



# Türk Turizm Araştırmaları Dergisi

2020, 4(3): 2210-2231.

DOI: [10.26677/TR1010.2020.476](https://doi.org/10.26677/TR1010.2020.476)

ISSN: 2587-0890 Dergi web sayfası: <https://www.tutad.org>



## ARAŞTIRMA MAKALESİ

### Turistik Bir Destinasyon Olan Mardin'in Yürünebilirlik Açısından İncelenmesi\*

Dr. Öğretim Üyesi Kadir ÇAKAR, Mardin Artuklu Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Mardin, e-posta: [kadircakar@artuklu.edu.tr](mailto:kadircakar@artuklu.edu.tr)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9114-0476>

Doç. Dr. Serhat HARMAN, Mardin Artuklu Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Mardin, e-posta: [harmanserhat@gmail.com](mailto:harmanserhat@gmail.com)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2845-8657>

Arş. Gör. Şehmus AYKOL, Mardin Artuklu Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Mardin, e-posta: [sehmusaykol@gmail.com](mailto:sehmusaykol@gmail.com)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4398-3660>

#### Öz

Bu çalışmanın amacı Mardin destinasyonunu ziyaret eden turistlerin yürünebilirliğe ilişkin algılarını ölçmektir. Bunun yanı sıra, turistler açısından yürünebilirlik olgusunu etkileyen faktörleri araştırmak çalışmanın bir diğer amacını oluşturmaktadır. Çalışmanın amacı doğrultusunda 486 ziyaretçiden yüz yüze anket görüşmesi ile elde edilen veri seti t-Testi ve ANOVA uygulanarak analiz edilmiştir. Katılımcıların "trafikten arınmışlık" faktörünü yürünebilirliği etkileyen en önemli faktör olarak değerlendirdikleri ve yürünebilirlik olgusunun turistik destinasyonlarda ziyaretçiler tarafından önemsenen bir husus olduğu desteklenmiştir.

\* Bu çalışmanın Özeti "A Research on Walkability Perception of Tourists Visiting Old Town Mardin" başlığıyla 16-19 Ekim 2019 tarihleri arasında Eskişehir'de düzenlenen, 4. Uluslararası Turizm Kongresinde sunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Yürünebilirlik, Yürünebilir Şehir, Mardin.

**Makale Gönderme Tarihi:** 23.03.2020

**Makale Kabul Tarihi:** 01.07.2020

#### Önerilen Atıf:

Çakar, K., Harman, S. ve Aykol, Ş. (2020). Turistik Bir Destinasyon Olan Mardin'in Yürünebilirlik Açısından İncelenmesi, *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 4(3): 2210-2231.

© 2020 Türk Turizm Araştırmaları Dergisi.



## Journal of Turkish Tourism Research

2020, 4(3): 2210-2231.

DOI: [10.26677/TR1010.2020.476](https://doi.org/10.26677/TR1010.2020.476)

ISSN: 2587-0890 Journal Homepage: <https://www.tutad.org>



### RESEARCH PAPER

#### Examination of Mardin, as a Touristic Destination in terms of Walkability

Assistant Prof. Dr. Kadir ÇAKAR, Mardin Artuklu University, Faculty of Tourism, Mardin, e-mail: [kadircakar@artuklu.edu.tr](mailto:kadircakar@artuklu.edu.tr)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9114-0476>

Associate Prof. Dr. Serhat HARMAN, Mardin Artuklu University, Faculty of Tourism, Mardin, e-mail [harmanserhat@gmail.com](mailto:harmanserhat@gmail.com)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2845-8657>

Research Assistant Şehmus AYKOL, Mardin Artuklu University, Faculty of Tourism, Mardin, e-mail: [sehmusaykol@gmail.com](mailto:sehmusaykol@gmail.com)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4398-3660>

#### Abstract

The aim of this study is to measure the perceptions of tourists visiting Mardin destination regarding walkability. In addition, researching the factors affecting the walkability for tourists generates another purpose of the study. In pursuant to the purpose of the study, face-to-face questionnaire that were collected from 486 visitors have been analysed through applying t-Test and ANOVA. It was supported that the participants considered the factor of “traffic freeness” as the most important factor affecting walkability and that the fact that walkability was a matter that was taken into consideration by the visitors in touristic destinations.

**Keywords:** Walkability, Walkable City, Mardin.

**Received:** 23.03.2020

**Accepted:** 01.07.2020

#### Suggested Citation:

Çakar, K., Harman, S. and Aykol, Ş. (2020). Examination of Mardin, as a Touristic Destination in terms of Walkability, *Journal of Turkish Tourism Research*, 4(3): 2210-2231.

© 2020 Türk Turizm Araştırmaları Dergisi.

## GİRİŞ

Yürüme, daha sağlıklı, çevre dostu ve aktif toplulukların sosyal yönden gelişmesinde önemli bir etken olarak ön plana çıkmaktadır (Moura vd., 2017). Yürünebilirlik genellikle herhangi bir çevrenin yürüyebilmeyi sağlama derecesi ve yaya dostu olarak tanımlandığı çok boyutlu bir kavramdır (Hall ve Ram, 2019). Yürünebilirliğe ilişkin bazı tartışmalar yürümeyi sağlayan hareketli, kompakt, fiziksel anlamda çekiciliğe sahip alan veya güvenli yerler de dahil olmak üzere birtakım araç veya koşullar etrafında şekillenmektedir (Forsyth, 2015). Yürüme kavramı birden fazla disiplinin farklı açılardan değerlendirebildiği bir araştırma alanı olma özelliği ile ön plana çıkmaktadır (Hall vd., 2018). Bu bağlamda, yürünebilirlik kavramına ilişkin yürütülen çalışmalar mimarlık, kamu sağlığı, ulaşım ve kentsel tasarım gibi farklı disiplinler altında değişik açılardan ele alınarak incelenmiştir (Henderson, 2018). Birden fazla disiplinin ilgi alanına giren bir olgu olması kavramın ölçümüne ilişkin genel geçer kabul gören tanımın yapılmasını güçleştiren bir nitelik olmasına sebep olmuştur (Lo, 2009).

Yürüme veya yürünebilir şehir kavramı köken olarak şehir planlamacılığı ile yakından ilgili olup oluşturulmak istenen algısal düzeydeki kentsel tasarım niteliklerinin tanımlanmasında önemli bir bileşen olarak görülmektedir (Ewing ve Handy, 2009; Forsyth ve Southworth, 2008; Southworth, 2005). Bu olgudan hareketle yayaların kullanım alanı olarak bilinen ortamların sahip olduğu kalite düzeyinin iyileştirilmesi hususu da kentsel tasarımın odak noktalarından birini oluşturmaktadır (Mansouri ve Ujang, 2016). Üzerinde önemle durulması gereken bir diğer husus da yürünebilirliğin şehirlerin sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik düzeylerine yapmış olduğu katkıdır (Shamsuddin vd., 2012).

Yürünebilir alanların önemine atıfta bulunan çalışmaların araçların hakim olduğu trafik yoğunluğu ve bu olgunun yol açtığı modern olmayan şehir planlamacılığına karşı tepki olarak ilk kez 1960'lı yıllarda ortaya çıktığı görülmektedir (Sharipov ve Demirkol, 2018). 1990'lı yıllarda gelişen teknolojiye paralel olarak coğrafi bilgi sisteminin yaygın bir biçimde kullanılmaya başlanması ise cadde veya sokak düzeninin yürünebilirliğin belirleyici bir ölçüsü olarak kullanılmasını sağlamıştır (Forsyth, 2008). Yürünebilirliğe ilişkin turizm bağlamında ilgili destinasyonları ziyaret eden turistlerin beklenti ve algılarını ölçmeye yönelik gerçekleştirilen çalışmaların son zamanlarda artış gösterdiği gözlenmektedir (Ram ve Hall, 2018b). Söz konusu çalışmaların bir bölümü yöntem olarak nicel araştırma yaklaşımını benimserken (Cerin vd., 2006; Zhu vd., 2017) bazı çalışmaların ise nitel araştırma yöntemini benimsediği gözlenmiştir (Kanellopoulou, 2018; Morris, 2018; Karupiah ve Bada, 2017). Bunun yanı sıra, kavrama ilişkin gerek kavramsal (Mordue, 2017) gerek se de karma yöntemi benimseyen (Arslan vd., 2013) çalışmaların ise sınırlı sayıda olduğu ortaya konmuştur.

