

**T.C.  
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
COĞRAFYA ANABİLİM DALI**

**BALIKESİR'DE ŞEHİRSEL YAŞANABİLİRLİK**

**DOKTORA TEZİ**

**SEMA ÇETİNKAYA**

**Balıkesir, 2021**



**T.C.  
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
COĞRAFYA ANABİLİM DALI**

**BALIKESİR'DE ŞEHİRSEL YAŞANABİLİRLİK**

**DOKTORA TEZİ**

**SEMA ÇETİNKAYA**

**TEZ DANIŞMANI**

**PROF. DR. ALPASLAN ALIĞAOĞLU**

**Balıkesir, 2021**

## **PROJE DESTEK SAYFASI**

Bu doktora araştırması Balıkesir Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Birimi tarafından 2018/029 numaralı proje ile desteklenmiştir.





**T.C.**  
**BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TEZ ONAYI**

Enstitümüzün Coğrafya Anabilim Dalı'nda 201512516001 numaralı Sema ÇETİNKAYA'nın hazırladığı "Balıkesir'de Şehirselleşme Yaşanabilirlik" konulu DOKTORA tezi ile ilgili TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliği uyarınca 17/12/2021 tarihinde yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda tezin onayına OY BİRLİĞİ/OY ÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.

Başkan Prof. Dr. Alpaslan ALIĞAĞAOĞLU (Danışman) İmza

Üye Prof. Dr. İsa CÜREBAL İmza

Üye Prof. Dr. Alaattin KIZILÇAOĞLU İmza

Üye Prof. Dr. Ünal ÖZDEMİR İmza

Üye Doç. Dr. Ferhat ARSLAN İmza

.../.../...

Enstitü Onayı

## ETİK BEYAN

Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kuralları'na uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde ve ortaya çıkan sonuçlarda herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

11/11/2021

Sema ÇETİNKAYA

## ÖNSÖZ

### Şehirselle yaşanabilirlik;

“güvenli, altyapının ve üstyapının iyi olduğu, kamu ve toplu taşıma hizmetlerinin dengeli dağıldığı, ekonomik anlamda dinamik olan ve çevreye zararının en az olduğu şehir yerleşimlerinde; şehirli nüfusun çoğunluğunun sahip olduğu birbirinden farklı beklentilerin karşılanabilirliği” olarak ifade edilebilir (Çetinkaya ve Aliğaoğlu, 2020; s. 2913).

Şehirselle yaşanabilirlik tanımının içinde birden fazla unsurun yer aldığı görülmektedir. Bu unsurların birinde ya da birden fazlasında yaşanan aksaklıklar şehir nüfusunun gündelik hayatını olumsuz yönde etkilemektedir. Bunun sonucunda, şehir özelliklerini taşıyan yerleşmelerde karşılaşılan problemler bireylerin yaşam kalitesinin düşmesine yol açar ve şehirlerin yaşanabilirlikleri sorgulanmaya başlar. Çıkış noktasını bu sorgulamadan alan araştırma Balıkesir şehrinin yaşanabilir bir yer olup olmadığını tespit etmeye yönelik hazırlanmıştır. Araştırmaların hazırlanma ve yazım aşamasında karşılaşılan güçlükler ve sınırlılıklar vardır. Bundan dolayı her araştırmada eksikler ya da kusurlar olduğu gibi bu araştırmada bazı eksikleri ve kusurları olabilir. Bahsi geçen olumsuzluklar göz önüne alındığında, okuyucunun hoşgörüsünü bu araştırmadan esirgemeyeceği ümit edilmektedir.

Öncelikle doktora tezi olarak sunulan bu araştırma konusunu öneren, hazırlanması sırasında öneri ve tavsiyeleriyle araştırmama yön veren ve yanımda olan değerli danışman hocam Prof. Dr. Alpaslan ALIĞAOĞLU'na, tez izleme sürecimde fikirleri ve eleştirileriyle yol gösteren sayın Prof. Dr. İsa CÜREBAL'a ve Prof. Dr. Alaattin KIZILÇAOĞLU'na, akademik çalışmalarımı destekleyen sayın Doç. Dr. Alper UZUN'a, Balıkesir Üniversitesi'nde bulunduğu sürece coğrafi bilgi sistemleriyle ilgili sorularımı yanıtlayan Dr. Öğr. Üyesi Şevki DANACIOĞLU'na ve Burak OĞLAĞI'ya, araştırmama okuyucu olarak eleştirilerini esirgemeyen Arş. Gör. Oğuzhan ÖZKAN'a teşekkür ederim.

Bunların dışında eğitim ve öğretim hayatım üzerinde emeği olan ilkokul, ortaokul ve lisedeki hocalarıma, coğrafya'da lisans eğitimi ve öğretimimi tamamladığım yer olan Ege Üniversitesi Coğrafya Bölümü'nde bulunan hocalarıma, yüksek lisans sürecimi tamamladığım Karabük Üniversitesi Coğrafya Bölümü'ndeki hocalarıma, doktora eğitimim sırasında bilgi ve tecrübelerini aktaran ders aldığım

Balıkesir Üniversitesi Coğrafya Bölümü hocalarıma, tüm arkadaşlarıma ve hepsinden öte AİLEME içtenlikle teşekkür ederim.

**BALIKESİR, 2021**

**SEMA ÇETİNKAYA**



## ÖZET

### BALIKESİR'DE ŞEHİRSEL YAŞANABİLİRLİK

ÇETİNKAYA, Sema

Doktora, Coğrafya Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Alpaslan ALIĞAOĞLU

2021, 205 Sayfa

Türkiye’de şehirlerde karşılaşılan sorunların birçoğu, şehirlerin kontrolsüz ve hızlı bir şekilde büyümesinden kaynaklanmaktadır. Sözü geçen büyümenin oluşturduğu problemlerden bazıları; çevre kirliliği, trafik yoğunluğu ve güvenlik sorunlarıdır. Araştırma konusunun seçilmesindeki amaç, Balıkesir şehrinde kirliliğin yol açtığı çevre sorunları, taşıt sayısındaki artışın neden olduğu ulaşım sorunları, sosyoekonomik gerekçelerle madde ve alkol bağımlılığından kaynaklanan güvenlik sorunları gibi problemlerin kentsel mekân üzerinde yoğunluk kazandığı alanları, Balıkesir şehir halkının algısından yararlanarak tespit etmek ve bu sorunlara dair çözüm önerileri geliştirmektir. Böylece davranışsal coğrafya bakış açısıyla şehirselleşme konusu ele alınmış olup araştırmanın literatüre önemli bir katkı yapacağı düşünülmektedir.

Araştırmaya başlarken bazı sorular geliştirilmiştir. Bu sorulardan bir tanesi; “Şehir sakinleri şehirde yapılan etkinlikleri yeterli ve erişilebilir bulmakta mıdır?”. Araştırmada karma yöntem kullanılmış olup anket ve görüşme uygulamasıyla veri toplanmıştır. Araştırmanın evreni Balıkesir şehir merkezinde yaşayan tüm nüfus olup örnekleme ise ankete katılan 401 kişi ve görüşme yapılan 40 kentsel mahalle muhtarından oluşmaktadır. Anketler SPSS 24.0, görüşmeler ise MAXQDA 2020 programıyla analiz edilmiştir. Analizlerden elde edilen bulgulardan bazıları şöyledir: Erişilebilirlik adına “Yaşadığım yerde trafik problemi yoktur.” yanıtına katılmıyorum diyenlerin oranı % 44’tür. “Yeşil alanlar yeterli sayıdadır.” ifadesine “katılmıyorum” diyenlerin oranı % 40,1’dir. “Konut fiyatları ve kira bedelleri düşüktür.” ifadesine de “kesinlikle katılmıyorum.” cevabının fazlaca verildiği anlaşılmaktadır. Katılanların

% 75,1'i bu ifadeye kesinlikle katılmadıklarını belirtmişlerdir. Araştırmanın temel sonuçlarına bakıldığında: Merkezi İş Alanı'nda otopark sorunu vardır. Balıkesir'de toplu taşıma araçlarına kolay erişilmektedir. Şehirde konut fiyatları ve kira bedelleri yüksek bulunmaktadır. Balıkesir şehri güvenli bir yer olarak görülmekte ve şehirdeki yeşil alan mevcudiyetinin yeterli olduğu düşünülmektedir. Ulaşım sorunlarının en başında bireylerin gidecekleri yer için kullandıkları toplu taşıma araçlarında yaptıkları aktarmalar gelmektedir.

Balıkesir Şehri yaşanabilir bir yerdir. Bununla birlikte şehirde tespit edilen aksaklıkların düzeltilmesi durumunda şehir daha yaşanabilir bir yer haline gelecektir. Bu sonuçlar doğrultusunda verilebilecek önerilerden bazıları şöyledir: Aktarmalı ulaşım sistemi bırakılmalıdır. Böylece şehir sakinlerinin zaman ve para tasarrufu yapmaları desteklenmiş olacaktır. Yeşil alan miktarının artırılması; parkı oluşturan yürüyüş yolları, çocuk oyun alanları, spor aletleri, banklar ve geri dönüşüm kutularıyla parkların donatılmalıdır. Sosyal adaleti sağlamak adına eğitimde ve dinlenme imkânlarında ekonomik erişebilirlik desteklenmelidir. Bahsi geçen erişebilirliği sağlamak için gençlik merkezlerinin, kamuya açık rekreasyonel dinlenme alanların çoğaltılmalıdır.

**Anahtar Kelimeler:** Balıkesir, Şehir coğrafyası, Şehrsel yaşanabilirlik, Yaşam kalitesi, Yaşanabilirlik

## ABSTRACT

### URBAN LIVABILITY IN BALIKESİR

**ÇETİNKAYA, Sema**

**PhD Thesis, Department of Geography**

**Thesis Advisor: Prof. Dr. Alpaslan ALİAĞAOĞLU**

**2021, 205 pages**

Many of the problems encountered in cities in Turkey are due to the uncontrolled and rapid growth of cities. Some of the problems caused by the mentioned growth are; environmental pollution, traffic density and safety problems. The purpose of choosing the research topic is to identify the areas where problems such as environmental problems caused by pollution in the city of Balıkesir, transportation problems caused by an increase in the number of vehicles, safety problems caused by substance and alcohol addiction dependence on socioeconomic grounds are concentrated on urban space, using the perception of the people of Balıkesir city and develop solutions to these problems. Thus, the issue of urban livability has been discussed from the point of view of behavioral geography, and it is thought that the research will make an important contribution to the literature.

Some questions were developed when starting research. One of these questions is; “Do city residents find the events held in the city adequate and accessible?” A mixed method was used in the research and data were collected using questionnaire and interview techniques. The universe of the research is the entire population living in the city center of Balıkesir, and the sample consists of 401 people who participated in the survey and 40 headmen of urban neighborhoods who were interviewed. The questionnaires were analyzed with SPSS 24.0 and the interviews were analyzed with MAXQDA 2020 program. Some of the findings obtained from the analyses are as follows: In the name of accessibility, “There are no traffic problems where I live.” The rate of those who disagree with the answer is 44%. “The green areas are sufficient.” The rate of those who say "I do not agree" with the statement is 40.1%. “Housing prices and rental prices are low.” “I totally

disagree.” It is clear that the answer is too much. 75.1% of the participants stated that they did not agree with this statement. Considering the main results of the research: There is a parking problem in the Central Business District. Public transportation is easily accessible in Balıkesir. Housing prices and rental prices in the city are high. The city of Balıkesir is seen a safe place and the availability of green space in the city is considered sufficient. At the beginning of the transportation problems, the transfers made by the individuals in the public transportation vehicles they use to go to their destination.

Balıkesir City is a livable place. However, if the problems detected in the city are corrected, the city will become a more livable place. Some of the suggestions that can be made in line with these results are as follows: The transfer system should be abandoned. Thus, city residents will be supported to save time and money. Increasing the amount of green space; The parks should be equipped with walking paths, children's playgrounds, sports equipment, benches and recycling bins that make up the park. In order to ensure social justice, economic accessibility in education and recreation opportunities should be supported. In order to ensure the said accessibility, youth centers and recreational areas open to the public should be increased.

**Keywords:** Balıkesir, Urban geography, Urban livability, Quality of life, Livability



## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	iii
ÖZET.....	v
ABSTRACT .....	vii
İÇİNDEKİLER.....	ix
ÇİZELGELER LİSTESİ .....	xii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xiv
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xix
<b>1. GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>
1.1. Araştırmanın Problemi.....	3
1.2. Araştırmanın Amacı .....	4
1.3. Araştırmanın Önemi .....	4
1.4. Araştırmanın Varsayımları .....	5
1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları.....	6
1.6. Tanımlar.....	7
<b>2. İLGİLİ ALANYAZIN.....</b>	<b>11</b>
2.1. Kuramsal Çerçeve.....	11
2.1.1. Şehir Kavramının ve Şehir Coğrafyasının Gelişimi.....	11
2.1.2. Şehirleşme .....	16
2.1.3. Şehir Modelleri.....	19
2.1.4. Şehirselleşme ve Şehirselleşme .....	22
2.1.5. Hızlı Şehirleşme, Şehir Modellerini Nasıl Etkiler?.....	22
2.1.6. Türk Şehirlerinde Şehir Modellerinin Karakteristik Özellikleri	23
2.1.7. Tarihi Merkez .....	24
2.1.8. Şehir Meydanı ve Ana Caddeler .....	24
2.1.9. Şehirlerarası Otoyollar ve Çevrili Alanlar .....	26
2.1.10. Türk Şehirlerinde Yeşil Alan Kavramı .....	27
2.1.11. Şehirselleşme Yaşanabilirlik Nedir? Kentsel Yaşanabilirlik Nedir?.	28
2.1.12. Erişebilirlik.....	29

2.1.13. Yeşil Alan Mevcudiyeti .....	32
2.1.14. Çevresel Kalite .....	34
2.1.15. Kent Mimarisi ve Tarihi Doku .....	35
2.1.16. Gelenekler, Pazar Yerleri ve Festivaller .....	37
2.1.17. Şehirselle Bir Problem Olarak Yaşanabilirlik.....	38
2.1.18. Özet Olarak Güncel Şehirselle Problemler .....	39
2.2. İlgili Araştırmalar .....	40
2.2.1. Konuyla İlgili Araştırmalar.....	40
2.2.2. Sahayla İlgili Araştırmalar .....	43
<b>3. YÖNTEM.....</b>	<b>45</b>
3.1. Araştırmanın Modeli.....	45
3.2. Evren ve Örneklem .....	46
3.3. Veri Toplama Araçları ve Teknikleri .....	47
3.3.1. Anket Tasarımı.....	50
3.3.2. Görüşme Formu Tasarımı .....	51
3.4. Verilerin Toplanma Süreci .....	52
3.5. Verilerin Analizi .....	53
<b>4. BULGULAR VE YORUMLAR.....</b>	<b>65</b>
4.1. Çalışma Sahası .....	65
4.2. Balıkesir Şehri ve Çevresinin Kısa Tarihi .....	73
4.3. Kamu Hizmetlerinin Genel Dağılımı: Okullar, Sağlık Merkezleri ve Ulaşım.....	77
4.4. Mahallelerin Yaşanabilirlik Analizleri .....	79
4.4.1. Anket ve Görüşme Sonuçlarının Değerlendirilmesi .....	79
4.4.1.1. Erişebilirlik.....	83
4.4.1.2. Yeşil Alan Mevcudiyeti .....	103
4.4.1.3. Çevresel Kalite .....	119
4.4.1.4. Kent Mimarisi ve Tarihi Doku .....	135
4.4.1.5. Gelenekler, Pazar Yerleri ve Festivaller.....	150
<b>5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>175</b>

5.1. Sonuçlar .....	175
5.2. neriler .....	183
<b>KAYNAKÇA</b> .....	188
<b>EKLER</b> .....	198
EK-1 Anket Formu .....	198
EK-2 Görüşme Formu .....	204



## ÇİZELGELER LİSTESİ

<b>Çizelge 1.</b> Belirlenmiş Evrenler için Kabul Edilebilir Örneklem Büyüklükleri.....	47
<b>Çizelge 2.</b> Cronbach's Alpha Değerlerine Göre Güvenirlilik Katsayıları ve Karşılıkları .....	54
<b>Çizelge 3.</b> Anket Bölümlerinin Cronbach's Alpha Değerleri.....	55
<b>Çizelge 4.</b> Korelasyon Katsayıları ve Karşılıkları .....	56
<b>Çizelge 5.</b> Normallik Testi Sonuçlarına Göre Normal Dağılım Göstermeyen Anket İfadeleri .....	56
<b>Çizelge 6.</b> Normallik Testi Sonuçlarına Göre Normal Dağılım Gösteren Anket İfadeleri .....	57
<b>Çizelge 7.</b> Görüşme Analizinin Yapılacağı MAXQDA 2020 Programında Kullanılan Tema ve Kodlar.....	59
<b>Çizelge 8.</b> Kod Matrisinde Kullanılan Balıkesir Şehri Merkez ve Çevre Mahallelerinin Numaraları, İsimleri ve Mahalle Muhtarlarının Yaşları.....	64
<b>Çizelge 9.</b> Karesi İlçesine Bağlı Kentsel Mahallelerin 2020 yılına ait Nüfus Miktarı ve Nüfus Yoğunluğu .....	69
<b>Çizelge 10.</b> Altieylül İlçesine Bağlı Kentsel Mahallelerin 2020 Yılı Nüfus Miktarı ve Nüfus Yoğunluğu .....	70
<b>Çizelge 11.</b> Balıkesir'de Şehrsel Yaşanabilirlik için Yapılan Anket Çalışmasına Katılan Bireylerin Demografik ve Sosyoekonomik Özellikleri.....	79
<b>Çizelge 12.</b> Katılımcıların Balıkesir Şehrine Ait Erişebilirlik Bölümündeki İfadelere Verdikleri Yanıtların Frekansları, Yüzdeleri, Standart Sapmaları.....	85
<b>Çizelge 13.</b> Şehir İçi Ulaşım Kolaylığıyla Açık Alanlar, Kültürel ve Sportif Faaliyetlere Erişmenin Kolaylığı Arasındaki İlişki.....	88
<b>Çizelge 14.</b> Balıkesir Şehrinde Alt ve Üst Yapıyla İlgili İfadelerin Birbiriyle Olan İlişkisi.....	91
<b>Çizelge 15.</b> Balıkesir Şehrinde Ulaşım ile Erişebilirlik Arasındaki İlişki .....	92
<b>Çizelge 16.</b> Balıkesir Şehrinde Aktivitelere Erişim, Etkinliklerin Miktarı ve Etkinliklere Katılımla İlgili İfadelerin Birbiriyle Olan İlişkisi .....	93
<b>Çizelge 17.</b> Balıkesir Şehrinde Taşıt Yollarının Güvenliğiyle Trafik Kazaları Arasındaki İlişki .....	93

<b>Çizelge 18.</b> Katılımcıların Balıkesir Şehrine Ait Yeşil Alan Mevcudiyeti Bölümündeki İfadelere Verdikleri Yanıtların Frekansları, Yüzdeleri, Standart Sapmaları.....	103
<b>Çizelge 19.</b> Yeşil Alan Mevcudiyetiyle İlgili İfadelerin Birbiriyle Olan İlişkisi ....	106
<b>Çizelge 20.</b> Katılımcıların Balıkesir Şehrine Ait Çevresel Kalite Temasındaki İfadelere Verdikleri Yanıtların Frekansları, Yüzdeleri, Standart Sapmaları. ....	119
<b>Çizelge 21.</b> Doğal Çevrenin Kalitesiyle İlgili İfadelerle Yeşil Alan Arasındaki İlişki .....	121
<b>Çizelge 22.</b> Balıkesir Şehrindeki İnsan ve Canlılarla İlgili Verilen İfadelerin Birbiriyle Olan İlişkisi .....	122
<b>Çizelge 23.</b> Balıkesir Şehrindeki Yaşam Maliyeti ve Yeni İş Alanlarının Gelişimi Arasındaki İlişki .....	122
<b>Çizelge 24.</b> Katılımcıların Balıkesir Şehrine Ait Kent Mimarisi ve Tarihi Doku Bölümündeki İfadelere Verdikleri Yanıtların Frekansları, Yüzdeleri, Standart Sapmaları.....	135
<b>Çizelge 25.</b> Kent Mimarisi ve Tarihi Doku ile İlgili İfadeler Arasındaki İlişki .....	137
<b>Çizelge 26.</b> Katılımcıların Balıkesir Şehrine Ait Gelenekler, Pazar Yerleri ve Festivaller Bölümündeki İfadelere Verdikleri Yanıtların Frekansları, Yüzdeleri, Standart Sapmaları .....	150
<b>Çizelge 27.</b> Gelenekler, Pazar Yerleri ve Festivallerle İlgili Verilen İfadelerin Birbiriyle Olan İlişkisi .....	152

