



Türkiye’de Kırsal Alanlar Üzerine Kurulu Havalimanları Kırsal Turizme Teşvik mi? Tehdit mi?

Do Airports in Rural Areas in Türkiye Support Rural Tourism? Or Does it Threaten Rural Tourism?

Gönül AKIN^{a*}

^a İstanbul Beykent Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Ulaştırma Hizmetleri Bölümü, İstanbul, Türkiye. ORCID: 0000-0002-7279-4511

Abstract / Öz

Son yıllarda kalabalık ve gürültüden uzak olma, doğayla iç içe, sakin ve huzurlu bir tatil yapma isteğiyle kırsal turizme yönelim artmıştır. Araştırmanın amacı, kırsal alana kurulmuş havalimanlarının kırsal turizmi teşvik mi, yoksa tehdit mi ettiğinin belirlenmesidir. OECD verilerine göre, Türkiye’de kırsal alan kabul edilen 34 şehrin kırsal turizm potansiyeli ve havayolu ulaşımının mevcut durumu araştırılmıştır. Araştırma kapsamında, Türkiye’de kırsal alan kabul edilen ve havalimanı bulunan 16 şehirden doğudan Kars, batıdan Muğla; havalimanı bulunmayan 18 şehirden ise doğudan Ardahan, batıdan Kırklareli seçilmiştir. Kırsal turizm açısından önemli olan bu dört şehri kırsal turizm amacıyla ziyaret eden yerli turistlerle birebir görüşmeler yapılmıştır. Araştırmada nitel araştırma yöntemi belirlenmiş ve katılımcılardan elde edilen veriler içerik analizine tabi tutularak ana tema, kategori ve kodlar oluşturulmuştur. Araştırmada elde edilen bulgulara göre, yerli turistler havalimanı bulunmayan kırsal alanlarda kırsal turizmin yeterince gelişmediğini, ulaşımın da bunda bir payının olabileceğini ifade etmektedirler. Katılımcılara göre, inşa edilecek bir havalimanı sayesinde kırsal alanlar daha fazla turist çekebilir ve ekonomik açıdan gelişebilirler. Öte yandan, havalimanları buldukları şehirlerde, ulaşımında avantaj sağlarken, tarım arazilerinin ve ormanların tahrip edilmesine, kentleşmeye, çevre ve gürültü kirliliğine sebep olması gibi unsurlar kırsal turizm açısından bir tehdit olarak algılanmaktadır. Bu çalışma kırsal turizmin sürdürülebilirliğinde havalimanlarının rolüne yönelik önemli katkılar sunmaktadır. Araştırma sonunda havalimanlarının olumlu etkilerini arttırmak, olumsuz etkilerini azaltmak adına sektöre yönelik tavsiyelerde bulunulmuştur.

In recent years, the tendency towards rural tourism has increased with the desire to be away from crowds and the noise, in favor of a peaceful vacation in close contact with nature. The purpose of this research is to determine whether airports established in rural areas promote or threaten rural tourism. According to OECD, the rural tourism potential and current situation of air transportation in 34 cities, which are considered rural areas in Türkiye, were investigated. Within the scope of the study, 16 cities in Turkey classified as rural areas and equipped with airports were selected, with Kars in the east and Muğla in the west; and 18 cities without airports were chosen, including Ardahan in the east and Kırklareli in the west. One-on-one interviews were conducted with domestic tourists who visited these four cities, which are important in terms of rural tourism, for rural tourism purposes. The qualitative research method was determined for the study, and the data obtained from the participants were subjected to content analysis, through which main themes, sub-themes, and codes were created. According to the findings of the research, domestic tourists state that rural tourism is not sufficiently developed in rural areas where there is no airport, and thanks to an airport to be built, rural areas can attract more tourists and develop economically. On the other hand, while airports provide advantages in transportation in the cities where they are located, factors such as destruction of agricultural lands and forests, urbanization, environmental and noise pollution are perceived as a threat to rural tourism. At the end of the research, recommendations were made for the sector.

Alıntı/To cite: Akın, G. (2024). Türkiye’de kırsal alanlar üzerine kurulu havalimanları kırsal turizme teşvik mi? Tehdit mi?. *Geographies, Planning & Tourism*, 4(2): 149-168. <https://doi.org/10.5505/gpts.2024.68552>

Makale Bilgisi / Article Info

Geliş/Received: 05.11.2024

Kabul/Accepted: 19.12.2024

Anahtar Kelimeler

Kırsal turizm
Kırsal alan
Havalimanı
Havayolu ulaşımı
Türkiye

Keywords

Rural tourism
Rural area
Airport
Airport transportation
Türkiye

Makale Türü/Type of Article

Araştırma/Research

Sorumlu Yazar/ Corresponding Author

G. Akın
gonulakin@beykent.edu.tr

www.gpt-studios.org



1. Giriş

Son yıllarda turistlerin ulaşımında güvenlik, zaman tasarrufu, konfor gibi faktörlere odaklanmaya başlamalarıyla birlikte ulaşım aracı tercihlerinde de farklılıklar meydana gelmiştir. Turistlerin ulaşımında genellikle tercih ettikleri karayolu ulaşımı yerini, vergi indirimleri ve bir takım teşvikler ile birlikte havayolu ulaşımına bırakmıştır. Günümüzde hemen hemen her kente havalimanı inşası, havayolu şirketlerinin sayısındaki artış, havayolu şirketleri arasında yaşanan

rekabet bu durumun kanıtı niteliğindedir (Deniz, 2016). Türkiye son yıllarda hızlı tren projeleri ile özellikle Batı'da ulaşım açısından oldukça önemli bir yol kat etmiştir. Ancak, Doğu bölgelerinin arazi yüzeyinin şekli itibariyle yüksek ve engebeli oluşu, bu bölgeleri raylı sistem yerine karayolu ve havayolu ulaşımına bağımlı hale getirmiştir. Yeryüzü şeklinin yaratmış olduğu tüm olumsuzluklara rağmen, yapılan pek çok havalimanı sayesinde bölgeye havalimanı ile ulaşım önemli ölçüde artmıştır (Şeremet & Alaeddinoğlu, 2018). Kırsal turizm, ekonomik açıdan geri kalmış yerlerde ön plana çıkmaktadır. Ekonomik kalkınmada doğru planlama ve stratejiler ile havacılık endüstrisini geliştirmek turizm ve sürdürülebilir kalkınma açısından çok önemlidir (Alaerad & Khoshnood, 2016). Kırsal şehirlere inşa edilen havalimanları, kırsal bölgelere ulaşımı kolaylaştırarak bölgeye olan turist akışını artırabilir ve böylece kırsal turizmi geliştirebilir. Havalimanlarının kırsal turizme olumlu katkıları arasında ilk sırada yer alması gereken erişim kolaylığıdır. Kırsal yerleşimler şehirden uzak yerler olduğundan, uzak bölgelerden gelecek yerli ve özellikle de yabancı turistler için havayolu ulaşımı önemlidir. Havalimanları kurulduğu bölgede yerel ekonomiye katkı sağlayacaktır. Hem yeni kurulan havalimanı sayesinde yeni istihdam alanları oluşacak hem de kırsal turizm gelişeceği için ek fırsatlar yaratacaktır. Cihangir ve diğerlerine (2020) göre, kırsal kesimde tarımla uğraşan çiftçiler tarım sezonu dışında kalan zamanlarda ek iş yapabilecek, öğrenciler yarı zamanlı çalışabilecek, kadınlar kendilerine ek gelir sağlayabileceklerdir. Kırsal turizmin diğer önemli katkıları arasında; turist profilinde çeşitlilik ve kültürel öğrenme sayılabilir. Kırsal turizm, farklı kültürleri ve yaşam tarzlarını deneyimleme şansı sunmaktadır. Turistler, kırsal bölgelerdeki yerel kültürleri daha yakından tanımaktadır. Akça ve diğerlerine (2000) göre, kırsal turizm sayesinde kentte yaşayanlar kırsalda yaşayanların yaşam tarzına hâkim olurken, kırsalda yaşayanlar da kent yaşamı hakkında fikir sahibi olmaktadır. Yani kırsal turizm ile karşılıklı bir bilgi akışı sağlanmaktadır. Çeken vd. (2007), bu kültürel öğrenmenin giyim kuşam, yemek kültürü, gelenek ve görenek gibi unsurların paylaşımı sonucu ortaya çıktığını savunmaktadır. Yazarlar özellikle ev pansiyonculuğunun gelişmesiyle kültürel etkileşimlerin daha güçlü yaşanabileceğinin de altını çizmektedir. Kırsal havalimanları genellikle kırsal turizmi geliştirebilecek bir unsur olarak görülse de, bu durum her zaman böyle olmayabilir. Kırsal havalimanlarının kırsal turizmi nasıl etkilediği çeşitli faktörlere bağlıdır.

Kırsal havalimanlarının inşası ve işletimi, doğal yaşam alanlarının ve ekosistemlerin zarar görmesi gibi olumsuz çevresel etkilere neden olabilir. Bu durum turizm açısından çekiciliği azaltabilir. Diğer yandan, kırsal havalimanları aracılığıyla artan turist akışı, yerel kültürleri ve gelenekleri olumsuz etkileyebilir. Kırsal havalimanları sayesinde kırsal turizm talebindeki artış, konaklama, yiyecek içecek gibi turistik hizmetlerde fiyat artışlarına neden olabilir. Bu durum yerel halkı ekonomik olarak olumsuz etkileyebilir. Hızlı turist akışı, çevresel kaynakların hızla tükenmesine sebep olarak sürdürülebilirlik sorunları meydana getirebilir. Yapılacak havalimanı yatırımları konusunda yerel katılım eksikliği ve yerel halkın olumsuz tutumu söz konusu olmamalıdır. Nihayetinde kendi yaşam alanlarında farklı insanlarla etkileşim halinde bulunacak olan yerel halktır. Andriotis ve Vaughan (2003), yerel halkın turistlere karşı bakış açısının, o bölgede yapılacak turistik faaliyetlere, kurulacak turizm işletmelerine karşı tutum ve davranışlarının çok önemli olduğunu savunmaktadır. Aynı zamanda yazarlar, yerel halkın turizme karşı tutumunun turiste olan davranışla paralel olduğunu, tutum olumsuz olduğunda davranışında olumsuz olduğunu vurgulamaktadırlar. Yerel yönetimler tarafından yerel halkın tutumu önemsenmeden turizme karşı yapılan yatırımlar, kırsal alandaki kültürel öğelere zarar verebilir (Alaeddinoğlu, 2008). Şöyle ki, turistlerle etkileşim istenmediğinde yerel halk hizmet sunmak istemeyecek ve kendi bölgesine yabancılaşacaktır (Selimoğlu, 2004). Sonuç olarak bölgenin çok uzun zamandır süregelen yemek kültürü, gelenek-göreneği, el sanatları zarar görecektir (Uslu & Kiper, 2006).

Bu araştırmanın temel amacı, Türkiye'nin kırsal alanlarına inşa edilmiş/edilecek olan havalimanlarının kırsal turizme olan olumlu ve olumsuz etkilerini değerlendirmektir. OECD verilerine göre, Türkiye'nin 34 şehri tamamen kırsal alan kabul edilmektedir. Bu 34 şehirden 16'sında havalimanı bulunmakta, 18'inde ise bulunmamaktadır. Bu demektir ki, 16 havalimanı kırsal alan üzerine inşa edilmiştir. Bu çalışmanın alt amaçlarından biri, Türkiye'de kırsal kabul edilen şehirlerde havalimanı ulaşımının mevcut durumunu ve bu şehirlerdeki kırsal turizm faaliyetlerini incelemektir. Bu kapsamda Batıda ve Doğuda havalimanı bulunan ve bulunmayan kırsal şehirleri kırsal turizm faaliyetlerine katılmak amacıyla ziyaret etmiş olan yerli turistlerin havalimanlarına ve kırsal turizme karşı tutum ve davranışları analiz edilmiştir. Literatürdeki çalışmalar genellikle tek bir kırsal şehir üzerine odaklanırken (Akbulak, 2016; Akyürek vd., 2018; Harbalıoğlu, 2013; Karataş, 2020; Kılıç & Benzer, 2006; Koç & Çatır, 2021; Ongun vd., 2015; Özgürel vd., 2015; Uslu & Kiper, 2006; Yazgan & Kadanalı, 2012). Türkiye'nin kırsal kabul edilen tüm şehirlerinde kırsal turizm faaliyetlerinin durumunu tek tek incelemesi yönüyle mevcut çalışmalardan ayrılmakta olup literatürdeki bu boşluğu doldurması amaçlanmaktadır. Ayrıca kırsal şehirlere havayolu ile ulaşımın olup olmadığını araştıran ve bunun kırsal turizme olumlu ve olumsuz etkilerini tartışan özgün bir araştırma olması yönüyle literatüre önemli katkılar sağlayacağı düşünülmektedir. Çalışmanın kırsal kalkınma politikalarına ve gelecekteki havalimanı yatırımlarına yön vermesi ve sürdürülebilir kırsal turizmin geliştirilmesine katkı sağlaması hedeflenmektedir.

2. Kavramsal Çerçeve ve Literatür

Bu bölümde öncelikle Türkiye’de sivil havalimanı bulunan şehirler ve bu şehirlerde yer alan havalimanları bir tablo halinde verilmiştir (Tablo 1). Ardından OECD verilerine göre, Türkiye’nin kırsal alan kabul edilen şehirleri ve bu şehirlerde havayolu ile ulaşımın olup olmadığı bir harita yardımıyla açıklanmıştır (Şekil 1). Kırsal alanlar ve kırsal turizm tanımlanmış ve ardından Türkiye’de yapılabilecek kırsal turizm aktiviteleri tanıtılmıştır. OECD’ye göre, kırsal alan kabul edilen 18 şehrin kırsal turizm potansiyeli her bir şehir için tek tek ele alınarak araştırmanın kavramsal çerçevesi oluşturulmuştur.