Yürünebilirlik kavramını turistik destinasyonlar bağlamına ilişkin ilgili alan yazında yer alan çalışmalar incelendiğinde herhangi bir turistik destinasyonun yürünebilir olmasını belirleyen birden fazla değişik faktörün saptandığı görülmektedir. Gorrini ve Bertini (2018) gerçekleştirdikleri çalışmada Venedik destinasyonunun yürünebilirlik seviyesinin birtakım bileşenler tarafından etkilendiğini ortaya koymuşlardır. Buna göre; yürünebilirliğin temel hizmetlerin olmayışı, kitlesele turizm akışının varlığı ve yol işaretlerinin az oluşundan önemli ölçüde etkilendiğini göstermiştir. Yürünebilirlik olgusu turistik destinasyonlar açısından değer yaratma ve tatmin düzeyini oluşturması bakımından önemli bir bileşeni temsil etmesine rağmen herhangi bir turistik destinasyonun yürünebilir olarak nitelendirilmesinde tek bir bileşenden ziyade birden fazla değişken sayesinde ölçülmektedir (Küpers ve Wee, 2018).

Bu çalışmada turistik bir destinasyon olan Mardin'in yürünebilirlik olgusu turistlerin bakış açısı bağlamında ele alınacak olup, ziyaretçiler açısından yürünebilirlik olgusunu etkileyen kriterlerin nelerden meydana geldiğini incelemek çalışmanın amacını oluşturmaktadır.

## KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Gerçekleştirilen literatür taraması sonucunda turistik destinasyonların yürünebilirlik olgusunun incelendiği birden fazla çalışmaya ulaşılmıştır. Söz konusu çalışmalardan türeyen bulgular kavrama ilişkin birden fazla belirleyicinin olduğunu ortaya koymuştur. Benzer şekilde herhangi bir turistik destinasyonun yürünebilirlik kalitesini belirlemede tek bir ölçütten ziyade farklı değişken/faktör etrafında şekillendiği gözlenmiştir. Bu bağlamda, ilgili literatür doğrultusunda yürünebilirlik analizinde yaygın olarak benimsenen yöntemlerden birinin *Walk Score* indeks metodu olduğu belirtilmektedir (Ram ve Hall, 2018a).

Arslan, Durak, Gebesce ve Balcık (2018) Bursa'da ikamet eden şehir sakinleri üzerinde nitel (gözlem araştırması) ve nicel (anket formu) yöntemleri kullanarak yürünebilirlik bağlamında bir çalışma gerçekleştirmişlerdir. Söz konusu yazarların gerçekleştirdikleri çalışmada 200 kişiye uygulamış oldukları anket sonucunda erişilebilirlik, konfor ve kullanım, asayiş suçu ve bağlanabilirlik en önemli faktörler olarak tespit edilmiştir.

Hall ve Ram (2019) yürünebilirlik ile ziyaretçi sayılarınca şekillenen başarılı turizm göstergeleri arasındaki ilişki ve TripAdvisor'daki ziyaretçi görüşleri bağlamında İngiltere'de yer alan önemli çekicilikleri inceleyen bir çalışma gerçekleştirmişlerdir. Çalışmada yürünebilirliği ölçme adına yürüme skor indeksinden (Walk Score® Index) yararlanılmıştır. Yazarlar, yürütmüş oldukları çalışmada, İngiltere'deki en iyi 330 turistik çekicilik için yürünebilirlik ve ziyaretçi sayıları ile yürünebilirlik ve TripAdvisor derecelendirme sayısı arasında zayıf bir ilişkinin olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Ayrıca, yürünebilirlik ve TripAdvisor sıralaması arasında zayıf bir ilişki olduğu halde Londra'nın ilgi çekici yerleri arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.

Malezya'nın Kuala Lumpur şehrinde karma araştırma tekniği benimsenerek yürütülen çalışmalarında Ujang ve Muslim (2014), yürünebilirliğin en önemli faktörleri olarak erişilebilirlik, bağlanabilirlik, konfor, güvenlik ve çekicilik'i belirlemişlerdir. Benzer şekilde, aynı şehirde 330 kişi üzerinde gerçekleştirdikleri çalışmada Mansouri ve Ujang (2016), katılımcılara yönelmiş oldukları anket sayesinde elde etmiş oldukları sonuç erişilebilirlik, bağlanabilirlik ve sürekliliğin yürünebilirlik adına beklenti ve memnuniyet oluşumunda önemli birer gösterge olduğudur.

Samarasekara, Fukahori ve Kubota (2011) yürünebilirlik olgusu bağlamında yürütmüş oldukları çalışmada temel bileşen analizi kullanarak elde ettikleri bulguların trafikten korunma, yürüme alanının konforu, çevresel görünüm, aktivite potansiyeli, gölge ve keşif faktörlerinin yürüme adına karar verme sürecini tahmin etmede en önemli bileşenler oldukları sonucuna varmışlardır. Gören ve Santinha (2017) İstanbul'da gerçekleştirmiş oldukları çalışmada yürünebilirlik olgusu bağlamında ulaşılabilirlik ve hareketlilik bileşenlerini turistler açısından incelemişlerdir. Çalışmada yazarların ulaştığı sonuç şehir planlamacılığına yönelik birtakım önemli problemlerin var olduğu yönünde birleşmektedir. Dahası güzergahlar ile bağlantısı bulunan ve bazı önemli turistik çekiciliği olan yerler ile bağlantı sorunu olduğu ve bazı durumlarda ise yaya geçitlerinin yürüyüş yollarının sürekliliğine izin vermediği saptanmıştır.

## Araştırma Modeli ve Araştırma Soruları

Araştırma modeli, araştırma amacına uygun ve ekonomik olarak, verilerin toplanabilmesi için gerekli koşulların düzenlenmesi şeklinde tanımlanmakta olup genel olarak, tarama ve deneme modelleri olmak üzere iki başlıkta incelenmektedir (Karasar, 2019: 109). Tarama modelleri halen veya geçmiş var olanı olduğu gibi saptamaya/tanımlamaya çalışan, araştırmaya konu olan olay, birey veya nesnenin kendi koşulları içinde olduğu gibi tanımlamaya çalışan araştırma modelidir (Erkuş, 2009: 84; Karasar, 2019: 109). Erkuş (2009: 84) tarama modellerinde amaçların genellikle, araştırma soruları ile ifade edildiğini belirtmektedir. Karasar (2019: 110), tarama modellerini,

genel ve ilişkisel tarama modelleri olmak üzere iki başlıkta incelemiştir. Genel tarama modelleri; çok sayıda elemandan bir evren hakkında genel bir yargıya varabilmek için evrenin tümü veya evrenden alınacak bir grup örnek ya da örneklem üzerinde yapılan taramalardır. Genel tarama modelleri de kendi içinde tekil ve ilişkisel tarama modelleri şeklinde iki gruba ayrılmaktadır. Tekil tarama modelinde, araştırmaya konu olan madde, birey veya gruplar ve bunlara ait alt değişkenler ayrı ayrı betimlenmeye çalışılmaktadır. İlişkisel taramada ise, iki veya daha çok sayıdaki değişkenin arasında birlikte değişimin varlığı ve/veya derecesi belirlenmeye çalışılmaktadır (Karasar, 2019: 114).

Bu çalışması, araştırma modeli bakımından bir tarama niteliğindedir. Ayrıca, genel tarama modellerinden hem tekil tarama hem de ilişkisel tarama modellerinin özelliklerini taşımaktadır. Bunun nedeni, araştırma kapsamında yanıtlamaya çalışılacak araştırma soruları ile bir turistik destinasyon olarak Mardin'in yürünebilirliği hakkında bir kanıya varmak yerli ziyaretçilerden elde edilen veriler ile yürünebilirliğin hangi başlıklar altında incelenebileceğinin belirlenmeye çalışılacak olunmasıdır. Araştırma kapsamında yapılacak taramanın ilişkisel yönünü, yerli turistlerin demografik özellikleri ve seyahat alışkanlıklarına göre yürünebilirliğe ilişkin değerlendirmelerinin birlikte değişim ve/veya derecesinin belirlenmesi oluşturmaktadır. Bir turistik destinasyon olarak Mardin'in yürünebilirliğini irdeleyen bir çalışma daha önce yapılmamıştır. Bu durum araştırmanın keşifsel yönünü de işaret etmektedir. Bu nedenle, araştırma kapsamında bir dizi araştırma sorusuna yanıt aranmaya çalışılacaktır. Yanıtlanmaya çalışılacak araştırma soruları aşağıda sıralanmıştır:

Bir turistik destinasyon olarak Mardin'in yürünebilirliği hangi başlıklar altında incelenebilir?