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Burgess'in (1925-1929) Chicago Örneği Üzerinde Gösterdiği Konsantrik Halka Modeli.....	19
Şekil 2. Hoyt'un (1939) Sektör Modeli .....	20
Şekil 3. Harris ve Ullman'ın (1945) Çok Çekirdekli Modeli .....	21
Şekil 4. Balıkesir'in Merkez İlçelerini Oluşturan Karesi'ye ve Altıeylül'e Bağlı Kentsel Mahalleler .....	66
Şekil 5. Balıkesir Şehri ve Yakın Çevresinin Topografyası .....	68
Şekil 6. Balıkesir Şehrinin Kentsel Mahalle Nüfus Dağılışı (2021).....	71
Şekil 7. Balıkesir Şehrinin Kentsel Mahalle Nüfus Yoğunluğu (2021) .....	72
Şekil 8. Balıkesir Şehrinin Gelişim Evreleri (2021), (Cürebal vd., 2008).....	76
Şekil 9. Balıkesir'de Şehir İçi Arazi Kullanılışı .....	78
Şekil 10. Anket Katılımcılarının Cinsiyete Göre Dağılımı (%).....	81
Şekil 11. Anket Katılımcılarının Yaş Gruplarına Göre Dağılımı (%) .....	81
Şekil 12. Anket Katılımcılarının Medeni Durumuna Göre Dağılımı (%) .....	82
Şekil 13. Anket Katılımcılarının Eğitim-Öğrenim Durumuna Göre Dağılımı (%) ...	82
Şekil 14. Anket Katılımcılarının Mesleklerine Göre Dağılımı (%).....	83
Şekil 15. Anket Katılımcılarının Yıllı Gelirlerine Göre Dağılımı (%).....	83
Şekil 16. Balıkesir Tren Garı Önünden Geçen Vasıf Çınar Caddesi'ne Alternatif Olarak Yapılan Yolun Görünümü.....	94
Şekil 17. Karesi Caddesi'nde Bulunan Bisiklet Yolundan Bir Görünüm.....	95
Şekil 18. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Erişebilirlik için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi.....	96
Şekil 19. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Erişebilirlik için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	96
Şekil 20. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Erişebilirlik için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi .....	97
Şekil 21. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Erişebilirlik için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	97
Şekil 22. 22K TTM- Kampüs Hattında Çalışan Otobüslerin Bekleme Yerinden Bir Görünüm .....	100

<b>Şekil 23.</b> Anafartalar Caddesi'nde Yaşanan Trafığı Tek Şeritte İlerlemeye Zorlayan Hatalı Park Sorunundan Bir Görünüm.....	100
<b>Şekil 24.</b> Vasıf Çınar Caddesi'nde Akşam Trafığı .....	101
<b>Şekil 25.</b> Balıkesir Şehrinde Ulaşımı Sağlayan Otobüs Güzergâhlarıyla Onları Destekleyen Minibüs ve Taksi Dolmuş Güzergâhları .....	102
<b>Şekil 26.</b> Rekreatyonel Amaca Yönelik Oluşturulan Avlu'dan Görünüm (Pinterest, 2021) .....	105
<b>Şekil 27.</b> Balıkesir'de Rekreatyonel Amaca Yönelik Oluşturulan Çamlık Tepesi (Balıkesirim, 2021) .....	105
<b>Şekil 28.</b> Rekreatyonel Amaçlarla Kullanılan Atatürk Parkı'dan Bir Görünüm.....	107
<b>Şekil 29.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Yeşil Alan Mevcudiyeti için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi .....	108
<b>Şekil 30.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Yeşil Alan Mevcudiyeti için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	109
<b>Şekil 31.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Yeşil Alan Mevcudiyeti için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi .....	110
<b>Şekil 32.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Yeşil Alan Mevcudiyeti İçin Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	111
<b>Şekil 33.</b> Sötlüce Mahallesi'nde Dereboyu Caddesi Üzerinde Yer Alan Aile Çay Bahçesi .....	112
<b>Şekil 34.</b> Sötlüce Mahallesi Pazar Yerinin Otopark Olarak Kullanımı .....	113
<b>Şekil 35.</b> TEİAŞ Balıkesir İşletme Şefliği Yakınında Bulunan Yüksek Gerilim Elektrik Direği Yanına Yapılmış Çocuk Parkı .....	114
<b>Şekil 36.</b> Sötlüce Mahallesi'nde Yol Kenarında Koruma Bariyerleri Bulunmayan Çocuk Parkı.....	114
<b>Şekil 37.</b> Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Çevre Eğitim Parkı'nın Yeşil Alanla Uyumlu Koruma Bariyerlerinden Bir Görünüm .....	115
<b>Şekil 38.</b> Çay Deresi Kenarına Yapılan Yeşil Alan İçindeki Oturma Yerleri ve Yürüyüş Yolundan Bir Görünüm.....	116
<b>Şekil 39.</b> İsmail Akçay Parkı ve Yakın Zamanda Tamamlanan Millet Kırathanesi .....	116
<b>Şekil 40.</b> Demiryolu Üzerinde Bulunan Yeşil Alanlar .....	117

<b>Şekil 41.</b> Yeni İzmir Yolu'ndaki Refüjlerde ve Yol Kenarlarında Bulunan Yeşil Alanlar.....	117
<b>Şekil 42.</b> Balıkesir Şehri Kentsel Mahallelerinde Yeşil Alana Erişebilirlik (300 m.) Durumu .....	118
<b>Şekil 43.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Çevresel Kalitede Fiziksel Çevre için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi.....	124
<b>Şekil 44.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Çevresel Kalitede Fiziksel Çevre için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi.....	125
<b>Şekil 45.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Çevresel Kalitede Güvenlik ve Sosyal Çevre için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi .....	126
<b>Şekil 46.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Çevresel Kalitede Güvenlik ve Sosyal Çevre için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	127
<b>Şekil 47.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Çevresel Kalitede Fiziksel Çevre için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi.....	128
<b>Şekil 48.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Çevresel Kalitede Fiziksel Çevre için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi.....	129
<b>Şekil 49.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Çevresel Kalitede Güvenlik ve Sosyal Çevre için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi .....	130
<b>Şekil 50.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Çevresel Kalitede Güvenlik ve Sosyal Çevre için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi .....	131
<b>Şekil 51.</b> Gaziosmanpaşa Mahallesi'nde Bulunan Terk Edilmiş Tren İstasyonundan Bir Görünüm. ....	132
<b>Şekil 52.</b> Gaziosmanpaşa Mahallesi'nde Bir Yol Ayrımı ve Güvenli Olmayan Noktada Bekleyen Yaya.....	133
<b>Şekil 53.</b> Sütlüce Mahallesi'nde Yaya Güvenliği Olmayan Kaldırımsız Sokaklardan Bir Görünüm .....	134
<b>Şekil 54.</b> 1.Oruçgazi Mahallesi'nde Yer Alan Kaldırımsız Bir Sokakta Yürüyen Yaya .....	134
<b>Şekil 55.</b> Aygören Mahallesi'nde Metruk Bir Yapıdan Görünüm.....	138
<b>Şekil 56.</b> Zağnos Paşa Cami .....	138
<b>Şekil 57.</b> Zağnos Paşa Meydanı'ndan Bir Görünüm .....	139
<b>Şekil 58.</b> Atatürk Parkı'nın Girişinde Yer Alan Atatürk Anıtı ve Önünde Bırakılan Alandan Görünüm.....	139



<b>Şekil 59.</b> Milli Kuvvetler Caddesi'nde Bulunan Dükkânlar ve Peyzaj için Kullanılan Unsurların Bir Görünümü .....	140
<b>Şekil 60.</b> Kurtdereli Spor Salonu Önünde Yer Alan Kavşaktaki Yer-Yön Tabelaları .....	140
<b>Şekil 61.</b> Vasıf Çınar Caddesi ile Kepsut Caddesi'ni Birleştiren Kavşaktaki Yön Levhaları .....	141
<b>Şekil 62.</b> Şehirde Bulunan ve Türkiye'nin İlk Modern Un Fabrikalarından Biri Olan Muharrem Hasbi Un Fabrikası.....	141
<b>Şekil 63.</b> Gümüşçeşme Mahallesi'ndeki Mustafa Tepmeci Meydanı'nda Yer Alan Tarihi Fabrika.....	142
<b>Şekil 64.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Kent Mimarisi ve Tarihi Doku için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi .....	143
<b>Şekil 65.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Kent Mimarisi ve Tarihi Doku için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	144
<b>Şekil 66.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Kent Mimarisi ve Tarihi Doku için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi .....	145
<b>Şekil 67.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Kent Mimarisi ve Tarihi Doku için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	146
<b>Şekil 68.</b> Aygören Mahallesi'nde Tehlike Oluşturan Eski Konuttan Bir Görünüm	148
<b>Şekil 69.</b> Restorasyon İşlemiyle Onarılan ve Herhangi Bir İşlemle Onarılmayan İki Yapı.....	149
<b>Şekil 70.</b> Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Tarafından Restorasyon İşlemi Devam Eden Bir Yapı.....	149
<b>Şekil 71.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Gelenekler için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi.....	154
<b>Şekil 72.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Gelenekler için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	155
<b>Şekil 73.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Gelenekler için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi.....	156
<b>Şekil 74.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Gelenekler için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	157
<b>Şekil 75.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir'de Pazar Yerleri için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	159

<b>Şekil 76.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Pazar Yerleri için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	160
<b>Şekil 77.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Pazar Yerleri için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi .....	161
<b>Şekil 78.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Pazar Yerleri için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	162
<b>Şekil 79.</b> Bahçelievler Mahallesi’nde Kurulan Cumartesi Pazarından Bir Görünüm .....	164
<b>Şekil 80.</b> Bahçelievler Mahallesi Çarşamba Pazarı’nda Kurulan Hanımeli Pazarı .	164
<b>Şekil 81.</b> Fuar, Kongre, Festivallerin Gerçekleştirildiği ve Otopark Olarak Hizmet Veren Alandan Bir Görünüm .....	165
<b>Şekil 82.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Festivallerde Spor Etkinlikleri için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi .....	166
<b>Şekil 83.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Festivallerde Spor Etkinlikleri için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	167
<b>Şekil 84.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Festivallerde Spor Etkinlikleri için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi .....	168
<b>Şekil 85.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Festivallerde Spor Etkinlikleri için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	169
<b>Şekil 86.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Festivallerde Kültürel Etkinlikler için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi .....	170
<b>Şekil 87.</b> Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Festivallerde Kültürel Etkinlikler için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	171
<b>Şekil 88.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Festivallerde Kültürel Etkinlikler için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi .....	172
<b>Şekil 89.</b> Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Festivallerde Kültürel Etkinlikler için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi .....	173
<b>Şekil 90.</b> Görüşme Sonuçlarına Dayanılarak Hazırlanan Kelime Bulutu Çıktısı ....	183

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>ADNKS</b>	: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
<b>AVM</b>	: Alışveriş Merkezi
<b>BM</b>	: Birleşmiş Milletler
<b>BTIS</b>	: Bangalore Transport Information System
<b>EEA</b>	: European Environment Agency
<b>EGM</b>	: Emniyet Genel Müdürlüğü
<b>MİA</b>	: Merkezi İş Alanı
<b>MS</b>	: Milattan Sonra
<b>SGK</b>	: Sosyal Güvenlik Kurumu
<b>SPSS</b>	: Statistical Package for the Social Sciences
<b>TDK</b>	: Türk Dil Kurumu
<b>TEİAŞ</b>	: Türkiye Elektrik İletim Anonim Şirketi
<b>TTM</b>	: Toplu Taşıma Merkezi
<b>TÜİK</b>	: Türkiye İstatistik Kurumu
<b>vb.</b>	: ve benzeri
<b>vd.</b>	: ve diğerleri
<b>vs.</b>	: vesaire

# 1. GİRİŞ

Yaklaşık 10.000 yıl önce insanoğlunun yerleşik hayata geçmesiyle birlikte ekonomik faaliyetler çeşitlenmiş ve bu çeşitlilik bazen yerleşim yerlerinin fiziki özelliklerini etkilemiştir (Gölbaş, 2016). Etkilenen bu fiziki özellikler günümüze kadar yerleşmelerin türlere ayrılmasına sebebiyet vermiştir. Bu türlerin temelde en bilineni ve yerleşme coğrafyası içerisinde bulunan kır ve şehir yerleşmeleridir (Tanoğlu, 1954).

Çalışmaya dayanak oluşturan konu ise şehir yerleşmesidir. Şehirlerin ilk ortaya çıkışından günümüze kadar tarım ve hayvancılık gibi ekonomik uğraşların yanına sanayi, hizmet sektörü gibi faaliyetlerin eklenmesi sonucu, şehirlerde nüfus artışı meydana gelmiştir (Açıköz, 2007). Doğal ortamından gittikçe uzaklaşan insanoğlu için altyapı ve üstyapı adı verilen bazı özelliklerin şehirlerde olmazsa olmaz bir hale gelmesi Avrupa şehirlerinde Orta Çağ'da yaşanan 'kara ölüm' (veba) adı verilen salgın hastalığında milyonlarca insanın ölmesiyle anlaşılmıştır (Ponting, 2012). Özellikle Avrupa ve Akdeniz ülkelerinde görülmüş olan bu hastalığa yol açan kemirgen hayvanlarda doğal yolla oluşan veba basili yüzünden 14. yüzyılda nüfusun üçte birinin öldüğü rivayet edilmektedir (Genç, 2011).

Orta Çağ'dan günümüze kadar şehir yerleşmelerinde gerçekleşen yapılaşma, nüfus artışının beraberinde getirdiği alt ve üst yapı sorunları, yerel yönetimlere pek çok sorumluluklar yüklemiştir. Şehirlerin gelişme hızı, yapılan alt yapı ve üst yapı hizmetlerinin inşasından çok daha hızlı gerçekleştiğinden dolayı bulunulan zaman diliminde bu hizmetlerin vasat durumda kalmasına sebep olmuştur (Erdin, 2009). Bu konuda hükümetlerin bir takım projeleri olmuş ancak bunlardan bazılarının hayata geçirilmesi mümkün olmamıştır. Bu projelerden birisi de ülkemizde üretilmiştir. Örneğin; gecekondulaşmanın büyük şehirlerde artması, temiz suyun dolaşımını sağlayan şebeke suyu dağıtım ağının her yere ulaştırılamamasına, elektrik dağıtım ve toplu taşıma hizmetlerinin gecekonduların bulunduğu yerleşim alanlarına sonradan dâhil olmasına neden olmuştur. Bu durumun yoğun bir biçimde yaşandığı

büyükşehirlerden olan İstanbul şehri için vize uygulaması getirilsin şeklinde uç sayılabilecek bir öneri gündeme gelmiş; ancak bu öneri hayata geçirilmemiştir. Öneride sözü geçen bu vizenin İstanbul'a kırsal alanlardan ve/veya diğer şehirlerden göç etmek isteyen insanları kapsadığı ifade edilmektedir (Enderoğlu, 2006).

Şehirlerde hızlı nüfuslanmanın sonucu olarak günümüzde de devam eden birtakım problemler bulunmaktadır. Bunlardan en önemlileri; yeşil alan ve rekreasyonel alanların azlığı, temiz içme suyuna erişim güçlüğü, kamu alanlarına ve binalarına erişim güçlüğü, trafikte veya ulaşımda yaşanan aksaklıklar, çevre kirliliği ve güvenlik sorunlarıdır. Şehirlerde görülen bu tür problemler şehirli nüfusun yaşam kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir. Örneğin; mahalle sakinlerinin ağırlıklı olarak kış aylarında ısınmak için kullandıkları kömürün yakılmasıyla ortaya çıkan karbon emisyonunun fazlalığı hava kirliliğine neden olmaktadır.

Bir mahalleden diğerine geçerken aktarma yapılması ve bu aktarmalar arasında fazla zaman harcanması insanların şehirdeki erişebilirlik sorunuyla yüzleşmesine neden olmaktadır. Su kesintilerinin sık bir şekilde yaşanması, hanelere dağıtılan suyun kalitesinin Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı tarafından oluşturulan Su Kontrol Yönetmeliği'ne göre içme suyu kalitesinde olmaması gibi durumların yaşanması, insanların yaşam kalitesini düşürmektedir. Bu araştırmada somut ve soyut bu problemlerin hepsinin birlikte ele alınmasını sağlayan daha güncel bir kavram olan 'şehirselleşebilirlik' ile Balıkesir şehri örneği üzerinde çalışılmıştır.

Araştırmanın birinci bölümünde araştırmanın problem durumu, amacı belirlenmiş olup problemin/lerin çözümüne veya probleme/lere neden olan etmenlerle ilgili hipotez ve sorular üretilmiştir. İkinci bölümde araştırma konusuyla ilgili olan literatür çerçevesinde araştırma konusuyla ilgili kavramlar açıklanmıştır. Üçüncü bölümde araştırmada kullanılan verilerin tarifi, veri toplama yolları ve kullanılan yöntemler betimlenmiştir. Dördüncü bölümde araştırma sırasında toplanan verilerden elde edilen bulgu ve yorumlarla Balıkesir'de şehirselleşebilirlik irdelenmiştir. Beşinci bölümde ise araştırmanın bulgularına göre sonuçlara varılmış ve araştırmanın en başında sunulan problem durumunu ortadan kaldırmaya yönelik birtakım öneriler sunulmuştur. Altıncı ve yedinci kısımda ise araştırma boyunca kullanılan kaynakların künyeleri, anket ve görüşme formu eklerde verilmiştir.

## 1.1. Araştırmanın Problemi

Şehirlerin hızlı ve kontrolsüz bir şekilde büyümesi sonucu ortaya çıkan sorunlar ve bu sorunların etkileriyle ilgili çok sayıda çalışma vardır. Birkaçına değinmek gerekirse; ulaşım problemlerine yapılan geleneksel (alt yapı, trafikteki araç sayısı, hava kirliliği vs.) ve modern (araçlarda temiz enerji kullanımı, iletişim ağının yaygınlaştırılması, trafik yoğunluk haritalarının anlık olarak yayınlanması vs.) yaklaşımlardaki farklılığı “Bangalore Transport Information System (BTIS)” örneği üzerinden ele alan araştırma (Mahesh, Zellner ve Zielinski, 2011) ile rekreasyon alanlarında yapılan faaliyetler ve bu alanların eksilmesiyle oluşan etkilerin neler olduğuna dikkat çeken araştırma (Lachowycz ve Jones, 2013) örnek olarak verilebilir. Bunlara ilave olarak yaşanabilirliğin kriterlerinden birisi olan “güvenli alan ve güvenlik güçleri” konusudur. Bu konu üzerine Okulicz-Kozaryn (2013) çalışmasında bireyin yaşadığı muhitte kendini güvende hissedip hissetmemesinin önemli olduğundan ve bu hissin güvenlikle ilgili bir ölçüt olabileceğinden bahsetmektedir. Ayrıca kirlilik gibi çok boyutlu kavramın ele alındığı bir çalışmada; şehir planları, sürdürülebilir çevre için gürültü, hava, su, toprak vb. kirlilikleri göz önünde bulundurmalı, sayılan kirlilik türlerini oluşturmadan insanların konforunu sağlayabilecek planlar geliştirilmesi tavsiye edilmektedir (Panagopoulos, Gonzalez Duque ve Bostenaru Dan, 2018).