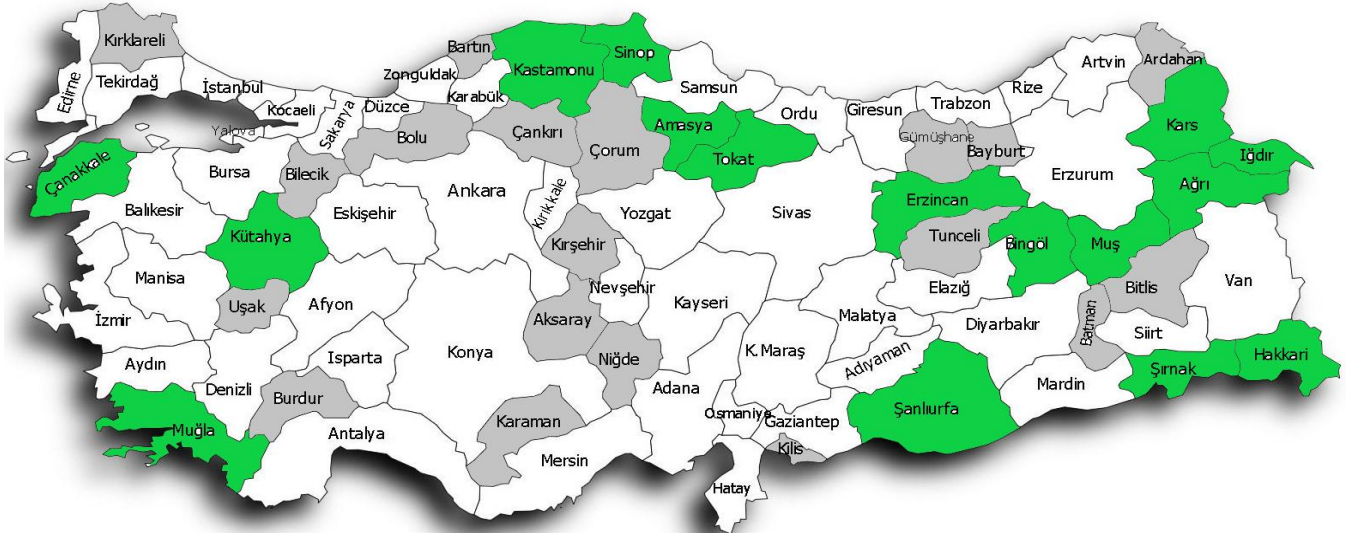
Tablo 1. Türkiye’nin sivil havalimanı bulunan şehirleri ve havalimanı isimleri

Şehir	Havalimanı	Şehir	Havalimanı
Adana	Adana Çukurova Havalimanı	Kars	Kars Harakani Havalimanı
Adıyaman	Adıyaman Havalimanı	Kastamonu	Kastamonu Havalimanı
Ağrı	Ağrı Ahmed-i Hani Havalimanı	Kayseri	Erkilet Havalimanı
Amasya	Amasya Merzifon Havalimanı	Kocaeli	Cengiz Topel Havalimanı
Ankara	Ankara Esenboğa Havalimanı	Konya	Konya Havalimanı
Antalya	Antalya Havalimanı Alanya Gazipaşa Havalimanı	Kütahya	Zafer Havalimanı
Aydın	Aydın Çıldır Havalimanı	Malatya	Malatya Havalimanı
Balıkesir	Balıkesir Merkez Havalimanı	Mardin	Mardin Havalimanı
Batman	Batman Havalimanı	Muğla	Dalaman Havalimanı Bodrum-Milas Havalimanı
Bingöl	Bingöl Havalimanı	Muş	Muş Havalimanı
Bursa	Yunuseli Havalimanı	Nevşehir	Nevşehir Kapadokya Havalimanı
Çanakkale	Çanakkale Havalimanı	Ordu-Giresun	Ordu-Giresun Havalimanı
Denizli	Denizli Çardak Havalimanı	Rize-Artvin	Rize-Artvin Havalimanı
Diyarbakır	Diyarbakır Havalimanı	Samsun	Samsun Çarşamba Havalimanı
Elazığ	Elazığ Havalimanı	Siirt	Siirt Havalimanı
Erzurum	Erzurum Havalimanı	Sinop	Sinop Havalimanı
Erzincan	Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanı	Sivas	Sivas Nuri Demirağ Havalimanı
Eskişehir	Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı	Şanlıurfa	Şanlıurfa GAP Havalimanı
Gaziantep	Gaziantep Havalimanı	Şırnak	Şırnak Şerafettin Elçi Havalimanı
Hakkari	Hakkari Yüksekova Selahaddin Eyyubi Havalimanı	Tekirdağ	Tekirdağ Çorlu Havalimanı
Hatay	Hatay Havalimanı Havalimanı	Tokat	Tokat Havalimanı
İğdir	Şehit Bülent Aydın Havalimanı	Trabzon	Trabzon Havalimanı
Isparta	Isparta Süleyman Demirel Havalimanı	Uşak	Uşak Havalimanı
İstanbul	İstanbul Havalimanı Sabiha Gökçen Havalimanı	Van	Van Ferit Melen Havalimanı
İzmir	Adnan Menderes Havalimanı	Zonguldak	Zonguldak Havalimanı
Kahramanmaraş	Kahramanmaraş Havalimanı		

Kaynak: Araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

2.1. Kırsal Alan, Kırsal Turizm ve Kırsal Kalkınma

Kırsal alanlar, kırsal turizmin gerçekleştiği yerler olup kırsal turizm kavramından önce kırsal alan kavramının anlaşılması gerekmektedir (Mercan & Pak, 2014). Kırsal alan Çeken ve diğerleri (2012) tarafından, kentsel yerleşimlerin dışında kalan, deniz turizminden uzak, doğal ve kültürel yaşamdan izler taşıyan, olabildiğince sakin ve kırsal alan aktivitelerinin yapıldığı yerler olarak tanımlanmıştır. Kırsal alanları Akça (2004) ekonominin tarıma dayalı olduğu, yüz yüze ilişkilerin güçlü olduğu, teknolojik gelişmelerin hayata entegrasyonunun yavaş seyrettiği, Soykan (1999) ise yapay şeyler barındırmayan yerler olarak tanımlamaktadır. OECD kırsal alanları nüfus artış hızının yavaş olduğu, ekonomik faaliyetlerin tarım ve hayvancılık ile öne çıktığı, genellikle doğal ve kültürel zenginlikleri barındıran bölgeler olarak tanımlamaktadır (OECD, 1994). Bu alanlar, kentsel alanlardan farklı olarak geniş altyapı olanaklarına sahiptir (Cloke, 1997). Kalkınma Bakanlığı, Onuncu Kalkınma Planında (2013, s.138-145) 20.000 kişiden daha az nüfusa sahip yerleri kırsal alan olarak tanımlamıştır. Yoloğlu ve Zorlu (2020), kırsal alan tanımında sadece nüfus kriterinin yeterli olmayacağını, bölgenin ekonomik durumu ve sosyo-kültürel gelişmişliğinin de göz önünde bulundurulması zorunluluğundan dolayı, Türkiye'deki kırsal alanların tanımlanması ve sınıflandırılmasında daha kapsamlı ve güncel yasal düzenlemelere ve politikalara ihtiyaç olduğunu savunmaktadır.



Şekil 1. Türkiye'nin kırsal alan kabul edilen şehirleri ve şehre havalimanı ile ulaşım

Kaynak: Tarım ve Kırsal Kalkınmayı Destekleme Kurumu'nun verilerinden yararlanarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

- ile gösterilen kırsal şehirlerde havalimanı bulunmaktadır.
- ile gösterilen kırsal şehirlerde havalimanı bulunmamaktadır.
- ile gösterilen iller kırsal alan kabul edilmemektedir.

Kırsal turizm genellikle doğal güzelliklere, geleneksel yaşam tarzlarına ve kırsal alanlarda bulunan kültürel zenginliklere odaklanan bir turizm türüdür. Genellikle şehirlerin gürültüsünden uzaklaşmak, doğayla iç içe olmak isteyen turistlere hitap eder. Kırsal turizm üzerine pek çok tanım yapılmıştır. Küçükaltan'a (1997) göre kırsal turizm, turistlerin kırsal bölgeleri ziyaret etmeleri ve buralarda çiftçilerin üretmiş oldukları ürünleri, bölgenin doğal yapısına uygun mekânlarda tüketmelerinden doğan faaliyetler bütünüdür. Kırsal turizm Yarcan'a (1998) göre ise, turistlerin çiftlik gezme, balık tutma, ata binme gibi etkinliklere katıldıkları turizm türü olarak tanımlanabilir. Ruiz Real ve diğerleri (2022), kırsal turizm alanlarının sahip olduğu özelliklerin ülkeden ülkeye yöreden yöreye farklılık gösterdiğini ifade etmektedir. Bu nedenle Türkiye'de kırsal turizm aktiviteleri oldukça geniş bir çerçevede ele alınmalıdır.

2.1.1. Doğa Yürüyüşü ve Trekking: Kırsal alanlarda doğa yürüyüşleri ve trekking rotaları, ziyaretçilere doğal güzellikleri keşfetme ve açık havada fiziksel aktivitelerde bulunma fırsatı sunar. Türkiye'de doğa yürüyüşü yapılabilecek pek çok rota bulunmaktadır. Bunların en çok ilgi çekenleri arasında Antalya Likya Yolu ve Ağrı Dağı yer almaktadır (Çetinkaya, 2014).

2.1.2. Bisiklet Turları: Kırsal bölgelerde bisiklet turları, turistlere çevreyi keşfetme ve doğayla etkileşimde bulunma şansı verir. Bisiklet turları ile ilgili bunun bir turistik aktivite sayılabilmesi için araştırmacılar iki ayrı görüş savunmaktadır. Ritchie (2010)'ye göre bu turların turizm aktivitesi olabilmesi için en az 24 saat harcanmalı yani konaklamalı olmalıdır. Lumsdon (1996) ise illa konaklamalı olması gerekmediği, katılımcılar yeme-içme gibi turistik ürünlerden faydalandıkları için günübirlik de olabileceğini savunmaktadır. Günümüzde ise her ikisi de kabul görmüş ve Faulks (2010) tarafından turistik destinasyonlara yönelik eğlence, spor, rekreasyon etkinlikleri kapsamında yapılan, bisiklet kullanımına yönelik olabileceği gibi etkinliği izleme amacına yönelik de yapılabilen, konaklamalı veya konaklamasız etkinlikler şeklinde tanımlanmıştır. Türkiye'de pek çok güzergahta bisiklet turları düzenlenmekte olup Antalya Likya Yolu, Antalya Silyon, Antalya Gökdere, Antalya Geyikbayırı, Isparta Yakınlarında St. Paul Yolu, Bursa İznik en çok tercih edilenlerdir.

2.1.3. Kır Evi Konaklamaları: Kır evi konaklamasının gelişimi Türkiye'de 1980'li yıllara rastlamakta olup, bunun öncülüğünü Tursem Seyahat Acentesi yapmıştır. Acente Ordu'nun çeşitli köylerinde yaşayan köylüler ile anlaşma yaparak misafirlerin bir haftadan üç haftaya varan sürelerle köy evlerinde adeta ailenin bir ferdiymiş gibi konaklamalarını sağlamıştır (Aydın, 2012). Kırsal alanlardaki geleneksel kır evlerinde konaklama, turistlere yerel yaşam tarzını deneyimleme fırsatı sağladığından kültürel etkileşim açısından da önemlidir. Bu nedenle kırsal alanlarda günümüzde ev pansiyonculuğu şeklinde kır evi konaklamalarının yaygınlaştırılması gerekmektedir. Bu aynı zamanda bölge halkının ekonomisine de katkı sağlayacaktır.

2.1.4. Köy Turizmi: Köy turizmi, ziyaretçilere köylerde geleneksel el sanatlarına katılma, yerel yemekleri yapmayı deneme ve her türlü köy yaşamını deneyimleme şansı sunmaktadır. Köy turizmi kavramı yerine çiftlik turizmi kavramı da kullanılmaktadır. Çiftlik turizminde hayvan üretme veya tarım ürünü üretme faaliyetleri söz konusudur (Schilling vd., 2006). Çiftlik turizmi, çiftlik sahibi için hem gelir getirici hem de kendi işlerine yardımcı bir nitelik taşıırken, turistler açısından hem öğretici hem eğlendirici aktiviteler bütünüdür (Leco vd., 2013).

2.1.5. Tarım Turizmi: Civelek ve Karadağ'a (2020) göre, kitle turizminin çevreye verdiği olumsuz etkilere karşı ortaya çıkan tarım turizmi çevreyi, doğayı, kaynakları ve sürdürülebilirliği önemseyen tamamıyla tarımsal faaliyetlere odaklanan bir kırsal turizm türüdür. Ziyaretçilere tarım faaliyetlerine katılma, meyve toplama, sebze dikme gibi tarımsal etkinliklere katılma imkânı tanır. Kokko (2011), tarım turizmini, kırsal kalkınmayı destekleme amacıyla yapılan, Ciolac (2016) ise hasat festivaline katılma ve çiftlik evlerinde konaklama faaliyetlerine dayanan, Sznajder vd. (2009) ise tarımsal üretim ile birlikte turist-yerel halk etkileşimi olan turizm türü olarak açıklamaktadır.

2.1.6. Gastronomi Turları: Kırsal bölgelerdeki yerel mutfağı keşfetmeye yönelik gastronomi turları düzenlenebilir. Bu turlar, yöresel yemekleri deneyimlemek ve geleneksel tarifleri öğrenmek amacıyla yapılan keyifli aktivitelerdir. Scarpa (2002), yeme içme faaliyetlerinin insanların zaruri ihtiyaçları ile ilgili olduğu kadar verdiği haz ve mutlulukla da ilişkili olduğunu vurgulamaktadır. Sarıışık ve Özbay'a (2015) göre gastronomi tanımı yapılırken kullanılan sanat kavramı buradaki haz ve estetiğe hizmet etmektedir. En sade şekilde gastronomi yemek hazırlama, pişirme, sunma ile ilgili sanat ve bilim dalı olarak tanımlanmaktadır. Santich (2004), her ülkenin ya da bölgenin gastronomik bir karakteri olduğunu bunun da üretilen yiyecek ve içeceklerle ilişkili olduğunu öne sürmektedir. Yazara göre bir yörenin gastronomik özelliklerini ise yöreye özgü yemekler ve restoranlar belirlemektedir. Türkiye, mutfak kültürü ve yemek çeşitliliği açısından dünyanın en eski ve en büyük mutfaklarından biridir (Güzel Şahin & Ünver, 2015; Uyar & Zengin, 2015). Türkiye'de yapılan bir araştırmanın sonuçlarına göre, gastronomi turistleri diğer turistlere oranla % 50 daha fazla harcama yapmaktadır (Özdemir & Altınar, 2019). Bu açıdan etkin düzenlenecek gastronomi turları kırsal kalkınmada oldukça önemlidir.

2.1.7. Doğa Sporları: Kırsal alanlarda yapılan rafting, kano, kayak, dalış, balık tutma, paraşüt doğa sporlarına örnek gösterilebilir ve turistlere adrenalin dolu deneyimler sunmaktadır. Ancak bu sporlar bir takım riskler taşımaktadır ve macera sever turistlerin çok dikkatli olmaları gerekmektedir. 2001 yılında Ağrı Dağı'nın zirvesine tırmanmak isteyen bir turist hayatını kaybetmiştir (Uğurlu, 2005). Ulusal Güvenlik Konseyi'nin 1996 yılında yayınlamış olduğu rapora göre, bir önceki yıl 8.700 tekne kazası, 836 yelken ölümü, 1.700 boğulma nedeniyle ölüm ve 107 avcılık kazası sonucu ölüm gerçekleşmiştir (Dougherty, 1998).

2.1.8. Yoga ve Meditasyon Kampları: Doğanın sessizliği içinde düzenlenen yoga ve meditasyon etkinlikleri, turistlere ruhsal bir kaçış imkânı sağlamaktadır. Kırsal turizm faaliyetlerine katılan bireylerin temel motivasyonları gürültü ve kargaşadan uzaklaşmak olduğundan daha iyi hissetmek isteyen, diğer insanlarla iletişim halinde olmadan bir süre geçirmek isteyen, bedenini ve zihnini dinlendirmek isteyen turistler için idealdir. Sağlık turizmi ile de ilişkilendirilebilecek bu turizm türünde turistler hem yeni yerler keşfedecek, yeni kültürlerle tanışacak hem de fiziksel ve ruhsal yönden şifalanacaklardır. Türkiye'de yoga ve meditasyon kamplarının yapıldığı en meşhur yerler; Kaz Dağları – Balıkesir, Sümela Manastırı – Trabzon, Kapadokya – Nevşehir, Ani Harabeleri – Kars, Balıklıgöl, Göbeklitepe, Halfeti – Şanlıurfa, Kız Kulesi, Galata, Ayasofya, Yere Batan Sarnıcı – İstanbul'dur (Ünal & Demirkol, 2022).