Ziyaretçilerin demografik özelliklerine göre yürünebilirliğe ilişkin değerlendirmeleri anlamlı farklılık göstermekte midir?

Ziyaretçilerin seyahat alışkanlıklarına göre yürünebilirliğe ilişkin değerlendirmeleri anlamlı farklılık göstermekte midir?

## ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Bu bölümde araştırmanın gerçekleştirildiği yere ilişkin bilgi, veri toplama aracı olarak yararlanılan ölçek ve araştırmanın evren ve örnekleme ile ilgili diğer bilgiler yer almaktadır.

### Araştırma Alanı

Sahip olduğu doğal ve kültürel birtakım çekicilikleri bakımından Türkiye'nin en önemli kültür destinasyonu olma özelliği ile ön plana çıkan Mardin hem yerli hem de yabancı ziyaretçiler açısından önemli bir turistik destinasyon olarak bilinmektedir (Atsız ve Kızırmak, 2017). Söz konusu çekicilikleri daha çok farklı inanç ve kültürlere ait birden fazla inanç ve ibadet merkezini bünyesinde barındıran ve kültürel miras niteliği ile bölgede çok sayıda turist ziyaret ettiği il olarak ön plana çıkmasını sağlamaktadır (Günel, 2005). Turistik destinasyon olarak şehir daha çok kültür, inanç, mağara ve kamp turizmi bağlamında taşınmış olduğu çekicilikler ile bilinmektedir (Aydın, 2008). Son dönemlerde şehrin sahip olduğu zengin mutfak kültürünün ürünü olarak bazı yöresel yemek çeşitleri ile gastronomi turizmi potansiyeli olarak da ön plana çıktığı söylenebilir (Bucak ve Aracı, 2013). Özellikle şehri diğer kültür destinasyonlarından ayırt edici özelliğe sahip olması şehrin kendine özgü gerçek otantik ürünleri olarak gösterilmektedir (Kaygalak, Usta ve Günlü, 2013).

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından derlenen istatistiki verilere göre 2017 yılında şehir toplam 231.335 yerli ve yabancı turist tarafından ziyaret edilmiştir (Mardin İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2019). Araştırma alanı olarak Mardin'in seçilme nedeni şehri ziyaret eden turistlerin edinmiş oldukları deneyimi değerli kılan ve zenginleştiren unsurun en iyi yöntemlerinden birinin özellikle trafiğe kısmen kapalı olan tarihi antik kentte yürümenin olanaklı olmasıdır. Bir diğer ifadeyle yürüme hem ulaşım hem de edinilen turistik deneyimin kentte turistler ve yerel halk için gündelik yaşamda ayrılmaz bir parçası olarak görülmektedir.

### **Veri Toplama Aracı Olarak Yürünebilirlik Ölçeği**

Bu çalışmada kullanılan ölçek, önceki çalışmalarda kullanılan ölçekler incelenerek farklı boyutlardan türetilmiş bir yürünebilirlik anketinden oluşmaktadır. Genel olarak, anket 3 bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm katılımcıların demografik özelliklerini, ikinci bölüm seyahat alışkanlıklarını, üçüncü bölüm ise turizm alanında yürümeyi etkileyen karar maddeleri ile ilgilidir. Anketin ikinci bölümünde, maddeler ilgili literatürün kapsamlı bir şekilde gözden geçirilmesiyle geliştirilmiştir (Alfonzo, 2005; Audi, Byorkman, Couture ve Najem, 2010; Yazicioğlu-Halu, 2010; Samarasekara, Fukahori ve Kubota, 2011; Ariffin ve Zahari, 2013; Ujang ve Muslim, 2014; Pratiwi, Zhao ve Mi, 2015; Mansouri ve Ujang, 2016; Tekel ve Özalp, 2016; Ng, Lai, Liao, Lao, Lau, Govada ve Spruijt, 2016; Abdulla, Abdelmonem ve Selim, 2017; Minhas ve Poddar, 2017; Karupiah ve Bada, 2018; Arslan, Durak, Gebesce ve Balcik, 2018; Kulshrestha ve Sharma, 2018; Hall ve Ram, 2019). Anketin ikinci bölümünde, maddeler önceki çalışmalara uyarlanarak geliştirilmiştir. Mevcut çalışmada kullanılan anket, "çok önemsiz" den "çok önemli" ye kadar 32 maddeden oluşan 5'li Likert (1: Hiç önemli değil, 2: Önemli değil, 3: Ne önemli ne önemsiz, 4: Önemli, 5: Çok önemli) ölçeğine dayanmaktadır.

### **Evren ve Örneklem**

Araştırmanın evrenini Mardin ilini ziyaret eden ziyaretçiler oluşturmaktadır. Araştırmaya konu olan ilin en çok ziyaret edilen dönemler Sonbahar (Eylül-Ekim-Kasım) ve İlkbahar (Mart-Nisan-Mayıs) olarak bilinmektedir (Mardin İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2019). Araştırmanın belirlenen amaç ve hedeflerine ulaşma adına veriler 2019 yılının en çok ziyaret edilen Nisan ve Mayıs aylarında kolayda örnekleme tekniği ile yüz yüze anket uygulanarak yazarlardan biri tarafından toplanan verilerden 486'sı geçerli sayılarak analize tabi tutulmuştur. Araştırmanın amacı katılımcılara açıklandıktan sonra gönüllü katılımları esas alınarak araştırma sürecine dahil edilmişlerdir.

## **BULGULAR ve DEĞERLENDİRME**

### **Katılımcılara İlişkin Demografik Bulgular**

Araştırma bulguları, araştırmaya katılan turistlerin %50,6'sının kadın %49,4'ünün de erkek olduğu yönünde sonuçlanmıştır. Katılımcıların eğitim durumu göz önüne alındığında %8,7'si ilköğretim, %29,3'ü lise, %18,6'sı ön lisans ve %6,8'i ise lisansüstü olarak tespit edilmiştir. Yine elde edilen diğer bulgular katılımcıların %65,1'inin daha önce Mardin ilini ziyaret etmediği yönünde iken %34,9'unun ise daha önce şehri ziyaret ettiği yönündedir. Seyahate çıkılan kişi bakımından ise katılımcıların %37,0'ının arkadaşlar, %33,1 ile aileler, %25,3'ünün yalnız geriye kalan %4,5'inin ise başkalarıyla Mardin ilini ziyaret ettikleri bilinmektedir.

## Yürünebilirlik Ölçeği Güvenirlilik Analizi Sonuçları

Yürünebilirlik ölçeğine ilişkin çok değişkenli analiz yöntemlerine geçilmeden önce ölçeğin, güvenilirliği irdelenmiştir. 32 ifadeden oluşan “Yürünebilirlik Ölçeği’ne uygulanan güvenilirlik analizi sonuçları Tablo 1’te sunulmuştur. Buna göre, ölçeğin tamamı için Cronbach’s Alpha katsayısı, 0,966 olarak hesaplanmıştır. Ayrıca, ölçek maddelerinin ölçeğin bütünü ile gösterdiği uyumu ifade eden, madde bütün korelasyon kat sayısı (pozitif ve 0,250 üzerinde olması gereken) 0,540 ile 0,727 arasında değişmektedir. Bu katsayılar yürünebilirlik ölçeğinin oldukça güvenilir olduğunu göstermektedir. Madde silindiğinde oluşan yeni Cronbach’s Alpha değeri de ölçekten madde çıkarılmaması gerektiğini işaret etmektedir.