Araştırmalardan da anlaşılacağı üzere sosyal ve çevresel bazı problemler, şehirlerdeki yaşam ve çevre kalitesini düşürmektedir. Örnek olarak Çin’in başkenti Pekin’de yaşayan insanların sağlığı açısından hava kirliliğinin tehlikeli boyutlara ulaşması verilebilir. Böyle zamanlarda Pekin yerel yönetimi halka gerekmedikçe dışarı çıkmaması konusunda uyarılarda bulunmaktadır (Anadolu Ajans, 2018). Bununla birlikte çevre kirliliğinin küresel boyutlarını ve seviyesini anlamak üzere bazı endekslere bakıldığında; dünyanın en büyük veri tabanı olarak bilinen NUMBEO (2020)’nun oluşturduğu kirlilik endeksine göre dünyanın en kirli üç şehri Kuzey Makedonya’da bulunan Kalkandelen (Tetova), Afganistan’ın başkenti Kabil ve Nepal’in başkenti Katmandu olarak açıklanmaktadır. Kirlilik endeksi oluşturulurken çoğunlukla hava ve su kirliliği dikkate alınmaktadır. Şehirlerde yaşayan insanların karşılaştığı bu tür problemlerin şehirselleşmiş yaşam üzerindeki etkisini ve şehirselleşmiş yaşamın insanları tarafından algılanışını tespit etmek üzere

ulusal ve uluslararası araştırmalar yapılmıştır (Aliağaoğlu, 2007; Keçeli, 2013; Okulicz-Kozaryn, 2013).

Balıkesir şehrinin günden güne büyümesinin sadece çevresindeki verimli tarım arazilerinin üzerine baskı yapmaktadır. Bu durum aynı zamanda şehir içinde artan taşıt sayısıyla beraber ulaşımda aksaklıklar yaşanmasına, fiziksel ve sosyal çevre unsurlarında yaşam kalitesini düşüren çevresel sorunlara yol açmaktadır. Bununla birlikte yapılaşma eğiliminin artması yeşil alan miktarının azalmasına, şehirde bireylerin aidiyet duygusunu arttıran ayırt edici yapı unsurlarının azalmasına veya korunamamasına neden olmaktadır. Ayrıca bu eğilim şehir sakinlerinin birbiriyle kurdukları etkileşimi veya iletişimi destekleyen kamusal alanların ortadan kalkmasına yol açmaktadır.

### **1.2. Araştırmanın Amacı**

Araştırmadaki amaçlardan birincisi; Balıkesir şehrinde kirlilikten kaynaklanan çevre sorunları, taşıt sayısındaki artıştan kaynaklanan ulaşım sorunları ile çeşitli sebeplerden kaynaklanan güvenlik sorunları gibi problemlerin kentsel mekân üzerinde yoğunluk kazandığı alanları, yerel halkın algısından yararlanarak tespit etmektir. İkincisi; şehirsel yaşanabilirliğin önündeki çevresel kaliteyi bozan veya düşüren, güvenlik sorunlarına neden olan, ulaşımı aksatan unsurlara veya durumlara yönelik çözüm önerileri geliştirmektir.

### **1.3. Araştırmanın Önemi**

şehirlerde yaşanan çevre kirliliği, suç işlenmesiyle artan güvenlik sorunları, alt yapı ve üst yapı sorunları gibi unsurlar şehirsel yaşanabilirliği olumsuz yönde etkilemektedir. Bu etkilerin ortaya çıkmasındaki unsurlardan biri şehir planlamalarıdır; diğeri şehir sakinlerinin şehir yönetiminde daha az söz sahibi olmasıdır. Akter (2014)'in yapmış olduğu araştırmada, yoğun nüfuslu mahallelere sahip Dakka için oluşturulmuş şehir planlamalarının şehirlerdeki yaşanabilirliği nasıl etkilediği üzerinedir. Chivot (2011) ise çalışmasında, geniş şehir alanlarında karşılaşılan bir dizi ekonomik, çevresel, sosyal zorluklar karşısında, yaşanabilirliğin ve sürdürülebilirliğin nasıl devam ettirilebileceğinden bahsetmiştir.

Coğrafya alanında ise Keçeli (2013)'nin makalesinin dışında coğrafî bilgi sistemlerinden faydalanılarak yaşanabilir şehir araştırması yapan lisansüstü tez araştırması vardır (Yanık, 2019). Buna rağmen sözü geçen konunun Türk

coğrafyasında son zamanlarda ortaya çıkan ve az çalışılmış bir kavram olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte şehir ve bölge planlama alanında konuya yönelik olarak birden fazla lisansüstü çalışma (Konca, 2004; Melikoğlu Eke, 2014) yapıldığı tespit edilmiştir. Bu araştırma sayesinde davranışsal coğrafya bakış açısıyla konunun ele alınmasının, literatüre önemli bir katkı yapacağı düşünülmektedir. Çalışmaların çoğunda, şehir planlamalarının, yaşanabilirlik üzerinde olumsuz etkileri olduğu yönünde açıklamalara rastlanmıştır. Balıkesir’de yapılan bu araştırmanın, “şehirselleşme” kavramının hayata geçmesine engel olan sosyal ve çevresel problemlerin çözümünde, şehirdeki yerel yönetime farklı bir perspektif kazandırabileceği düşünülmektedir.

#### **1.4. Araştırmanın Varsayımları**

Bu araştırmanın sonuçlarıyla ilgili bazı varsayımlar bulunmaktadır. Bu varsayımlar;

**V.1:** Şehirde ulaşım imkânlarının çeşitlenmesi ve rekreasyonel alanların yayılışı arttıkça, şehir halkının memnuniyeti artmakta ve halk şehir yaşamını daha yaşanabilir bulmaktadır.

**V.2:** Şehirdeki ulaşımında kullanılan toplu taşıma araçlarının sık seferler düzenlemesi, şehir halkını özel araç kullanma eğiliminden kurtaracağı için halk arasında memnuniyet oluşturur.

**V.3:** Şehir sakinleri, şehrin havasında, caddelerinde, sokaklarında ve parklarında var olan olumsuz koşulların iyileştirilmesini, şehirselleşme açısından olumlu bir eylem olarak değerlendirmektedirler.

**Araştırma soruları:** Yukarıda belirtilen hipotezler ışığında bazı soruların cevapları belirlenmeye çalışılmıştır. Bu sorular:

1. Şehir halkı, ulaşımı erişilebilirlik açısından kolay mı, zor mu, ucuz mu yoksa pahalı mı bulmaktadırlar?
2. Şehir sakinleri kentte yapılan etkinlikleri yeterli ve erişilebilir bulmakta mıdır?
3. Hava, su gürültü, görüntü kirliliğini önleme çalışmaları, çevre düzenlemesi ve temizliği konusunda yapılanlar kent sakinleri tarafından nasıl değerlendirilmektedir? Bu faaliyetler şehir halkını nasıl etkilemektedir?



4. Şehirde tespit edilen otopark sorunu, trafik yoğunluğu ve yeşil alan eksikliği gibi sorunlara getirilen çözümler, kent sakinlerinin beklentilerini karşılamakta mıdır?

### **1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları**

Araştırma sürecinde görüşmelerde katılımcıların ses kaydı alınmasına rızası olmadığı için bire bir cümleleleri araştırmada verilememiştir. Görüşmeler mahallelerin idari yetkilileri olan muhtarlarla yapılmıştır. Sahanın nispeten geniş olması, şehrsel yaşanabilirliği oluşturan unsurlarda yaşanan aksaklıkların söz konusu alanda bütün boyutlarıyla gözlenmesi ve belgelenmesi güçlüğüne ortaya çıkarmaktadır. Sahanın genişliğine sınırlandırma getirmek adına kente yakın kırsal mahalleler bu araştırmaya dâhil edilmemiştir. Buna rağmen geriye kalan geniş kentsel mahallelerde yapılan saha araştırması sırasında uygulamaların ve aksaklıkların varlığı mümkün olduğunca fotoğraflarla desteklenmiştir.

Araştırma şehir nüfusunun Balıkesir şehrinin yaşanabilirliğine dair algısını ortaya koymaktadır. Yetkililerin verdikleri bilgiler ve belgeler araştırmanın amacı dışına çıkmasına neden olabileceği için araştırmada anket uygulamasına katılacak kişiler kent sakinlerinden seçilmiştir.

Şehrsel yaşanabilirliğin her şehre uygulanabilecek standart ölçütlerinin olmamasından dolayı, araştırma için tasarlanan anket ve görüşme sorularının ve ifadelerinin oluşturulmasında bazı güçlükler ortaya çıkmıştır. Bazı ifadeler birbiriyle yakın anlam içerir hale gelmiştir.

Çevresel kaliteyi oluşturan tüm çevre bileşenlerini bir araştırmada incelemek zordur. Bu araştırmada güvenlik, kirlilik ve kültürel faaliyetler gibi ilk akla gelen bileşenler bağlamında çevresel kalite ele alınmıştır. Terör, iş kazası ve intihar türünden olaylara dair istatistiki verilerin paylaşılmasından kaçınılması nedeniyle araştırmada kullanılmak üzere söz konusu veriler temin edilememiştir. İş kazaları Sosyal Güvenlik Kurumu'ndan (SGK) edinilse de pek çok iş kazasında taraflar kendi arasında anlaşmaya vardığı için mahkemeye taşınmamış olup, bu kazaların kayıt altına alınmaması gerekçesiyle veri temini sağlanamamıştır.

Yeşil alanların düzenlenmesi Balıkesir Büyükşehir Belediyesi'nin "Belediye Park ve Bahçeler Müdürlüğü" tarafından yapılmaktadır. Sözü geçen kuruma veri temini talebinde bulunulmasına rağmen kentsel mahallelerdeki parklara ilişkin yeşil

alan miktarlarına dair bu talep yanıtızsız kalmıştır. Bu nedenle araştırmanın ilerleyen bölümlerinde belirtileceği üzere yeşil alan mevcudiyeti daha çok yeşil alanlara erişebilirlik kriterleri üzerinden değerlendirilmiştir.

## 1.6. Tanımlar

Araştırmada, şehir halkının Balıkesir şehir merkezini, şehrsel yaşanabilirlik adına yaşanabilir bulup bulmadıklarıyla ilgili algıları incelenmiştir. Özellikle, Cengizkan (2009)'ın yapmış olduğu bir söyleşiye göre Birleşmiş Milletler'in (BM) belirlediği; ulaşım alışkanlıkları, konut çevresi, genel yaşam kalitesi ve kentsel yaşam kalitesi gibi şehrsel yaşanabilirliğin ölçülmesinde kullanılan parametreler ışığında söz konusu algılar değerlendirilmiştir (BM, 1993).

Araştırmanın içinde geçen bazı tanımlar aşağıda açıklanmıştır. Bunlardan en önemlileri; sürdürülebilirlik, yaşanabilirlik, yaşam kalitesi ve şehrsel yaşanabilirliktir. “Şehrsel yaşanabilirlik” kavramını açıklamadan önce bu kavramın kaynağı olan yaşanabilirliği ve yaşanabilirliğin kökeni olan sürdürülebilirliği açıklamak gerekir. Bu kavramlar şehrsel yaşanabilirlik kavramına göre daha eski kalmakta olup doğayı, canlıları ve kaynakları korumak için üretilmiştir.

**Sürdürülebilirlik:** Merkezinde insan olan sürdürülebilirlik, BM bünyesinde çalışan Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu'nun 1987'de yayımladığı Brundtland Raporu olarak da bilinen “Ortak Geleceğimiz” geçen tanıma göre; insanlığın, gelecek kuşakların gereksinimlerine cevap verme yeteneğini tehlikeye atmadan, doğadan günlük ihtiyaçlarını temin ederek, kalkınmayı devam ettirme yeteneğine sahip olması olarak tanımlanmıştır (İncedayı, 2004).

Sürdürülebilirlik kavramının tek başına ne herhangi bir yerel yönetime veya kent planlamalarına yol göstermede ne de şehirliğin sürdürülebilirliği anlamlandırıp hayatlarında uygulamaya geçmesinde yeterli bir kavram olmadığı anlaşılmıştır. Bunun üzerine 1996 yılında İstanbul'da toplanan II. Habitat Zirvesi'nde şehir ve bölge plancısı olan İlhan Tekeli'nin de aralarında bulunduğu bir grup Türk araştırmacı ekip tarafından BM'ye “yaşanabilirlik” (**livability**) ilkesini önermiştir. BM bu ilkenin sürdürülebilirliğe göre daha uygun olduğuna karar vermiştir (Tekeli, 2001).

**Yaşanabilirlik:** Yaşanabilirlik kavramının 1960'lardan sonra ortaya çıktığı söylenebilir (Keçeli, 2012; 2013). Yaşanabilirlik, insanın bireysel ve toplumsal

refahına ve bireyin o yerleşmede olmaktan dolayı duyacağı memnuniyet duygusuna katkıda bulunan mekânsal, sosyal ve çevresel özelliklerle temel yaşam gereksinimlerinin dışında kalan tüm imkânlarını, yaşam standardını arttıran özellikleri, bir başka ifadeyle kaliteyi kapsamaktadır.

Yaşanabilirlik, insan haklarının kâğıt üstünde yazılmasından ziyade mekâna geçmesidir. İnsan haklarının insan yaşamına girmesi ise ancak yerellelikle sağlanabilir. Bu noktada doğrudan içinde yaşanılan kentsel mekâna yol gösteren bir kavram olarak “yaşanabilirlik” kent içinde erişilmek istenen bir hedeftir. Ancak bu kavramın genel-geçer bir şekilde uygulanması zor olduğundan dolayı, yaşanabilirliğin hayata geçirilmesinde her şehrin kendine özgü uygulamaları bulunmaktadır. (İncedayı, 2004).

Balıkesir şehrinde, İzmir, Eskişehir ve Ankara gibi bazı şehirlerde yapılan gözlemler sonucunda ulaşımda toplu taşımaların dur-kalk uygulamalarını düzene koymak için yol kenarlarında bulunan durakların önüne yapılan ve cep adı verilen girintiler, bu uygulamaların bir örneğini oluşturmaktadır. Şehir içi toplu taşımının nüfusu fazla olan mahalleler için gece yarısına kadar devam etmesi, evden çıkamayan yaşlı veya yatalak hastaların hastaneye ulaşmaları için sunulan nakil hizmeti, kişi başına düşen yeşil alan miktarının artırılması için boş ve kullanılmayan alanların peyzaj düzenlemesinin yapılması, sayılabilecek diğer örneklerdendir. Yapılan bu uygulamalara halkın nasıl baktığı ve bu uygulamalardan ne derecede yararlandığı yaşanabilirlik açısından önemlidir. İlgili araştırmalar incelendiğinde, inşa edilen her mekânın yaşanabilir olmadığı ifade edilmekte ve insanların yüklediği anlamlar sayesinde o mekânların yaşanabilir olarak adlandırıldığı ifade edilmektedir (Melikoğlu Eke, 2014).

Yaşanabilirlik kavramının değişik biçimlerde tarifi olsa da, özetle; **yaşanabilirlik kavramı**, toplumu oluşturan her bireyin birbirinden farklı beklentilerini ve günlük yaşamlarında bu beklentilerinin karşılanmasıyla duyacakları tatmin duygusunun toplamı olarak açıklanabilir. Bu açıdan yaşanabilirlik kavramı yaşam kalitesi kavramıyla doğrudan ilişkilidir (Konca, 2004).

**Yaşam kalitesi:** Şehirdeki insanların temel ihtiyaçlarını karşılamaktan ziyade, sürekli farklılık gösteren ve büyüyen isteklerini karşılayan nitelikleri ifade eder (Türkoğlu ve Bölen, 2013). Bu isteklerden bazen bir yerleşmede şehir içi

belediye hizmetleri ön plana çıkarken bazen de rekreatif faaliyetler, sosyal etkinlikler gibi aktiviteler ön plana çıkar.

**Şehirselle Yaşanabilirlik:** Şehirselle yaşanabilirliğin, yaşanabilirlik ve yaşam kalitesi kavramlarına göre hem halkın algısını hem de yerel yönetimleri ilgilendiren boyutları bulunmaktadır. Şehirdeki insanların sosyo-ekonomik koşulları göz önünde bulundurularak şehir içi hizmetlere erişim hakkını, dengeyi gözeterek sunmak yerel yönetimleri ilgilendiren tarafını oluştururken, şehir içinde sunulan imkânları değerlendirmek, karşılaşılan problemlerin yaşam standartlarını nasıl etkilediğinin farkında olmak şehirdeki insanları ilgilendiren tarafını oluşturur.

Şehirselle yaşanabilirliği tespit etmek için araştırılan şehirde yaşayan insanların sosyo-kültürel, sosyo-ekonomik şartlarını bilmek ve bunların etkisiyle geliştirdikleri algılarını anlamaya çalışmak, o şehirde şehirselle yaşanabilirliğin mevcut olup olmadığının anlaşılmasını sağlayacaktır. Bahsi geçen sosyo-ekonomik koşulların şehirselle yaşanabilirliği arttırıp arttırmadığını inceleyen araştırmalarda; refah seviyesinde görülen artışa rağmen bunun halk arasında dengeli dağılmadığı için şehrin sahip olduğu imkânlardan her şehirlinin aynı derecede yararlanamadığı tespit edilmiştir (Hashimoto ve Kodama, 1997).

Ayrıca şehirselle yaşanabilirlik kriterlerinden bir ya da birkaçıyla bağlantılı araştırmalar da bulunmaktadır (Ayres, 1975; Cervero, 2009). Şehirselle yaşanabilirlik konusu şehir bölge ve planlama, sosyoloji, mimarlık gibi birçok disiplinle ilişkilidir ve bu ilişkilerin çokluğu, yapılan araştırmaların belirlenen süreler içinde bitirilmesini zorlaştırması nedeniyle şehirselle yaşanabilirliğin birkaç kriteriyle çalışılmıştır.

Kaal (2011)'a göre **şehirselle yaşanabilirlik;** güvenli, altyapının iyi olduğu, kamu ve toplu taşıma hizmetlerinin dengeli dağıldığı, çevreye zararı olmayan ama aynı zamanda ekonomik anlamda dinamik olan yerleşimlerde gözlemlenen bir kavramdır (Keçeli, 2012). Sosyoloji alanındaki karşılığı ise kentselle yaşanabilirliktir.

Bu araştırmada şehirselle yaşanabilirliği ölçmede bazı kriterler kullanılmıştır. Bu kriterler Lennard ve diğerleri (1995) tarafından oluşturulmuştur. Onlara göre, bir şehrin yaşanabilir olması için taşıması gereken özellikleri, birçok kentte yaptıkları gözlemler sonucu 9 madde olarak belirlemişlerdir (aktaran Beyazıt, 2007). Bu araştırmaya göre bir şehrin yaşanabilir olması için:

1. “Kamusal yaşamı oluşturan toplumsal birlikteliği ve iletişimi, destekleyen mekânlara sahip olan,
2. Kentin ve bölgenin tarihi dokusuna uygun mimarisi olan,
3. Günlük yaşama renk katan gelenekleri, pazarları ve festivalleri sürdüren,
4. Kentsel planlamada ve toplumsal etkinliklerde, çocukları dâhil eden, gelenekleri olan,
5. Konutları, dükkânları ve servisleri birbirine bağlayan ve gelir düzeyi kriterine göre ayırım yapılmayan konut politikalarını benimseyen,
6. Erişim ve arazi kullanım politikalarını yürüyüş yollarını ön planda tutmaya dayalı olarak hazırlayan,
7. Bireyselden ziyade toplu taşımının yaygın kullanımını destekleyici ulaşım politikalarına sahip olan,
8. Ekolojik temelli mimariye ve kentsel tasarıma sahip olan,
9. Tarihi önemli olayların ulusça hatırlanmasını sağlamak için dikilen anıt yapılar, küçük ölçekli, etkileşimli ve nitelikli halk sanatına ve zanaatine yatırım yapılırken, kentliler için mekânın anlamlı olmasının dikkat edildiği” yerleşimler olması gerekir. Bu kriterlere, 1997'de birkaç maddenin daha eklenmesiyle, şehrin yaşlılar ve yardıma muhtaçlar için; güvenli, kolay hareket edilebilen ve sağlıklı yaşam imkânlarına sahip bir yer olması gerektiği ifade edilmiştir (aktaran Beyazıt, 2007, s. 7-10).