Kırsal Kalkınma, kırsal alanlardaki yaşam standartlarının iyileştirilmesini, ekonomik, çevresel ve sosyal değişiklikleri içermektedir (Dünya Bankası, 2003). Bu değişiklikler, ekonomik faaliyetlerin çeşitlendirilmesi, altyapının geliştirilmesi ve doğal kaynakların sürdürülebilir bir şekilde yönetilmesi ile ilgilidir. Hall ve Boyd'a (2005) göre turizm, kırsal alanlarda özellikle yerel halk için istihdam yaratma yönüyle kırsal kalkınmada etkili bir araç olarak görülmektedir. Tarım ve Orman Bakanlığı 2021 yılı raporuna göre, kırsal alanlarda turizmle ilgili ekonomik faaliyetlerin ve küçük ölçekli işletmelerin desteklenmesi, geleneksel el sanatları, arıcılık, tarım ve hayvansal ürünlerin üretimine önem verilmesi kırsal kalkınmanın hızlandırılması yönünde atılması gereken adımlardır.

2.2. Türkiye'nin Havalimanı Bulunmayan Kırsal Şehirlerinde Kırsal Turizm Faaliyetlerinin Durumu

2.2.1. Aksaray ve Kırsal Turizm: Nüfusun %70'i tarım ve hayvancılıkla uğraşan Aksaray, bu yönüyle ve sahip olduğu kültürel öğeleriyle kırsal turizmin gelişme potansiyeli olduğu illerdendir. İhlara ve Manastır Vadileri ile ve 14 adet yer altı şehrine sahip olması ile büyük bir turizm potansiyeli olmasına rağmen, şehirde gelir seviyesinin ve eğitim düzeyinin düşük olması kırsal turizmin gelişmesindeki en büyük engellerden biridir (Karadal & Gündoğdu, 2012). Şehirde havalimanının bulunmaması, kırsal turizm için gelecek olan yerli ve yabancı turistlerin ulaşım seçeneklerini azaltırken, kırsal turizmin yaygınlaşmasını olumsuz etkileyebilir. 2018 yılı turizm istatistiklerine göre Aksaray'a yerli ve yabancı toplam 165 bin turist gelmiş ve işletme belgeli ve belediye belgeli tesislerde konaklamışlardır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2018). Bölgenin kırsal turizm açısından gelişebilmesi için ev pansiyonlarında konaklama yapılması teşvik

edilmelidir.

2.2.2. Ardahan ve Kırsal Turizm: Nüfusun % 80'i kırsal alanda yaşamakta olan Ardahan'da ekonomik geçim büyük baş hayvancılığa dayalıdır. Bunun dışında küçükbaş hayvancılık ve kaz yetiştiriciliği de yapılmaktadır. Sahip olduğu doğal güzellikleriyle kırsal turizm açısından uygun olan ama bu potansiyelini kullanamayan Ardahan'da yer alan plato ve dağlık alanlar yürüyüş ve rafting için idealdir. Özellikle Kur Nehri rafting için, Allahüekber Dağları yürüyüş sporları için değerlendirilebilir. Çıldır Gölü kışın buz tuttuğundan kayak, buz pateni gibi kış sporları için potansiyel taşımaktadır. Tüm bu olanaklara rağmen yeterli tanıtımın yapılmaması, gereken bütçenin ayrılmaması, altyapı sorunlarının giderilmemesi, konaklama tesisi ve seyahat acentesi sayısının azlığı, yerel halkın turizm bilincinin gelişmemesi, coğrafi konumunun dezavantajı ve havalimanı bulunmamasından kaynaklanan ulaşılabilirlik sorunları ilin mevcut kırsal turizm potansiyeline gölge düşürmektedir (Akbulak, 2016).

2.2.3. Bartın ve Kırsal Turizm: Yüzölçümünün sadece %12'si şehir merkezi olan Bartın ilinin geri kalan yüzölçümünü ormanlar, tarım alanları, çayır ve meralar oluşturmaktadır. Ormanlık alanların fazlalığı, bitki örtüsünün çeşitliliği ile doğa turizmine elverişlidir. İlin en önemli turizm merkezi üç bin yıllık tarihiyle ve iki ada üzerine kurulu yapısıyla Amasra'dır. Ancak, yörede kömür madenciliğinin yapılması nedeniyle turizmden hak ettiği değeri görememektedir. Dağınık bir coğrafyada yer alan Bartın'ın turizm açısından gelişmemesinin bir başka sebebi ise ana ulaşım yollarına olan uzaklığıdır (Yılmaz, 2001). Şehirde havalimanı bulunmadığından en yakın ulaşım Zonguldak üzerinden sağlanmaktadır. Bartın-Zonguldak arası 88 km olup, karayolu ile ulaşım yaklaşık 1 saat 40 dakika sürmektedir.

2.2.4. Bayburt ve Kırsal Turizm: Şehirde iki önemli turizm kaynağı bulunmaktadır. İlki, Kop Dağı olup iklim şartları ve yeryüzü şekilleri ile kış turizmi için potansiyel taşımaktadır. Ancak, hem yurt içinde hem yurt dışında tanınmış ve kendini ispatlamış bir kayak merkezi olan Palandöken'e yakın olması sebebiyle yeterli düzeyde turist çekememekte ve rekabet edememektedir. İkincisi, Çımağıl Mağarası olup, ne mağara turizmi yönünden ne de mağara etrafındaki potansiyel kırsal turizm yönünden yeterli ilgiyi görmemektedir. Mağara çevresindeki geniş dağlık alan ve endemik bitki türleri trekking, kampçılık, kuş gözlemciliği gibi farklı turizm türlerinin gelişimine açıktır. Ayrıca mağaraya giden yol üzerinde bulunan Dede Korkut Türbesi de kültür turizmi açısından oldukça önemlidir (Birinci & Zaman, 2016). Tanıtım yetersizliğinden dolayı hak ettiği değeri göremediğini ifade eden Zaman ve Birinci (2014), görsel ve yazılı basında tanıtım faaliyetlerinin yapılabilmesi için de ulusal gezi programları yapımcıları ile görüşülerek ilin tanıtımının yapılması gerektiğini savunmaktadır. Ayrıca şehre havayolu ulaşım olmaması da dezavantaj oluşturmaktadır. Turistin havayolu üzerinden Bayburt'a gelebilmesi için en yakın havalimanı olan Erzurum'a gelmesi oradan da karayolu ile 127 km yani yaklaşık 1 saat 30 dakikalık yolu kat etmesi gerekmektedir.

2.2.5. Bilecik ve Kırsal Turizm: Marmara Bölgesi'nin en küçük şehirlerinden biri olan Bilecik, %52'si ormanlarla kaplı olup turizm açısından yaylalar, göller, şelaleler, mağaralar, kaplıcalar gibi doğal kaynaklara ve camiler, türbeler, şehitlikler, hanlar, kervansaraylar gibi kültürel kaynaklara sahiptir. 2022 yılında 119.500 yerli, 5.000 yabancı turist ağırlamış ve turizmden 37,5 milyon dolar gelir elde etmiştir. Kırsal turizm açısından bu kadar geniş imkâna sahip olmasına rağmen geceleme sayısı yılda ortalama 1,95 olmuştur (TGA, 2023). Bunun sebepleri arasında yeterli tanıtımın yapılmaması, şehirde konaklama olanaklarının kısıtlı olması ve ulaşım güçlüğü sayılabilir. Havayolu tercih edecek turistlerin Bilecik'e en yakın havalimanı olan Bursa Yenişehir Havalimanına gelmeleri gerekmektedir. Bursa-Bilecik arası 95 km olup, karayolu ile 1 saat 20 dakika sürmektedir.

2.2.6. Bitlis ve Kırsal Turizm: İlde yer alan Süphan Dağı ve Nemrut Dağı dağcılık, kış sporları ve doğa yürüyüşleri için uygundur (Buğdaycı, 2001). Tatvan-Reşadiye çevresi, Bitlis-Sarıkonak çevresi av turizmi açısından, Van Gölü, Nazik Gölü ve Aygır Gölü ise balıkçılık bakımından potansiyel barındırmaktadır. (Bitlis Valiliği, 2023). Bitlis diğer kırsal şehirler gibi sahip olduğu, doğal, kültürel, tarihi değerlerini yeterince tanıtamamakta ve buna ulaşım güçlükleri de eklenince turizmden hak ettiği değeri görememektedir. Şehre havayolu ile ulaşım komşu olan Van ve Muş Havalimanlarından sağlanmaktadır.

2.2.7. Bolu ve Kırsal Turizm: Yedigöller Milli Parkı, Köroğlu Şelalesi, Kartalkaya Kayak Merkezi, Gölcük Tabiat Parkı ile eşsiz doğal güzelliklere sahiptir. Sahip olduğu bu doğal çekicilikleri sayesinde Bolu'da av turizmi, dağcılık, kayak, doğa yürüyüşü, yayla turizmi, kaplıca turizmi potansiyeli oldukça yüksektir (Türkiye Kültür Portalı, 2023). El sanatları, ahşap işçiliği ve dokumacılık gibi kültürel değerleri de kırsal turizm potansiyeli taşımaktadır (Kılıç Benzer, 2006). Şehre uçakla ulaşım Kocaeli Cengiz Topel Havalimanı vasıtasıyla sağlanmaktadır.

2.2.8. Burdur ve Kırsal Turizm: Kırsal alan olarak değerlendirilebilecek Burdur ili yayla turizmi, kuş gözlemciliği, çiftlik turizmi ve tarım turizmi yapılmasına oldukça uygundur. Burdur ili çevresinde çok fazla çiftlik bulunmaktadır. Bunlardan bazıları çiftlik turizmine de açılmış durumdadır. Ayrıca bölgeyi ziyaret eden turistler tarla işlerine de yardımcı olmakta ve bunun karşılığında çiftlik evlerinde ücretsiz konaklamaktadırlar. Bu durumda hem tarım turizmine hem çiftlik turizmine katılmış olmaktadır (Atayeter, 2013). Burdur Gölü, Salda Gölü, Karataş Gölü, Yarıklı Gölü, Gölhisar Gölü

kuş gözlemciliği açısından potansiyel taşımaktadır (Özgen, 2008). Kozağaç, Eşeler, Kumar, Kestelli, Kırkpınar, Kirazlı, Çamoluk, Böğrüdellik, Kozpınarı, Kocayayla, Yusufça yayları ise yayla turizmi için uygundur (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2023). Atayeter ve diğerleri (2013) Burdur ilinde bulunan bu yaylaların Karadeniz bölgesindeki yaylalarla aynı özelliklere sahiptir. Ancak, Karadeniz kadar turist çekmediği aşikârdır. Bunun sebepleri arasında yine en başta tanıtım eksikliğini, yerel halkın bilgi eksikliğini, kırsal turizm alanında bir dernek veya kooperatif bulunmayışını sayabiliriz (Ongun vd., 2015). Diğer bir neden ise ulaşım güçlüğüdür denilebilir. Burdur'a gelmek isteyen yerli veya yabancı turistler Isparta Havalimanı'nı kullanmak durumunda olup buradan karayolu ile 30 km'lik yolculuk sonucu Burdur'a ulaşabilirler.

2.2.9. Çankırı ve Kırsal Turizm: Çankırı ili tabiat parkları, milli parklar, anıtlar, yaylalar, mesire alanları ile kırsal turizm potansiyeline oldukça sahiptir. En çok turist çeken yeri Ilgaz ilçesidir. Coğrafi konumu itibarıyla pek çok kente komşu olması açısından turizm açısından gelişmeye açık olsa da, ulaşım sorunlarının çözülmesi gerekmektedir (Gündoğan & Körmeçli, 2023). Şehre havayolu ile ulaşım Ankara Esenboğa Havalimanından sağlanmaktadır.

2.2.10. Çorum ve Kırsal Turizm: İlde geçim kaynağı tarıma dayalıdır. Kırsal yaşam o kadar geçmişe ışık tutmaktadır ki, Türkiye'nin ilk kırsal yaşam ve tarım müzesi Çorum'da kurulmuştur. Organik tarım pazarları bulunan kentte köy turizmi, çiftlik/tarım turizmi oldukça yüksek potansiyele sahiptir (Tarımtv, 2018). Çorum'da havalimanı bulunmadığından, şehre havayolu ile ulaşmak isteyenler Amasya Merzifon Havalimanını kullanmak durumunda kalmaktadır.

2.2.11. Gümüşhane ve Kırsal Turizm: Gümüşhane ili doğası, doğal kaynakları, çok sayıda antik kent ile kültürel mirasa sahip olması, flora ve fauna çeşitliliği, coğrafi işaretli ürünleri bulunması, pek çok yaylası ile (Zigana, Çakırgöl, Kadırga, Güvende, Erikbeli, Taşköprü) kırsal turizm açısından zengin kaynaklara sahiptir. Ancak diğer kırsal şehirlerde olduğu gibi Gümüşhane ilinde de kırsal turizm potansiyelinden çok fazla faydalanılamamaktadır. Bunun sebepleri; alt yapı ve üst yapı olanaklarının yetersizliği, yeterli kaynağın ayrılmaması, turizm bilincinin eksikliği, konaklama tesislerinin azlığı, turizmde yararlanılacak işgücünün eğitimsiz olması, tanıtım yetersizliği ve kırsal alanlara ulaşımın zor olmasıdır (Akyürek vd., 2018). Şehre havalimanı ile ulaşım Trabzon Havalimanı'ndan sağlanmaktadır. Gümüşhane-Bayburt Havalimanı projesinin 2024 yılında tamamlanması planlansa da yapımı halen devam etmektedir.

2.2.12. Karaman ve Kırsal Turizm: Karaman ilinin kırsal turizm açısından güçlü yönleri; özellikle on bin yıllık tarihinin olması, Türkçe'nin başkenti olması, doğal güzellikleri, yaban hayatı, doğa yürüyüşü, mağara turizmi gibi alternatif turizm potansiyeline sahip olmasıdır. Zayıf yönleri ise; turistik işletme ve yatırımcı sayısının azlığı, konaklama tesisi ve profesyonel turist rehberi sayısının azlığı, altyapı sorunları ve şehirde havalimanı bulunmayışıdır (Sezgin vd., 2014). Karaman'a ulaşım Konya Havalimanı ile sağlanmaktadır.

2.2.13. Kırklareli ve Kırsal Turizm: 2003 yılında turizme açılmış olan Dupnisa Mağarası doğa ve macera sevenler tarafından oldukça ilgi çekici olup mağara turizmi potansiyeline sahiptir. Dünya üzerinde sadece 3 yerde görülebilen Longoz Ormanlarının biri de Kırklareli ilindedir. Burada çok sayıda bitki ve kuş gözlenebilmektedir. İğneada Beldesi de kırsal turizm için her geçen gün gelişen bir yöredir (Tan, 2012). Kırklareli'ne başka şehirlerden havayolu ulaşımı olmamakla birlikte, şehre havayolu ile gelmek isteyenlerin en yakın İstanbul Havalimanı üzerinden gelmeleri gerekmektedir.