**Tablo 1.** Motivasyon Ölçeğinin Güvenilirliğine İlişkin Bulgular

Madde NO	İfadeler	Madde Bütün Korelasyon Değeri	Madde Silindiğinde Oluşan Cronbach’s Alpha Değeri
1	Yürüyüş güzergâhında yaya yolları ile araç trafiğinin ayrılmış olması	,684	,966
2	Yürüyüş güzergâhında hız yapan araçların varlığı	,684	,966
3	Yürüyüş güzergâhının araç trafiğine karşı güvenli olması	,707	,966
4	Yürüyüş güzergâhında bisiklet ve yaya yollarının ayrılmış olması	,679	,966
5	Yürüyüş güzergâhında yayalar için yeterli alanın bulunması	,652	,966
6	Yürüyüş güzergâhında gölgeliklerin bulunması	,677	,966
7	Yürüyüş güzergâhının yeşillendirilmiş olması	,684	,966
8	Yürüyüş güzergâhında duraklama/dinlenme alanlarının bulunması	,683	,966
9	Yürüyüş güzergâhında sokak mobilyalarının (bank, çöpü kutusu vb.) olması	,676	,966
10	Yürüyüş güzergâhının kalabalık olmaması	,632	,966
11	Yürüyüş güzergâhında gürültü kirliliğinin olmaması	,672	,966
12	Yürüyüş güzergâhında kaldırımların geniş olması	,723	,966
13	Yürüyüş güzergâhının zemin döşemelerinin bulunması	,700	,966
14	Yürüyüş güzergâhında yayaları engelleyici bariyer/engel bulunmaması	,699	,966
15	Yürüyüş güzergâhında engelleri için kılavuz çizgisi vb. yardımcı araçlar olması	,699	,966
16	Yürüyüş güzergâhında yaya geçitlerinin bulunması	,689	,966

17	Yürüyüş güzergâhının toplu ulaşım aracı duraklarına yakın olması	,675	,966
18	Yürüyüş güzergâhında trafik işaretleri ve işaretçilerinin bulunması	,695	,966
19	Yürüyüş güzergâhının topografisinin (eğim, rakım vb.) uygun olması	,679	,966
20	Yürüyüş güzergâhının başlangıç ve bitiş noktalarının belli olması	,727	,966
21	Yürüyüş güzergâhında yol gösterici tabelaların varlığı	,689	,966
22	Yürüyüş güzergâhının karmaşık olmaması	,716	,966
23	Yürüyüş güzergâhında hava şartlarının uygun olması	,688	,966
24	Yürüyüş güzergâhında görülmeye değer ilginç yerler bulunması	,700	,966
25	Yürüyüş güzergâhındaki yapıların estetik olması	,712	,966
26	Yürüyüş güzergâhında mağaza ve restoranların bulunması	,650	,966
27	Yürüyüş güzergâhında sosyal aktivitelerin bulunması	,708	,966
28	Yürüyüş güzergâhının sokak suçları bakımından güvenli olması	,676	,966
29	Yürüyüş güzergâhının aydınlatılmış olması	,650	,966
30	Yürüyüş güzergâhında, güvenlik kamerası vb. izleme araçlarının bulunması	,653	,966
31	Yürüyüş güzergâhında acil durum telefonları veya güvenlik butonları olması	,660	,966
32	Yürüyüş güzergâhında yerel halkın pozitif tutumlu olması	,540	,967
<b>Ölçeğin Toplam Cronbach's Alpha Değeri</b>		0,966	
<b>Ölçeğin ilk yarısı için Cronbach's Alfa</b>		0,947	
<b>Ölçeğin ikinci yarısı için Cronbach's Alfa</b>		0,949	
<b>Ölçeğin Madde Bütün Korelasyon Değeri Aralığı</b>		0,540-0,727	

### Yürünebilirlik Ölçeğine Uygulanan Faktör Analizi Sonuçları

Çalışma kullanılan yürünebilirlik ölçeğine faktör analizi uygulanarak, nasıl bir faktör yapısına sahip olduğu araştırılmıştır. Güvenirlik analizi sonuçlarına göre 32 ifadenin tümünün faktör analizine alınmasına karar verilmiştir. Yapılan ilk faktör analizinde eş kökenliliği 0,500'ün altında olan herhangi bir ifade tespit edilmemiştir (Kalaycı, 2006: 329).



32 ifadelik ölçeğe uygulanan faktör analizi, 32 ifadelik ölçeği, 5 faktör altında toplamış ve toplam varyansın %68,806'sını açıklamıştır. Yapılan analiz (32 madde için) Kaiser-Mayer-Olkin (KMO) örneklem yeterliliğini %95,2 olarak vermektedir. Bartlett küresellik test değeri 10552,264 olup; bu değer 0,0001 düzeyinde anlamlıdır. Bu durum faktör analizine devam etme açısından sakınca olmadığını ortaya koymaktadır (Nakip, 2003: 409–410). İfadelerin analiz sonucu elde edilen faktörlere vermiş olduğu yükler incelendiğinde, “yürüyüş güzergâhındaki yapıların estetik olması”, “yürüyüş güzergâhında sosyal aktivitelerin bulunması”, “yürüyüş güzergâhında kaldırımların geniş olması”, “yürüyüş güzergâhının toplu ulaşım aracı duraklarına yakın olması”, “yürüyüş güzergâhında gölgeliklerin bulunması” şeklindeki ifadeler, aynı anda birden fazla faktöre birbirine yakın yük değerleri ile yüklendikleri için faktör analizinden çıkarılmış ve faktör analizine 27 ifade üzerinden devam edilmiştir. Faktör analizinde birbirinden bağımsız değişkenlerin tespit edilmesi hedeflenmiştir. Bu nedenle, analizden çıkarılan bu beş ifade, Büyüköztürk'ün (2002: 118) ifadelerin faktör yüklenmelerine ilişkin “bir maddenin faktörlerdeki en yüksek yük değeri ile bu değerden sonraki, yüksek yük değeri arasındaki farkın en az 0,10 olması” şeklindeki açıklamalarından hareketle, yürünebilirlik ölçeğinde, birden çok faktöre yüksek yük değeri vermeleri nedeniyle (binişik madde) faktör analizinden çıkarılmasına karar verilmiştir”.

Tablo 2’te ifade çıkarılması sonucu, 27 ifadeden oluşan yürünebilirlik ölçeğine uygulanan faktör analizi sonuçları yer almaktadır. Buna göre, yapılan faktör analizi, toplam varyansın %69,735’ini açıklamamıştır. Bu analizin KMO değeri; %94,9 ve Barlett’s Küresellik testi sonucu 8295,104 olarak hesaplanmıştır. Bu değer 0,0001 düzeyinde anlamlıdır.

Elde edilen birinci faktör, 8 ifadeden oluşmakta ve toplam varyansın %17,58’ini açıklamaktadır. Birinci faktör “Yürüyüş Kolaylığı” olarak adlandırılmıştır. Faktör yükleri incelendiğinde birinci faktördeki majör değişkenlerin; “Yürüyüş güzergâhının topografisinin (eğim, rakım vb.) uygun olması” ve “Yürüyüş güzergâhının başlangıç ve bitiş noktalarının belli olması” olduğu anlaşılmaktadır. İkinci faktör 5 ifadeden oluşmakta ve toplam varyansın %14’ünü açıklamaktadır. Faktörde yer alan ifadelerin faktör yükleri incelendiğinde, bu faktördeki majör değişkenlerin “Yürüyüş güzergâhında duraklama/dinlenme alanlarının bulunması” (faktör yükü 0,782), “Yürüyüş güzergâhında sokak mobilyalarının (bank, çöpü kutusu vb.) olması” (faktör yükü 0,775) olduğu anlaşılmaktadır. Bu faktörde yer alan ifadeler yürüyüş konforuna ilişkin ifadeler olduğundan ikinci faktör “Yürüyüş Konforu” olarak adlandırılmıştır.

Faktör analizi sonucunda elde edilen üçüncü faktör de 5 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktör, toplam varyansın %13,72’sini açıklamaktadır. “Yürüyüş güvenliği” faktörünün majör değişkeni “Yürüyüş güzergâhında, güvenlik kamerası vb. izleme araçlarının bulunması” (faktör yükü 0,792) şeklindeki ifadedir. 27 maddelik ölçekten elde edilen dördüncü faktör, toplam varyansın %12,84’ünü açıklamış ve 5 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktör “Trafikten Arınmışlık” şeklinde adlandırılmıştır.

Tablo 2. incelendiğinde, elde edilen beşinci faktörün 4 maddeden oluştuğu ve toplam varyansın %11’ini açıkladığı anlaşılmaktadır. Beşinci faktör daha çok yayalara dönük olanaklara dair ifadelerden oluştuğu için bu faktör “Yayalar İçin Olanaklar” olarak adlandırılmıştır. Bu faktörün majör değişkenlerinin, “Yürüyüş güzergâhında yaya geçitlerinin bulunması” (faktör yükü 0,848) “Yürüyüş güzergâhında engelleri için kılavuz çizgisi vb. yardımcı araçlar olması” (faktör yükü 0,783), “olduğu anlaşılmaktadır. Böylelikle; “Bir turistik destinasyon olarak Mardin’in yürünebilirliği hangi başlıklar altında incelenebilir?” şeklindeki araştırma sorusu yanıtlanmıştır.