## 2. İLGİLİ ALANYAZIN

Araştırmanın bu kısmında şehir, şehirleşme, şehir coğrafyası, şehir modelleri, şehirselleşme ve şehirselleşme gibi kavramlar üzerinde durulmuştur. Bununla birlikte Türk şehirlerinde şehir modellerinin karakteristik özelliklerine değinilmiştir. Ardından yaşanabilirliğin değerlendirilmesine yardımcı olan erişebilirlik, yeşil alan mevcudiyeti, çevresel kalite, kent mimarisi ve tarihi doku gibi kıstaslardan bahsedilmiştir. Son olarak konuyla ve sahayla ilgili yayımlanmamış önceki araştırmalar üzerinden literatür değerlendirmesi yapılarak bölüm tamamlanmıştır.

### 2.1. Kuramsal Çerçeve

Şehirselleşme (kentsel) yaşanabilirlik veya farklı bakış açılarıyla incelenmiştir. Bu kavram; şehir, şehir planları, şehri oluşturan unsurlar arasında yer alan kamu binaları, ulaşım, yerleşim alanları gibi konular üzerinden ele alınıp araştırılmıştır. Bahsi geçen kavramın geniş kapsamlı ve çok boyutlu olmasından dolayı kavramla ilgili araştırmalar literatürde oldukça fazladır. Bununla birlikte araştırma bakımından önemli olan bu kavramla ilgili yapılmış araştırmalara, açıklamalara ve değerlendirmelere bu araştırmada yer vermeye ihtiyaç duyulmuştur.

#### 2.1.1. Şehir Kavramının ve Şehir Coğrafyasının Gelişimi

Şehir, bir tanımla geçiştirilemeyecek kadar çok sayıda disiplinin araştırma alanına girmektedir. Coğrafya, tarih, edebiyat, sosyoloji, ekonomi, şehir ve bölge planlama, kamu yönetimi bunlardan bazılarıdır. Bununla birlikte tanımlar arasında bazı ölçütlerin ortak olarak kullanıldığı görülmüştür. Bir yerleşmenin nüfus büyüklüğü ve yoğunluğu, sosyoekonomik ve sosyokültürel gelişmişlik düzeyi, bulunduğu lokasyon ve sahip olduğu geçmiş gibi kıstaslar; o yerin kentsel özellikli mi yoksa kırsal özellikli mi olduğunu gösterir. Mumford (2015), şehrin bir tanımla tarif edilememesinin nedenini onun bir organizmaya benzemesine ve hem kendi iç dinamiklerini hem de fiziksel çevre özelliklerini şekillendirmesine bağlamaktadır. O şehrin sürekli bir değişim içinde olması ve yeni misyonlar üstlenmesi sebebiyle yapılan tariflerin ömrünün kısa olduğunu ancak bu tariflerin ne tamamen yanlış ne de tamamen doğru olarak kabul edilmesinin mümkün olduğunu savunmuştur.

Şehir kavramıyla ilgili tanımlara geçmeden önce kent kavramının şehirle kıyaslandığında bazı farklılıklar taşıdığı belirtilmesi gerekmektedir. Şehir daha çok burada yaşayan toplum için sosyokültürel ve sosyoekonomik farklılıkları temsil etmektedir (Gökyurt, Kındap ve Sarı, 2015). Ancak güncel anlamda incelendiğinde gerek akademik yayınlarda gerek günlük dilde ‘şehir’ ve ‘kent’ sözcüklerinin birbiri yerine kullanıldığı görülmektedir. Nitekim bu konuda sözlük anlamları için Türk Dil Kurumu (TDK) (2018), her iki kelimeyi aynı anlam çerçevesinde değerlendirerek şehir veya kentte yaşayan nüfusun uğraş alanlarının çoğunlukla ticaret, sanayi ve yönetimle ilgili olduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca şehir ve kentin tarımsal faaliyetlerden uzak yerleşim yeri olduğunu da belirtmektedir. Weber (2010), araştırmasında ‘şehir’ sözcüğünü mekânı tanımlarken kullanmaktadır. ‘Kent’ kelimesini ise şehre dair kavramları kullanırken tercih etmiştir. Örneğin; ‘kentsel açık alan’ ve ‘kent toplumu’ bunlardan bazılarıdır. Bu nedenle şehir sözcüğü bu araştırmada ağırlıklı olarak kullanılmış, bununla birlikte kent sözcüğü de zaman zaman şehir kelimesi yerine kullanılmış olup bu uygulamada bir sakınca görülmemiştir.

Şehir tanımlarından birisi Weber’e (2010), aittir. Ona göre şehir Orta Çağ özelliklerini taşımaktadır, şehirler fiziksel olarak bir kale ve pazar yerine sahip olmalıdır. Bu özelliklerin dışında Weber’in (2010), belirttiği, şehirlerin kendilerine ait bir hukuk sistemine ve mahkemelere sahip olması daha çok Avrupa kentsel topluluklarını betimler niteliktedir. Braudel (2017), şehir tarifi yaparken; şehri, içinde sanayinin, ticaretin, eğlencenin, kutsal ve kamu alanlarının birbirinden ayrıldığı ama aynı zamanda bunların bir araya gelmesiyle oluşan kompozisyonun tamamı olarak tanımlamaktadır.

Şehirle ilgili diğer disiplinlerin yapmış olduğu tanımlara bakılacak olursa; tarih disiplini, şehrin ortaya çıkışını tarımsal devrime dayandırmaktadır. İnsanoğlunun ilk kez yerleşik hayata geçişiyle beraber şehir de ortaya çıkmıştır. Uygarlıkların ilk ortaya çıktığı yerler, Mezopotamya, Nil, İndus ve Sarı Irmak deltaları olarak gösterilmekte, bu yerler hem ilk yerleşmelerin hem de ilk şehirlerin çekirdekleri olarak tarif edilmektedir (Lissner, 2008; Ponting, 2012). Bu ilk çekirdeklerde tarımsal faaliyetlerden elde edilen artı ürünün biriktirilmesi ve fazlasının takas aracılığıyla yer değiştirmesi sırasında çıkabilecek güvenlik ya da anlaşmazlıkların çözümüne yönelik olarak bir kontrol mekanizmasının oluşturulması

gerekliliği ortaya çıkmıştır. Yönetim fonksiyonun sistemli alt kademeleriyle beraber ortaya çıkması da bu yerlerin şehir olma özelliğini pekiştirmiştir (Taşçı, 2012).

Mumford (2015)'a göre, ilk yerleşmeler köyler olup bunlar şehrin ilkel halidir. Yerleşim alanları, kutsal alan, su toplama yerleri, yollar ve agora gibi henüz pazar olma özelliğinden uzak olan birimlerin köy yerleşmesinin sınırları içinde olduğunu söylemektedir.

şehir medeniyet kavramıyla özdeşleşmiştir. Arapça kökenli olan 'medeniyet' kelimesi 'medine' kökünden türemiştir. Medeni kelimesinin ise şehirli kelimesini karşılamakta olduğu görölmüştür. Bu kelimeler Selçuklular döneminden günümüze kadar bu şekilde kullanılmıştır (Taşçı, 2012).

şehir tarihi açısından diğer bir dönüm noktasının 'Sanayi Devrimi' olduğu bilinmektedir. Sanayi Devrimi ile birlikte şehir toplumunda meydana gelen değişmenin yanı sıra şehirlerin görünümlerinde de belirgin farklılıklar kendini göstermiştir. Yollar çeşitlilik kazanmış, üretim yapılan yerlerle yerleşilen alanlar, eğlence ve ticaret alanları birbirinden belirgin olarak ayrılmaya başlamıştır (Ponting, 2012).

şehirlerin kuruluşunda hidrolik (hidrografik unsurlar), askeri, dini vb. unsurların etkili olduğu görölmüştür. Buna karşın günümüzde şehirlerin kuruluşunda sözü geçen unsurlar arasından askeri ve dini unsurların etkisi azalmıştır.

Ekonomi disiplini açısından bakıldığında, literatürde şehre yüklenen misyonların birer sıfat olarak şehir kelimesiyle birleştiği görölmektedir. Bir başka şekilde açıklanması gerekirse; şehirlerin bir özelliği de ekonomik faaliyetlerdeki tarım dışı çeşitliliktir. Bahsi geçen ekonomik faaliyet çeşitliliklerinden bir veya birkaçı ön plana çıktığı zaman "şehir" kelimesinin önünde kendine sıfat olarak yer bulmaktadır. Örneğin, ticaret şehri, turizm şehri, sanayi şehri vb. ifadeler şehrin ekonomik özelliklerini vurgulamaktadır. Pirenne (2011), herhangi bir şehrin, içinde barındırdığı toplumun uğraşlarından olan ticareti, sanayiye bağlı olarak gelişen ekonomik faaliyet türü olduğunu vurgulamıştır. Böylece bir ekonomik faaliyet türünün bir başka ekonomik faaliyet türünü ortaya çıkarması bakımından toplumdaki ekonomik uğraşların önemli olduğuna dikkat çekmiştir.

Kamu yönetimi ve hukuk disiplinleri açısından bakıldığında, ilk şehirlerin köy yerleşmeleri olduğu belirtilmişti, ancak köy topluluklarının üretimde başarıya



ulaşabilmesi örgütleyici kadroların yönetici vasfına bürünmesi ve bu vasıfla yöneticilerin üretim faaliyetlerini merkezileştirme çabalarıyla gerçekleşmiştir. Bu merkezileştirme bugünkü şehirlerin merkezi örgütlenmeden bağımsız hareket edememesini sağlamıştır (Tuna, 1987). Yönetim yeri olarak şehirler, aynı zamanda sorunların hukuki olarak çözüm bulduğu yerlerdir. Buna rağmen günümüzde hukuk alanında doğrudan bir şehir tanımı yer almamakla beraber büyükşehir yasasının kanunlarda yer aldığı görülmüştür (Taşçı, 2012).

Sosyoloji disiplini açısından bakıldığında, yapılmış araştırmalarda çoğunlukla 'şehir' kelimesi yerine 'kent' kelimesini kullanmak tercih edilmiştir. Kentin bir mekân olarak içinde barındırdığı tüm fiziksel unsurların yine bu unsurları oluşturanlarla etkileşim içinde olduğu üzerinde durulur. Sosyologlar, kent içinde birbirini tanımayan bireylerin kente dair etkinlikler, sosyoekonomik faaliyetler sebebiyle bir araya gelmesini yine kentin sağladığını söylemektedirler (Doğru, 1995; Duru ve Alkan, 2002; Göney, 2019; Taşçı, 2012). Bunlara ilave olarak Wirth (1938)'e göre, şehir, farklı bireyler tarafından oluşturulan toplumun geniş bir alanda hem yoğun hem de sürekli yerleşmiş olduğu yerdir.

Kültürel açıdan bakıldığında, Mumford (2015), bir nesilden diğerine yapılan kültür aktarımında kullanılan önemli araçlar arasında şehrin, dilden sonra ikinci sırada geldiğini ifade etmektedir. Bu bakımdan şehri, insanoğlunun bir arada gerçekleştirdiği önemli bir keşfi olarak görmektedir. Bu ifadelere dayanılarak şehrin aynı zamanda bir kültür olduğu da söylenebilir. Ayrıca bir toplumun yönetim ve ekonomi sistemleri de bir kültür ürünüdür. Bu sistemlerin de birbiriyle ve toplumla etkileşim içinde bulunduğu yer yine kent mekânları olarak gösterilmektedir (Erdönmez, 2005). Son olarak altyapı sistemlerinin tamamlandığı şehirlerde, ihtiyaçlar hiyerarşisinin bir üst basamağı olan kültürel ve entelektüel ihtiyaçların ortaya çıktığı görülmektedir. Bahsi geçen ihtiyaçlara yönelik yatırımlara şehirlerde daha fazla ağırlık verilmiştir. İstanbul, Konya, İzmir, Bursa gibi bazı şehirler bu konuda kültür kenti olarak ön plana çıkmıştır (Taşçı, 2012). Bu açıklamalar ve örnekler doğrultusundan ekonomi ve kültürün şehirlerde birbirini destekleyen unsurlar olduğu ifade edilebilir.

Coğrafi disiplini açısından bakıldığında; ilk şehirlerin ılıman iklim kuşağında hidrografik açıdan verimli, önemli ulaşım akslarının üzerinde kurulması, coğrafi

şartların bir şehrin kuruluşunda ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Daha önce de ifade edildiği gibi ilk şehir yerleşmelerinin kurulduğu lokasyonlara bakıldığında, coğrafi kıstaslara uygunluk gösteren yerlerde kurulduğu anlaşılır. Örneklerin çoğaltılması gerekirse, Sümer, Eski Mısır gibi bazı medeniyetlerde, şehirlerin kuruluş yeri olarak nehir sularının denize döküldüğü yerler olan deltalar tercih edilmiş ve bu yerlere limanlar inşa edilerek liman şehirleri haline gelmişlerdir (Taşçı, 2012).

Nehir ağzları, birikinti konilerinin birleştiği dağ eteği ovaları gibi coğrafi şartlar, şehirlerin kurulduğu kıyı alanından, şehrin iç kesimlerine ve şehirlerarası ulaşımın sağlandığı akslara kadar pek çok açıdan etkili olmaktadır. Bu etkilere şehir içinde fonksiyon alanların belirlenmesi de girmektedir. Fonksiyon alanlarla ilgili olarak “Tarih Boyunca Kent” isimli araştırmasında Mumford (2015), şehrin, insanları minimum alandan maksimum fayda sağlamak üzere yoğunlaştırılmış şekilde alanları kullanmaya ittiğini belirtmektedir.

*Şehir coğrafyası*, adından da anlaşılacağı üzere araştırma alanı şehirler olup insanın kendi ürünü olarak ortaya çıkan şehir yerleşmelerinin ve şehrsel yerleşmelerin betimlenmesi ve yorumlanmasıyla ilgilenir. Bu tanımlamaya bağlı kalarak, şehir coğrafyası, insan ve çevre arasındaki mekânsal ilişkiler bakımından şehirlerin ve kasabaların farklılıklarını, benzerliklerini ve var olan düzenini ortaya koymaya çalışır. Çevre kelimesinin kullanılmasındaki kasıt sadece fiziki çevre olmayıp insan tarafından üretilmiş çevreler, ekonomik çevreler ve sosyal çevrelerdir (Uğur ve Aliğaoğlu, 2015). Şehir coğrafyası, Pattison (1964)’un ortaya koyduğu coğrafyanın dört geleneğinden biri olan sadece yer bilim geleneğiyle ilgili değildir. İnsan faktörünü göz önüne alan mekânsal etkileşimi ortaya koymaya yarayan mekânsal ve insan çevre gelenekleriyle de ilgilidir (aktaran Arı, 2003; Uğur ve Aliğaoğlu, 2019; s. 5). Uğur ve Aliğaoğlu’na göre şehir coğrafyası:

“Şehir coğrafyası genel bağlam içinde yerel değişkenliği ortaya koyar. Bu ifadenin anlamı şudur: Şehir coğrafyası yerlerin (şehir ve kasabaların) farklılığını ve şehir içinde veya şehirlerarasında mevcut düzenleri insan ve çevre arasındaki mekânsal ilişkiler bakımından anlamaya çalışır (Uğur ve Aliğaoğlu, 2019; s. 5).”

Knox (2014)’a göre buradaki çevrenin karşılığı doğal ve yapılaşmış çevre (binalar, yollar, eğlence alanları, park ve çevre düzenlemeleri), ekonomik çevre (ekonomik işleyişin düzen içinde devamı için oluşturulan kurumlar ve ekonomik

yapılar) ve sosyal (insanlar arası iletişimi ve ilişkileri belirleyen davranış normları ile kültürel ve siyasi değerler) çevredir.

Bilimin ilerleyebilmesi çoğu zaman metodolojide gerçekleştirilen değişimlerle mümkündür. Bu değişimde ancak düşünce akımlarından kaynaklanmaktadır (Kuhn, 2015). Şehir coğrafyası da bu tür değişimlere maruz kalmıştır. Şehir coğrafyasının günümüze kadar etkisinde kaldığı bazı akımları belirtmek gerekirse bunlar; morfolojik akım, kuruluş gelişme akımı, fonksiyonel akım ve kültür-genetik akımdır. 1950'li yıllardan sonra modern yaklaşımların etkisi altındadır. Bunlar; pozitivist yaklaşım, davranışsal yaklaşım, hümanistik yaklaşım ve yapısalcı yaklaşımdır (Uğur ve Aliağaoğlu, 2015).

Yaklaşım ve akımlardan sadece araştırma konusuyla ilgili olan davranışsal yaklaşım kısaca ifade edilmeye çalışılmıştır. 1970'li yıllarda ortaya çıkan davranışsal yaklaşım pozitivist bir uzantısı olarak görülüp insanların şehirsiz çevrede göstermiş olduğu faaliyetleri, çevresini anlamlandırmada ve çevre üzerindeki değişiklikler için nasıl bir karar verme süreci geçirdiğini ortaya koymaya çalışır. Bunun için insanların gelenek ve göreneklerinin, değer yargılarının ve güdülerinin önemine vurgu yapmaktadır (Taşçı, 2012).

### **2.1.2. Şehirleşme**

Şehirleşme, şehir yerleşmelerini var eden nüfusun büyüme hareketidir (Uğur ve Aliağaoğlu, 2019; s. 73). Bu tanıma göre şehirleşme; şehirlerde yaşayanların nüfusunun artışı ve herhangi coğrafi bölge veya ülkenin toplam nüfusu içinde şehirli nüfusun payındaki artış olmak üzere iki boyutlu olarak ele alınmalıdır. Nüfus açısından büyüme hareketi, sanayileşme ve ekonomik gelişmeye bağlı olarak şehir sayılarının artmasına neden olmaktadır. Şehirlerdeki nüfusun artması mevcut nüfusu oluşturan toplumda iş bölümü ve uzmanlaşma eğilimini de artırmaktadır (Işık, 2005; Ünsal, 2011; Uğur ve Aliağaoğlu, 2015).

Şehirlerdeki bu büyüme hareketi aslında ilk yerleşmelerin ortaya çıkışına kadar dayanmaktadır. Ancak günümüzdeki şehirlerin kurulan ilk yerleşmelerden ayıran belirgin özellikleri ortaya çıkmıştır. Bu durum Sanayi Devrimi'nden sonra daha çok kendini belli etmiştir. Bu özelliklerden bazıları sıralamak gerekirse; öncelikle tarım dışındaki üretim araçları devreye girmiştir. Asya tipi veya aile tipi üretim yerine seri üretim ve üretimde uzmanlaşma gelmiştir. Uzmanlaşma geleneksel

üretimde yer alan işçilere daha az ihtiyaç duyulmasına yol açmıştır. Ortaya çıkan fazla iş gücünün kırsal kesimden şehirlere doğru hareketine neden olmuştur. Sadece iş gücü değil bu iş gücünün bağlı bulunduğu aile birimlerini de kente göç etmeye itmiştir. Sonuç olarak iş gücü olarak insanın çabası sermaye olmaktan çıkmış bunun yerine bu iş gücü üretimde tamamlayıcı ve üretimi geliştiren kısma kaydırılmıştır (Çalışkan, 2006; Ünsal, 2011).

Şehirleşmenin göstergelerinin ne olduğu veya tanımının ne olması gerektiği konusundaki bir fikir birliğinin olmaması nedeniyle, şehirleşmenin başlangıcının kesin tarihinin ne olduğuyla ilgili birçok belirsizlik vardır. Bununla birlikte şehirleşme konusunda, nüfus, ekonomik faaliyet türleri ve arazi büyüklüğü gibi birçok etmen vardır, bu etmenlerin varlığından dolayı kronolojik belirsizlikler normaldir (Bairoch, 1988).