2.2.14. Kırşehir ve Kırsal Turizm: Tarım turizmi, çiftlik turizmi, doğa yürüyüşleri, kampçılık için turizm potansiyeli bulundurmaktadır. (Gökalp & Yazgan, 2018). Aşıkpaşa Tabiat Parkı rekreasyonel faaliyetler için de uygundur. Doğa yürüyüşü, yayla turizmi, yaban hayatı gözleme, kampçılık, bisiklete binme, trekking ve fotoğrafçılık yapılabilir (Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü, 2016). Kırşehir'e uçak ile ulaşım mümkün olmayıp, ulaşım şehre en yakın havalimanı olan Nevşehir Kapadokya Havalimanı üzerinden sağlanmaktadır.

2.2.15. Kilis ve Kırsal Turizm: Kilis doğal çekiciliklerden ziyade kültürel önemiyle ön plana çıkan kırsal şehirlerdendir. Kaleleri, kastleleri, camileri, hamamları, medreseleri ve mescitleriyle adeta kültür şöleni yaşatmaktadır. Geleneksel el sanatları (yorgancılık, dokumacılık, hallaçlık, kalaycılık ve bakırcılık vb.) ile ve zengin yemek kültürü sayesinde kırsal turizm açısından cazibesi çok yüksektir. Ancak, Suriye'ye yakınlığı nedeniyle güvenlik sorunu, turizm bilincinin yerleşmemiş olması, tanıtım ve pazarlama çalışmalarının eksikliği, alt yapı, konaklama ve ulaşım imkânlarının yetersiz oluşu bu cazibeyi azaltmaktadır (Harbalıoğlu vd., 2013). Şehirde havalimanı bulunmamakla birlikte en yakın havalimanı Gaziantep Havalimanı'dır ve şehre 40 km uzaklıktadır.

2.2.16. Niğde ve Kırsal Turizm: Niğde ilinin doğal güzelliklerinden olan Hasan Dağı, kayak ve tırmanış açısından elverişliken Aladağlar, yürüyüş ve dağcılık için oldukça uygundur (Eroğlu, 2018). Demirkazık ve Bolkarlar ise av turizmi için elverişli yerlerdendir. Niğde'de ayrıca termal kaplıcalar ve şifalı sular da bulunmaktadır. Kale, cami, manastır, kervansaray, yeraltı şehri gibi tarihi zenginlikleriyle de Niğde ili kırsal turizm açısından zengin bir şehirdir, ancak tanıtım faaliyetlerinin yetersizliği nedeniyle rağbet görememektedir. Ek olarak yerel halkın bilinçsizliği ve hala bir havayolu ulaşımının olmayışı da şehrin potansiyelini kullanamama sebepleri arasında sayılabilir (Karataş, 2020). Şehre en yakın havalimanı Kayseri Havalimanı'dır.

2.2.17. Tunceli ve Kırsal Turizm: İlde ekonomik geçim kaynağı hayvancılığa dayanmaktadır. İkinci sırada ise tarım yer almaktadır. Doğal ve kültürel güzellikleri ile ilgi çeken Tunceli, önemli bir kırsal turizm potansiyeli taşımaktadır. Munzur Vadisi Milli Parkı, Ovacık Kayak Merkezi, Keban Baraj Gölü başta olmak üzere dağları, nehirleri, kaplıcaları ile doğa yürüyüşü, bisiklet turları, avlanma, balık tutma için oldukça uygundur. Kaleleri, camileri ve Alevilik inanç merkezleri ile de kültürel açıdan değer taşımaktadır (Özgürel vd., 2015). Tunceli’de bir havalimanı bulunmamaktadır ve turistlerin en yakın havalimanı olan Elazığ’a gelmeleri, oradan da 141 km’lik karayolu ile Tunceli’ye ulaşmaları gerekmektedir. Ulaşımındaki bu güçlüğün Tunceli’ye gelmek isteyen turistleri olumsuz etkileyeceğini söylemek mümkündür.

2.2.18. Uşak ve Kırsal Turizm: Uşak sahip olduğu doğal çekicilikleri özellikle de Taşyaran Köprüsü, Ulubey Kanyonu, Clandıras Köprüsü ile doğa turizmi potansiyeli taşımaktadır (Koç & Çatır, 2021). Kültür ve Turizm Bakanlığı’na göre; yayla turizmi, tarım turizmi, kamp ve karavan turizmi, avcılık, yaban hayat gözlemi, yamaç paraşütü, dağ bisikletçiliği ve daha pek çok kırsal turizm çeşidine ev sahipliği yapmaktadır. (KTB, 2023). Şehre uçakla ulaşım Zafer Havalimanı vasıtasıyla sağlanmaktadır. Zafer Havalimanı sefer sayısı açısından çok aktif bir havalimanı olmadığından, ulaşımında bir takım zorluklar yaratacağı söylenebilir.

3. Yöntem

Araştırmada nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Nitel araştırmalar genellikle kişilerin neyi, ne amaçla söylediklerini ve nasıl davrandıklarını analiz etmek için yapılan araştırmalardır (Myers, 2019). Yapılan araştırmada, katılımcıların kırsal şehirlere olan seyahat motivasyonlarını anlamak, bölgeye ulaşım şekillerini tespit etmek, havalimanları ve kırsal turizm hakkındaki görüşlerini belirlemek amacıyla nitel araştırma yöntemi benimsenmiştir. Araştırmanın evrenini, Türkiye’de daha önce kırsal alanlarda kırsal turizm aktivitelerini deneyimlemiş olan yerli turistler oluşturmaktadır. Araştırmanın örneklemini ise doğuda Kars ve Ardahan’ı, batıda Muğla ve Kırklareli’ni daha önce kırsal turizm amacıyla ziyaret eden yerli turistler oluşturmaktadır. Batı ve Doğu bölgelerindeki turizm potansiyelinde havalimanlarının rolünü karşılaştırmalı olarak analiz edebilmek için bu şehirler seçilmiştir. Kırklareli’nin seçilme nedeni; havalimanı olmayan bir kırsal alan olması, kentleşmenin ve endüstriyel gelişimin az olması, doğal güzellikleri ile zengin kırsal turizm potansiyeline sahip bir Batı şehri olmasıdır. Muğla’nın seçilme sebebi; iki havalimanı bulunan, yoğun turistik ilgi çeken ve farklı kırsal turizm çeşitlerine ev sahipliği yapan bir Batı şehri olmasıdır. Araştırmada Ardahan’ın seçilmesinin nedeni; sahip olduğu doğal güzellikleri ile önemli kırsal turizm potansiyeli taşıyan, ancak çok fazla ön plana çıkmayan ve havalimanı ile ulaşımın olmadığı bir Doğu şehri olmasıdır. Kars’ın seçilme sebebi ise; uluslararası bir havalimanına sahip olması, bu sayede hem kış hem yaz kırsal turizm faaliyetleri için yerli ve yabancı turizm çekim merkezi olmasıdır. Araştırmada kasıtlı örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Kozak (2021, s.107), kasıtlı örnekleme yönteminde araştırmacının kendisini yürütmekte olduğu araştırmanın amaçlarına en kolay ve en hızlı şekilde ulaştıracak kişileri belirlemesi olarak ifade etmektedir. Kerlinger ve Lee’ye (1999) göre, nitel araştırmalarda veri doygunluğuna ulaşıldığı anda veri toplama işlemi sonlandırılmaktadır. Yapılan araştırmada doygunluğa Türkiye’nin farklı şehirlerinde yaşayan ve bu şehirleri kırsal turizm amacıyla ziyaret eden Kırklareli için 7, Muğla için 7, Ardahan için 6 ve Kars için 5 yerli turist ile ulaşılmıştır. Katılımcılara ait kişisel verilerin gizliliğini korumak amacıyla katılımcıların her biri farklı şekilde (örneğin; 1. Katılımcı K1, 7. Katılımcı K7 şeklinde) kodlanmıştır. Araştırma, sorulara verilen cevapların tekrar ettiği görüldüğünde araştırmacı tarafından sonlandırılmıştır.

Veri toplama yöntemi olarak görüşme tekniğinden faydalanılan bu araştırmada, konuyla ilgili çalışmaların incelenmesi ve uzman görüşlerin alınması sonucunda yarı yapılandırılmış görüşme formu oluşturulmuştur. Kozak (2021, s.81-82), görüşme tekniğini, katılımcıya bir takım açık uçlu soruların sorulmasıyla belirli bir konu hakkında bilgi toplanması şeklinde tanımlamaktadır ve yazara göre, yarı yapılandırılmış görüşmelerde yapılandırılmış görüşmelerin aksine soru sayısı ve soruların sırası görüşmenin gidişatına göre değişebilmektedir. Görüşme formu; katılımcıların demografik özelliklerine yönelik 6, araştırmaya yönelik 6 soru olmak üzere toplam 12 sorudan oluşmaktadır. Araştırmada katılımcılar ile görüşmeler, etik kurul izni alınarak 15.06.2024-01.08.2024 tarihleri arasında yapılmıştır. Yapılan tüm görüşmeler online ortamda yapılmış ve kayıt altına alınmıştır. Daha sonra ses kayıtları bilgisayar ortamında transkript edilerek yazıya dökülmüştür. Elde edilen verilerin analiz edilmesinde içerik analizi tekniğinden faydalanılmıştır. İçerik analizi bu araştırmada, sosyal bilimlerde sıklıkla tercih edilen bir yöntem olması nedeniyle ve araştırmaya katılan yerli turistlerin kırsal turizm amacıyla ziyaret etmiş oldukları şehirler hakkındaki görüşlerini anlayabilmek amacıyla tercih edilmiştir. Büyüköztürk ve diğerlerine göre (2012, s.242), içerik analizinde öncelikle toplanan veriler ile hedefler arasında mantıksal bir yapı geliştirilmelidir. Daha sonra toplanan verilerden elde edilen kodlamalara uygun kategoriler belirlenmeli ve belirlenen kategoriler uygun temalar altında toplanmalıdır.

Araştırmanın veri güvenilirliğini sağlamak amacıyla yapılan kodlamalar iki ayrı uzman tarafından incelenmiş ve Kappa istatistiği ile analiz edilmiştir. Cohen (1960) tarafından geliştirilen Kappa istatistiği ile bağımsız değerlendiricilere ait kodlama sonuçlarının birbiriyle ne derece uyumlu olduğu ölçülmektedir. Bu araştırmada Kappa değeri 0,72 olarak hesaplanmıştır. Landis ve Koch (1977) 0,61 ile 0,80 arasındaki uyumu ‘çok iyi uyum’ olarak sınıflandırmaktadır. Buradan

hareketle, bağımsız değerlendiricilerin kodlamalarda çoğunlukla hemfikir oldukları ve verilerin güvenilir olduğu sonucuna ulaşmıştır. Araştırma sonuçları tema, kategori ve kodlara ilişkin açıklamalar yardımıyla sunulmuştur. Araştırma kapsamında 2 tema, 4 kategori ve 55 kod belirlenmiştir.

4. Bulgular

Bu bölümde katılımcılara ait demografik bilgilere, katılımcıların kırsal turizm bölgeleri hakkındaki görüşlerine, kırsal bölgeye ulaşım şekillerine ve havalimanlarının bu bölgelere olan olumlu ve olumsuz etkilerine yönelik görüşlerine yer verilmiştir.

Tablo 2. Katılımcılara ait demografik bilgiler

Katılımcı	Cinsiyet	Medeni Durum	Yaş	Eğitim Durumu	Meslek	Yaşadığı Şehir
K1	Kadın	Evli	29	Doktora	Akademisyen	İstanbul
K2	Erkek	Evli	30	Lisans	Satış-pazarlama uzmanı	İstanbul
3	Kadın	Bekâr	33	Lisans	Öğretmen	Sakarya
K4	Erkek	Evli	58	Lisans	Emekli	Edirne
K5	Erkek	Bekâr	30	Lisans	Uçak teknisyeni	Ankara
K6	Erkek	Bekâr	35	Ön lisans	Basın mensubu	Elazığ
K7	Erkek	Bekâr	26	Lisans	Bankacı	Malatya
K8	Erkek	Bekâr	27	Lisans	Gümrük memuru	İstanbul
K9	Erkek	Evli	34	Lisans	Girişimci	İzmir
K10	Erkek	Bekâr	29	Lisans	Vergi uzmanı	Antalya
K11	Kadın	Bekâr	36	Lisans	Doktor	İstanbul
K12	Kadın	Bekâr	40	Doktora	Akademisyen	Trabzon
K13	Erkek	Evli	31	Lisans	Memur	Kastamonu
K14	Erkek	Evli	42	Yüksek Lisans	Ziraat Mühendisi	Erzurum
K15	Kadın	Evli	39	Yüksek Lisans	Mimar	İstanbul
K16	Erkek	Evli	37	Lisans	Öğretmen	Çanakkale
K17	Kadın	Bekâr	44	Doktora	Akademisyen	İstanbul
K18	Erkek	Evli	42	Lisans	Memur	Ankara
K19	Kadın	Evli	56	Ön lisans	Emekli	Erzurum
K20	Erkek	Bekâr	37	Lisans	Öğretmen	Kahramanmaraş
K21	Erkek	Evli	28	Lisans	Bilgisayar Mühendisi	Artvin
K22	Erkek	Evli	32	Lisans	Uçak mühendisi	İstanbul
K23	Kadın	Bekâr	29	Ön lisans	Kabin Memuru	Antalya
K24	Erkek	Evli	26	Lisans	Polis memuru	Ankara
K25	Kadın	Evli	35	Doktora	Akademisyen	İstanbul

Katılımcılara ait demografik bilgilerin yer aldığı Tablo 2 incelendiğinde; 25 katılımcıdan 16'sının erkek, 9'unun kadın olduğu, 14'ünün evli, 11'inin bekâr olduğu, katılımcıların yaş ortalamasının ise 35 olduğu görülmektedir. Araştırmaya katılanların büyük çoğunluğunun (16 katılımcı) lisans mezunu olduğu, 3'ünün ön lisans, 2'sinin yüksek lisans, 4'ünün doktora mezunu olduğu ve çeşitli mesleklere sahip olduğu belirlenmiştir. Araştırmada katılımcı çeşitliliği yaşanan şehir üzerinden sağlanmaya çalışılmıştır. Burada amaç, ziyaret edilen kırsal şehirlere Türkiye'nin farklı bölgelerinden gelen yerli turistlerin ulaşım biçimlerini ve ulaşımında yaşamış oldukları olumlu ya da olumsuz deneyimleri tespit etmektir.

Katılımcıların turizm faaliyetlerinin durumu hakkındaki görüşleri; Kırklareli'ni kırsal turizm amacıyla ziyaret eden 7 katılımcıdan 6'sı, şehrin tam bir kırsal turizm şehri olduğunu, ancak yeterince tanıtılmadığını ifade etmişlerdir. Muğla'yı ziyaret eden 7 katılımcıdan 5'i Muğla'nın daha çok deniz turizmiyle ön plana çıktığını, aslında kırsal turizm yönünden çok zengin olduğunu, fakat şehrin bu yönüyle pazarlanmadığını belirtmişlerdir. Kars'ı ziyaret eden 5 katılımcıdan 4'ü Kars deyince akla sadece kayak geldiği, bölgenin kırsal turizm potansiyelini kullanmadığı yönünde görüş belirtmiştir. Ardahan'a kırsal turizm amacıyla giden 6 katılımcının 6'sı da bölgede kırsal turizm adına keşfedilecek çok şey olduğunu, son zamanlarda doğu ekspresi sayesinde biraz tanıtılmış olsa da şehrin kırsal turizm açısından tanıtımının yapılması gerektiğini savunmaktadırlar.

