lambda - 2, And Msplit Maximized Split-Half Reliability Estimates, *Journal Of Educational Measurement*, 16(2): 89-99.
- Çavuş, Ş. (2002). Turistik merkezlerin taşıma kapasiteleri ile yaşam evreleri arasındaki ilişkiler ve Kuşadası örneğinde değerlendirme (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Cimnaghi, E. ve Mussini, P. (2015). An Application of Tourism Carrying Capacity Assessment at Two Italian Cultural Heritage Sites, *Journal of Heritage Tourism*, 10(3): 302-313.
- Çizel, B., Selçuk, O. ve Atabay, E. (2020). Ortak Yöntem Yanlılığı Üzerine Sistematik Bir Yazın Taraması, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 31(1): 7-18.
- Coccosis, H. ve Mexa, A. (2017). *The Challenge of Tourism Carrying Capacity Assessment: Theory and Practice*. Routledge.
- Coccosis, H., Mexa, A., Collovini, A., Parpairis, A. ve Konstandoglou, M. (2001). *Defining, Measuring and Evaluating Carrying Capacity in European Tourism Destinations*. Environmental Planning Laboratory.
- Coccosis, H. ve Parpairis, A. (1996). Tourism and carrying capacity in coastal areas: Mykonos, Greece. In G. K. Priestey, J. A. Edwards, ve H. Coccosis (Editörler), *Sustainable tourism? European experiences*. (ss. 153-175). CAB International.
- Craik, J. (1995). Are There Cultural Limits to Tourism?, *Journal of Sustainable Tourism*, 3(2): 87-98.
- Cribbs, T. W., Sharp, R. L. ve Brownlee, M. T. J. (2022). Evaluating the Influence of Photo Order on Park Visitors' Perceptions of Crowding at Buffalo National River, *Leisure Sciences*, 44(5): 634-652.
- de Kadt, E. (1979). *Tourism: Passport to Development?* Oxford University Press.
- De Ruyck, M. C., Soares, A. G. ve McLachlan, A. (1997). Social Carrying Capacity as A Management Tool for Sandy Beaches, *Journal of Coastal Research*, 13(3): 822-830.
- De Souza, L. H. (1999). The Development of a Scale of The Guttman Type for The Assessment of Mobility Disability in Multiple Sclerosis, *Clinical Rehabilitation*, 13(6): 476-481.
- Doğan, H. Z. (2004). *Turizmin Sosyo-Kültürel Temelleri*. Detay Yayıncılık.
- Doxey, G. V. (1975). A Causation Theory of Visitor-Resident Irritants: Methodology and Research Inferences. *Travel and Tourism Research Associations Sixth Annual Conference Proceedings*, 3: 195-198.
- Dunn-Rankin, P. (1983). *Scaling Methods*. Lawrence Erlbaum.
- Edwards, A. L. (1983). *Techniques of Attitude Scale Construction*. Ardent Media.
- Ekinci, Y. ve Riley, M. (2000). The Application of the Guttman Scaling Procedure in The Measurement of Consumer Behaviour: A marketing myopia, *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 8(4): 25-42.
- Enseñat-Soberanis, F., Blanco-Gregory, R., Mondragón-Mejía, J., Simoes, N., Moreno-Acevedo, E. ve Ortega, I. (2020). Crowding Standards and Willingness to Pay at Cenotes (Sinkholes) of the Yucatan Peninsula: A Comparative Analysis of Local, National and International Visitors, *Journal of Ecotourism*, 19(1): 1-22.
- ESPON. (2020). Carrying Capacity Methodology for Tourism Final Report, [https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/Tourism\\_final-report.pdf?utm\\_source=chatgpt.com](https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/Tourism_final-report.pdf?utm_source=chatgpt.com), Erişim Tarihi: 10. 09. 2025.
- Fennell, D. A. (2002). *Planning Natural Resource-Based Tourism Programs*. CABI Publishing.
- Fernández-Villarán, A., Espinosa, N., Abad, M. ve Goytia, A. (2020). Model for Measuring Carrying Capacity in Inhabited Tourism Destinations, *Portuguese Economic Journal*, 19(3): 213-241.
- Gnoth, J. ve Zins, A. H. (2013). Developing A Tourism Cultural Contact Scale, *Journal of Business Research*, 66(6): 738-744.
- Grieser, K. A. (2005). *Visitor Perceptions of Crowding, Coping, And Social Carrying Capacity: An Exploratory Study in The Mohonk Preserve*. State University of New York College of Environmental Science and Forestry.
- Guttman, L. (1944). A Technique for Scale Analysis, *Educational and Psychological Measurement*, 4: 179-190.
- Hall, C. M. ve Page, S. J. (2014). *The Geography of Tourism and Recreation: Environment, Place and Space*. Routledge.
- He, H., Shen, L., Wong, S. W., Cheng, G. ve Shu, T. (2023). A "Load-carrier" Perspective Approach for Assessing Tourism Resource Carrying Capacity, *Tourism Management*, 94: 104651.
- Henry, W. R. (1980). Patterns of Tourist Use In Kenya's Amboseli National Park: Implications For Planning And Management. İçinde D. Hawkins, E. Shafer ve J. Rovellstad (Editörler) *Tourism Marketing Management Issues* (ss. 43-57). George Washington University.
- Hoşgörür, V. (1997). Bogardus, Guttman ve Likert Ölçekleri, *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 10(1): 346-357.
- Hovinen, G. R. (1982). Visitor Cycles: Outlook for Tourism in Lancaster County, *Annals of Tourism Research*, 9(4): 565-583.
- Johnson, P. ve Thomas, B. (1994). The Notion of 'Capacity' In Tourism: A Review of The Issues. In C. P. Cooper ve A. Lockwood (Editörler), *Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management* (ss. 297-308). Wiley.