**Tablo 2.** Yürünebilirlik Ölçeğine İlişkin Faktör Analizi Sonuçları

FAKTÖRLER	Eş kökenlilik	Yük	Öz değer	Varyans %	Ortalama	Güvenirlilik
<b>1. YÜRÜYÜŞ KOLAYLIĞI (8 İfade)</b>			4,749	17,58	3,991	,911
Yürüyüş güzergâhının topografisinin (eğim, rakım vb.) uygun olması	,685	,715				
Yürüyüş güzergâhının başlangıç ve bitiş noktalarının belli olması	,710	,702				
Yürüyüş güzergâhında hava şartlarının uygun olması	,697	,701				
Yürüyüş güzergâhında yol gösterici tabelaların varlığı	,667	,688				
Yürüyüş güzergâhının karmaşık olmaması	,664	,681				
Yürüyüş güzergâhında mağaza ve restoranların bulunması	,585	,630				
Yürüyüş güzergâhında görülmeye değer ilginç yerler bulunması	,629	,620				
Yürüyüş güzergâhında trafik işaretleri ve işaretçilerinin bulunması	,624	,600				
<b>2. YÜRÜYÜŞ KONFORU (5 İfade)</b>			3,860	14,29	3,956	,884
Yürüyüş güzergâhında duraklama/dinlenme alanlarının bulunması	,778	,782				
Yürüyüş güzergâhında sokak mobilyalarının (bank, çöpü kutusu vb.) olması	,762	,775				
Yürüyüş güzergâhının kalabalık olmaması	,631	,690				
Yürüyüş güzergâhında gürültü kirliliğinin olmaması	,676	,660				
Yürüyüş güzergâhının yeşillendirilmiş olması	,655	,646				
<b>3. YÜRÜYÜŞ GÜVENLİĞİ (5 İfade)</b>			3,705	13,72	4,020	,883
Yürüyüş güzergâhında, güvenlik kamerası vb. izleme araçlarının bulunması	,777	,792				
Yürüyüş güzergâhında acil durum telefonları veya güvenlik butonları olması	,755	,773				

Yürüyüş güzergâhında yerel halkın pozitif tutumlu olması	,651	,733				
Yürüyüş güzergâhının aydınlatılmış olması	,666	,685				
Yürüyüş güzergâhının sokak suçları bakımından güvenli olması	,675	,644				
<b>4. TRAFİKTE ARINMIŞLIK (5 İfade)</b>			3,469	12,84	4,031	,896
Yürüyüş güzergâhının araç trafiğine karşı güvenli olması	,778	,751				
Yürüyüş güzergâhında hız yapan araçların varlığı	,755	,742				
Yürüyüş güzergâhında yaya yolları ile araç trafiğinin ayrılmış olması	,740	,730				
Yürüyüş güzergâhında bisiklet ve yaya yollarının ayrılmış olması	,709	,657				
Yürüyüş güzergâhında yayalar için yeterli alanın bulunması	,666	,648				
<b>5. YAYALARA DÖNÜK OLANAKLAR</b>			3,045	11,27	4,022	,880
Yürüyüş güzergâhında yaya geçitlerinin bulunması	,741	,731				
Yürüyüş güzergâhında engelleri için kılavuz çizgisi vb. yardımcı araçlar olması	,766	,729				
Yürüyüş güzergâhında yayaları engelleyici bariyer/engel bulunmaması	,742	,715				
Yürüyüş güzergâhının zemin döşemelerinin bulunması	,646	,594				

\*Varimax rotasyonlu temel bileşenler analizi. Açıklanan toplam varyans: % 69,735

\*\*Kaiser-Meyer-Olkin örneklem yeterliliği: %94,9; Bartlett küresellik testi:  $X^2$ : 8295,104, s.d.: 351,  $p < 0.001$ ;

\*\*\*Genel ortalama: 4,0 27; Ölçeğin tamamı için Alpha: ,960.

### Demografik Özellikleri ve Seyahat Alışkanlıklarına Göre Yürünebilirlik Boyutlarının Ortalamalarının Farklılaşması

Araştırmaya katılanların demografik özelliklerine ve seyahat alışkanlıklarına göre yürünebilirlik ölçeğinin alt boyutlarına verdikleri puanların ortalamasının anlamlı düzeyde farklılaşma göstermediği irdelenmiştir. Bu amaçla öncelikle faktörlerin toplanabilirliği incelenmiştir. Herhangi bir ölçeğin toplanabilmesi için madde toplam korelasyonlarda negatif değer olmaması, F testinin anlamlı olması, Hotelling's T kare testinin anlamlı olması ve güvenilirlik katsayısının en az 0,600 olması gerekir. Yapılan irdelemede dört faktörde de herhangi bir sorun olmadığı, dolayısıyla faktörü oluşturan önermelerin toplanabileceği görülmüştür. Faktörlerin

toplabilir olduğunun anlaşılmasının ardından, demografik özelliklerine ve seyahat alışkanlıklarına göre boyut ortalamalarının farklılaşp farklılaşmadığı t-testi ve ANOVA analizleri ile araştırılmıştır. Yapılan analiz sonuçları Tablo 3. ve Tablo 4'te sunulmuştur.

Cinsiyete göre yapılan t-testi sonuçlarına göre, cinsiyete göre ölçeğin alt boyutlarına verilen puanların ortalamaları birbirinden farklıdır. Ancak bu fark istatistiki açıdan anlamlı değildir. Katılımcıların eğitim durumlarına göre de anlamlı farklılık tespit edilememiştir. Yaşın yürünebilirliğin değerlendirilmesi bakımından önemli bir değişken olduğu kabul edilebilir. Yapılan ANOVA analizine göre; yürüyüş kolaylığı, trafikten arınmışlık ve yayalara dönük olanaklara boyutlarında anlamlı farklılık tespit edilmiştir. Farklılıkların hangi gruplar arasında olduğu irdelendiğinde, yürüyüş kolaylığı boyutunda 17-25 arası grubun yürüyüş kolaylığını, 56-65 arası gruba göre daha az önemli gördükleri anlaşılmaktadır. Yapılan bu testler, ikinci araştırma sorusunun yanıtı niteliğindedir.

17-25 arası grubun trafikten arınmışlığı, 36 yaş üzeri gruplara kıyasla daha az önemli gördükleri anlaşılmaktadır. Yaş gruplarına göre anlamlı farklılık boyutu tespit edilen, yayalara dönük olanaklar boyutu incelendiğinde, 56-65 arası grubun ortalamasının, 36-65 arasındaki gruplardan daha yüksek olduğu tespit edilmiştir. Gelire göre, boyutların ortalamalarının anlamlı farklılaşması irdelendiğinde, anlamlı farklılık yalnızca yürüyüş kolaylığı boyutunda ortaya çıkmıştır. Buna göre 500 TL altında gelire sahip olanlar, yürüyüş kolaylığını diğer gelir gruplarına göre daha az önemli görmektedirler.

Çalışma kapsamında bir takım seyahat alışkanlığına göre yürünebilirlik ölçeğine verilen puanların anlamlı farklılık gösteri p göstermediği de araştırılmıştır. Yapılan analiz sonuçlarına göre; Mardin'i daha önce ziyaret etme durumu ve son üç yılda yurt dışı seyahate çıkıp durumuna göre ortalamalar arasında anlamlı farklılık bulunmamaktadır. Anlamlı farklılıklar bulunan seyahat alışkanlıkları; Mardin'de konaklama durumu, son bir yılda yurtiçi seyahate çıkma durumu, seyahate çıkılan kişi, Mardin'e geliş şekli ve grup büyüklüğü olarak karşımıza çıkmaktadır. Yürüyüş kolaylığı ve yayalara dönük olanaklar boyutlarında, Mardin'de konaklayanları ortalaması Mardin'de konaklamayanlara kıyasla daha yüksektir. Son bir yılda yurtiçi seyahate çıkanların ortalaması da yürüyüş konforu boyutunda çıkmayanlara kıyasla anlamlı düzeyde yüksektir.