Katılımcıların kırsal bölgelere ulaşım şekli ve bu konudaki görüşleri; Kırklareli'ni ziyaret eden 7 katılımcıdan 5'inin direkt karayolu ile, 2'sinin İstanbul'a havayolu ile ve devamında karayolu ile ulaştıkları tespit edilmiştir. Katılımcıların tümü ulaşımında herhangi bir zorluk yaşamadıklarını, bir havalimanına ihtiyaç olmadığını belirtmişlerdir. Muğla'yı ziyaret eden 7 yerli turistten 5'i havayolunu tercih etmiş, 2'si karayolu ile ulaşmıştır. Katılımcılar, Muğla gibi turistik bir şehrin kesinlikle bu havalimanlarına ihtiyacı olduğunu, özellikle yabancı turist noktasında gerekliliğine vurgu yapmışlardır. Ancak, bölgeye havayolu ile gelen 5 turistten 1'i havalimanı servislerinin yetersiz olduğunu, 1'i de demiryolu hattının ulaşımı özellikle yoğun yaz aylarında rahatlatılabileceğini ifade etmiştir. Ardahan'ı ziyaret eden 6 katılımcıdan 3'ü havayolu (Kars üzerinden) ile, 2'si turistik trenle, 1'i karayolu ile ulaşım sağlamıştır. Ulaşımında herhangi bir zorluk yaşamadıklarını ve bir havalimanına ihtiyaç olmadığını ifade etmişlerdir. Kars'ı ziyaret eden toplam 5 katılımcıdan 1'i karayolunu tercih ederken, 2'si trenle, 2'si havayolu ile geldiklerini belirtmişlerdir. Turistik trenle giden turistler, yolculuğun keyifli ama yorucu olduğunu, bir sonraki gidişlerinde havayolunu tercih edeceklerini ifade etmişlerdir.

Tablo 3. Kırklareli ili bulguları

Tema	Kategori	Kodlar	Frekans (N)	Yüzde (%)
Deneyimler ve motivasyonlar	Deneyimlenen kırsal turizm aktiviteleri	Kampçılık	3	43
		Doğa yürüyüşü/Trekking	5	71
		Sandal gezisi, Kano	2	29
	Kırsal turizme katılma nedenleri	Sakinlik	5	71
		Doğal güzellikleri ve eşsiz doğası	4	57
		Yaşanılan şehre yakınlığı	3	43
Fırsatlar ve tehditler	Havalimanının kırsal turizme olumlu etkileri	Turist sayısını artırır	7	100
		Yerel girişimciliği destekler	4	57
		İstihdam yaratır	2	29
		Yabancı yatırımcı çeker	1	14
	Havalimanının kırsal turizme olumsuz etkileri	Tarım arazilerine zarar verir	6	86
		Ormanlar yok edilir	6	86
		Doğal yaşam alanları bozulur	3	43
		Kentleşmeye yol açar	4	57

4.1. "Deneyimler ve Motivasyonlar" Temasına İlişkin Bulgular

Araştırma kapsamında katılımcılara yöneltilen "Bu destinasyonu seçiminizde kırsal bir bölgeyi tercih etme nedenleriniz nelerdir?", "Bu destinasyonda hangi kırsal turizm aktivitelerini deneyimlediniz?" sorularına verilen yanıtlar üzerinden "Deneyimlenen kırsal turizm aktiviteleri" ve "Kırsal turizme katılma nedenleri" şeklinde iki kategori oluşturulmuştur (Tablo 3)

4.1.1. "Deneyimlenen Kırsal Turizm Aktiviteleri" Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcılara, Kırklareli'nde hangi kırsal turizm aktivitelerini deneyimledikleri sorulduğunda; kamp yapmak, Dupnisa Mağarası ve İğneada Longoz ormanlarında doğa yürüyüşü/trekking yapmak, deniz bisikleti ve kano gibi doğa sporlarına katılmak cevapları alınmıştır (Tablo 3).

4.1.2. "Kırsal Turizme Katılma Nedenleri" Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcılara, Kırklareli'ni kırsal turizm amacıyla tercih etme nedenleri sorulduğunda; katılımcılar en çok sakinliği, ikinci sırada doğal güzellikleri ve eşsiz doğası ve son olarak, yaşadıkları şehre yakın olması nedeniyle Kırklareli'ni ziyaret ettiklerini ifade etmişlerdir (Tablo 3).

4.2. "Fırsatlar ve Tehditler" Temasına İlişkin Bulgular

Araştırma kapsamında katılımcılara yöneltilen "Havalimanlarının kırsal turizm destinasyonlarına olan etkisi hakkındaki düşünceniz nedir?", "Sizce kente inşa edilecek bir havalimanı kırsal turizm faaliyetlerini artırır mı/azaltır mı? Nasıl?", "Kente inşa edilecek bir havalimanının turist potansiyelini artırma/azaltma, yerel girişimciliği destekleme/engelleme, sürdürülebilir kalkınmayı ve turistik alt yapıyı olumlu/olumsuz etkileme potansiyeli nedir?" sorularına verilen yanıtlar üzerinden "Havalimanının kırsal turizme olumlu etkileri" ve "Havalimanının kırsal turizme olumsuz etkileri" şeklinde iki kategori oluşturulmuştur (Tablo 3).

4.2.1. "Havalimanının Kırsal Turizme Olumlu Etkileri" Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcıların tümü Kırklareli'ne inşa edilecek bir havalimanının turist sayısını artıracaklarını, çoğu yerel girişimciliği destekleyeceğini, iki katılımcı bölgenin istihdamına katkı sağlayacağını, bir katılımcı ise bölgeye yabancı yatırımcı çekeceğini düşünmektedir (Tablo 4). Konuyla ilgili olarak katılımcı ifadelerinden bazıları şöyledir;

Soru: Kente inşa edilecek bir havalimanının turist potansiyelini arttırma/azaltma etkisi olur mu? Nasıl?

K1: “Evet. Ulaşılabilirlik bölgeyi cazip kılar. Hem Türkiye’den hem yurt dışından turist çeker. Havalimanı olmadığında sadece yakın illerden turist çekiyor.”

Soru: Kente inşa edilecek bir havalimanının yerel girişimciliği destekleme/engelleme etkisi olur mu? Nasıl?

K5: “Bu iş yerel girişimciye kalmaz. Bir havalimanı yapıldığında bu işi bilen, yapan hem Türkiye’den hem yurtdışından büyük yatırımcılar zaten buna el atacaktır. Belki sadece hediyelik eşya ve yöresel ürün satışı anlamında küçük yerel girişimciliği destekler.”

Soru: Kente inşa edilecek bir havalimanının sürdürülebilir kalkınma üzerinde olumlu/olumsuz bir etki yaratır mı? Nasıl?

K6: “Elbette. Öncelikle büyük bir istihdam yaratır. Bu da sadece tarım ve hayvancılıkla geçinen yerel halk için ekonomik kalkınma demektir ve bu süreklilik arz eder.”

Soru: Kente inşa edilecek bir havalimanının turistik alt yapı üzerinde olumlu/olumsuz bir etkisi olur mu? Nasıl?

K5: “Olumlu etkiler. Turist çekeceği için turistik oteller, restoranlar yapılacaktır.”

4.2.2. “Havalimanının Kırsal Turizme Olumsuz Etkileri” Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcılar, Kırklareli’ne inşa edilecek bir havalimanının tarım arazilerine zarar vereceğini, ormanları büyük ölçüde yok edeceğini, doğal yaşam alanlarını bozacağını ve kentleşmeye yol açacağını ifade etmişlerdir (Tablo 3). Konuyla ilgili olarak katılımcı ifadelerinden bir kaç şu şekildedir;

Soru: Kente inşa edilecek bir havalimanının bu kırsal turizm destinasyonuna olumsuz etkileri hakkındaki düşünceniz nedir? Sizce kente inşa edilecek bir havalimanı kırsal/doğal yaşama ve dolayısıyla da kırsal turizme zarar verir mi? Nasıl?

K2: “İstanbul’da zaten havalimanı var ve İstanbul-Kırklareli arası 2,5 saat. Yakın bir şehirde havalimanı olması yeterli. Her şehirde olmasına gerek yok. Tarım arazileri ve ormanlar zarar görüyor.”

K3: “Havalimanının bulunduğu alanlar büyük bir yüzölçümüne sahip oluyor ve genelde buralar tarım arazisi oluyor. Yakın bir ilde havalimanı varsa az bir zaman tasarrufu sağlanacak diye buraları tahrip etmeye gerek yok bence.”

K7: “Aslında olumlu etkileri daha fazla. Turist ve ziyaretçi çeker, altyapı ve üstyapı gelişir, fakat doğallık bozulur, özünü kaybeder, kırsal alanlar geliştikçe kentleşmeye yol açar.”

Tablo 4. Muğla ili bulguları

Tema	Kategori	Kodlar	Frekans (N)	Yüzde (%)
Deneyimler ve motivasyonlar	Deneyimlenen kırsal turizm aktiviteleri	Kampçılık	2	29
		Yerel üretim atölyelerine katılmak, zeytin hasadına katılmak	3	43
		Doğa yürüyüşü/Trekking	2	29
		Doğa sporları	2	29
		Kırsal turizme katılma nedenleri	Sakinlik	4
	Havalimanının kırsal turizme olumlu etkileri	Doğal güzellikleri ve eşsiz doğası	4	57
		Yaşanılan şehre yakınlığı	2	29
		Turist sayısını arttırır	5	71
		Yerel girişimciliği destekler	4	57
		İstihdamı arttırır	5	71
Fırsatlar ve tehditler	Havalimanının kırsal turizme olumsuz etkileri	Büyük otel, restoran yatırımlarını çeker	2	29
		Tarım arazilerine zarar verir	2	29
		Doğal yaşam alanlarını, bitki örtüsünü, hayvan türlerini yok eder	3	43
		Arazi ve gayrimenkul fiyatları artar	3	43
		Hava ve çevre kirliliği yaratır	3	43

4.3. “Deneyimler ve Motivasyonlar” Temasına İlişkin Bulgular

Araştırma kapsamında katılımcılara yöneltilen “Bu destinasyonu seçiminizde kırsal bir bölgeyi tercih etme nedenleriniz nelerdir?”, “Bu destinasyonda hangi kırsal turizm aktivitelerini deneyimlediniz?” sorularına verilen yanıtlar üzerinden “Deneyimlenen kırsal turizm aktiviteleri” ve “Kırsal turizme katılma nedenleri” şeklinde iki kategori oluşturulmuştur.

4.3.1. “Deneyimlenen Kırsal Turizm Aktiviteleri” Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcılara, Muğla’da hangi kırsal turizm aktivitelerini deneyimledikleri sorulduğunda; kamp yapmak, yerel üretim atölyelerine katılmak, zeytin hasadına katılmak, Saklıkent Kanyonu’nda doğa yürüyüşü/trekking yapmak, yamaç paraşütü, jeep safari, rafting, atv turu, tekne turu gibi doğa sporlarına katılmak cevapları alınmıştır.

4.3.2. “Kırsal Turizme Katılma Nedenleri” Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcılara Muğla’yı kırsal turizm amacıyla tercih etme nedenleri sorulduğunda; katılımcıların büyük çoğunluğu sakinliği, doğal güzellikleri ve eşsiz doğası ve bir kısmı da yaşadıkları şehre yakın olması sebebiyle tercih ettiklerini belirtmişlerdir.

4.4. “Fırsatlar ve Tehditler” Temasına İlişkin Bulgular

Araştırma kapsamında katılımcılara yöneltilen “Havalimanlarının kırsal turizm destinasyonlarına olan etkisi hakkındaki düşünceniz nedir?”, “Sizce kentteki havalimanları kırsal turizm faaliyetlerini artırır mı/azaltır mı? Nasıl?”, “Kentteki havalimanlarının turist potansiyelini artırma/azaltma, yerel girişimciliği destekleme/engelleme, sürdürülebilir kalkınmayı ve turistik alt yapıyı olumlu/olumsuz etkileme potansiyeli nedir?” sorularına verilen yanıtlar üzerinden “Havalimanının kırsal turizme olumlu etkileri” ve “Havalimanının kırsal turizme olumsuz etkileri” şeklinde iki kategori oluşturulmuştur (Tablo 4).

4.4.1. “Havalimanının Kırsal Turizme Olumlu Etkileri” Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcılar, Muğla’daki iki havalimanının da turist sayısını artırdığını, yerel girişimciliği desteklediğini, bölgenin istihdamına katkı sağladığını, bölgeye büyük yatırımları çektiğini dile getirmişlerdir (Tablo 4). Konuyla ilgili olarak katılımcı ifadelerinden bazıları şu şekildedir;

Soru: Kentteki havalimanlarının turist potansiyelini artırma/azaltma etkisi var mı? Nasıl?

K9: “Tabi ki. Muğla turizm açısından çok gelişmiş bir şehir. Hem Türkiye’nin farklı bölgelerinden hem de yurt dışından turistler buraya gerek deniz turizmi gerekse kırsal turizm için geliyor. Havalimanı olmasaydı sadece civar illerden yerli turist gelirdi ve bu kadar gelişemezdi”

Soru: Kentteki havalimanlarının yerel girişimciliği destekleme/engelleme etkisi var mı? Nasıl?

K11: “Biz İstanbul’dan uçakla geldik. Havalimanında çok fazla transfer sağlayan karayolu firması olduğunu gördüm. Bu da bir yerel girişimcilik ve istihdama etkisi var.”

K13: “Kastamonulu biri olarak, ben açıkçası şaşırımdım. İlk kez Muğla’ya geliyorum. Daha bir kent havası beklerken memleketimden izler buldum. Kastamonu da kırsal bir şehir, havalimanı var ve havalimanının içinde taş köprü sarımsağı olsun, çekme helva olsun, pastırma ve sucuk gibi meşhur yöresel ürünler satılıyor. Burada da aynı şeyin olduğunu gördüm. Havalimanının yakınlarında çok fazla yöresel ürün mağazaları var. Zeytin, zeytinyağı, keçiyoynuzu pekmezi, nar ekşisi, dağ kekiği gibi doğal ürünler satıyorlar. Çok hoşuma gitti açıkçası ve dönüşte ben de aldım.”

Soru: Kentteki havalimanlarının turistik alt yapı üzerinde olumlu/olumsuz bir etkisi var mı? Nasıl?

K10: “Olumlu etkisi var. Muğla’yı her yıl mutlaka gelirim. Neredeyse her gelişimde yeni açılan bir otel veya restoran olduğunu görüyorum.”

4.4.2. “Havalimanının Kırsal Turizme Olumsuz Etkileri” Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcılar, Muğla’daki havalimanlarının olumsuz etkileri ile ilgili olarak; tarım arazilerine zarar verdiği, doğal yaşam alanlarını bozduğu, bitki ve hayvan türlerini yok ettiği, hava ve gürültü kirliliği yarattığı üzerinde durmaktadırlar (Tablo 4). Katılımcılardan biri şöyle söylemektedir;

K11: “Böylesine doğa güzellikleri olan, eşsiz manzaralara sahip, kırsal şehirlere uçak gürültüsü hiç yakışmıyor. Bir de tabi çevreye verdiği zararlar var. Sürdürülebilir havalimanı uygulamaları buralar için çok önemli.”