- Jurado, E. N., Damian, I. M. ve Fernández-Morales, A. (2013). Carrying Capacity Model Applied in Coastal Destinations, *Annals of Tourism Research*, 43: 1-19.
- Kabalmay, J., Avenzora, R., Darusman, D. ve Zulfairnarni, N. (2022). Social Values Analysis Toward Ecotourism Development in the Kei Islands, *Jurnal Manajemen Hutan Tropika*, 28(2): 101-111.
- Kaya, İ. (1997). Sürdürülebilir Turizm Kalkınması ve Ülkemiz Açısından Bir Değerlendirme (Doktora Tezi). Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kayat, K. ve Mohd Radzi, R. (2012). Social Tourism Carrying Capacity in Kampung Kilim, World Geopark, Langkawi, *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 166: 93-102.
- Koens, K., Postma, A. ve Papp, B. (2018). Is Overtourism Overused? Understanding the Impact of Tourism in a City Context, *Sustainability (Switzerland)*, 10(12): 1-19.
- Krech, D. ve Crutchfield, R. (1967). *Sosyal Psikoloji Teori ve Sorunlar*. Türk Siyasi İlimler Derneği Yayınları.
- Liu, J. C., Sheldon, P. J. ve Var, T. (1987). Resident Perception of The Environmental Impacts of Tourism, *Annals of Tourism Research*, 14(1): 17-37.
- Long, P. T., Perdue, R. R. ve Allen, L. (1990). Rural Resident Tourism Perceptions and Attitudes by Community Level of Tourism, *Journal of Travel Research*, 28(3): 3-9.
- López-Bonilla, J. M. ve López-Bonilla, L. M. (2008). Measuring Social Carrying Capacity: An Exploratory Study, *Tourism: An International Multidisciplinary Journal of Tourism*, 3(1): 116-134.
- Mansfeld, Y. ve Jonas, A. (2006). Evaluating the Socio-Cultural Carrying Capacity Of Rural Tourism Communities: A "Value Stretch" Approach, *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 97(5): 583-601.
- Martin, B. S. ve Uysal, M. (1990). An Examination of The Relationship Between Carrying Capacity and The Tourism Lifecycle: Management and policy implications, *Journal of Environmental Management*, 31(4): 327-333.
- Mathieson, A. ve Wall, G. (1982). *Tourism, Economic, Physical and Social Impacts*. Longman.
- McIver, J. ve Carmines, E. G. (1981). *Unidimensional Scaling (Issue 24)*. Sage.
- McLachlan, A. ve Defeo, O. (2017). *The Ecology of Sandy Shores*. Academic press.
- Mohamad, D., Jaafar, M. ve Ismail, M. M. (2020). Socio-Economic Carrying Capacity Assessment for Bukit Tinggi, *Planning Malaysia*, 18(3): 118-127.
- Moris, R., Bergamini, K., Gilabert, H., Culagovski, R., Zaviezo, D., Medina, J. I., Alarcón, A. ve Ángel, P. (2021). Impact of Population Growth in The Central Coastal Zone of Chile: Factors for Estimating Tourism Carrying Capacity Based on The Case Study of One Latin American Seaside Resort, *Sustainability (Switzerland)*, 13: 3527.
- Mota, L., Franco, M. ve Santos, R. (2021). Social Carrying Capacity in Island Destinations: Interpreting Visitors' Opinions in Madeira Island, *European Journal of Tourism, Hospitality and Recreation*, 11(2): 253-266.
- Muler Gonzalez, V., Coromina, L. ve Galí, N. (2018). Overtourism: Residents' Perceptions of Tourism Impact as An Indicator of Resident Social Carrying Capacity - Case Study of a Spanish Heritage Town, *Tourism Review*, 73(3): 277-296.
- Mwita, K. M. (2022). Strengths and Weaknesses of Qualitative Research in Social Science Studies, *International Journal of Research in Business and Social Science*, 11(6): 618-625.
- Namberger, P., Jackisch, S., Schmude, J. ve Karl, M. (2019). Overcrowding, Overtourism and Local Level Disturbance: How Much Can Munich Handle?, *Tourism Planning & Development*, 16(4): 452-472.
- Neuts, B. ve Nijkamp, P. (2012). Tourist Crowding Perception and Acceptability in Cities. An Applied Modelling Study on Bruges, *Annals of Tourism Research*, 39(4): 2133-2153.
- Nghi, T., Lan, N. T., Thai, N. D., Mai, D. ve Thanh, D. X. (2007). Tourism carrying capacity assessment for Phong Nha-Ke Bang and Dong Hoi, Quang Binh Province, *VNU Journal of Science, Earth Sciences*, 23(1): 80-87.
- Page, S. J., Brunt, P., Busby, G. ve Connell, J. (2001). *Tourism: A Modern Synthesis*. Thomson Learning.
- Pérez Garrido, B., Sebrek, S. S., Semenova, V., Bal, D. ve Gábor, M. (2022). Addressing the Phenomenon of Overtourism in Budapest from Multiple Angles Using Unconventional Methodologies and Data, *Sustainability (Switzerland)*, 14(4): 2268.
- Pigram, J. J. ve Wahab, S. (2005). *Tourism, Development and Growth: The Challenge of Sustainability*. Routledge.
- Pikkemaat, B., Bichler, B. F. ve Peters, M. (2020). Exploring the Crowding-satisfaction Relationship of Skiers: The Role of Social Behavior and Experiences, *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 37(8-9): 902-916.
- Pizam, A. (1978). Tourism's impacts: The Social Costs to the Destination Community as Perceived by its Residents, *Journal of Travel Research*, 16(4): 8-12.
- Rasoolimanesh, S. M., Jaafar, M., Marzuki, A. ve Abdullah, S. (2017). Tourist's Perceptions of Crowding at Recreational Sites: The Case of The Perhentian Islands, *Anatolia*, 28(1): 41-51.
- Rathnayake, R. M. W. (2015). How Does 'Crowding' affect Visitor Satisfaction at the Horton Plains National Park in Sri Lanka?, *Tourism Management Perspectives*, 16: 129-138.
- Rızaoğlu, B. ve Tanrısevdi, A. (1997). Yerel Toplumsal Duyarlılığın Bir Ölçüsü Olarak Turizmin Toplumsal Taşıma Kapasitesi, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 8(2): 52-58.
- Rodgers, K. S., Graham, A. T., Murphy, S. K., Tripler, A. S. ve Scidmore-Rossing, K. (2024). Assessing Carrying Capacity Using Demographics, Visitor Experience and Field Studies: The Case of Hanauma Bay Nature Preserve, *Tourism Recreation Research*, 49(6): 1454-1469.
- Salerno, F., Viviano, G., Manfredi, E. C., Caroli, P., Thakuri, S. ve Tartari, G. (2013). Multiple Carrying Capacities from a Management-Oriented Perspective to Operationalize Sustainable Tourism in Protected Areas, *Journal of Environmental Management*, 128: 116-125.