Seyahate çıkılan kişilere göre ölçeğin alt boyutların verilen puanların ortalamaları incelendiğinde, ortalamalar arasında anlamlı farklılık yürüyüş konforu boyutunda tespit edilmiştir. Buna göre, aile, arkadaşlar ve yalnız gelenler dışındaki grubun ortalaması anlamlı düzeyde düşüktür. Mardin'e geliş şekline göre tüm alt boyut ortalamalarında anlamlı farklılık tespit edilmiştir. Mardin'e tur ile gelenlerin ortalaması; yürüyüş kolaylığı, yürüyüş konforu, yürüyüş güvenliği, trafikten arınmışlık ve yayalara dönük olanaklar boyutlarında göreceli olarak, bireysel ve diğer şekillerde gelenlerden daha yüksektir. Grup büyüklüğü, yürüyüşü etkileyen diğer bir önemli olarak kabul edilebilir. Grup büyüklüğüne göre yapılan ANOVA analizi sonuçları, 20 ve üzeri sayıdan oluşan grupların; yürüyüş güvenliği ve yayalara dönük olanakları daha önemli gördükleri işaret etmektedir. Böylelikle, "Ziyaretçilerin seyahat alışkanlıklarına göre yürünebilirliğe ilişkin değerlendirmeleri anlamlı farklılık göstermekte midir?" şeklindeki araştırma sorusu da yanıtlanmıştır.

**Tablo 3.** Katılımcıların Demografik Özelliklerine Göre t-Testi ve ANOVA Sonuçları

Boyutlar	n	Frekans (%)	YÜRÜYÜŞ KOLAYLIĞI	YÜRÜYÜŞ KONFORU	YÜRÜYÜŞ GÜVENLİĞİ	TRAFİKTE ARINMIŞLIK	YAYALARA DÖNÜK OLANAKLAR
<b>Cinsiyet</b>							
Kadın	486	246 (%50,6)	4,00	3,96	3,97	3,98	3,93
Erkek		240 (%49,4)	3,98	3,95	4,06	4,07	4,10
T-Test (Anlam Düzeyi)			,802	,925	,324	,326	,086
<b>Yaş</b>							
17-25 arası (A)	484	90 (%18,6)	3,63	3,75	3,84	3,70	3,78
26-35 arası (B)		130 (%26,9)	3,96	3,88	4,00	3,98	3,93
36-45 arası (C)		98 (%20,2)	4,03	3,90	3,96	4,08	3,98
46-55 arası (D)		76 (%15,7)	4,03	4,06	4,09	4,07	4,11
56-65 arası (E)		63 (%13)	4,25	4,20	4,13	4,28	4,35
66 ve üzeri (F)		27 (%5,6)	4,30	4,17	4,38	4,28	4,22
ANOVA (Anlam Düzeyi)			,002*	,099	,231	,016*	024*
Scheffe ve LSD Çoklu Karşılaştırma Testi			A<E			A<C,D,E,F	E>A,BC ve D>A
<b>Eğitim</b>							

İlköğretim	484	42 (%8,7)	4,14	4,05	4,19	4,00	4,01
Lise		142 (%29,3)	4,11	4,09	4,04	4,14	4,11
Ön Lisans		90 (%18,6)	3,82	3,90	3,97	3,92	4,06
Lisans		177 (%36,6)	3,94	3,88	3,99	4,01	3,94
Lisansüstü		33 (%6,8)	4,00	3,84	4,06	3,98	3,9677
ANOVA (Anlam Düzeyi)			,189	,392	,816	,605	,695
<b>Gelir</b>							
500 TL altı (A)	458	18 (%3,9)	3,25	3,21	3,56	3,28	3,38
501-1000 TL (B)		16 (%3,5)	4,04	4,15	4,15	4,41	4,11
1001-2000 TL (C)		35 (%7,6)	4,04	3,92	4,10	3,94	4,08
2001-4000 TL (D)		197 (%43,0)	4,00	3,96	4,07	4,00	4,00
4001-7000 TL (E)		138 (%30,1)	3,98	3,96	4,02	4,08	4,06
7001-10000 TL (F)		41 (%9)	4,01	4,04	3,85	3,95	4,13
10001 TL ve üstü (G)		13 (%2,8)	4,41	4,21	4,13	4,18	4,05
ANOVA (Anlam Düzeyi)			,037*	,089	,447	,076	,275
LSD Çoklu Karşılaştırma Testi			<b>A&lt;B,C,D,E,F,G</b>				

Tablo 4. Katılımcıların Seyahat Alışkanlıklarına Göre Yapılan t-Testi ve ANOVA Sonuçları

Boyutlar	N	Frekans (%)	YÜRÜYÜŞ KOLAYLIĞI	YÜRÜYÜŞ KONFORU	YÜRÜYÜŞ GÜVENLİĞİ	TRAFİKTE ARINMIŞLIK	YAYALARA DÖNÜK OLANAKLAR
<b>Mardin'de Konaklama</b>							
Evet	472	332(%70,3)	4,05	4,00	4,08	4,09	4,11
Hayır		140(%29,7)	3,83	3,84	3,89	3,92	3,85
T-Test (Anlam Düzeyi)			,027*	,145	,070	,119	,013*
<b>Son 1 yılda Yurtiçi Seyahat</b>							
Evet	483	318(%65,8)	3,94	3,89	3,98	4,00	3,98
Hayır		165(%34,2)	4,13	4,12	4,09	4,11	4,13
T-Test (Anlam Düzeyi)			,059	,036*	,280	,277	,154
<b>Son 3 yılda Yurtdışı Seyahat</b>							
Evet	481	332(%70,3)	3,97	3,93	3,98	4,01	4,02
Hayır		140(%29,7)	4,00	3,96	4,04	4,03	4,01
T-Test (Anlam Düzeyi)			,811	,733	,606	,791	,962
<b>Seyahate Çıkılan Kişi</b>							
Yalnız (A)	486	123(%25,3)	3,88	3,92	3,97	4,00	3,93

Aile (B)		161(%33,1)	4,10	4,07	4,05	4,07	4,04
Arkadaşlar (C)		180(%37,0)	3,98	3,96	4,05	4,07	4,12
Diğer (D)		22(%4,5)	3,71	3,23	3,78	3,59	3,53
ANOVA (Anlam Düzeyi)			,147	,008*	,635	,222	,079
Scheffe Çoklu Karşılaştırma Testi				<b>D&lt;A,B,C</b>			
<b>Mardin'e Geliş Şekli</b>							
Bireysel (A)		238(%50,0)	3,86	3,90	3,90	3,88	3,91
Tur ile (B)	476	193(%40,5)	4,16	4,06	4,22	4,21	4,23
Diğer (C)		45(%9,4)	3,78	3,64	3,71	3,92	3,58
ANOVA (Anlam Düzeyi)			,002*	,038*	,001*	,006*	,000*
LSD Çoklu Karşılaştırma Testi			<b>B&gt;A,C</b>	<b>B&gt;C</b>	<b>B&gt;A,C</b>	<b>B&gt;A</b>	<b>B&gt;A,C</b>
<b>Yürüyüş Grup Büyüklüğü</b>							
Yalnız (A)		54 (% 11,1)	3,78	3,89	3,91	4,01	3,95
2-3 Kişi (B)	485	165 (% 34)	3,86	3,83	3,86	3,86	3,91
4-5 Kişi (C)		96 (% 19,8)	4,05	3,99	3,95	4,03	3,94
6-10 Kişi (D)		30 (% 6,2)	3,98	3,85	3,88	3,95	3,84



11-15 Kişi (E)		13 (% 2,7)	3,95	3,88	4,26	4,01	4,11
16- 19 Kişi (F)		15 (% 3,1)	3,97	3,75	4,22	4,48	3,80
20 Kişi ve üstü (G)		112 (% 23,1)	4,22	4,19	4,33	4,23	4,34
ANOVA (Anlam Düzeyi)			,060	,188	<b>,010*</b>	,098	<b>,026*</b>
LSD Çoklu Karşılaştırma Testi					<b>G&gt;A,B,C,D</b>		<b>G&gt;A,B,C,D</b>

## SONUÇ ve TARTIŞMA

Turistik destinasyonların çekiciliğini oluşturan ve aynı zamanda deneyim kalitesi üzerinde önemli derecede etkili olan birden fazla faktörün varlığından bahsetmek mümkündür. Söz konusu bu faktörlerden birinin turistik destinasyonların yürünebilirliği olduğu bilinen bir diğer gerçekliktir. Özellikle bu hususun kültürel miras özelliği taşıyan ve daha çok turistler tarafından toplu taşıma araçlarıyla ulaşımın sınırlı olduğu antik kentlerde ön plana çıkan bir belirleyici olduğunu söylemek mümkündür. Yürütülmekte olan bu çalışmada Mardin antik kenti ziyaret eden turistlerin yürünebilirliğe ilişkin algıları ve turistler açısından yürünebilirlik olgusunu etkileyen faktörleri incelenmiştir. Bu çalışmadan elde edilen bulgulardan hareketle yürünebilirlik olgusunun turistik destinasyonlarda ziyaretçiler tarafından önemsenen bir husus olduğu desteklenmiştir.