Ayrıca katılımlardan üç tanesi havalimanlarının arazi ve gayrimenkul fiyatlarını artırdığını belirtmekte ve bir katılımcı şu ifadeleri kullanmaktadır;

K8: “Havalimanı çevresinde biraz araştırma yaptım. Buradaki evler ve arsalar çoğu yere göre daha pahalı. Aynı şey İstanbul’da, İstanbul Havalimanı yapıldıktan sonra da yaşandı. Arnavutköy, Çatalca ve Göktürk bölgelerinde gayrimenkul ve arsa fiyatları tabiri caizse uçtu. Eminim buralar havalimanı yokken daha uygundu. Sadece konut olarak da düşünmemek lazım, yeme-içme anlamında da fiyat farkları var. Bu yerel halk için olumsuz bir şey.”

4.5. “Deneyimler ve Motivasyonlar” Temasına İlişkin Bulgular

Araştırma kapsamında katılımcılara yöneltilen “Bu destinasyonu seçiminizde kırsal bir bölgeyi tercih etme nedenleriniz nelerdir?”, “Bu destinasyonda hangi kırsal turizm aktivitelerini deneyimlediniz?” sorularına verilen yanıtlar üzerinden “Deneyimlenen kırsal turizm aktiviteleri” ve “Kırsal turizme katılma nedenleri” şeklinde iki kategori oluşturulmuştur.

4.5.1. “Deneyimlenen Kırsal Turizm Aktiviteleri” Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcılara, Ardahan’da hangi kırsal turizm aktivitelerini deneyimledikleri sorulduğunda; tarihi yerleri (Şeytan Kalesi, Ardahan Kalesi, Ani Harabeleri) ziyaret etmek, kayak yapmak (Çıldır Gölü), Posof Yaylası ve Sahara Milli Parkı’nda doğa

yürüyüşü/trekking yapmak yanıtlarını vermişlerdir (Tablo 5). En çok kışın buz tutan Çıldır Gölü üzerinde kayak yapmak turistlerin ilgisini çeken aktivitedir.

Tablo 5. Ardahan ili bulguları

Tema	Kategori	Kodlar	Frekans (N)	Yüzde (%)
Deneyimler ve motivasyonlar	Deneyimlenen kırsal turizm aktiviteleri	Tarihi yerlere ziyaret	3	50
		Kayak	5	83
		Doğa yürüyüşü/Trekking	3	50
	Kırsal turizme katılma nedenleri	Doğu ekspresi güzergahında yer alması	3	50
		Doğal güzellikleri	3	50
		Yaşanılan şehre yakınlığı	2	33
Fırsatlar ve tehditler	Havalimanının kırsal turizme olumlu etkileri	Turist sayısını artırır	1	17
		Tanınırlığı artırır	1	17
		İstihdam yaratır	2	33
	Havalimanının kırsal turizme olumsuz etkileri	Göçü azaltır	4	67
		Çevre ve gürültü kirliliği yaratır	5	83
		Canlı ekosistemine zarar verir	5	83
		Doğal yaşam alanları bozulur	4	67

4.5.2. "Kırsal Turizme Katılma Nedenleri" Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcıların Ardahan'ı kırsal turizm amacıyla ziyaret etme nedenleri arasında; doğal güzellikleri yaşadıkları şehre yakın olması yer alırken, en çok Kars'a giden doğu ekspresinin güzergahında olması sebebiyle uğradıkları görülmüştür.

4.6. "Fırsatlar ve Tehditler" Temasına İlişkin Bulgular

Araştırma kapsamında katılımcılara yöneltilen "Havalimanlarının kırsal turizm destinasyonlarına olan etkisi hakkındaki düşünceniz nedir?", Sizce kente inşa edilecek bir havalimanı kırsal turizm faaliyetlerini artırır mı/azaltır mı? Nasıl?", Kente inşa edilecek bir havalimanının turist potansiyelini arttırma/azaltma, yerel girişimciliği destekleme/engelleme, sürdürülebilir kalkınmayı ve turistik alt yapıyı olumlu/olumsuz etkileme potansiyeli nedir?" sorularına verilen yanıtlar üzerinden "Havalimanının kırsal turizme olumlu etkileri" ve "Havalimanının kırsal turizme olumsuz etkileri" şeklinde iki kategori oluşturulmuştur (Tablo 5).

4.6.1. "Havalimanının Kırsal Turizme Olumlu Etkileri" Kategorisine İlişkin Bulgular

Araştırmaya katılanlar Ardahan'da inşa edilecek bir havalimanının turist sayısını artıracığı, bölgenin tanınmasını destekleyeceği, istihdam sağlayacağı, göçü engelleyeceği yönünde görüş belirtmişlerdir (Tablo 5). Konuyla ilgili olarak katılımcı ifadelerinden bazıları şöyledir;

K17: "Ardahan, tarihi ve doğal güzellikleriyle turizm açısından çok güzel bir şehir olmasına rağmen çok fazla turist çekmiyor. Havalimanı hem turist sayısını artırır, hem şehrin tanınırlığını sağlar diye düşünüyorum."

K20: "Erzurum'a, Ardahan'dan çok gelip yerleşen var. İş imkânları kısıtlı, dağlık olması sebebiyle tarım yeterince yapılamıyor, hayvancılık da bir yere kadar ve genç nesil yapmak istemiyor. Havalimanı yapılması özellikle gençler için istihdam yaratır ve göç engellenmiş olur"

Tablo 6. Kars ili bulguları

Tema	Kategori	Kodlar	Frekans (N)	Yüzde (%)
Deneyimler ve motivasyonlar	Deneyimlenen kırsal turizm aktiviteleri	Tarihi yerlere ziyaret	1	20
		Kayak	3	60
		Gastronomi	4	80
	Kırsal turizme katılma nedenleri	Yöresel yemekleri	4	80
		Doğal güzellikleri ve eşsiz doğası	4	80
		Yaşanılan şehre yakınlığı	1	20
Fırsatlar ve tehditler	Havalimanının kırsal turizme olumlu etkileri	Yabancı turist sayısını artırır	4	80
		Yerel girişimciliği destekler	4	80
		İstihdamı artırır	3	60
	Havalimanının kırsal turizme olumsuz etkileri	Yerli ve yabancı yatırımcı çeker	4	80
		Tarım arazilerine zarar verir	3	60
		Ağaçlar kesilir	2	40
		Doğal alanlar yok olur	4	80

4.6.2. “Havalimanının Kırsal Turizme Olumsuz Etkileri” Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcılar, Ardahan’a inşa edilecek bir havalimanının çevre ve gürültü kirliliği yaratacağını, doğal yaşam alanlarını bozacağını, canlı ekosistemine zarar vereceğini ifade etmişlerdir (Tablo 5). Konuyla ilgili olarak katılımcı ifadelerinden bir kaç şu şekildedir;

Soru: Kente inşa edilecek bir havalimanının bu kırsal turizm destinasyonuna olumsuz etkileri hakkındaki düşünceniz nedir? Sizce kente inşa edilecek bir havalimanı kırsal/doğal yaşama ve dolayısıyla da kırsal turizme zarar verir mi? Nasıl?

K16: “Kars’ta zaten havalimanı var ve Kars-Ardahan arası 1,5 saat bile sürmüyor. Yakın bir şehirde havalimanı varken gerek yok. Doğal alanlar zarar görüyor.”

K18: “Ardahan turistik potansiyelini çok kullanamayan bir şehir. Genelde Kars’a giderken uğranılan bir şehir maalesef. Çıldır Gölü üzerinde kaymak çok keyifli ama bunun için 2-3 gün konaklamaya gerek yok. Ankara’dan Kars’a turistik tren var, biz o şekilde gittik ve çok keyif aldık, tren yolculuğu sevmeyenler için Erzurum’da ya da Kars’ta havalimanı var. Süreyi 1-2 saat azaltacak diye o kadar canlı türünü yerlerinden etmek anlamsız. Yabani hayvanlar ve kuş türleri büyük zarar görüyor.”

4.7. “Deneyimler ve Motivasyonlar” Temasına İlişkin Bulgular

Araştırma kapsamında katılımcılara yöneltilen “Bu destinasyonu seçiminizde kırsal bir bölgeyi tercih etme nedenleriniz nelerdir?”, “Bu destinasyonda hangi kırsal turizm aktivitelerini deneyimlediniz?” sorularına verilen yanıtlar üzerinden “Deneyimlenen kırsal turizm aktiviteleri” ve “Kırsal turizme katılma nedenleri” şeklinde iki kategori ortaya çıkmıştır (Tablo 6).

4.7.1. “Deneyimlenen Kırsal Turizm Aktiviteleri” Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcılara, Kars’ta hangi kırsal turizm aktivitelerini deneyimledikleri sorulduğunda; Kars kalesi ve tarihi Kars sokaklarını gezmek, Sarıkamış’ta kayak kaymak, doğal güzelliklerini görmek ve yöresel Kars kaşarı ve kaz etinin tadına bakmak gibi amaçlarla ziyaret ettikleri görülmüştür(Tablo 6).

4.7.2. “Kırsal Turizme Katılma Nedenleri” Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcılara Kars’ı kırsal turizm amacıyla tercih etme nedenleri sorulduğunda; katılımcıların büyük çoğunluğu yöresel yemekleri ve doğal güzellikleri sebebiyle tercih ettiğini ifade ederken sadece bir katılımcı yaşadığı şehre yakın olması sebebiyle tercih ettiğini belirtmiştir(Tablo 6).

4.8. “Fırsatlar ve Tehditler” Temasına İlişkin Bulgular

Araştırma kapsamında katılımcılara yöneltilen “Havalimanlarının kırsal turizm destinasyonlarına olan etkisi hakkındaki düşünceniz nedir?”, Sizce kentteki havalimanları kırsal turizm faaliyetlerini artırır mı/azaltır mı? Nasıl?”, Kentteki havalimanlarının turist potansiyelini arttırma/azaltma, yerel girişimciliği destekleme/engelleme, sürdürülebilir kalkınmayı ve turistik alt yapıyı olumlu/olumsuz etkileme potansiyeli nedir?” sorularına verilen yanıtlar üzerinden “Havalimanının kırsal turizme olumlu etkileri” ve “Havalimanının kırsal turizme olumsuz etkileri” şeklinde iki kategori oluşturulmuştur(Tablo 6).

4.8.1. “Havalimanının Kırsal Turizme Olumlu Etkileri” Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcılar, Kars’taki havalimanının özellikle yabancı turist sayısını artırdığını, yerel girişimciliği desteklediğini, bölgenin istihdamına katkı sağladığını, bölgeye yerli ve yabancı yatırımları çektiğini dile getirmişlerdir (Tablo 6). Konuyla ilgili olarak katılımcı ifadelerinden bazıları şu şekildedir;

Soru: Kentteki havalimanının turist potansiyelini arttırma/azaltma etkisi var mı? Nasıl?

K22: “Kars turizm açısından gelişmiş bir şehir. Özellikle kayak merkezi olması nedeniyle kış aylarında yerli turist çekiyor. Hem Türkiye’den hem de yurt dışından turistler buraya gerek kış turizmi gerekse kırsal turizm için geliyor. Havalimanı olmasaydı sadece yerli turist gelirdi ve bu kadar tanınmazdı.”

Soru: Kentteki havalimanının yerel girişimciliği destekleme/engelleme etkisi var mı? Nasıl?

K25: “Kars ziyaretimde esnafla bu konuları konuşma fırsatım olmuştu. Havalimanı inşasından sonra tekrar geri dönenlerin olduğunu, atıl durumda olan mandıraların tekrar hayata geçirildiğini ve Kars Peynir Müzesinin kurulduğunu söylediler. Havalimanının içindeki mağazalarda yöresel ürünlerin satılması da bunu destekliyor.”

Soru: Kentteki havalimanının turistik alt yapı üzerinde olumlu/olumsuz bir etkisi var mı? Nasıl?

K24: “Olumlu etkisi var. Doğu şehirlerinde daha önce bulundum. Kars, bana göre en gelişmiş olanlardan biri. Bir sürü zincir otel veya restoran olduğunu görüyorum. Bence özellikle uluslararası havalimanı bulunmasının bunda büyük payı var.”

4.8.2. “Havalimanının Kırsal Turizme Olumsuz Etkileri” Kategorisine İlişkin Bulgular

Katılımcılar, Kars’taki havalimanının olumsuz etkileri ile ilgili olarak; tarım arazilerine zarar verdiği, doğal yaşam alanlarını bozduğu, ormanların yok olduğu üzerinde durmaktadırlar (Tablo 6). Konuyla ilgili bir katılımcı şunları söylemektedir;

K23: “Kars çok güzel ve sakin bir şehir. Hem yaz hem kış mevsiminde ziyaret ettim. Kışın doğu ekspresi ile gelmiştim. 26 saat sürmüştü, yorucu fakat keyifliydi. Bu defa uçakla geldim. Tekrar gelsem yine uçağı tercih ederim. Zaman tasarrufu sağlaması ve konforu kıyaslanamaz. Benim gibi batı illerinden gelenler için havayolu ulaşımı şart, fakat bütün bu kolaylıkların yanında havalimanlarının çevreye verdiği büyük zararlar da var. Bu zararları azaltmak için, yeşil havalimanı uygulamalarına önem verilmeli diye düşünüyorum.”

4.Sonuç ve Öneriler

Araştırmada kırsal alanlar üzerine kurulmuş olan ya da kurulması muhtemel olan havalimanlarının kırsal turizm üzerinde yarattığı/yaratacağı olumlu ve olumsuz etkiler araştırılmıştır. Araştırmaya katılan ve daha önce kırsal turizm aktivitelerini deneyimlemiş olan yerli turistler, havalimanlarının hem olumlu hem olumsuz etkileri olduğunu/olabileceğini ifade etmişlerdir. Araştırmadan elde edilen bulgulara göre, havalimanları kırsal bölgelere olan ulaşımı kolaylaştırarak turist ve ziyaretçi sayısında artış, yerel girişimciliği destekleme, istihdam yaratma, alt yapı ve üst yapı yatırımları gibi olumlu ekonomik etkiler yaratmaktadır. Literatür incelendiğinde, kırsal turizmin ekonomiye önemli katkılar sağladığı görülmekte olup, bu anlamda araştırmanın bulgularını destekler niteliktedir. Kırsal turizm, doğaya ve doğal güzelliklere önem veren turistlerin turizm ihtiyacına cevap vermenin yanı sıra, yöre halkı için de ekonomik geçim kaynağı oluşturmaktadır (Kitahara, 2003). Geçim kaynağı genellikle ve büyük ölçüde tarıma dayalı olan kırsal alanlarda kırsal turizm sayesinde istihdam yaratılmaktadır (Çeken vd., 2012). Kırsal turizm ekonomik ve sosyal yönden geride kalmış alanların gelişmesine de imkân sağlamaktadır (Perales, 2002). López Sanz ve diğerleri (2021), İspanya’nın bazı kırsal kesimlerinde nüfusun önemli ölçüde azaldığını, bu durumun ülkenin geleceği için ciddi bir tehdit yarattığını ifade etmişlerdir. Araştırmacılar, muhtemel tehditlerin önüne geçebilmenin, ancak kırsal turizmin etkin rol oynamasına bağlı olduğunu savunmaktadırlar. Türkiye’de kırsaldan kente göçün hız kazandığı günümüzde bu göçün önüne geçmenin yollarından biri, kırsal turizme gereken önemin ve desteğin verilmesidir. Böylece, kırsal alanlarda tarım dışı istihdamın yaratılması, yeni iş alanlarının geliştirilmesi ve bölgenin sosyo-ekonomik yönden gelişmesi mümkün olacaktır. Mercan ve Pak (2014), son zamanlarda yerel yönetimlerin de kırsal turizmin ülke ekonomisi için önemini kavradığını ve kırsal alanların daha çok yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çekmesi için çalışmalarını hızlandırdıklarını ifade etmektedirler. Örneğin; Ürgüp Belediyesi Kapadokya’nın kırsal yaşantısını tanıtabilmek adına büyük bir proje hayata geçirmiştir. 50 milyon dolarlık bu proje kapsamında turistler köy düğünlerine katılacak, düğünde misafirlere ikram edilecek köy yemekleri pişirecek, hatta yemeklerde kullanılacak sütü köydeki koyun ve ineklerden sağarak kırsal yaşamın içinde yer alacaklardır. Yapılan araştırmada Muğla’da köylüyle birlikte zeytin hasadına katılan turistlerin olması buna örnektir. Benzer projelerin diğer kırsal şehirlerimizde de hayata geçirilmesi gerekmektedir.