- 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: 147–156.
- Seçilmiş, C. ve Kılıç, İ. (2018). Turistik Destinasyonlarda Yerel Halk ve Turist Gözünden Taşıma Kapasitesinin Değerlendirilmesi : Eskişehir Örneği, *Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi*, 15(3): 506–522.
- Sharma, R. (2016). Evaluating Total Carrying Capacity of Tourism Using Impact Indicators, *Global Journal of Environmental Science and Management*, 2(2): 187–196.
- Shelby, B. ve Heberlein, T. A. (1984). A Conceptual Framework for Carrying Capacity Determination, *Leisure Sciences*, 6(4): 433–451.
- Swarbrooke, J. (1999). *Sustainable Tourism Management*. CABI publishing.
- Szromek, A. R., Kruczek, Z. ve Walas, B. (2020). The Attitude of Tourist Destination Residents Towards the Effects of Overtourism-Kraków Case Study, *Sustainability* 12(228): 1-18.
- Tabak, G. ve Özdemir, E. G. (2020). Sürdürülebilir Turizm Kapsamında Sosyal Taşıma Kapasitesi : Nevşehir Örneği, *Journal of Tourism & Gastronomy Studies*, 8(Special Issue 4): 287-303.
- Thyne, M. ve Zins, A. H. (2003). Designing and Testing a Guttman-type Social Distance Scale for a Tourism Context, *Tourism Analysis*, 8(2): 129–135.
- Ünlüönen, K. ve Tokmak, C. (2009). Topkapı Sarayı'nda Çalışanlar ve Ziyaretçilerin Sosyal Taşıma Kapasitesine Yönelik Değerlendirmeleri, *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 1(1): 17–30.
- Wall, G. (1982). Cycles and Capacity: Incipient Theory or Conceptual Contradiction?, *Tourism Management*, 3(3): 188–192.
- Walter, J. A. (1982). Social Limits to Tourism, *Leisure Studies*, 1(3): 295–304.
- Xiao, X., Gao, J., Lu, J., Li, P. ve Zhang, Y. (2023). Social Carrying Capacity and Emotion Dynamics in Urban National Parks During The COVID-19 Pandemic, *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 41(18): 100451.
- Yıldırım Saçılık, M. ve Baysal, K. (2019). Rahatsızlık Endeksi Çerçevesinde Bodrum Sosyal Taşıma Kapasitesinin Belirlenmesi, *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 3(4): 1194–1210.
- Yoon, T. H. ve Ekinçi, Y. (2003). An Examination of The Service Quality Dimensions Using the Guttman Scaling Procedure, *Journal of Hospitality and Tourism Research*, 27(1): 3–23.
- Young, G. (1973). *Tourism: Blessing or blight?* Penguin books.
- Yusoh, M. P., Latip, N. A., Hanafi, N., Hua, A. K., Zakaria, Z. ve Ridzuan, M. I. M. (2023). Social Carrying Capacity as a Planning Tool for Sustainable Tourism: A Case of Pangkor Island, Perak, Malaysia, *Planning Malaysia*, 21(4): 233–249.
- Zekan, B., Weismayer, C., Gunter, U., Schuh, B. ve Sedlacek, S. (2022). Regional Sustainability and Tourism Carrying Capacities, *Journal of Cleaner Production*, 339(130624): 1-21.
- Zhang, Y., Li, X. (Robert), Su, Q. ve Hu, X. (2017). Exploring a Theme Park's Tourism Carrying Capacity: A Demand-Side Analysis, *Tourism Management*, 59: 564–578.
- Zhao, C. ve Cheng, L. (2023). The Influence of Visitors' Self-Protective Behaviours On Social Carrying Capacity in Museums During The COVID-19 Pandemic, *Museum Management and Curatorship*, 38(5): 513–529.
- Zhiyong, F. ve Sheng, Z. (2009). Research on Psychological Carrying Capacity of Tourism Destination, *Chinese Journal of Population Resources and Environment*, 7(1): 47–50.