Çalışma kapsamında, 32 maddelik ölçeğe faktör analizi uygulanmış ve ilk faktör analizi sonucunda beş ifade ölçekten çıkarılmıştır. 27 Maddelik ölçeğe uygulanan faktör analizi sonuçları bir turistik destinasyon olarak Mardin'in yürünebilirliğinin; Yürüyüş Kolaylığı, Yürüyüş Konforu, Yürüyüş Güvenliği, Trafikten Arınmışlık ve Yayalara Dönük Olanaklar başlıklarında incelendiği tespit edilmiştir. Elde edilen bu alt boyutlar literatürdeki çalışmalarla uyum içindedir. Şöyle ki; yürüyüş kolaylığı, yürüyüş konforu, yürüyüş güvenliği, trafikten arınmışlık ve yayalara dönük olanaklar alt boyutları; Alfonzo'nun (2005) yürünebilirlik ihtiyaçları hiyerarşisi, Yazicioğlu-Halu, (2010), Belge (2012), Ujang ve Muslim, (2014), Ng vd., (2016) Hongkong'un yürünebilirliğini irdeledikleri çalışma, Özalp (2016), Abdulla, Abdemonem ve Selim (2017), Özkan (2017) ve Özhancı'nın (2018) çalışmaları ile uyum içindedir. Çok benzer yürünebilirlik alt boyutları sıralanan bu çalışmalarda da tespit edilmiştir. Ancak, Alfonzo (2005), Belge (2012) ve Özalp (2016) çalışmalarında güvenlik tek bir parametre olarak ele alınmış ama içeriğinde, çalışmamızda yer alan "yürüyüş güvenliği" ve "trafikten arınmışlığı" boyutlarını oluşturan ifadelerle yakın ifadeler yer almaktadır.

Çalışma kapsamında, yürünebilirliği alt boyutlarının ortalamalarının incelenmesi de yararlı olacaktır. Çünkü alt boyutların ortalaması, hangi faktörün ziyaretçilerce daha önemli görüldüğünü işaret etmektedir. Buna göre; Yürüyüş Kolaylığı, Yürüyüş Konforu, Yürüyüş Güvenliği, Trafikten Arınmışlık ve Yayalara Dönük Olanaklar alt boyutları içinde göreceli olarak daha önemli görülen boyutlar; trafikten arınmışlık ve yayalara dönük olanaklar boyutlarıdır.

Araştırmaya katılanların demografik özelliklerine, yürünebilirliğin alt boyutlarına verdikleri puanların anlamlı derecede farklılık gösterip göstermediği de incelenmiştir. Buna göre, anlamlı farklılık sadece yaş değişkeninde tespit edilmiştir. Gençlerin neredeyse tüm alt boyutlarda, daha yaşlılara kıyasla, yürünebilirlik faktörlerini daha az önemli gördükleri tespit edilmiştir. Yürüyüşün fiziksel bir gayret gerektirdiği düşünüldüğünde gençlerin, yürüyüş kolaylığı, yürüyüş konforu gibi alt boyutları daha az önemli görmeleri beklenebilir.

Seyahat alışkanlıklarından Mardin'de konaklama durumu, son bir yılda yurtiçi seyahate çıkma durumu, seyahate çıkılan kişi, Mardin'e geliş şekli ve grup büyüklüğüne göre yürünebilirlik ölçeğinin alt boyutlarının ortalamaları anlamlı farklılık göstermiştir. Mardin'de konaklayanların Yürüyüş kolaylığı ve yayalara dönük olanaklar boyutlarını daha önemli gördükleri tespit edilmiştir. Bu durum, konaklama yapacakların Mardin'de sokaklarında daha fazla geçirmeleri nedeniyle, kolaylık ve konforun önem arz edebilmesi ile açıklanabilir.

Mardin'e tur ile gelenlerin ortalamasının; tüm boyutlarda göreceli olarak, bireysel ve diğer şekillerde gelenlerden daha yüksek olduğu tespit edilmiştir. Bu durum, tur grubu ile gelenlerin yürüyüş deneyimine daha çok önem verdikleri şeklinde yorumlanabilir. Grup büyüklüğü, yürüyüşü etkileyen diğer bir önemli olarak kabul edilebilir. Grup büyüklüğüne göre 20 ve üzeri sayıdan oluşan grupların; yürüyüş güvenliği ve yayalara dönük olanakları daha önemli

gördükleri tespit edilmiştir. Bu durumda daha kalabalık halde seyahate ederken, ziyaretçilerin turist/bölgeye yabancı olduklarının belli olmasından dolayı kendilerini daha güvende hissetmek istedikleri şeklinde yorumlanabilir.

Araştırmadan elde edilen bulgular ışığında Mardin'deki kamu yöneticileri için bir dizi önerinin de getirilmesi olanaklıdır. Öncelikli olarak; faktör analizi sonucunda elde edilen alt boyutların ortalamalarına göre, Eski Mardin merkezde bulunan 1. cadde ve ona paralel sokaklarda ziyaretçiler, trafikten arınmışlık ve yayalara dönük olanakların çeşitliğine daha fazla önem vermektedirler. Bu bağlamda; yürüyüş güzergahının araç trafiğine kapatılması veya en azından güzergahın turistlerin yoğun olduğu saat aralığında trafiğe kapatılması yararlı olacaktır. Buna ek olarak, 1. cadde yürüyüş güzergahında; yaya geçitlerinin bulunması, engelliler ve ileri yaştakiler için kılavuz çizgileri bulunması oldukça yararlı olacaktır. Gece yürüyüşleri için sokak aydınlatmaları, güvenlik kamerası işlevsel olması, yönlendirici tabelalar gibi unsurlarında varlığı önem arz etmektedir. 20 kişi üzerindeki turist gruplarının yürüyüş olanaklarının arttırılması için ise; yürüyüş güzergâhında, güvenlik kamerası vb. izleme araçlarının ve acil durum telefon veya butonlarının bulunması gerekmektedir. Bunlara ek olarak yerel halkın ziyaretçilere dönük pozitif tutum içinde olmaları oldukça önemlidir. Yerel halkta turistlere/ziyaretçilere dönük olumlu tutumun geliştirilmesi için, kısa süreli eğitimler verilebilir.

Araştırmada veriler geliştirilen anket formu aracılığı ile toplanmıştır. İlerleyen dönemlerde turistlerin yürüyüş davranışlarını incelemek üzere nitel veri toplama yöntemlerinden gözlem tekniğine başvurabilirler. Buna ek olarak demografik bakımdan, yalnızca kadın veya yalnızca ileri yaşlı ziyaretçiler üzerinde çalışmalar yapılması halinde ilgi çekici bulgular ortaya çıkabilecektir.

## KAYNAKÇA

- Abdulla, K. M., Abdelmonem, M. G., and Selim, G. (2017). Walkability in historic urban spaces: testing the safety and security in Martyrs' Square in Tripoli. *International Journal of Architectural Research: ArchNet-IJAR*, 11(3), 163-177.
- Alfonzo, M. A. (2005). To walk or not to walk? The hierarchy of walking needs. *Environment and behavior*, 37(6), 808-836.
- Ariffin, R. N. R., and Zahari, R. K. (2013). Perceptions of the urban walking environments. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 105, 589-597.
- Arslan, V., T., Durak, S., Dizdar Gebesce, F., and Balcik, B. (2018). Assessment of factors influencing walkability in shopping streets of tourism cities: case of Bursa, Turkey. *International Journal of Tourism Cities*, 4(3), 330-341.
- Audi, M., Byorkman, K., Couture, A., and Najem, S. (2010). Measurement and Analysis of Walkability in Hong Kong. Retrieved from, [http://walkdvrc.hk/upload/files/research/20180209101800\\_77.pdf](http://walkdvrc.hk/upload/files/research/20180209101800_77.pdf), Accessed 7 September 2019.
- Atsız, O., ve Kızılırmak, İ. (2017). Mardin'in Doğal ve Kültürel Çekiciliklerinin Destinasyon Pazarlaması Kapsamında İncelenmesi. *Mukaddime*, 8(1), 25-41.
- Bucak, T., and Aracı, Ü. E. (2013). Türkiye'de Gastronomi Turizmi Üzerine Genel Bir Değerlendirme. *Balikesir University Journal of Social Sciences Institute*, 16(30), 203-216.
- Büyüköztürk, Ş. (2002). Faktör analizi: Temel kavramlar ve ölçek geliştirmede kullanımı. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 32(32), 470-483.