Araştırmadan elde edilen bir diğer sonuç, havalimanlarının kırsal turizm üzerindeki olumsuz etkileridir. Olumsuz etkiler değerlendirildiğinde; başta tarım arazileri olmak üzere, ormanların ve doğal yaşam alanlarının (flora ve fauna) zarar görmesi, çevre ve gürültü kirliliği, doğal yapıyı bozarak kentleşmeye yol açması gibi daha çok çevresel etkileri olduğu/olabileceği üzerinde durulmuştur. Erdoğan ve Yalçiner Ercoşkun’un Rize-Artvin Havalimanı üzerine yapmış oldukları araştırmada benzer sonuçlar elde edildiği görülmektedir (Erdoğan & Yalçiner Ercoşkun, 2021).

Araştırmanın bulguları havalimanlarının kurulduğu kırsal bölgede yaratacağı sosyo-kültürel etkiler ile ilgili bir sonuç ortaya koyamamış olsa da, literatürde kırsal turizmin geliştiği bölgelerde olumlu sosyo-kültürel etkilerin olduğu görülmektedir. Çin’de yapılan bir araştırmaya göre; kırsal turizm yapılan destinasyonlar olumlu imaja sahiptir ve yerel halkın memnuniyeti ve sadakati üzerinde çok önemli bir rol oynamaktadır (Chi & Han, 2021). Literatürde havalimanlarının kırsal turizm bölgelerinde ev sahiplerinin evlerini turistlere açması sonucunda kültürel etkileşimin artması, görgünün artması gibi sosyo-kültürel etkileri olduğu görülmektedir (Torun, 2013).

Sonuç olarak; kırsal turizm bölgeleri doğallığını koruyan bakir alanlardır. Doğal güzellikleri, fauna ve flora çeşitliliği, kent yaşamından uzaklığı ve sakinliği ile bilinmekte ve bu yönleriyle ilgi çekmektedir. Araştırmaya katılan yerli turistlerin bu kırsal turizm bölgeleri tercih etme sebepleri araştırıldığında da aynı sonuçlara varılmıştır. Yıldırım ve diğerlerine (2023) göre, nüfusun büyük çoğunluğunun şehirlerde yaşadığı günümüzde, lüks turizm tercihleri ve geleneksel deniz-kum-güneş üçlemesi yerini alternatif turizm türlerine (kış turizmi, yayla turizmi, spor turizmi, gastronomi turizmi vb.) bırakmıştır. Turizm temelde bir yer değiştirme hareketidir ve ulaşım ile yakın ilişki içerisindedir. Sadece kırsal turizm değil, hangi turizm türü olursa olsun gelişebilmesi ve turizm pazarından hak ettiği payı alabilmesi için en önemli koşulların başında ulaşım imkânlarının var oluşu ve yeterli oluşu gelmektedir. Havayolu endüstrisi, farklı noktalara kolay, hızlı ve güvenli ulaşım imkânı sunarak turistlerin turizm destinasyonlarına erişimini kolaylaştırmaktadır (Alaerad

& Khoshnood, 2016). Bu araştırmada ele alınan dört kırsal şehirden ikisinde (Ardahan ve Kırklareli) havalimanı bulunmamaktadır. Örneğin; Ardahan'a havayolu ulaşımı kullanarak gelmek isteyen bir turist uçağa Kars Havalimanı'na gelmesi ve daha sonra yaklaşık 100 km'lik karayolu ile Ardahan'a ulaşması gerekmektedir. Ulaşımında yaşanan bu aktarma durumları, özellikle kış aylarında turistler için bölgenin tercih edilirliliğini düşürebilir. Kırklareli için de durum farksızdır. Kırklareli'ne gelmek isteyen bir turist uçağa İstanbul Havalimanı'na gelmesi ve daha sonra 213 km'lik karayolu ile Kırklareli'ne ulaşması gerekmektedir.

En nihayetinde varılan sonuç, kırsal alanlara inşa edilen havalimanları mesafeleri kısaltarak bölgeyi cazip kılmaktadır. Bu yönüyle turist çekme, yatırım çekme, istihdam yaratma gibi etkileriyle kırsal turizm için teşvik gibi görünse de, doğru planlanmadığında kırsal turizmi tehdit de edebilir. Özur (2018), havalimanlarının planlamasının çok kapsamlı ve detaylı bir şekilde kamu kurum ve kuruluşların yöneticileri ve ilgili sektör temsilcileri ile birlikte stratejik bir şekilde sürdürülebilirliğe önem vererek yapılması gerektiğinin altını çizmektedir.

Her araştırmanın olduğu gibi, yapılan araştırmanın da bir takım sınırlılıkları bulunmaktadır. Araştırmada kırsal alanlarda yer alan/alması muhtemel havalimanlarının kırsal turizm üzerinde yarattığı/yaratacağı olumlu ve olumsuz etkiler sadece dört il (Kırklareli, Muğla, Ardahan, Kars) üzerinde araştırılmış ve değerlendirilmiştir. Oysaki, OECD verilerine göre 34 kırsal şehirden 16'sında havalimanı bulunmakta, 18'inde bulunmamaktadır. Diğer kırsal illerde yapılacak benzer bir araştırma ile farklı sonuçlar elde edilebilir. Bir diğer sınırlılık ise, araştırmanın yerli turistler ile yapılmış olmasıdır. Yurt dışından kırsal turizm aktivitelerine katılmak için ülkeyi ziyaret eden yabancı turistler üzerine yapılacak başka bir araştırma sonucunda çok farklı bulgular ortaya konulabilir. Ayrıca araştırmaya sadece turistler dahil edilmiştir. Kırsal turizmin yapıldığı kırsal alanlarda yaşayan yerel halkın ve turizm işletmecilerinin de konuyla ilgili görüşlerine başvurulduğu bir araştırma, şüphesiz ki çok kıymetli sonuçlar verecektir.

Öneriler ise şu şekilde sıralanabilir;

Havalimanlarının kırsal turizm üzerindeki olumlu etkilerini artırmak için;

- Yerel halk geçim kaynaklarına yönelik desteklenmelidir. Özellikle yerel ürün üreticileri ve küçük ölçekli kırsal turizm işletmeleri için tarımsal destek sağlanmalıdır.
- Havalimanı bulunan kırsal bölgelerde ulaşım alt yapısı güçlendirilmelidir. Karayolu ulaşımı için servis sıklığı ve düzenliliği önem arz ederken, mümkün olduğunca demiryolu hatları inşa edilmeye çalışılmalıdır. Özellikle Muğla gibi turistik şehirlerde yaz aylarında yaşanabilecek turist yoğunluğu ancak bu şekilde önlenir.

Havalimanlarının kırsal turizm üzerindeki olumsuz etkilerini azaltmak için;

- Kırsal turizm bölgelerinde yapılaşma sınırlandırılmalı, sadece kırsal turizm işletmelerine yönelik imar izni verilmelidir.
- Doğal alanlar ve milli parklar koruma altına alınmalıdır.
- Özellikle Muğla ve Kars gibi havalimanının bulunduğu kırsal alanlarda yaban hayatı koruma programları hayata geçirilmelidir.
- Çevre bilincinin kazandırılmasına yönelik yerel halkın da katılımıyla eğitimler düzenlenmelidir.
- Havalimanlarının çevreye verdiği zararları azaltmak için yeşil havalimanı uygulamaları getirilmeli, çevresel etki değerlendirmesi ve denetimi yapılmalıdır.

Havalimanlarının kırsal turizm üzerindeki etkileri ekonomik, çevresel ve toplumsal sürdürülebilirlik açısından karmaşık bir yapıya sahiptir. Yerel halkın geçim kaynaklarının desteklenmesi ve ulaşım altyapısının güçlendirilmesi, kırsal bölgelerde turizmin canlanmasını sağlayarak ekonomik büyümeyi ve bölgesel kalkınmayı teşvik edebilir. Ancak, bu tür gelişmeler aşırı yapılaşma, doğal alanların tahribatı ve yerel kültür üzerindeki baskılar gibi bir takım riskler de taşımaktadır. Önerilen yaban hayatı koruma programları ve çevre bilincine yönelik eğitimler, bu olumsuzlukları azaltmaya yönelik önemli adımlar olsa da yerel halkın katılımı ve uyumu ile sınırlı kalabilir. Yeşil havalimanı uygulamaları ve çevresel etki değerlendirmeleri, çevresel sürdürülebilirliği sağlamak açısından umut vaat ederken, bunların uygulanabilirliği ve uzun vadeli etkileri etraflıca değerlendirilmelidir. Dolayısıyla, havalimanlarının kırsal turizm üzerindeki olumlu etkileri optimize edilmeye çalışılırken, yanlış planlama ile istenmeyen sonuçlara yol açılabilir. Bu süreç, çok dikkatli bir ekonomik, çevresel ve toplumsal denge gerektirir.

Etik Kurul İzni/Ethics Committee Permission:

Bu çalışma İstanbul Beykent Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler için Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu tarafından 10.06.2024 tarih ve 77136985- 577 Karar No ile etik kurul izni alınarak yapılmıştır.

This study was conducted by Istanbul Beykent University, Scientific Research and Publication Ethics Committee for Social Sciences and Humanities, with the approval of the ethics committee dated 10.06.2024 and Decision No. 77136985- 577.

Çıkar Çatışması/Conflict of Interest:

Yazar, kendileri ve/veya diğer üçüncü kişi ve kurumlarla çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

The author declare that they have no conflicting interest.

Yazar Katkısı/Author's Contribution:

Fikir/Kavram – G.A.; Tasarım ve Dizayn – G.A.; Denetleme/Danışmanlık – G.A.; Kaynaklar - G.A.; Veri Toplama ve/veya İşleme - G.A.; Analiz ve/veya Yorum - G.A.; Literatür Taraması - G.A.; Yazı Yazan - G.A.

Idea/Concept – G.A.; Design and Design - G.A.; Auditing/Consultancy - G.A.; Sources - G.A.; Data Collection and/or Processing; G.A.; Analysis and/or Interpretation - G.A.; Literature Review - G.A.; Writing - G.A.

Proje Desteği/Financial Support:

Yazar, bu çalışma için herhangi bir finansal destek almadığını beyan etmiştir.

The author declared that she did not receive any financial support for this study.

Teşekkür ve Katkı Belirtme:

Görüşmelere katılarak araştırma verilerinin elde edilmesine destek veren tüm katılımcılara sağladığı katkılarından dolayı teşekkür ederim.

Ek 1. Görüşme Soruları

Havalimanı Bulunmayan Kırsal Şehirler (Kırklareli ve Ardahan)

1. Bu destinasyonu seçiminizde kırsal bir bölgeyi tercih etme nedenleriniz nelerdir?
2. Bu destinasyondaki kırsal turizm faaliyetleri hakkında ne düşünüyorsunuz?
3. Bu destinasyonda hangi kırsal turizm aktivitelerini deneyimlediniz?
4. Bu destinasyona gelirken hangi ulaşım yolunu tercih ettiniz? Neden?
5. Bu destinasyona ulaşımında herhangi bir zorluk yaşadınız mı?
6. Kente inşa edilecek bir havalimanının bu kırsal turizm destinasyonuna olumlu ve olumsuz etkileri hakkındaki düşünceniz nedir?
 - Sizce kente inşa edilecek bir havalimanı kırsal turizm faaliyetlerini artırır mı? /azaltır mı? Nasıl?
 - Sizce kente inşa edilecek bir havalimanı turist potansiyelini artırır mı? / azaltır mı? Nasıl?
 - Sizce kente inşa edilecek bir havalimanının yerel girişimciliği destekleme/engelleme potansiyeli var mı? Nasıl?
 - Sizce kente inşa edilecek bir havalimanının sürdürülebilir kalkınmayı destekleme/engelleme potansiyeli var mı? Nasıl?
 - Sizce kente inşa edilecek bir havalimanının sürdürülebilir turizmi destekleme/engelleme potansiyeli var mı? Nasıl?

Havalimanı Bulunan Kırsal Şehirler (Muğla ve Kars)

1. Bu destinasyonu seçiminizde kırsal bir bölgeyi tercih etme nedenleriniz nelerdir?
2. Bu destinasyondaki kırsal turizm faaliyetleri hakkında ne düşünüyorsunuz?
3. Bu destinasyonda hangi kırsal turizm aktivitelerini deneyimlediniz?
4. Bu destinasyona gelirken hangi ulaşım yolunu tercih ettiniz? neden?
5. Bu destinasyona ulaşımında herhangi bir zorluk yaşadınız mı?
6. Havalimanlarının bu kırsal turizm destinasyonuna olumlu ve olumsuz etkileri hakkındaki düşünceniz nedir?
 - Sizce kentteki havalimanı kırsal turizm faaliyetlerini artırır mı? /azaltır mı? Nasıl?
 - Sizce kentteki havalimanı turist potansiyelini artırır mı? / azaltır mı? Nasıl?
 - Sizce kentteki havalimanının yerel girişimciliği destekleme/engelleme potansiyeli var mı? Nasıl?
 - Sizce kentteki havalimanının sürdürülebilir kalkınmayı destekleme/engelleme potansiyeli var mı? Nasıl?
 - Sizce kentteki havalimanının sürdürülebilir turizmi destekleme/engelleme potansiyeli var mı? Nasıl?