Onur SELÇUK

Anadolu Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği Yüksekokulu'ndan (Turizm ve Otel İşletmeciliği Bölümü) mezun oldu (2015). Yüksek lisans derecesini Anadolu Üniversitesi'nden Turizm İşletmeciliği dalından (2018), doktora derecesini de Akdeniz Üniversitesi'nden Turizm İşletmeciliği dalından aldı (2024). Akdeniz Üniversitesi'nde çalışmaya başladı (2018). Halen Akdeniz Üniversitesi Turizm Fakültesinde görev yapmaktadır. Temel çalışma alanları; kültür coğrafyası, rekreasyon, tatil ve turizm coğrafyası, çok ölçütlü karar verme, kültürel ve doğal miras, sanat tarihi, müzecilik, sürdürülebilir turizm, turizm yönetimidir.



Beykan ÇİZEL

İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi, Turizm ve Otel İşletmeciliği Bölümünden mezun oldu (1996). Yüksek lisans derecesini Akdeniz Üniversitesi'nden Turizm ve Otelcilik dalından (1999), doktora derecesini de Akdeniz Üniversitesi'nde İşletme dalından aldı (2005). Akdeniz Üniversitesi'nde çalışmaya başladı (1996). Doçentlik unvanını ise İşletme bölümü Yönetim ve Organizasyon anabilim dalından aldı (2010). Halen Akdeniz Üniversitesi Turizm Fakültesi'nde profesör olarak görev yapmaktadır. Temel çalışma alanları Turizm ve Otel İşletmeciliği, Sosyal Psikoloji ve e-turist davranışıdır.