- Cerin, E., Saelens, B. E., Sallis, J. F., and Frank, L. D. (2006). Neighborhood Environment Walkability Scale: validity and development of a short form. *Medicine & Science in Sports & Exercise*, 38(9), 1682-1691.
- Ewing, R., and Handy, S. (2009). Measuring the unmeasurable: Urban design qualities related to walkability. *Journal of Urban Design*, 14(1), 65-84.
- Forsyth, A. (2015). What is a walkable place? The walkability debate in urban design. *Urban Design International*, 20(4), 274-292.
- Forsyth, A., and Southworth, M. (2008). Cities afoot—Pedestrians, walkability and urban design. *Journal of Urban Design*, 13(1), 1-3.
- Forsyth, A., Hearst, M., Oakes, J. M., and Schmitz, K. H. (2008). Design and destinations: factors influencing walking and total physical activity. *Urban Studies*, 45(9), 1973-1996.
- Godfrey, J. (2011). The Grass Is Greener on The Other Side: What Motivates Backpackers to Leave Home and Why They Choose New Zealand As A Destination, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, University of Otago, Yeni Zelanda.
- Gorrini, A., and Bertini, V. (2018). Walkability assessment and tourism cities: the case of Venice. *International Journal of Tourism Cities*, 4(3), 355-368.
- Gören, G.B., and Santinha, G. (2017). Walkability and design of tourist routes in old city centres for senior tourists: The case of a historical peninsula in Istanbul. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 27/28, 193-195.
- Hall, C. M., and Ram, Y. (2019). Measuring the relationship between tourism and walkability? Walk Score and English tourist attractions. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(2), 223-240.
- Hall, C.M., Ram, Y., and Shoval, N. (Eds.). (2018). *The Routledge International Handbook of Walking*. Routledge, Abingdon.
- Henderson, J. (2018). Making cities more walkable for tourists: a view from Singapore's streets. *International Journal of Tourism Cities*, 4(3), 285-297.
- Hung, W. T., Manandhar, A., and Ranasinghege, S. A. (2010). A walkability survey in Hong Kong. In *The 12th international conference on mobility and transport for elderly and disabled persons (TRANSED)*. Hong Kong, China.
- Kalaycı, Ş. (2006). *SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikler*, Asil Yayın Dağıtım: Ankara.
- Kanellopoulou, D. (2018). Walking the public: re (visiting) Athens's historical centre. *International Journal of Tourism Cities*, 4(3), 298-315.
- Karupiah, P., and Bada, A. B. (2018). A qualitative study on walking in the Penang Botanical Gardens, Malaysia. *Annals of Leisure Research*, 21(2), 199-214.
- Kaygalak, S., Usta, Ö., and Günlü, E. (2013). The evaluation of the relationship between authenticity phenomenon and development of tourism in terms of sociological aspect in Mardin. *Anatolia: Turizm Arastirmalari Dergisi*, 24(2), 237-249.
- Kulshrestha, R., and Sharma, V. N. (2018). Walking A Form of Sustainable Tourism: Perspectives of Locals and Visitors in Delhi And NCR Region. *IOSR Journal of Business and Management (IOSR-JBM)*, pp. 1-5.
- Küpers, W., and Wee, D. (2018). Tourist cities as embodied places of learning: walking in the "feelds" of Shanghai and Lisbon. *International Journal of Tourism Cities*, 4(3), 376-390.

- Lo, R. H. (2009). Walkability: what is it?. *Journal of Urbanism*, 2(2), 145-166.
- Mansouri, M., and Ujang, N. (2016). Tourist' expectation and satisfaction towards pedestrian networks in the historical district of Kuala Lumpur, Malaysia. *Asian Geographer*, 33(1), 35-55.
- Mardin İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. (2019), <http://www.mardinkulturturizm.gov.tr/>, erişim tarihi 11.03.2019.
- Millington, C., Thompson, C. W., Rowe, D., Aspinall, P., Fitzsimons, C., Nelson, N., and Mutrie, N. (2009). Development of the Scottish walkability assessment tool (SWAT). *Health & Place*, 15(2), 474-481.
- Minhas, P, and Poddar, A. (2017). Walkability Index by Global Walkability Index Method, *International Research Journal of Engineering and Technology*, 4(7), 2957-2963.
- Mordue, T. (2017). New urban tourism and new urban citizenship: researching the creation and management of postmodern urban public space. *International Journal of Tourism Cities*, 3(4), 399-405.
- Morris, B. (2018). The Walking Institute: a reflexive approach to tourism. *International Journal of Tourism Cities*, 4(3), 316-329.
- Moura, F., Cambra, P., and Gonçalves, A. B. (2017). Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon. *Landscape and Urban Planning*, 157, 282-296.
- Nakip, M. (2006). *Pazarlama Araştırmaları Teknikler (SPSS Destekli) Uygulamalar*, Seçkin Yayıncılık: Ankara.
- Ng, S., Lai, C., Liao, P., Lao, M., Lau, W., Govada, S., and Spruijt, W. (2016). Measuring and Improving Walkability in Hong Kong. *Civic Exchange and UDP International*. Retrieved from, <https://civic-exchange.org/report/measuring-and-improving-walkability-in-hong-kong-final-report/>, Accessed 7 September 2019.
- Noy, C. (2004). This Trip Really Changed Me: Backpackers' Narratives of Selfchange", *Annals Of Tourism Research* 31 (1), 78- 102.
- Pratiwi, A. R., Zhao, S., and Mi, X. (2015). Quantifying the relationship between visitor satisfaction and perceived accessibility to pedestrian spaces on festival days. *Frontiers of Architectural Research*, 4(4), 285-295.
- Ram, Y., and Hall, C. M. (2018a). Walk Score and tourist accommodation. *International Journal of Tourism Cities*, 4(3), 369-375.
- Ram, Y., and Hall, C. M. (2018b). Walking tourism in cities: introducing the special issue. *International Journal of Tourism Cities*, 4(3), 281-284.
- Samarasekara, G. N., Fukahori, K., ve Kubota, Y. (2011). Environmental correlates that provide walkability cues for tourists: An analysis based on walking decision narrations. *Environment and behavior*, 43(4), 501-524.
- Shamsuddin, S., Hassan, N. R. A., and Bilyamin, S. F. I. (2012). Walkable environment in increasing the liveability of a city. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 50, 167-178.
- Sharipov, S., and Demirkol, H. G. (2018). Analysing the flow pattern in the tourism city of Eskisehir. *International Journal of Tourism Cities*, 4(3), 342-354.
- Southworth, M. (2005). Designing the walkable city. *Journal of urban planning and development*, 131(4), 246-257.

Tekel, A., and Özalp, Y. (2016). Effect of Physical and Perceptual Quality on Walkability and Walkers' Satisfaction: Case Study of Atatürk Boulevard in Ankara. *Journal of Planning, 26(1)*, 40-50.

Ujang, N., and Muslim, Z. (2014). Walkability and attachment to tourism places in the city of Kuala Lumpur, Malaysia. *Athens journal of Tourism, 2(1)*, 53-65.

Yazicioğlu-Halu, Z. (2010). Kentsel Mekan Olarak Caddelerin Mekansal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi: Bağdat Caddesi Örneđi. Unpublished Thesis (Spatial Characteristics of Streets as Walkable Urban Spaces, Bagdat Street Case Study), ITU.

Zhu, W., Sun, Y., Kurka, J., Geremia, C., Engelberg, J. K., Cain, K., Conway, T., Sallis, F.J., Hooker, P.S., and Adams, M. A. (2017). Reliability between online raters with varying familiarities of a region: Microscale Audit of Pedestrian Streetscapes (MAPS). *Landscape and Urban Planning, 167*, 240-248.