“Şehirleşme” terimi, şehirlerde nüfusun artan yoğunluğunu ve arazi kullanımlarının ise tarım arazileri ve ormancılıktan insan eliyle üretilmiş bir çevreye dönüşümüne karşılık gelir. Ayrıca literatürde pek çok şehrsel alan tanımı ve şehirleşme, şehirleşme durumu, küresel değişimin bir sonucu olarak şehrsel alanların fiziksel olarak büyümesi veya tüm nüfusun büyük bir oranının şehirlerde yaşamaya başlama sürecini anlatmaktadır. Buna ek olarak geçtiğimiz yüzyıl yapılan araştırmalara göre tarihteki en hızlı şehirleşme dönemi olmuştur (Keçeli, 2012).

Zamanın erken dönemlerinde şehirleşmenin temel nedenleri şunlardır: bütün gün çalışan ustaların varlığı, iş bölümünün var olduğunu gösteren sur veya duvarlarla çevrili alanların bulunması (yine bu sur ve duvarlar şehri veya kasabayı köylerden ayırmakta), yeterli miktarda ve yoğunluklu bir nüfusun olması, şehrsel bir yaşam alanının bulunması, daha dayanıklı malzemelerden yapılmış evler ve bu evler arasında bağlantıyı sağlayan sokak sisteminin varlığı olarak sıralanabilir (Bairoch, 1988).

Belirli bir yerleşim şehirleşme sürecini çok kısa bir sürede gerçekleştirdiyse geçirdiği bu duruma “hızlı şehirleşme” denilmektedir. Araştırmacıların belli bir yerdeki büyüme hızını anlayabilmeleri için şehrin demografik değişimini, ekonomik gelişmesini ve yüzey alanı gibi şehrin büyüme hızını gösteren bazı istatistiksel veriler kullanılmaktadır (Bal, 2002). Buna ilave olarak şehirleşme hızını anlayabilmek için aynı ülke içinde başka şehirlerle kıyaslama yapılabilir. Bu kıyaslamayı başka

ülkelerin şehirleriyle yapılamaz. Çünkü her ülkenin teknolojik ve ekonomik gelişmişlik seviyesi farklıdır. Bu nedenle her şehirde şehirleşmenin hızı da farklılık göstermektedir (Hall, 2001; Bosselman, 2008). Örneğin; Orta Doğu'da Irak'ta yer alan bir şehirle Türkiye'de bulunan herhangi bir şehrin şehirleşme hızı birbirinden farklı olacaktır. Hatta Türkiye'de iki şehir ele alınsa bile bu iki şehrin şehirleşme hızları da farklı olduğu görülecektir.

Hartshorn (1980), şehri, istihdam olanaklarından, yoğun nüfusundan dolayı farklı yaşam tarzlarını barındıran bir yer olarak tanımlamaktadır. Şehir, yoğun arazi kullanımı ve çeşitli şehrsel fonksiyonlarıyla birlikte ele alındığında karmaşık yaşayan bir organizmaya da benzetilmektedir. Sezal (1992), şehri, toplumun dar alandan geniş alana yayılması olarak ifade etmektedir.

Hall (2001), şehir görünümünün çoğunlukla değiştiğini belirtir. Ona göre şehirlerin bu değişimi daha çok biçimsel olmakta ve değişimin mekânsal olarak gözlemlenmesi mümkün hale gelmektedir. Özellikle 1950'li yıllardan bu yana bu durum daha da belirgin bir hale gelmiştir. Coğrafyacılar ve şehri inceleyen diğer bilim dallarına mensup kişiler için şehrsel alanın değişen sürecini anlamak önemli bir sorun haline gelmiştir. Buna ek olarak gelişme ve değişim açısından şehirler dinamik olup küresel etkiler bu dinamizmi hızlandırmaktadır (Bosselman, 2008; Freestone, 2000). Ayrıca küreselleşmenin sosyal ve ekonomik değişimlere sebep olduğu bilinmektedir. Küresel bir hareket olan Sanayi Devrimi'nden en çok etkilenen şehirler olmuştur. Bu etkilerle daha çok çevresel, sosyal ve ekonomik sorunlar olarak karşılaşılmaktadır. Sanayi Devrimi'yle nüfusu artan Londra gibi şehirler giderek büyümüş endüstriyel şehirler haline gelmiştir. Böyle büyük kentler karşı karşıya kaldığı çevre problemleri nedeniyle eski ihtişamlarını yitirmişlerdir. Sözü geçen problemlerden en önemlileri hava ve su kirliliğidir (Jacquemin, 1999).

Son olarak sanayiyle beraber gelişen hizmet, eğitim, sağlık imkânları, şehirlerin hem nüfus açısından büyümesine hem de içinde barındırdığı insanların uzmanlaşmasına yol açarak sosyal farklılıkları ortaya çıkarmıştır. Şehirleşmeyi özetlenecek olursa; ekonomik, sosyal ve teknolojik gelişmelerden dolayı şehrsel alanlarda artan nüfusun ortaya çıkardığı çevredir. Bu çevrede insanlar daha fazla üretmekte ve tüketmektedir.

### 2.1.3. Şehir Modelleri

Şehirlerin ilk ortaya çıkışını topografik, hidrografik ve iklimik faktörler etkilerken, günümüzdeki şehirlerin mekânsal olarak nasıl organize olduğuna dair çeşitli modeller mevcuttur (Uğur ve Aliagaoglu, 2019). Ancak bu modellerin incelenen şehirler için yapıldığı; bu şehirler dışında başka şehirler için uygulandığında üretilen modelin birebir uymadığı görülmüştür. Bu nedenle bu başlık altında literatürde daha sık kullanılan arazi kullanım kalıpları verilmiştir.

Şekil 1, Şekil 2 ve Şekil 3'te şehir modelleri gösterilmektedir. Bu modeller Şikago Okulu tarafından geliştirilen modeller olup sırasıyla; Burgess'in ortak merkezli çemberler modeli, Hoyt'un sektör modeli ile Harris ve Ullman'ın birlikte yaptığı çok çekirdekli modelidir (Keleş, 2006; Uğur ve Aliagaoglu, 2019; s. 135-141).

İç içe kuşaklar modeli; Ernest W. Burgess ve Robert E. Park tarafından 1925'te Şikago için geliştirilmiş bir modeldir (Şekil 1). Arazi kullanımını sistematik olarak ele alan ilk kuramdır (Uğur ve Aliagaoglu, 2019; s. 135-141). Şehirlerin arazi kullanım yapısı bu modele göre ortak bir merkez etrafında düzgün doğal halkaların iç içe geçmesiyle tasvir edilmiştir. Toplum içindeki sosyal farklılıklar çatışma ortamının oluşmasına engel olması için düzenlenmiştir. Sınıf farklılıklarına göre bulunan halka değişmekte yine aynı özelliğe dayanarak merkez ile mesafe ayarlanmaktadır (Park ve Burgess, 2016).

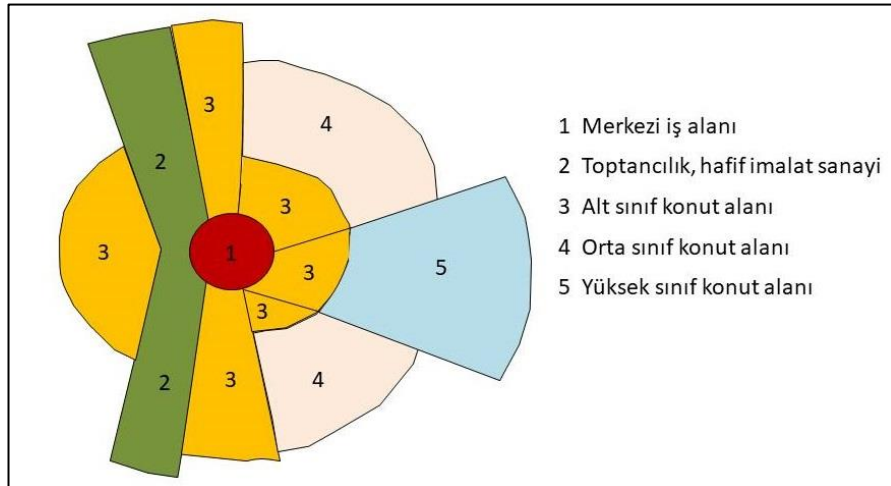


**Şekil 1. Burgess'in (1925-1929) Chicago Örneği Üzerinde Gösterdiği Konsantrik Halka Modeli**

En içteki bölgede Merkezi İş Sahası veya Merkezi İş Alanı (MİA) yer alır. Burası hem arazi rantının en yüksek olduğu hem de ticari, sosyal hayatın en yoğun yaşandığı alandır. 2. kuşak ticaretle uğraşan levanterlerin bulunduğu alandır. Bu zon

kendi içinde ikiye ayrılır. MİA'ya yakın yerde oturan levanterlerken, 3. kuşak yakın oturanlar daha çok gelip geçici bireyler için kiralananan daire ve pansiyonların olduğu bir yerdir (Keleş, 2006). 3. kuşak daha çok işçi sınıfının oturduğu alanlardır. Hemen hemen her yaş grubundan insanları görmek mümkündür. 2. kuşağa göre daha istikrarlı bir sosyal yapı yer almaktadır. 4. kuşakta orta sınıf diye tabir edilen insanlar yaşamaktadır. Burada yaşayan insanların gelir durumunu tasvir edilmesi istenirse; bu kuşaktaki insanların çoğu kendi arabalarıyla işe gidip gelmektedirler (Uğur ve Aliğaoğlu, 2019; s. 135-141). 5. kuşak ise yüksek gelirli ailelerin geniş parsellerde ikamet ettiği yaşam alanıdır. Sözü geçen yüksek gelirli ailelerin buraya yerleşme nedeni toplumda giderek artan sosyal çeşitlilik ve yoğun yerleşimden uzaklaşmaktır. Merkeze uzaklığı bir saati geçmeyen bu kuşak, aslında 4. kuşağın genişlemesiyle ortaya çıkmıştır (Park ve Burgess, 2016).

Sektör (İşinsal Dilimler) Modeli: Homer Hoyt tarafından 1939'da ulaşım güzergâhları dikkate alınarak geliştirilmiş bir modeldir (Şekil 2). Şehrin gelişme yönünü ise kaliteli konut alanları belirlemektedir. MİA en içte ve ortada kalmaktadır. Karmaşık arazi kullanımı şehrin büyümesi dilimler halinde gerçekleşir. İkinci dilimde hafif sanayi ile toptancılık faaliyetleri yer alır. Dördüncü ve beşinci dilimlerde ise orta ve yüksek gelirli insanlar yer alırken üçüncü dilimde ise düşük gelir grubundaki kişilere ait konut alanları yer almaktadır (Keleş, 2006; Uğur ve Aliğaoğlu, 2019; s. 135-141).

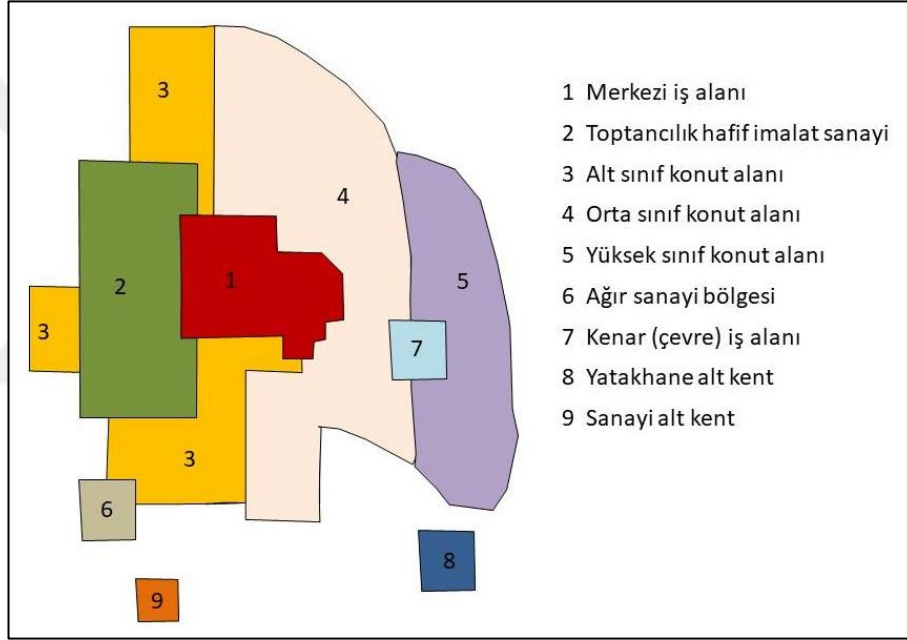


Şekil 2. Hoyt'un (1939) Sektör Modeli

Hoyt modelinde ise işinsal dilimler beş tanedir. Merkezde yine MİA ikinci ve üçüncü dilimler de benzer kullanıma sahiptir. Dördüncü ve beşinci dilime gelindiğinde orta ve yüksek sınıf konut alanları olarak belirlemekte ancak bu kullanım

şekli zaman içinde değişebilmekte, orta ve yüksek sınıf şehrin dışına doğru yöneldikçe bu dilimlere düşük gelir grubu yerleşebilmektedir (Uğur ve Aliagaoglu, 2019; s. 135-141).

Çok Çekirdekli Model: Chauncy Harris ve Edward Ullman tarafından 1945'te ortaya konmuştur (Şekil 3). Arazi kullanımının daha önceki modellerde söylendiği gibi belli kurallara göre değil, yerel bağlamda gelişen ve MİA'larla doğrudan bir ilişkisi olmayan alanların ortaya çıkmasıyla şehir büyümektedir. Nüfus yoğunluğu arttıkça şehrin merkezinden uzaklaşan topluluklara kendilerine başka merkezler oluşturarak uzmanlaşmalarını sürdüreceklerdir (Uğur ve Aliagaoglu, 2019; s. 135-141).



Şekil 3. Harris ve Ullman'ın (1945) Çok Çekirdekli Modeli

Sonradan eklenen üniversiteler, alışveriş merkezleri (AVM), çevreyi rahatsız eden ağır sanayi faaliyetleri ikincil merkez olma özelliğine sahiptir. Dört nedenden dolayı bu çekirdeklerin oluşumunu etkileyen otoriteler vardır. Birincisi, örneğin, fabrika veya konut alanlarına erişimin kolay olması gibi belli imkânlara sahip alanların erişilebilir olmasıdır. İkincisi, birbirine yakın bulunmalarında fayda bulunan faaliyetlerin biraraya toplanmasıdır. Üçüncüsü, birbirine zararda bulunabilecek faaliyetlerin birarada bulunmamasıdır. Dördüncüsü, yüksek kira fiyatlarını karşılayabilecek faaliyetlerin biraraya gelmesidir (Keleş, 2006).

Her modelin kendine göre avantajlı ya da dezavantajlı yönleri vardır. Bu yönlere her model için birer cümleyle açıklamak gerekirse; iç içe geçmiş halkalar



modelinde yerel özellikler ve konutların fiziksel yapısı dikkate alınmadan yapıldığı şeklinde açıklanmıştır. Işınsal modelde ise ulaşım düz değil topografik koşullara göre şekil alabileceği belirtilmiştir. Çok çekirdekli modelde ise erişilebilirlik özelliğinin yüksek olduğu yerlerde yoğunluğun olacağını buna bağlı olarak kira değerlerinin yüksek olacağını ifade edilmiştir (Uğur ve Aliğaoğlu, 2019; s. 135-141).

#### **2.1.4. Şehirsal Büyüme ve Şehirsal Gelişim**

Şehirleşme, şehir yerleşmelerinin sayısının artması ve ardından bu yerlerde meydana gelen nüfus birikim süreci olarak ifade edilebilir (Keleş, 2006). Bununla birlikte eğer ülkede şehirli nüfusun, toplam nüfus içindeki payı artmıyorsa yaşanan süreç şehirleşme yerine sadece şehrsal büyümedir. Şehrsal gelişim; şehirleşme süreci tamamlansa da şehirli nüfusta meydana gelen doğal artış nedeniyle devam ettiğinden dolayı gerçek değerleri göstermektedir (Uğur ve Aliğaoğlu, 2019; s. 73).

#### **2.1.5. Hızlı Şehirleşme, Şehir Modellerini Nasıl Etkiler?**

Sanayi Devrimi'yle birlikte sadece sanayi değil ticaret, inşaat, eğlence gibi pek çok sektör şehirde baş göstermiştir. Artık şehirli nüfus hem çalışma hem de rekreasyonel faaliyetlerini şehir ortamında gerçekleştirmektedir. Bu durum doğal nüfus artışının yanında şehirlere daha fazla göç edilmesine neden olmuştur. Şehre göç eden nüfusun, temel gereksinimleri arasında olan barınma ihtiyaçları, temiz su ihtiyacı ve alt ve üst yapı sistemi gelen yoğun nüfus dalgasını taşımakta güçlük çekmeye başlamıştır. Hızlı şehirleşme kavramı bu noktada devreye girmektedir. Alt ve üst yapı ihtiyaçlarının bir günde karşılanması mümkün değildir; ancak insanın yaptığı yer değişikliği bir günde mümkündür. Bu yer değiştirme hareketi kolektif olarak gerçekleştiğinde sözü edilen gereksinimlerin karşılanmasını yetersiz bırakmaktadır. Böylece kentsel yapıyı oluşturan derme çatma yapılmış konutlar ve uzun ömürlü olmayan yollar ortaya çıkmaktadır.

Güçlüklerin en başında da konut ihtiyacını gidermek için şehir mimarisi ve estetiği gözetilmeden geliş güzel alanlara yapılan konutlar gelmektedir. Bu durum görsel anlamda göç edilen şehrin kimlik oluşturmasını zorlaştırmaktadır (Lynch, 2016). Hızlı şehirleşme, şehirlerde kimliksizliğe doğru gidişi tetikler, sadece yapıların plansız ve estetikten yoksun olmasına değil buraya dışarıdan gelen insanların yoğun göç hareketinden dolayı şehir kültürünü benimsemeyen, iş gücü

bakımından nitelik kazanmamış, kazandırılmamış bir nüfus yığına yol açmaktadır (Apak, Apak ve Öziltürk, 2015).

Şehirlerin şehir modellerini etkileme şekillerine bakılırsa öncelikle şehrin sürekli bir inşaat faaliyeti içinde kocaman bir şantiye alanı gibi görünmesine yol açmaktadır. Ayrıca şehir fizyonomik olarak plan dışında gerçekleşen yerleşme alanları sebebiyle büyüyen bir yağ lekesini andırmaktadır. Anıtsal yapıların ve şehri diğer yerleşmelerden ayıran mimari özelliklerden giderek uzaklaşmasına neden olmaktadır. Bu duruma şehirde yaşayanlar açısından bakıldığında; bireylerin o şehre karşı hissettiği aidiyet duygularını zayıflatmaktadır (Lynch, 2016).

### **2.1.6. Türk Şehirlerinde Şehir Modellerinin Karakteristik Özellikleri**

Türk şehirlerinin 1950’li yıllardan önceki görünümünün temel karakteristiği; her konutun mutlaka ufak bir bahçesinin bulunmasıdır. Bu bahçede çeşitli meyve ağaçları ve süs bitkileri yer almaktadır. Hatta bugünkü planlı Avrupa şehirlerinin yeşil alan konusunda Türk şehirlerinden esinlendiği söylenilmektedir (Kuban 1968). Göney (2011), bu durumu Türk şehirleri için zıtlık olarak düşünülebileceğini ifade etmektedir. Bu zıtlığı şöyle açıklamaktadır:

“Türk şehirlerinin bulunduğu coğrafi konumda kurak ve yarı kurak iklimin etkisinin yaygın görülmesine rağmen Türk şehirlerinde bahçeye ve yeşil alana önem verilmesi dikkat çekicidir”.