## Turist-Yerel Halk Etkileşiminin Yaşandığı Alanlarda Sosyal Taşıma Kapasitesini Değerlendirmeye Yönelik...

Ek 1. Ölçek İfadeleri

<b>Kalabalık yok- Öfori – Keşif Aşaması</b>	<b>Evet</b>	<b>Hayır</b>
1. Turistler alandan oldukça memnun ayrılmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Yerel halk turistlerle istekli ve heyecanlı bir şekilde iletişim kurmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Turistler, yerel halk tarafından memnuniyetle karşılanmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Turist ve yerel halk alanda kendini güvende ve emniyette hissetmektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Turistler alanda dinlendirici ve rahatlatıcı vakit geçirebilmektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Yerel halk turistlerin alana gelişinden mutluluk duymaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Turistler, yerel halk ile yeni şeyler öğrenmek için iletişime geçmektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Yerel halk turistlerle iletişim kurmada heveslidir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Turist ve yerel halk birbirine sempati duymaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Yerel halk, turistlere sıcakkanlı davranmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Yerel halkın alandaki turizm gelişimine bakış açısı olumludur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Yerel halkın turistlere bakış açısı olumludur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Biraz Kalabalık – Duyumsamazlık – Gelişim Aşaması</b>	<b>Evet</b>	<b>Hayır</b>
1. Turistlerin alanı ziyareti sıklıkla başlanmıştır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Alanda turistlerin hizmet alabileceği turistik tesisler bulunmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Yerel halk turistlerle daha çok turizm faaliyetleri için iletişim kurmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Yerel halkın tutumlarında değişiklikler meydana gelmeye başlamıştır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Turizm faaliyetleri yerel halkın yaşam tarzlarında değişikliklere neden olmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Turizm faaliyetleri, yerel halkın yaşam kalitesini artırmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Yerel halk, turistlere turizm kazancından dolayı misafirperver davranmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Turistler aldıkları hizmetten oldukça memnundur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Turizm faaliyetleri alanın daha fazla insan tarafından tanınmasını sağlamaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Turist ve yerel halk arasında ara sıra olumsuz davranışlar meydana gelmektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Bazı turistler yerel halkın gündelik yaşantısını merak ederken bazıları sadece turizm faaliyetleri için alana gelmektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Yerel ürünler, turizm faaliyetleri için ticarileşmeye başlamıştır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Taşıma kapasitesi Sınırı – İrrite olma – Doygunluk Aşaması</b>	<b>Evet</b>	<b>Hayır</b>
1. Yerel halk/turistler alanın kalabalık olduğuna inanmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Kalabalıklaşma bazı turistlerin deneyimini olumsuz etkilemektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Yerel halk ve turist arasında yabancılaşma hissi oluşmaya başlamıştır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Yerel halk ile ziyaretçiler arasında sorunlar yaşanmaya başlamıştır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Yerel halk turizm faaliyetlerine karşı kuşkuyla yaklaşmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Yerel halk, turist kalabalığından rahatsızlık duymaya başlamıştır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Turizm yerel değerleri ve geleneksel adetleri olumsuz etkilemektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Yüksek turist sayısı güvenlik sorunları yaratmaya başlamıştır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Yerel halk, turistlerin olumlu yönlerinden çok olumsuz yönlerini görmeye başlamıştır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Turist ve yerel halk arasındaki iletişim samimiyetini kaybetmeye başlamıştır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Turizm nedeniyle oluşan kalabalık, yerel olanakların halk tarafından kullanılmasını engellemeye başlamıştır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Aşırı kapasite – Kin/Düşmanlık – Düşüş/Yeniden Yükseliş Aşaması</b>	<b>Evet</b>	<b>Hayır</b>
1. Yerel halk, turistlere düşmanca tutum sergilemektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Turistler kendilerini alanda güvende hissetmemektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Yerel halk ve turistler aşırı turizm baskısına maruz kalmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Yerel halk, çevresinde herhangi bir turistik faaliyet istememektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Turistler alanda aşırı kalabalıklar oluşturmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Yerel halkın kültürel kimliği zarar görmektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Turistler çevredeki sükuneti bozmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Alandaki turizm faaliyetleri aşırı kalabalığı beraberinde getirir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Yerel halkın büyük çoğunluğu alanda turizm hizmetlerinin kısıtlanması gerektiğini düşünmektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Yerel halk turistlerin varlığına tahammül edememektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Yerel halk ziyaretçi sayısına bir kısıtlama getirilmesi gerektiğine inanmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Aşırı kalabalık sosyal hayatı olumsuz etkilemektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Aşırı kalabalık alandaki trafik akışı, park alanları gibi altyapıları olumsuz etkilemektedir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>