Kaynakça

- Akbulak, C. (2016). Ardahan ilinde kırsal turizm potansiyelinin sayısallaştırılmış SWOT analizi ile değerlendirilmesi. *Humanitas*, 4(7), 1-30. <https://doi.org/10.17218/hititsosbil.369468>
- Akça, H., Esengün, K., & Sayılı, M. (2000). Kırsal alanların kalkınmasında kırsal turizmin rolü. *Türk-Koop Ekin Dergisi*, 4(12), 82-91.
- Akça, H. (2004). Dünyada ve Türkiye'de kırsal turizm. *Ekonomik ve Teknik Dergi Standard*, 43(513), 61-70.
- Akyürek, S., Özdemir, Ö., & Çeken, H. (2018). Gümüşhane ilinin kırsal turizm potansiyeli ve yerel halkın kırsal turizm hakkındaki görüşleri (Zigana köyü örneği). *Uluslararası Kırsal Turizm ve Kalkınma Dergisi*, 2(2), 10-19. E-ISSN: 2602-4462.
- Alaerad, E., & Khoshnood, M. (2016). Airport development impact on the sustainable development of the national tourism industry. *The Turkish Online Journal of Design, Art and Communication (TOJDAC)*, 661-669.
- Alaeddinoğlu, F. (2008). Sivas kentinde halkın turiste ve turizme bakışı. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, 5(2).
- Andriotis, K., & Vaughan, R. D. (2003). Urban residents' attitudes toward tourism development: The case of Crete. *Journal of Travel Research*, 42(2), 172-185. <https://doi.org/10.1177/0047287503257488>
- Atayeter, Y., Kanten, S., & Kanten, P. (2013). *Burdur ili turizm potansiyelinin değerlendirilmesi ve rekabet analizi*. Fakülte Kitabevi.
- Aydın, O. (2012). AB'de kırsal turizmde ilk beş ülke ve Türkiye'de kırsal turizm. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 14(23), 39-46.
- Buğdaycı, A. (2001). Van Gölü'nün efendisi Süphan Dağı. *Atlas Dergisi*, 102, 72-82.
- Büyükdöztürk, Ş., Kılıç Çakmak, E., Akgün, Ö. E., Karadeniz, Ş., & Demirel, F. (2012). *Bilimsel araştırma yöntemleri* (12. baskı). Pegem Akademi.
- Chi, X., & Han, H. (2021). Emerging rural tourism in China's current tourism industry and tourist behaviors: The case of Anji County. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 38(1), 58-74. <https://doi.org/10.1080/10548408.2020.1862015>
- Cihangir, E., Demirhan, Ö., & Şeremet, M. (2020). An outlook on woman's status in rural tourism potential: The case of Van herby cheese production. *International Journal of Geography and Geography Education (IGGE)*, 42, 199-222. <https://doi.org/10.32003/igge.692207>
- Ciolac, R. (2016). Agrotourist center—Proposal for development of agrotourism infrastructure from Bihor County. *Lucrări Ştiinţifice*, 18(3), 107-114. <http://www.lsma.ro/index.php/lsma/article/view/1015>
- Civelek, M., & Karadağ, L. (2020). Tarım turizmi çalışmalarının bibliyometrik analizi. *Turizm Akademik Dergisi*, 7(2), 145-164. <https://doi.org/10.31822/tad.609581>
- Cloke, P. (1997). Kırsallığı kavramsallaştırmak. P. Cloke, J. Little & N. Thrift (Ed.), *Tartışmalı kırsal kültürler: Ötekilik, marjinalleşme ve kırsallık* içinde (s.18-25). Routledge.
- Cohen, J. (1960). A coefficient of agreement for nominal scales. *Educational and Psychological Measurement*, 20(1), 37-46. <https://doi.org/10.1177/001316446002000104>
- Çeken, H., Karadağ, L., & Dalgın, T. (2007). Kırsal kalkınmada yeni bir yaklaşım: Kırsal turizm ve Türkiye'ye yönelik teorik bir çalışma. *Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 8(1), 1-14.
- Çeken, H., Dalgın, T., & Çakır, N. (2012). Bir alternatif turizm türü olarak kırsal turizmin gelişimini etkileyen faktörler ve kırsal turizmin etkileri. *Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi*, 2(2), 11-16.
- Çetinkaya, G. (2014). *Doğa yürüyüşü parkurlarının turizm amaçlı değerlendirilmesi: Antalya Beydağları örneği* [Doktora tezi, Akdeniz Üniversitesi Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Ana Bilim Dalı]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi>
- Deniz, T. (2016). Türkiye'de ulaşım sektöründe yaşanan değişimler ve mevcut durum. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 21(36), 135-156.
- Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü. (2018). *Kırşehir ilinde tabiat turizmi uygulama eylem planı, 2016-2019*. 15 Şubat 2024'te <https://bolge9.tarimorman.gov.tr/Documents/KIR%C5%9EEH%C4%B0R%20TTUEP.pdf>/ adresinden alındı.
- Dougherty, N. J. (1998). *Outdoor recreation safety*. Human Kinetics.
- Dünya Bankası. (2003). *Kırsal yoksullara ulaşmak: Kırsal kalkınma için yenilenmiş bir strateji*. Dünya Bankası.
- Erdoğan, M., & Yalçın Ercoşkun, Ö. (2021). Artvin Rize Havalimanı'nın ulaşım ve çevreye etkileri. *Journal of Architectural Sciences and Applications*, 6(1), 250-267. <https://doi.org/10.30785/mbud.871204>
- Eroğlu, S. (2018). *Turizmde destinasyon markalaşması: Niğde üzerine bir uygulama* [Yüksek lisans tezi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi>
- Faulks, P. (2010). *Motivations and serious leisure careers of bicycle tourists participating in big rides* [Doctoral thesis, University of Canberra]. <https://doi.org/10.26191/6vk3-pw29>
- Gökalp, D. D., & Yazgan, M. E. (2018). Kırsal turizm planlamasında katılımcı kırsal değerlendirme yöntemi: Savcılı Büyükoba (Kaman/Kırşehir) Köyü. *Tarım Ekonomisi Araştırmaları Dergisi*, 4(1), 13-22.
- Gündoğan Seçkin, G., & Körmeçli Şahin, P. (2023). Çankırı ili tabiat turizmi kapsamında yeşil alan rotası analizi. *Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 24(2), 140-150.
- Hall, D., & Boyd, S. (2005). Nature-Based tourism in peripheral areas: Introduction. In Hall, M. & Boyd, S. (Eds.), *Aspects of Tourism Nature-Based Tourism in Peripheral Areas Development or Disaster?* (ss. 3- 18). Channel View Publications.
- Harbalioğlu, M., Özel, G., & Erkan, B. (2013). Kilis ilinin kırsal turizm potansiyeli ve sosyo-ekonomik kalkınma açısından değerlendirilmesi. *Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi*, 3(2), 55-61.
- Karadal, H., & Gündoğdu, G. (2012). Kültürel turizmin kümelenme potansiyeli: Aksaray örneği. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 14(22), 155-162.
- Karataş, A. (2020). Kırsal alanların kalkınmasında kırsal turizmin rolü: Niğde ili örneği. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 9(1), 714-735.
- Kerlinger, F N, & Lee, H B (1999). *Foundations of behavioral research*. Harcourt College Publishers.
- Kılıç Benzer, N. (2006). *Bolu-Göynük ve yakın çevresi dağal ve kültürel kaynaklarının ekoturizm açısından değerlendirilmesi* [Doktora tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi>
- Kitahara, E. (2003). The direction of rural development policies in Japan. *In the future of rural policy: From sectoral to place-based policies in rural*. OECD Publishing.
- Koç, F., & Çatır, O. (2021). Uşak ili turizm potansiyelinin belirlenmesi ve turizm senaryolarının oluşturulması. *Academic Social Resources Journal*, 6(21), 145-162.
- Kokko, A. (2011). An exploration of agritourism: Topics, literature and areas for future research.
- Kozak, M (2021). *Bilimsel araştırma: Tasarım, yazım ve yayım teknikleri* (5. basım). Detay Yayıncılık.
- Küçükaltan, D. (1997). Trakya ekonomisi için bir bölgesel kalkınma modeli: Kırsal turizm. *7. Ulusal Bölge Bilimi Bölge Planlama Kongresi*: İzmir.

- Kültür ve Turizm Bakanlığı, Aksaray İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. (n.d.). İstatistiksel veriler. <https://aksaray.ktb.gov.tr/TR-170593/istatistiksel-veriler.html/> (Erişim Tarihi:01.12.2023)
- Kültür ve Turizm Bakanlığı, Uşak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. (n.d.). Alternatif turizm. <https://usak.ktb.gov.tr/TR-161687/alternatif-turizm.html> (Erişim Tarihi: 01.12.2023).
- Landis, J. R., & Koch, G. G. (1977). The measurement of observer agreement for categorical data. *Biometrics*, 33(1), 159–174. <https://doi.org/10.2307/2529310>
- Leco, F., Pérez, A., & Hernández, J. M. (2013). Rural tourists and their attitudes and motivations towards the practice of environmental activities such as agrotourism. *International Journal of Environmental Research*, 7(1), 255-264.
- López-Sanz, J. M., Penelas-Leguía, A., Gutiérrez-Rodríguez, P., & Cuesta-Valiño, P. (2021). Sustainable development and rural tourism in depopulated areas. *Land*, 10(9), 985. <https://doi.org/10.3390/land10090985>
- Lumsdon, L. (1996). Cycle tourism in Britain. *Insights Press*, 27-32.
- Mercan, O. Ş., & Pak, A. (2014). Küreselleşme sürecinde turizmin kırsal boyutu: Kırsal turizmin dünü ve bugünü. *Türk Bilimsel Derlemeler Dergisi*, 7(2), 29-33.
- OECD. (1994). *Bölgesel politikayı şekillendirmek için kırsal göstergelerin oluşturulması*. OECD Yayınları.
- Ongun, U., Gövdere, B., & Kaygısız Durgun, A. (2015). Burdur ilinin kırsal turizm potansiyelinin değerlendirilmesi: Sorunları ve çözüm önerileri. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7(12), 99-116.
- Özdemir, G., & Dülger Altınar, D. (2015). Gastronomi kavramları ve gastronomi turizmi üzerine bir inceleme. *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 12(1), 1-14.
- Özgen, İ. (2008). Burdur ve Isparta. G. Aktaş (Ed.), *Turizm coğrafyası* içinde (ss. 275-292). Detay Yayıncılık.
- Özgürel, G., Değişgel, S., & Sü Eröz, S. (2015). Tunceli ili kırsal turizm potansiyeli ve yerel halkın turizme yönelik bakışları. *Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi*, 5(2), 64-76.
- Özür, N. (2018). Türkiye’de havalimanlarının kuruluş yerlerinin sürdürülebilir arazi kullanımı bakımından değerlendirilmesi. *Türk Coğrafya Dergisi*, 71, 15-25. <https://doi.org/10.17211/tcd.413346>
- Ritchie, B., Tkaczynski, A., & Faulks, P. (2010). Understanding the motivation and travel behavior of cycle tourists using involvement profiles. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 27(4), 409-425. DOI: 10.1080/10548408.2010.481582
- Ruiz-Real, J. L., Uribe-Toril, J., de Pablo Valenciano, J., & Gázquez-Abad, J. C. (2022). Rural tourism and development: Evolution in scientific literature and trends. *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 46(7), 1322-1346. DOI: 10.1177/1096348020980162
- Santich, B. (2004). The study of gastronomy and its relevance to hospitality education and training. *Hospitality Management*, 23, 15-24. DOI:10.1016/S0278-4319(03)00069-0
- Sarıışık, M., & Özbay, G. (2015). Gastronomi turizmi üzerine bir literatür incelemesi. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 26(2), 264-278.
- Scarpato, R. (2002). Tourism and gastronomy. In A-M. Hjalager & G. Richards (Eds.), *Gastronomy as a tourist product: The perspectives of gastronomy studies* (pp. 51-59). Routledge.
- Selimoğlu, Ö. (2004). Dünya ve Türkiye’de ekoturizm. İstanbul Ticaret Odası Etüt ve Araştırma Şubesi Yayınları. <http://www.ito.org.tr/itoyayin/0013281.pdf>
- Sezgin, M., Büyükepeççi, S., & Gümüş, M. (2014). Karaman ili turizm yatırım analizleri ve turizm yatırım haritası. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 19(3), 9-54.
- Schilling, B. J., Marxen, L. J., & Heinrich, H. H. (2006). The opportunity for agritourism development in New Jersey. *The report for the New Jersey Department of Agriculture*.
- Soykan, F. (1999). Doğal çevre ve kırsal kültürle bütünleşen bir turizm türü: Kırsal turizm. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 10, 67-75.
- Sznajder, M., Przeborska, L., & Scrimgeour, F. (2009). *Agrotourism*. Ama Data Set
- Şeremet, M., & Alaeddinoğlu, F. (2018). İletişim-etkileşim ve akışkan metanın coğrafyası: Ulaşım ve ulaştırma coğrafyası. N. Özgen (Ed.), *Sosyal Coğrafya*, içinde (ss.203-225), Pegem Akademi
- Tan, Ö. (2012). Kırsal kalkınmada turizmin rolü ve İğneada’nın turizm potansiyeli. *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 1, 141-147.
- Tarım ve Orman Bakanlığı. (2021). *Ulusal kalkınma stratejisi (2021-2023)*. Tarım ve Orman Bakanlığı Yayınları.
- TarımTV. (2018, 19 Temmuz). Türkiye'nin ilk kırsal yaşam ve tarım müzesi Çorum'da kuruluyor. *TarımTV*. <https://www.tarimtv.gov.tr/tr/video-detay/turkiye-nin-ilk-kirsal-yasam-ve-tarim-muzesi-corum-da-kuruluyor-10304/> (Erişim tarihi: 05.01.2024)
- Torun, E. (2013). Kırsal turizmin bölge insanına katkıları. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 15(24), 31-37.
- Türkiye Turizm Tanıtım ve Geliştirme Ajansı. (2023, 20 Mayıs). *Bilecik turizm tanıtım ve geliştirme yol haritası*. 1-20. https://bilecik.edu.tr/dosya/15385_e781_Bilecik%20Turizm%20Tan%C4%B1tma%20ve%20Gelis%CC%A7tirme%20Yol%20Haritas%C4%B1-May%C4%B1s%202023.pdf/ (Erişim Tarihi: 08.02.2024)
- Türkiye Kültür Portalı. (2023). Turizm aktiviteleri, Bolu. *Kültür ve Turizm Bakanlığı Türkiye Kültür Portalı*. <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/bolu/turizmaktiviteleri?ilid=11&keyword=&etiket=&haricEtiket=&tur=0&gorsel=0&sayfa=1&sayi=12/> (Erişim Tarihi: 10.02.2024)
- Uğurlu, A. (2005). *Rekreatif amaçlı doğa sporlarının turizmde kullanılması: Antalya Köprülü Kanyon rafting uygulaması* [Yüksek lisans tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi>
- Uslu, A., & Kiper, T. (2006). Turizmin kültürel miras üzerine etkileri: Beypazarı/Ankara örneğinde yerel halkın farkındalığı. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 3(3), 305-314.
- Uyar, H., & Zengin, B. (2015). Gastronomi turizminin alternatif turizm çeşidi olarak değerlendirilmesi bağlamında gastronomi turizm indeksinin oluşturulması. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 3(17), 355–376.
- Ünal, A., & Demirkol, Ş. (2022). Spiritüel turizmin mental rahatlama ve manevi rekreasyon etkisi üzerine bir inceleme. *International Social Sciences Studies Journal*, 8(96), 881-889. <http://dx.doi.org/10.26449/sssj.3900>
- Yarcan, Ş. (1998). *Türkiye’de turizm ve uluslararasılaşma*. Turhan Kitabevi.
- Yazgan, Ş., & Kadanalı, E. (2012). Ağrı ilinin kırsal turizm potansiyelinin değerlendirilmesi. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 14(22), 5-10.
- Yılmaz, B. (2001). *Bartın ili ve yakın çevresi peyzaj potansiyelinin saptanması ve değerlendirilmesi üzerine bir araştırma* [Doktora tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi>
- Yıldırım, Ö., Altunbağ, E., Tınmaz, O., & Yılmaz, H. (2023). Gastronomi turizminin şehir pazarlamasına etkisi: Üsküdar gastronomi sokağı İstanbul ili örneği. *Geographies, Planning & Tourism Studies*, 3(1), 40-49. <https://doi.org/10.5505/gpts.2023.04706>

Yoloğlu, A. C., & Zorlu, F. (2020). Türkiye'de kırsallığın ve bireysel aralıkların özellikleri: Bir yöntem denemesi. *Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü e-Dergisi*, 3(2), 145-176.