Şehirlerin bu kadar iyi yeşillendirilmiş olmasındaki nedenlerden birisi şehre uzak su toplama alanlarından su kanalları vasıtasıyla suyun taşınmış olmasıdır. Buna ilave olarak zaten Antik Yunan ve Roma medeniyetinden beri suyun taşınmasıyla ilgili kemerlerin olduğu bilinmektedir (Güngör, 2017). Şehirlerin iyi yeşillendirilmesindeki diğer neden ise, Türk yönetimine geçen Anadolu’da suyla ilgili araştırmaların devam etmiş olması ve bunun için her yerleşmede insanların suya erişebilmeleri adına sarnıçların ve sebillerin inşa edilmesidir. Genellikle bu sebiller kurulan mahallelerin merkezi olarak kabul edilmiş meydanlara veya çarşılarla yapılmaktaydı. Meydanda sadece su sebilleri bulunmazdı, bununla birlikte hemen yakınında bir cami ve çarşı yer alırdı. Bununla birlikte batılı anlamda meydan planlanmamıştır. Meydanlar cami benzeri alanlarda kendiliğinden oluşmuştur. Bu meydanlar cami ile cemaat yaklaşmasını günümüzde dahi olanaklı kılmaktadır (Kuban, 1968). Bu alanlarda, insanların diyalog kurabilecekleri kahvehaneler (kıraathaneler) yer alırdı. Bu kahvehaneler bugünkü görünümünden uzak bir şekilde

insanların felsefe, sanat, edebiyat ve zanaat konuşabildikleri bir yer olma özelliği taşımaktaydı (Göney, 2011). Ayrıca Türk şehirleri çıkmaz sokaklara sahip olan mahallelerden oluşmaktadır. Bunun nedeni etnik olarak bir arada yerleşme eğiliminin olması ve bu eğilimin bir sonucu olarak mahremiyet ihtiyacıdır (Kuban, 1968). Etnik ve dini açıdan farklı toplulukların bir arada yaşadığı mahallelerde, o mahalleyle işi olmayan kimselerin mahalleden geçişi, çıkmaz sokaklar aracılığıyla engellenmektedir. Şehir planları, merkezi idare aracılığıyla değil mahalli olarak yapılarla ilgilenen usta ve kalfaların mahalle sakinlerinin ihtiyacını gözeterek imarlar yapmasıyla oluşturulmaktadır. Bu nedenlerden dolayı Türk şehirlerinde kavisli ve dolambaçlı sokak sistemleri ortaya çıkmaktadır (Göney, 2011).

### **2.1.7. Tarihi Merkez**

Şehrin daha önce insanların kolektif olarak ortaya koyduğu bir kültür ürünü olduğu belirtilmişti. Bunu sağlayan etkenlerden birisi de tarihi geçmiş ve bu geçmiş yoluyla deneyimlenenler neticesinde oluşturulan eserlerdir (Lynch, 2016). Bu eserler kalıcılığı uzun sürdüğü takdirde yapıldığı dönemi insanlara anımsatmaya, o dönemdeki yaşam biçimini ve hatıraların hatırlanmasına yardımcı olduğu için kültürel bir mirasa dönüşmektedir. Bu mirasın sayısındaki artış o yerin merkez olma özelliğini pekiştirmektedir.

Erdoğan ve Atabeyoğlu (2016)'nın da dediği gibi zengin bir tarihi dokuyu oluşturan bu kültürel miras eserleri bir kentin şekillenmesinde ve merkezi bir hâl almasında önemli bir paya sahiptir. Güçlü (1993)'ye göre, uzun zaman aralığında algılanabilen bu mekânsal kurgu, bir süre sonra şehrin kendine has bir kimlik kazanmasını sağlamaktadır. Şehir içinde bulunan ve kendine özgü görseleğe sahip her öge kentin oluşumunda olumlu veya olumsuz etki ederek şehir kimliğinin oluşmasına yardımcı olmaktadır.

### **2.1.8. Şehir Meydanı ve Ana Caddeler**

TDK (2018)'ya göre meydan kelimesinin sözlük anlamı; alan, saha, yarışma, eğlence ve karşılaşma yeri, bulunulan yer ve çevresi, fırsat, imkân, vakit anlamlarına gelmektedir. Krier (1979), araştırmasında ilk şehir yerleşmelerinde ortak kullanım alanlarından birisinin meydanlar olduğunu ifade etmiştir. Yaşam alanlarının açık bir alan etrafında gruplaşmasıyla ortaya çıktığı düşünülmektedir (Turan, 2017). Bu yerleşim şekli aynı zamanda dışarıdan gelebilecek saldırılara karşı hazır bir savunma

hattı gibi kullanıldığı belirtilmektedir. İnsanların etkileşim halinde bulunduğu meydan, dini yapılar için de dikkate değer görülmüş olup, bu yapılar agora, forum veya avlu yakınlıklarına inşa edilmiştir (Taşçı, 2012).

Yabancı literatüre bakıldığında ise “*space*” açık alana “*square*” ise meydana karşılık gelmektedir (Moughtin, 1995). Yerli literatürde meydan kavramının karşılığı büyük yolların kesiştiği kavşak noktaları ve büyük açık alanlardır. Araştırmanın konusu olarak meydan sözcüğü sadece yabancı literatürdeki karşılığı olan “*square*” olarak değil aynı zamanda “*space*” terimini kapsayacak şekilde kullanılmıştır.

Şehir meydanları ilk ortaya çıkışlarından farklı olarak günümüzde yarı açık alanlar olarak ortaya çıkmaktadır. Bu cümleyle kastedilen, meydanların etrafında yüksek blokların yer alması veya anıtsal yapıların ve meydana yapılan giriş-çıkışlar için bırakılan yolların denetlenebilir olmasıdır. Ayrıca Moughtin (1995), bir meydanın büyüklüğüne karar verilirken, şehirdeki nüfusun meydana rağbet etmesi ve meydanın kullanım sıklığıyla bağlantılı olarak hesaplamalar yapılması gerektiğini belirtmektedir.

Meydanların şehrin imajında önemli bir yeri vardır. İnsanların akıllarında kalması onun bir mekân olarak algılanmasına bağlıdır (Aliağaoğlu ve Yılmaz Çıldam, 2017). Bu mekân algısını veya hissini veren unsurlardan birisi de meydanların zemininde kullanılan döşemenin özellikleridir. Bazen kullanılan zemin döşemesi, o meydanın isminin önüne geçebilir veya meydanın ismiyle birlikte anılabilir (Taşçı, 2012).

Şehinsel açık alanlar olarak meydanlar aynı zamanda bireylerin birbirleriyle etkileşim kurabildikleri toplanma alanlarına ev sahipliği yapmaktadır. Meydanlar geçici ev sahipliği görevi görürken aynı zamanda bir gruba dinlenme alanı sunar ve diğer gruba grev, eylem, gösteri gibi farklı etkinlikler için ortak bir platform oluşturur (Taşçı, 2012). Bu bakımdan meydanlar, şehirlerde hem fonksiyonelliği hem de imaj misyonunu üstlenmiştir (Moughtin, 1995).

Taşçı (2012), meydanların ortaya çıktıkları zaman dilimlerine göre hangi fonksiyon ve imajları üstlendiğini aşağıdaki şekilde birkaç maddede açıklamaktadır:

- Antik Yunan kentlerinde meydanların adı “agora”dır. Agoralar bireylerin toplumu ilgilendiren meselelere yönelik doğrudan söz sahibi olduğu ve oylama haklarının bulunduğu yerlerdir.
- Roma döneminde de meydanlar Yunan döneminden kalma özelliklerini devam ettirmekle birlikte Roma ordularının büyüklüğüyle orantılı olacak şekilde alansal olarak büyümüştür.
- Orta Çağ’da yayaların çoğunlukla kullandığı ve yapılan heykellerin sergilendiği, insanların ve üretimlerinin ön plana çıktığı yerlerdir.
- Rönesans’ta işlevsellikten ziyade göze hitap eden meydanlar ortaya çıkmıştır.
- Barok Dönemi’nde Rönesans etkilerinin artarak sürdüğü meydanların oluşturulmasına devam edilmiştir.
- Modern dönemde ise meydanlar kalabalık nüfusun, artan konut ihtiyacı ve artan araç sayısına bağlı olarak oluşan trafik baskısının ortaya çıkardığı sorunlara cevap olarak hizmet vermektedir.

Ana caddeler ise şehir içinde yoğun bir trafiğin ortaya çıktığı ve şehir içi hareketliliğin görüldüğü yerlerdir. TDK (2018)’da geçen anlamıyla ana cadde, ara sokakların birleştiği geniş yoldur. Şehir içinde yön bulunmasına, alt ve üst yapı hizmetlerinin taşınmasına aracılık etmekte olan caddeler, aynı zamanda şehrin imajı için de önemli bir unsurdur. Bazı caddelerin kendine has düzeni içinde yerleştirilmiş olan AVM, yeme-içme yerleri, caddeye kimlik kazandırmakta ve onu diğer sokak ve caddelerden ayrılmasını sağlamaktadır (Aliğaoğlu ve Yiğit, 2013).

Lynch (2016)’e göre şehir içinde kimliği olmayan caddelerin, ana cadde olma özelliği bulunsa da söz konusu caddeler insanların algısında silik bir görünüme sahip olabilmektedir. Bu durumda ana caddeler, şehirde yaşayan insanlara herhangi bir çağrışım yapmayan sıradan bir yer haline dönüşmektedir.

### **2.1.9. Şehirlerarası Otoyollar ve Çevrili Alanlar**

Şehirlerin büyümesi çoğunlukla ulaşım güzergâhlarına bağlıdır. Şehirlerarası otoyolların varlığı sanayi gibi ekonomik faaliyetlerin de şehrin neresinde toplanacağını ve dolaylı olarak sanayi faaliyetlerinde üretime katılan işçi sınıfın konut alanı olarak nereyi kullanacağını belirlemektedir. Bundan dolayı şehirden geçen çevre yolları etrafında çoğunlukla sanayi alanları, bu alanların etrafında da konut alanları yer almaktadır (Keleş, 2012). Ancak böyle gerçekleşen yerleşme

düzeni, uzun vadede etkileri düşünülmeden ortaya çıkmıştır. Sözü geçen etkiler daha çok çevresel etkilerdir. Çevresel etkilerden biri, hava kirliliği olup kirlilik havada meydana geldiğinde civardaki konut alanlarında yaşayanların yaşam kalitesi olumsuz bir şekilde etkilenmektedir. Güvenlik problemi ise bu alanlarda yaşanan diğer çevresel etkilerden biridir. Konut alanlarına çok yakın olan bu sanayi alanları faaliyet göstermediği zaman aralıklarında ıssızlaşmakta ve suç eğilimi olan bireyleri kendine çekmektedir. Sanayi alanları, potansiyel suç mekânları olarak ortaya çıkmaktadır ve aynı zamanda çevresindeki konut alanlarını tehdit etmekte ve sosyal yaşam kalitesini olumsuz etkilemektedir (Aliagaoglu ve Çildam, 2016).

### **2.1.10. Türk Şehirlerinde Yeşil Alan Kavramı**

Türklerin Orta Asya'dan ayrılmadan önce sürdürdükleri göçebe hayatlarından dolayı “yeşil alan” Türkler ve Türk şehirleri için doğal kaynak niteliğindedir. Yerleşik hayata geçişle beraber yerel halkın ekip biçme ve yeşil alanı kullanım şekli değişmiştir. Ekip biçmenin haricinde konut alanı çevresinde yer alan bağ bahçelerde yetiştirilen asmalar, çiçekli bitkiler ve meyve ağaçları bu duruma verilebilecek örneklerdir. Buna ek olarak hayatı devam ettirmek için gereken araçların üretimi, ısınma ve barınma ihtiyacı hep ormanlık alanlardan ve meralardan, kısacası “yeşilden” sağlanmaktadır. Bu nedenle yeşilin veya yeşil alanın değeri göçebe yaşam dönemine göre artmıştır (Özdamar, 2006; s. 17).

Yeşil alanın günümüzdeki değeri biraz daha değişmiştir. Artık yeşil alanların neredeyse tamamı belediyeler tarafından oluşturulmaktadır. Bundaki en önemli neden evlerin şekilsel değişime uğrayıp yüksek katlı binalara dönüşmesidir. Belediyeler önceki yeşil alan anlayışından uzaklaşıp daha çok estetik kaygılarla konuya yaklaşmışlardır. Bunun en güzel örneği, yol kenarlarında, döner kavşaklarda, park ve bahçelerde gerçekleştirilen peyzaj çalışmalarıdır (Çabuk, 2019; s. 285). Son yıllardaysa giderek toprakla ilişkisi azalan şehir halkı, toprakla uğraşma eğilimlerini yeniden arttırmışlardır. Bu eğilimin en güzel örneği, belediyeler tarafından belirlenmiş alanlarda bulunan hobi bahçeleridir. Bu bahçelerin parselleri küçük olmakla birlikte sahipleri tarafından ya satın alınmakta ya da kiralanmaktadır. Hobi bahçeleri, sahipleri tarafından çiçek ya da sebze ve meyve yetiştirmeye yönelik olarak kullanılmaktadır (Aliagaoglu ve Alevkayalı, 2017; s. 197).

### 2.1.11. Şehirselle Yaşanabilirlik Nedir? Kentselle Yaşanabilirlik Nedir?

Araştırma için, yerli literatürde “şehirselle yaşanabilirlik” üzerine yapılmış araştırmalar tarandığında, daha çok peyzaj mimarları ile şehir ve bölge planlamacılarının bu konu üzerinde durdukları görülmüştür (Beyhan, Peker, Polat ve Şenol, 2013). Ülkemizde yakın zamanda çalışılmaya başlanan bu kavram dünya literatüründe ise daha önce ele alınan bir araştırma konusudur (Omuta, 1988). Özellikle sürdürülebilir kent ve yaşanabilir kent kavramları üzerine yazılmış araştırmalar, kentlerde hangi uygulamalar yapıldığında daha iyi sonuç alınabileceği üzerine tartışmalar içermektedir (Gough, 2015; Kashef, 2016; Owens, 2009).

Kavramın daha çok yaşanabilirlik, yaşam kalitesi ve sürdürülebilirlik kavramlarıyla ilişkilendirildiği belirtilmiştir (Konca, 2004; İncedayı, 2004; Melikoğlu Eke, 2014). Burton ve Mitchell (2006)’in araştırmasında yaşanabilir kentler için dış mekânda olması gereken bazı kriterler olduğu belirtilmiştir. Bunlar, aşinalık, okunabilirlik, ayırdedicilik, erişilebilirlik, konfor ve güven hissidir. Kavramsal bir tanım yapılmadan önce, başka araştırmacıların da kriter oluşturma çabalarının olduğunu belirtmek gerekmektedir (aktaran Beyazıt, 2007). Daha önce ulusal veya uluslararası literatürde tanımın kendisine rastlanılmadığı ifade edilmiştir. Buna göre bu başlık altında şöyle bir tanım yapılabilir: Şehirselle yaşanabilirlik, şehrin güvenli olduğu, şehirde bulunan altyapı ve üstyapı olanaklarının toplumun her kesimi için kısıtlayıcı etkenlerden uzak ve iyi durumda olduğu, kamu ve toplu taşıma hizmetlerinin dengeli dağıldığı, ekonomik faaliyetlerin dinamik olduğu ve bu faaliyetlerin çevreye zararı olmadığı, şehir yerleşmelerinde; şehirli nüfusu oluşturan her bireyin birbirinden farklı beklentilerinin karşılanabilirliği (Çetinkaya ve Aliğaoğlu, 2018).

“Kentselle yaşanabilirlik” kavramına ise daha çok sosyoloji alanında yapılan araştırmalarda karşılaşılmaktadır. Ancak bununla ilgili olarak da yapılmış bir tanım bulunmamaktadır (Keçeli, Sarıusta ve Karakuyu, 2014; Henden Şolt, 2018). Bunun yerine yaşanabilirlik tanımı için kullanılan ifadelerden faydalanarak yaptıkları araştırmalarda, şehirselle yaşanabilirliğin anlamı sezdirilmeye çalışılmıştır. Şehirselle yaşanabilirliğin, toplumu oluşturan bireylerin buldukları kentselle alanlarda var olan sosyokültürel ve sosyoekonomik imkânlardan duydukları memnuniyet ve tatmin düzeyine karşılık geldiği söylenebilir.

Şehirsel yaşanabilirlik ve kentsel yaşanabilirliğin ortak noktalarından en önemlisi insanların beklentilerinin karşılanabilirliği olmasına rağmen, şehirsel yaşanabilirlik daha çok mekân unsurunu ön plana aldığı için araştırmanın sunumu boyunca şehirsel yaşanabilirlik kavramının kullanılması tercih edilmiştir. Şehirsel yaşanabilirliği belirlemede bazı başlıklar kullanılmış olup bunlar; erişilebilirlik, yeşil alan mevcudiyeti, çevresel kalite, kent mimarisi ve tarihi doku, gelenekler, pazar yerleri ve festivallerdir. Bahsi geçen başlıkların seçilmesindeki en önemli neden, insan ile mekânın bu unsurlar kapsamında yoğun olarak etkileşim içinde olmasıdır.

### **2.1.12. Erişebilirlik**

Ulaşım problemi, şehir hayatında erişilebilirliği etkilemektedir. Erişilebilirlik, bireylerin farklı ihtiyaçlar sebebiyle evlerinden ayrılmaları, herhangi bir yardım almaksızın kamu bina ve alanlarına ulaşabilmeleri ve kullanabilmeleri ardından evlerine yardım almadan kendi başlarına geri dönebilmeleri şeklinde yaptıkları eylemlerin tamamı olarak ifade edilebilir (Taşçı, 2012; Demirkan, 2015). Bu tanımda bireylerin fiziksel vasıflarına değinilmemekle beraber tüm sağlıklı bireylerin yanında engelliler, kısıtlı hareketlere sahip yaşlılar, hamileler, bebek arabalıları ve çocuklar da bulunmaktadır. Böyle bireysel farklılıkları dışlamayan ve bu bireylerin, kamu alanlarından sayılan parklara, kaldırımlara, yaya geçitlerine, kamu binalarına erişebilmesi ve bu yerleri onların yardım almadan kullanabilmesi için her türlü önlemin alınması gerekmektedir.

Yaşanabilir şehirler herkesin özgür bir şekilde ve rahatça bir araya gelip bütünleşebildiği, ulaşılabilir ve yaşam kalitesinin yüksek olduğu yerlerdir. Erişilebilirlik ve ulaşılabilirlik bu için olmazsa olmazlarındandır. Bunlar şehre ait olanaklardan faydalanabilmenin araçlarıdır. Aslında bu hususların nitelikli olması da başlı başına şehir olanağı olarak değerlendirilebilir. Türkiye'nin bazı yerlerinde rant kaygısıyla yapılan kentsel dönüşümün hızlı ve plansız gerçekleşmesinden dolayı şehirsel alan herkes için erişilebilir ve ulaşılabilir olmaktan uzaktır. Son yıllarda yapılan yasal düzenlemelere rağmen engelliler, şehir içinde 'dışlanma' durumuyla karşı karşıya kalabilmektedir. Bu durum daha çok, binalar engelli erişimini görmezden gelerek yapıldığında, sokaklar engellilerin bireysel hareketine imkân vermeyecek şekilde düzenlendiğinde gerçekleşmektedir. Engelliler için yapılan araştırmaların ekonomik yansımaları ise pahalı olmaktadır. Örneğin; engelli



düzenine sahip apartmanlarda istenen kira bedelleri normalin üstünde olmaktadır. Kentsel dönüşüm kapsamının dışında kalan çevre mahallelerde yaşayan engelliler, yaşlılar ve çocuklar gibi dezavantajlı gruptaki insanların sokakta karşılaşılabileceği çevresel, sosyal ve ekonomik sorunlar gözden kaçmaktadır. Bunun en önemli nedeni, bu kişilerin gündelik yaşamlarını sağlıklı ve güvenli olarak sürdürmelerinin yakınlarının insafına bırakılmasıdır.

Şehirde yaşanan ulaşım problemleri her yaşta ve yetenekteki (bireyin engelli olup olmaması) kişileri etkilemektedir. Bu etkilenmeyi en aza indirebilmek için bazı projeler geliştirilmiştir. Bu projelerden en bilineni toplu taşımaya ağırlık verilmesidir. Böylece hem zaman açısından hem de ekonomik açıdan toplu taşıma araçlarının kullanımı daha verimli olmaktadır (Taşçı, 2012). Ulaşım için otomobil gibi yolcu taşıma kapasitesi az olan araçların sayısındaki artış, hem şehir içinde araç kalabalıklığına yol açmakta hem de park alanlarının sınırlı kalmasından dolayı bu araçların kullanılmadığı saatler problemleri hale gelmektedir (Ünsal, 2011).

Şehir sakinleri için erişebilirlik, tüm toplumu birleştirdiğinden dolayı olmazsa olmaz kriterlerdendir. Erişebilirliğin, fiziki çevre düzenlemeleriyle ilgili olduğu bilinmektedir. Sadece engellilerin ve yaşlıların değil hareket kısıtlılığına sahip hamilelerin, bebek arabalıların, çocukların da ulaşılabilirliği sağlanarak bu kişilerin şehirselleşmeye dâhil edilmesi gerekmektedir (Gökçe, 2007). Yüksek kaldırımlar, yaya geçitleri arasındaki mesafenin uzunluğu, rampa eksiklikleri, yol kenarlarında park halindeki araçların yoğunluğu, devam eden yol çalışmaları ve inşaat faaliyetleri erişilebilirliği sınırlandıran başlıca durumlardır (Tiyek, Eryiğit ve Baş, 2016; Burton ve Mitchell, 2006).

1993 yılında BM, “Engelliler Konusunda Standart Kurallar” kapsamında bazı kurallar belirlemiştir. Bu kuralların amacı, engelli ve hareketi kısıtlı yaşlılara ve çocuklara, hamilelerle bebekli kadınlara, fırsat eşitliği sunularak onların topluma uyumlarını sağlamaktır. Demirkan (1999)’ın araştırmasına göre, Türkiye’de gelecekte sağlık koşullarının iyiye gitmesi ve ömrün uzaması sebebiyle daha fazla yaşlı nüfus olacaktır. Bireylerin kamu mekânı olarak görülen huzur evi, bakım evi gibi yerlerden ziyade kendi yaşadığı ortamda yaşlanmasının daha sağlıklı olduğu öngörülmektedir. İnsanlar yaş aldıkça bazı duyu organlarının yetileri azalmakta ve buna bağlı olarak insanların konut içinde daha fazla vakit geçirme eğiliminde olduğu

gözlemlenmiştir (Taşçı, 2012). Bu insanların duyu yetilerindeki azalmalardan dolayı gündelik yaşamlarında ortaya çıkan olumsuz etkileri bertaraf edecek şekilde konutlar ve fiziki çevreler tasarlanırsa, bu bireylerin günlük yaşamdan kopmaması sağlanır.

Konutların tasarlanması akıllara “Şehir gibi alanlarda yaşayan yaşlılara ve engellilere ya da en genel ifadeyle hareketi kısıtlı bireylere yönelik neler yapılmalı?” sorusunu getirmektedir. Yayımlanan kurallara, standartlara bakılacak olursa konuya dair yaklaşımların daha kapsayıcı bir hal aldığı görülmektedir. “Evrensel Tasarım”, terimi 1989 yılında Ronald Lawrence Mace tarafından ortaya çıkarılmıştır (Dostoğlu, Şahin ve Taneli, 2009). Bu kavram çoğu ülke tarafından benimsenmiş olmasına rağmen bazı ülkeler tarafından değiştirilerek “Kapsayıcı veya Herkes için Tasarım” olarak kullanılmaktadır (Taşçı, 2012). Kavramlar üzerinden gidilecek olursa hareketi kısıtlı bireyler için kapsayıcı ifadelerin çoğaldığı görülmektedir.

Türkiye’de 2005 yılında 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun çıkarılmıştır. Bu kanuna göre yollar, kaldırımlar, parklar, kamu binaları, açık ve yeşil alan gibi sosyokültürel alt ve üst yapı gerektiren alanlarda hareketi kısıtlı bireylerin, sayılan yerlere erişilebilirliğine uygun olması için kurum ve kuruluşların gerekli tedbirleri alması mecburi kılınmıştır (Mamatoğlu, 2015). Bu kanun, 1 Temmuz 2005 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Aynı sayılı kanunun 3’üncü maddesinde belirtilen erişilebilirliğin denetlenmesine ve izlenmesine yönelik “Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği” ise 20 Temmuz 2013 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanmış olup yürürlüğe girmiştir (Gümüş, 2015, s. 15-16). Bu kanuna göre;

“Erişilebilirlik: Binaların, açık alanların, ulaşım ve bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin, engelliler tarafından güvenli ve bağımsız olarak ulaşılabilir ve kullanılabilir olması,

Erişilebilirlik standartları: Türk Standardları Enstitüsünün erişilebilirlikle ilgili yayınladığı standartlar” olarak tanımlanmıştır.

Kanunun aynı maddesinde ayrıca;

“Engelli: Fiziksel, zihinsel, ruhsal ve duyu yetilerinde çeşitli düzeyde kayıplarından dolayı topluma diğer bireyler ile birlikte eşit koşullarda tam ve etkin katılımını kısıtlayan tutum ve çevre koşullarından etkilenen bireyi,

Engelliliğe dayalı ayrımcılık: Siyasi, ekonomik, sosyal, kültürel, medeni veya başka herhangi bir alanda insan hak ve temel özgürlüklerinin tam ve diğerleri ile eşit koşullar altında kullanılması veya bunlardan yararlanılması önünde engelliliğe dayalı olarak gerçekleştirilen her türlü ayırım, dışlama veya kısıtlamayı,” ifade etmektedir.

Kanunun 7 nci maddesinde; “Yapılı çevrede engellilerin erişilebilirliğinin sağlanması için planlama, tasarım, inşaat, imalat, ruhsatlandırma ve denetleme süreçlerinde erişilebilirlik standartlarına uygunluk sağlanır.

Özel ve kamu toplu taşıma sistemleri ile sürücü koltuğu hariç dokuz veya daha fazla koltuğu bulunan özel ve kamu toplu taşıma araçlarının engellilerin erişebilirliğine uygun olması zorunludur. Bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin engelliler için erişilebilir olması sağlanır. Kamu kurum ve kuruluşlarına ait mevcut resmî yapılar, mevcut tüm yol, kaldırım, yaya geçidi, açık ve yeşil alanlar, spor alanları ve benzeri sosyal ve kültürel alt yapı alanları ile gerçek ve tüzel kişiler tarafından yapılmış ve umuma açık hizmet veren her türlü yapılar bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren sekiz yıl içinde özürülülerin erişebilirliğine uygun duruma getirilir.

Büyükşehir belediyeleri ve belediyeler, şehir içinde kendilerince sunulan ya da denetimlerinde olan sürücü koltuğu hariç dokuz veya daha fazla koltuğu bulunan araçlarla sağlanan toplu taşıma hizmetlerinin engellilerin erişebilirliğine uygun olması için gereken tedbirleri alır. Mevcut özel ve kamu toplu taşıma araçları, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren sekiz yıl içinde, sürücü koltuğu hariç dokuz ila on altı oturma yeri olan araçlarla verilen toplu taşıma hizmetleri, turizm taşımacılığı yapılan araçlarla sağlanan taşıma hizmetleri ve özel ve kamu şehirler arası toplu taşıma hizmetleri ile yolcu gemileri 7/7/2018 tarihine kadar engelliler için erişilebilir duruma getirilir.

7/7/2018 tarihine kadar, karayolu ile turizm taşımacılığı yapan veya şehirler arası toplu taşıma hizmeti veren gerçek ve tüzel kişiler, engelli bireyin erişilebilir toplu taşıma hizmeti sağlanmasına ilişkin talebini azami yetmiş iki saat içinde karşılamakla yükümlüdür.

7/7/2018 tarihine kadar, servis taşımacılığı yapan gerçek ve tüzel kişiler, engelli personel veya öğrenciye talep hâlinde erişilebilir taşıma hizmetini sağlamakla yükümlüdür.

Bu fıkranın yürürlüğe girdiği tarihten sonra üretilen şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılığı ile servis ve turizm taşımacılığı yapan araçlar dışında şehir içi yolcu taşıma hizmeti yapan araçlardan erişilebilir olmayanlara yolcu taşıma hizmeti için yetki belgesi, izin ve çalışma ruhsatı verilmez.” denilmektedir.

### **2.1.13. Yeşil Alan Mevcudiyeti**

Yeşil alan kavramının tanımının ne olduğuna bakılacak olursa; toplumun yararlanması için ayrılan oyun alanı, dinlenme, gezinti, piknik ve eğlence ile kıyı alanlarının toplamı olduğu söylenebilir. Bu tanıma ilave olarak, 2005 yılında değiştirilen 23804 sayılı İmar Yönetmeliğinde, enternasyonal ölçekteki fuar, botanik ve hayvanat bahçeleri ile bölgesel parklar da yeşil alan kapsamında değerlendirilmektedir (Resmî Gazete, 2019).

Şehir dokusunu oluşturan temel elemanlardan biri de açık alan kavramıdır. Açık alandan kasıt konut ve ulaşım alanlarının dışında kalan açıklıklar bir başka ifadeyle boş alanlardır ve bu açıklıklara doğal oluşmuş ya da yapay olarak oluşturulmuş su yüzeyleri de dâhildir. Yapılaşmanın olmadığı bu alanlar rekreasyonel alan oluşturmak için potansiyel barındırmaktadır. Yeşil alan olma özelliği taşıyan yerler, genelde insanların rutin şehir hayatı içinde dinlenme ve eğlenme faaliyetlerini gerçekleştirdikleri yerlerdir (Aksoy ve Ergun, 2009). Yeşil alan, “açık alan” olarak tabir edilen yüzey alanlarının bitkisel elemanlarla kaplı hale getirildiği veya bitkisel elemanlarla uyumlu hale getirilmiş kısımların oluşturduğu

yerler olarak tanımlanmaktadır (Gül ve Küçük, 2001). Bu açıklamalardan da anlaşılacağı üzere her “yeşil alan”, “açık alan” olma özelliği taşıırken her “açık alan”, “yeşil alan” özelliği taşımamaktadır.

Yaşam kalitesinin bir göstergesi olan yeşil alanların önemi, şehirselle ortamda her geçen gün giderek artmaktadır. Bir şehrin yapısını, o şehirde yaşayan halkın ekonomik, sosyal ve kültürel özellikleri ve sosyal iletişimlerini oluşturur. Bunu sağlayan mekânlar genellikle yeşil alanlardır. Şehir içinde yer alan mahalle parkları, çocuk oyun alanları bunlardan bazılarıdır (Gül ve Küçük, 2001).

Şehirselle yaşam kalitesinin iyileştirilmesi için insan-doğa arasındaki ilişkinin devam etmesi önemlidir. Yeşil alanlar bu işlevi üstlenmektedir. Pek çok gelişmiş ülkede bu ilişkinin korunması sayesinde yeşil alanların insanların ruhsal yönleri üzerinde olumlu etki ettiği görülmüş ve bunun üzerine yeşil alan miktarının artırılmasına yönelik çabalar ortaya konulmuştur (Aksoy ve Ergun, 2009).

Şehirselle alandaki iklimi kontrol eden yeşil alanlar, tozu ve kirli materyalleri tutarak ortamdaki havayı temizler, hava sirkülasyonunu sağlar ve oksijen miktarını artırır. Havayı serinletmekle kalmayıp şiddetli rüzgârlar önünde perde görevi görür. Yansıyan ışığı en aza indirir ve konutlar için gizlilik ve mahremiyet oluşturur (Aksoy ve Ergun, 2009). Gürültüyü absorbe eder, toprağın üstünde bir örtü görevi görür ve toprak içinde yaşayan diğer canlılara barınak olur. Suyun kirlenmesini engeller, rekreasyon olanakları sağlar, toplumsal dayanışmayı artırır, doğa bilincinin gelişmesine katkı sağlar, kısaca yeşil alanlar ekonomik yönden ve sağlık yönünden insanlar için verimlidir (Gül ve Küçük, 2001; Ortaçeşme, Yıldırım ve Manavoğlu, 2005).

Yeşil alan mevcudiyetinde her bireye ne kadar yeşil alan düştüğünün bilinmesi gerekir. Bu konuda yabancı ve yerli literatürde kişi başına düşen yeşil alan miktarı m<sup>2</sup> cinsinden ifade edilmektedir (aktaran Ersoy, 2015). Ancak bu değerin uluslararası standardının olmadığı ancak tavsiyelerin olduğu belirtilmiştir. BM Dünya Sağlık Örgütü (WHO) kişi başına düşen yeşil alan miktarının 9 m<sup>2</sup> olmasını önermektedir (Deloya, 1993). Bunun nedeni Çetiner’in de ifade ettiği gibi her ülkede kişi başına düşen yeşil alan miktarının farklı olmasıdır. Örneğin; İngiltere’de kişi başına düşen yeşil alan miktarı 10 m<sup>2</sup> ile 40 m<sup>2</sup> arasında değişmektedir. Bu örneğe ek olarak İtalya’da kişi başına düşen yeşil alan miktarı 1 m<sup>2</sup> ile 6 m<sup>2</sup> arasında değişirken

Türkiye’de 2 m<sup>2</sup> ile 3,8 m<sup>2</sup> arasında değişmektedir (aktaran Ersoy, 2015). Çevre, Şehircilik Bakanlığı, 2021 yılında Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı olarak değiştirilmeden önce 2023 yılına kadar kişi başına düşen yeşil alan miktarını 15 m<sup>2</sup>’ye çıkarmayı hedeflemiştir (Hürriyet, 2019).

Yeşil alana erişebilirliğin olması, kişi başına düşen yeşil alan miktarı kadar önemli bir husustur. Bununla ilgili yerli literatürde yeşil alanın erişebilirliği için gereken azami mesafeden söz edilmezken, yabancı literatüre bakıldığında, Harrison vd. (1995), İngiltere örneğinde, yeşil alana erişebilirlik için yerleşmelerle yeşil alan arası mesafenin azami 300 metre olması gerektiğini belirtmektedirler. Bahsi geçen mesafenin 300 metreden fazla çıkması durumunda, yerleşimde yaşayanların yeşil alana erişebilirlikte zorlandığı anlamı çıkarılmaktadır. Stanners ve Bourdeau (1995), araştırmalarında Avrupa Çevre Ajansı (European Environment Agency-EEA)’nın tavsiyesinden bahsetmişlerdir. Bu tavsiyeye göre, yerleşimlerde yaşayanların yeşil alanlara erişebilirliği metre cinsinden değil zaman cinsinden ifade edildiği takdirde, bireyin yaşadığı konuttan yeşil alana ulaşma süresinin yani yürüyüş mesafesinin 15 dakika olarak esas alınması gerektiği söylenmektedir (aktaran Cüce ve Ortaçşeme, 2020, s. 69).

#### **2.1.14. Çevresel Kalite**

Çevresel kalite, fiziksel ve sosyal çevre unsurlarının bir karışımıdır (Owens, 2009). Fiziksel çevre unsurlarından bazıları su, hava, toprak, gürültü kirliliğiyle biyolojik çeşitlilik, iklim değişikliğidir. Sosyal çevre unsurlarından bazılarıysa sağlık, kültür, güvenlik ve konfordur (Amati, 2008; Lawson, J., 1992; Lawrence ve Low, 1990; Stiftel, 2009). Fiziksel ve sosyal çevre ile insan faaliyetleri doğrudan ilgili olduğu için şehirselleşme araştırmasında çevresel kalite önemlidir (Bigio ve Dahiya, 2004).

Çevresel kalite standartları Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından oluşturulan 2872 sayılı Çevre Kanunu ve buna bağlı olarak oluşturulan çeşitli yönetmeliklerle belirlenmiştir. Fiziksel ve sosyal çevrenin kalitesini korumayı amaçlayan mevzuatlarla su, hava, toprak ve gürültü kirliliğine, koku emisyonlarına karşı alınması gereken önlemler, yaptırımlar açıklanmıştır. Bunlardan hava kirliliği için alınmış yaptırım kararlarından birisi 2872 sayılı Çevre Kanunu’nun 20 maddesinin (b) bendidir (Çevre Kanunu, 1983, s. 5916/3). Buna göre;

“Hava kirliliği yönünden önemli etkileri nedeniyle kurulması ve işletilmesi yönetmelikle izne tâbi tutulan tesisleri, yetkili makamlardan izin almadan kuran ve işleten veya iznin iptal edilmesine rağmen kurmaya ve işletmeye devam eden veya bu tesislerde izin almaksızın sonradan değişiklik yapan veya yetkili makamların gerekli gördükleri değişiklikleri tanınan sürede yapmayanlara 24.000 Türk lirası idarî para cezası verilir. Bu tesislerde emisyon miktarları yönetmelikle belirlenen sınırları aşıyorsa 48.000 Türk lirası idarî para cezası verilir.” denilmektedir.

Her bir çevre unsurunun kanun ve yönetmelikler çerçevesinde çevresel kaliteyi nasıl etkilediğinin tespiti güçtür. Bununla birlikte yeri geldikçe bulgularda şehir halkının çevresel kaliteyle ilgili görüşlerinin yanında bu kanun ve yönetmeliklerde geçen maddelere yer verilmiştir.

### **2.1.15. Kent Mimarisi ve Tarihi Doku**

Kent mimarisi aslında şehrin nasıl ve nereye doğru gelişeceğiyle ilgili bir kavramdır. Binaların birbirine göre konumu, dış cephede kullanılan görsel detaylar, sokakların genişliği, sokak mobilyası olarak adlandırılan bank, çöp kutusu ve dikilen ağaçların türü insanların psikolojik anlamda rahatlamalarına veya tam tersi depresyona girmelerine neden olabilmektedir. Bu noktada kent mimarisi şehrin tasarımında önemli bir hale gelmektedir.

Şehrin tasarımında bazı dikkat edilmesi gereken ilkeler ortaya konmuştur. Afacan (2015)’a göre bu ilkeler, aşinalık, konfor, güven, okunabilirlik, ayırıcılık ve erişilebilirliktir. Bu ilkeler aslında şehrsel yaşanabilirlikle ilişkili olan ilkelere. Bununla birlikte sayılan ilkeler, bir şehrin daha çok fiziksel tasarımını şekillendiren hedeflerdir. Örneğin; engelli bireyin herhangi bir yere gitmek için evinden çıktığı andan itibaren karşılaştığı engellerin en başında kaldırımların yüksekliğinin fazla olması vardır. Böyle bir sorun, eğimi yüksek olmayan ve yeterli genişlikteki rampalarla çözülebilmektedir. Buna ek olarak tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler için, sokak zemini kaydırmaz özellikte döşemelerle kaplanmalı ve kaldırımlarla yaya geçitleri engelliler için uygun hale getirilmelidir. Afacan (2015)’ın bahsettiği ilkeler açıklanarak şehrsel yaşanabilirlikle ilişkisi bu araştırmada anlatılmıştır. Erişilebilirlik ilkesi şehrsel yaşanabilirlik ilkelerinden birisi olduğu için burada ayrıca bahsedilmemiştir.

**Aşinalık:** Şehri kullanan her yaşta ve yetenekte insanın şehrsel alanı kolayca tanınması ve anlaşılır bulmasıdır (Burton ve Mitchell, 2006). Şehri kullanan kişilerin gündelik yaşamlarını kimseye muhtaç olmadan sürdürmelerini sağlamak önemlidir.

Bu nedenle yüksek katlı binalardan ve duvarlardan kaçınmak, meydan ve mekân tasarımında anlaşılabilirliği göz önünde tutmak gerekir (Booth vd., 2000).

**Okunabilirlik:** Lynch (2016), “*Okunabilirlik bir çevrenin fark edilebilir ve tutarlı bir örüntü içinde organize edilebilir olmasıdır.*” şeklinde ifade etmektedir. Şehir sakinlerinin gitmek istedikleri yere hareket ederlerken kendilerine yardımcı olacak yönlendirme levhalarının bulunması, şehrin okunabilirliğini arttırmaktadır. Bir başka ifadeyle yönlendirme levhaları, bireyin şehrin neresinde olduğunu anlamasını ve varmak istediği yere giderken yönünü bulmasını sağlamaktadır. Sadece yönlendirme levhaları değil aynı zamanda şehre ait yol haritaları, özgün semboller ve öne çıkan kent imgeleri de bireyin yön bulmasına yardımcı olmaktadır (Burton ve Mitchell, 2006). Okunabilirlik, özellikle kentsel dönüşüm sürecinde korunması gereken bir faktördür. Bu faktör korunmadığı zaman, sokaklar yayaların aktif olarak kullanmadığı yerlere dönüşür ve sokaklardaki bu terk edilmişlik havası, yerleşmenin genelinde hâkim olur (Gökçe, 2007). Bunlara ek olarak kentsel dönüşüm sürecinin böyle sonuçlandığı şehirlerde, şehrsel yaşanabilirliğin sağlanamadığı söylenebilir. Ayrıca kent dokusu oluşturmada olması gereken erişilebilirliğin de yerine getirilmediği belirtilebilir.

**Ayrırdedicilik:** Şehrin karakterini oluşturan ve ona kimlik veren, şehrin dokusunu diğer yerlerden ayıran bir özelliktir. Bu özellik, kimi zaman tarihi yapılarla kimi zaman da farklı görünüşe sahip posta kutuları, bankalar, trafik lambaları gibi sokak mobilyalarıyla sağlanmaktadır (Burton ve Mitchell, 2006). Bu unsurlar şehirdeki küçük birimler olan mahallelerde benzer şekillerle kullanılırsa şehrin kimlik kazanması bir yana, kimliksizleşmesine yol açabilir. Bu unsurlar, ayrırdedicilik ilkesi göz önünde bulundurularak şehirde kullanılması gerekmektedir. Bahsi geçen unsurların kullanılmadığı durumlarda bireylerde, bu benzerlik nedeniyle “her yer aynı” düşüncesi oluşabilir ve bireyler keşif duygusundan uzaklaşıp, kendilerini yalnızlık duygusu içinde bulabilirler (Lynch, 2016).

**Konfor:** Şehir sakinlerinin bir yerden diğerine gerçekleştirecekleri ulaşım sırasında, olası güçlükleri düşünmeden hareket edebilmesi, şehir içinde konforun var olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte şehirde yaşayanların kendisine en yakın yerleşim alanını veya park alanını biliyor olması ve kamu tuvaletlerinin mevcudiyeti şehirdeki bireyler için konforu sağlayan diğer unsurlar arasındadır. Ayrıca mahalle

sakinlerine yönelik olarak sosyal konforun sağlanması için parkların erişebilirliğinin sağlanması gerekmektedir. Bunun için parkların çevresi, topoğrafik yapıyla ve konut düzeniyle engellenmemiş olmalıdır (Afacan ve Afacan, 2011).

**Güven Hissi:** Sözü geçen diğer ilkelerin bir sonucu olarak ortaya çıkan güven hissi, bireylerin şehir içinde hareket ederken; düşme veya saldırıya uğrama, kaybolma, yetersiz aydınlatma ve çıkmaz sokaklar gibi faktörleri düşünmeden şehirsiz alanı kullanabilmesi olarak tanımlanabilir. Buradan hareketle her yaşta ve yetenekte olan bireyleri kapsayıcı bir biçimde engelsiz ve güven hissi veren şehir unsurlarıyla şehirlerin tasarlanması gerekmektedir.

**Tarihi doku:** Kent mimarisinde tarihi doku, her şehirde olması gereken bir özellik değildir. Buna karşın şehrin geçirdiği tarihi dönemler, barındırmış olduğu medeniyetler ve bu medeniyetlerin bıraktığı eserlerle yapılar, şehirlerin tarihi dokusunu meydana getirmektedir. Tarihi doku aynı zamanda kent mimarisini şekillendiren bir unsurdur. Tarihi dokuyu kale, surlar, han ve hamamlar, dini yapılar vb. meydana getirmektedir. Açıklamalardan anlaşılacağı üzere eserlerle yapılar tarihi dokuyu oluştururken tarihi doku da kent mimarisini oluşturmaktadır. Şehrin büyümesi, tarihi yapıların etrafına aynı döneme ait yerleşim alanlarının inşa edilmesiyle sağlanmaktadır. Eğitim ve ticaret gibi faaliyetler tarihi yapıların yanında ya da yakınında kök salmaktadır. Doğal olarak şehir yerleşimlerinin çekirdekleri çoğunlukla hem tarihi hem de sosyoekonomik canlılığı içeren mekanlar olarak ortaya çıkmaktadır. Tarihi dokuya sahip bu yerlerin korunması şehrin geçmişine sahip çıkmak anlamını taşımaktadır.

#### **2.1.16. Gelenekler, Pazar Yerleri ve Festivaller**

Bilim'e "İnsan nedir?" sorusu sorulduğunda en kısa şekilde "İnsan, biyo-psiko-sosyal bir varlıktır." cevabı alınmaktadır. Bunun anlamı insanın biyolojik, psikolojik ve sosyal anlamda diğer canlılarla bazı ortak yönleri olduğudur. Bunlar; yeme-içme, güven hissi ihtiyacının olması ve hem yalnız hem de kolektif olarak hareket edebilmesidir. İnsanın diğer canlılardan ayrıldığı noktalar da oldukça fazladır. Öğrenmek ve öğretmek, öğrenilen bir şeyi bilgiye dönüştürmek, yenilik yapmak, zaman, geçmiş ve gelecek kavramını bilmek ve kullanmak gibi daha birçok ayrıldığı yönleri vardır. Bunların her birini ayrı ayrı belirtmeye kalkışılması, konudan uzaklaşılmasına neden olacaktır.



İnsanın toplumsal yönü, araştırmanın konusuyla ilgili olduğu için ele alınmıştır. İlk insanın ortaya çıkışı, onun çevresiyle olan bağı, zamanla insan sayısının artmasına bağlı olarak değişmiştir. Dünya üzerinde çeşitli yerlerde insanların yerleşik hayata geçişi ve bu yerlerde nüfusun artması, insan toplulukları arasında birden fazla kültür çeşidini oluşturmuştur. Toplumsal değerlerin, geleneklerin insanın yerleşik hayata geçişiyle bağlantılı olarak şekil aldığı bilinmektedir. İnsan, bu geleneklerle şekillenirken aynı zamanda da bu geleneklere şekil verir. İnsanın değişimi, geleneklere göre bazen hızlı ve radikal olabilir. Bahsi geçen radikal değişimin en somut örneği şehirlerin ortaya çıkışıdır.

Şehirler, yeni bir mekânsal organizasyonla beraber yeni bir toplumsal düzeni de beraberinde getirmiştir. Toplumun gelenekleri, bu yeni düzene göre ya tamamen ortadan kalkmış ya da bulunduğu şartlara göre evrilmiş bir başka deyişle değişmiştir. Evrilen veya değişen gelenekler, insanın çevresini nasıl duyumladığından ziyade algısı üzerinde etkilidir. Bununla beraber gelenekler, insanoğlunun davranışlarını biçimlendirdiği gibi dolaylı olarak mekânları da biçimlendirmektedir. Biçimlenen mekânlardan biri de pazar yerleridir. Yerleşik hayata geçildiğinden bu yana tarımda ortaya çıkan fazla ürünün değerlendirilmesi için kurulan bu alanlar, günümüzde de varlığını sürdürmektedir.

Pazar yerlerinin yanında festivaller veya şenlikler de geleneklerin toplumsal yansımaları oluşturmaktadır. Belli bir amacı, tarihi ve düzenleme süresi olan bu etkinlikler düzenli olarak yapılabildiği gibi bir seferliğe mahsus olarak da düzenlenebilir. Festivaller insanları bir araya getirir, ortak bir amaç etrafında birleştirir, birlikte hareket etmeyi eğlenceye dönüştürerek sağlar. Geleneklerin ortaya çıkışındaki temel amaç, insanları ortak bir paydada, karışıklığa yer vermeden belli başlı durumlarda nasıl kararlar vermesi ve nasıl davranması gerektiğini benimsetmektir. Bu açıdan bakıldığında şenliklerin veya festivallerin yapılması, ekonomik faydadan ziyade sosyal faydalarından dolayı gereklidir.

### **2.1.17. Şehirselsel Bir Problem Olarak Yaşanabilirlik**

Yaşanabilirlik, insanların şehirde yaşadıkları süre boyunca şehre ve şehir hayatına dair oluşturdukları beklentilerin karşılanması olarak ifade edilebilir. Bu noktada “Söz konusu beklentilerin karşılanabilmesi, şehrin hangi özellikleri sayesinde gerçekleşecek?” diye bir soru akıllara gelebilir. Bunun cevabı şehirselsel

yaşanabilirlik tanımında verilmektedir. İnsanın fiziksel ve ruhsal konforunu sağlayan her türlü özellik aslında şehirselleştirme tanımının bir parçasıdır. Alt yapı ve üst yapı olanaklarının iyi durumda olduğu, kişinin kendisini şehir içinde rahat hissettiği, kaybolmuşluk veya yalnızlık hissinden uzak olduğu şehirselleştirme mekânlarda, şehirselleştirme sağlanmış demektir.

Birey günlük yaşamında şehrin alt yapı ve üst yapı unsurlarıyla ilişki içindedir. Elektrik kesintisi, su kesintisi, suyun kalitesi, doğalgaz ve internet hizmetleri gibi sadece evine ulaşan alt ve üst yapıyla ilişki içindeyken, sokağa çıktığı andan eve tekrar dönüncüye kadar, ulaşım hizmetleri, trafik, çevre sorunları ve düzenlemeleri, gürültü kirliliği, oluşturulan yeşil alanlar, çocuk parkları, otoparklar gibi birçok alt ve üst yapı etmenleriyle içli dışlı olmaktadır. Bunlardan birinde aksaklık yaşansa yaşam kalitesi çok etkilenmeyebilir. Ancak sayılan etmenlerin aynı anda birden fazlasında görülen aksaklık ve bunun sürekliliği yaşam kalitesini olumsuz etkiler. Dolayısıyla beklentileri karşılanamamış insanlar için böyle şehirler, yaşanabilir olmaktan uzaklaşmaktadır. Yaşanan aksaklıklar benimsenmişse şehir insanları aksaklık var mı sorusuna doğrudan “var” veya “yok” şeklinde cevap vermeyecektir. Bu durumda yaşanabilirlik her zaman insanların önemseydiği bir durum olmaktan çıkacaktır.

### **2.1.18. Özet Olarak Güncel Şehirselleştirme Problemler**

Birçok ülkenin şehirlerinde tanık olunduğu gibi Türkiye’de de her geçen yıl şehirli nüfus artmakta ve şehir sayılarında artış yaşanmaktadır. Bununla birlikte bu hızlı şehirleşmenin getirdiği sorunlar da artmaktadır. Her şeyden önce yapılaşma artış göstermiş ve yeşil alan miktarı azalmıştır. Bu gidişatı tersine çevirmek adına yapılan kentsel dönüşüm çalışmaları yeterli bir çözüm olmamıştır. Ayrıca insan hayatının olmazsa olmazlarından birisi olan suyun şehirli insanlar için önemi artmıştır. Temiz ve kaliteli suya erişim gittikçe zor ve pahalı bir hal almıştır. Şehir nüfusunun artış hızı göz önüne alınmadan yapılan alt ve üst yapı olanaklarının yetersiz kalması ve bunların yenilenme çalışmalarıyla beraber şehir, devasa bir şantiye alanına dönüşmüştür. Bunun sonucunda inşaat tozları, fabrika bacalarından ve araba egzozlarından çıkan duman önemli oranda hava kirliliğine yol açmaktadır. Hava kirliliği, insanlarda solunum hastalıklarının görülmesine neden olmakta, aynı

zamanda solunum hastalıklarından muzdarip mevcut hastaların da etkilenmesine yol açmaktadır.

Şehir nüfusunun hızlı artışıyla birlikte konut ihtiyacı da artmış, eskiyen binalar yık-yap yöntemiyle yenilenmiş ve yerlerine çok katlı binalar inşa edilmiştir. Bahsi geçen inşa sürecinin sosyal, ekonomik, kültürel yansımaları, şehirler üzerinde görülmektedir. Bu etki özellikle depremlerden etkilenmiş şehirlerde daha belirgindir. Örneğin yeni yapılmış çok katlı binalarda yaşayan insanların sosyal iletişime geçme sıklığı, az katlı binaların bulunduğu mahallelere göre daha azdır. Sosyal ve kültürel değerleri gözetmeden gerçekleşen inşa süreci, şehirde yeni çalışma alanlarının ve konut alanlarının oluşmasını sağlarken, yeşil alan miktarının giderek düşmesine neden olmuştur (Gül ve Küçük, 2001).

Şehirli nüfusun artması, aşına olunan mekânların hızlı bir şekilde değişmesine; bu değişim ise insanların evlerine çekilmesine ve toplumsal aidiyet duygusundan uzaklaşmasına neden olmaktadır. İnsanlar farkında olmadan yalnızlaştırıldığı şehir ortamında, “evden işe, işten eve gidip gelen” bireyler haline dönüşmüş, geçim derdine düşmüş ve varlık mücadelesi verir bir hale gelmiştir.

Şehrin fiziksel şartlarından bu kadar çok etkilenen insanoğlu kendisine sunulan yapay ortam ve yapay ürünler arasında tüketimden başka bir çıkış yolu bulamamaktadır. Bu tüketimin doğal bir sonucu olarak ortaya çıkan atıklar şehirdeki herkes için bir sorun haline gelmiştir. Bu atıkların “Nasıl bertaraf edileceği?”, hem yerel hem merkezi yönetimlerin karşılaştıkları önemli bir sorundur.

## **2.2. İlgili Araştırmalar**

### **2.2.1. Konuyla İlgili Araştırmalar**

Konuyla ilgili literatür tarandığında yerli literatürde şehirselleşme kavramıyla doğrudan ilişkili olarak kentsel yaşanabilirlik algısının cinsiyetlere göre nasıl algılandığı, yaşanabilir şehirleri değerlendirmede standart bir ölçünün nasıl belirleneceği, yerel yönetimlerin sorumlu oldukları şehirlerde yaşanabilir şehri hayata geçirmek için uyguladıkları planlar ve etkilerinin incelendiği görülmüştür (Akter, 2014; Gough, 2015; Owens, 2009; Keçeli, 2012; 2013). Yaşanabilir bir şehir için, yaşam kalitesini ve yaşanabilirlik algısını araştıran bu araştırmaların yanı sıra; yaşanabilirlik ölçütlerinden sadece şehir nüfusunun kültür sanat faaliyetlerine katılma oranını ya da şehirdeki rekreasyonel alanların yaşanabilirliğe katkısını ve bu

alanların kullanılma oranını ele alan araştırmalar da mevcuttur (Akçay ve Uludağ, 2013; Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2010; s. 190; Türkoğlu ve Bölen, 2013).

Ülkemizde “şehirsel yaşanabilirlik” kavramıyla doğrudan ilişkili bir lisansüstü tez olmamasına rağmen, taranan lisansüstü tezlerde bu kavram yerine “kentsel yaşanabilirlik”, “yaşanabilir kent” ve “yaşanabilir şehir” kavramlarıyla karşılaşılmıştır. Kavramların anlam bakımından birbirine denk olduğu görüldüğu için bu araştırmada da yeri geldikçe kavramlar birbiri yerine kullanılmıştır. Ayrıca şehirsel yaşanabilirlik kavramı, geniş kapsamlı olmasından dolayı, tezlerde il ve yörelerin yaşanabilirlik sıralaması, bazı ulaşım türlerinin ve kamusal alanların kentsel yaşanabilirliğe etkisi gibi kavramın tek bir özelliği ya da kamusal alanların etkisiyle şehir yaşamı arasında bağlantı kuran araştırmalar yapılmıştır (Beyazıt, 2007; Sipahi, 2002; Yorulmaz, 2013). Yeşil alan mevcudiyetiyle ilgili özellikle yeşil alana erişebilirlikle ilgili araştırmalar vardır (Akpınar, 2014; Cüce ve Ortaçeşme, 2020). Bu araştırmalarda yeşil alana erişebilirliğin sağlandığı mesafe konusunda kabul edilmiş ortak bir standardın olmadığı görülmüştür.

Yaşanabilirlik konusuyla ilgili anket, görüşme veya literatür analizini kullanan araştırmalara bakıldığında Çabalar Bayrak (2001), Ankara şehir planları üzerinden yaşanabilirlik kavramının literatür değerlendirmesini yapmıştır. Şehirsel yaşanabilirlik konusunu, Denizli örneği üzerinden irdeleyen Keçeli (2012), istatistiki verileri analiz ederek coğrafi bilgi sistemleri ve uzaktan algılama metodlarını kullanarak değerlendirmiştir.

Şehri oluşturan unsurlardan biri olan kentsel mimari ögeler üzerinde etkili olan tarihi ve coğrafi etmenleri, Kıbrıs–Lefkoşa’da Selimiye Bölgesi örneği üzerinden incelemede bulunan Gürdallı (1996), araştırma sırasında mimari yapıların planlarından yararlanmış ve saha çalışması metodunu kullanmıştır. 1990 sonrası Keçiören ilçesinde oluşan kentsel/mimari dönüşüm üzerine yaptığı araştırmasında Pınarevli (2005), kentsel dönüşüm sırasında tarihi yapıların nasıl korunduğunu, gerçekleştirilen projeler sonrası semtin bu dönüşümden nasıl etkilendiğini, saha araştırması metodunu kullanarak araştırmıştır.

Yaşanabilirlik için model geliştirmeye çalışan araştırma da bulunmaktadır. Melikoğlu Eke (2014) mekânların yaşanabilirlik değeri üzerine sistem odaklı bir model geliştirme önerisinde bulunmuştur. Bu araştırmanın sonucunda bir mekânın

yaşanabilir olup olmadığını tanımlanabilen (fizyolojik, psikolojik ve sosyolojik) ve tanımlanamayan (okunaklılık, uyumluluk, erişilirlilik, işlevsellik, sürdürülebilirlik, evrilirlik, iletilirlik, algılanırlık ve çeşitlilik) bileşenler sağladığını ifade etmiştir. Bu bileşenlerin her ikisi pozitif olduğunda mekânın yaşanabilir, negatif olduğunda yaşanamaz ve eğer biri pozitif diğeri negatifse mekânın yaşanabilirliğinin kısıtlı olduğu anlamı çıkacağını belirtmiştir.

Konuyla ilgili yapılmış araştırmalardan biri de şehirselleşmenin bir özelliği olan erişilebilirlikle ilgilidir. Erişilebilirliği sağlayan unsurlardan biri de yaya ve bisiklet yolunun yaygın olması ve bu yolların aktif olarak kullanılmasıdır. Bu kullanımı anket metodunu kullanarak araştıran, Akın (2005), Kartal-Pendik Sahil Yolu örneği üzerinden incelemiştir. Bahsi geçen yolu kullanan katılımcıların görüşlerine anket uygulaması aracılığıyla başvurulmuştur. Anket sonuçlarına göre katılımcıların  $\frac{3}{4}$ 'ünün yaya, geri kalanının ise bisikletli olarak bu yolu kullandıkları görülmüştür. Katılımcıların sahil yolunu ne amaçla kullandığını göstermiştir ve ne sıklıkla kullandıklarını açıklamıştır.

Kentsel yaşanabilirliği anket yoluyla irdeleyen diğer araştırmalar; Konca (2004) ve Turan (2017) tarafından yapılmıştır. Araştırmacıların ilki araştırmasında dünya üzerinde yaşanabilirlik için geliştirilen ölçme metodlarının bir derlemesini ve değerlendirmesini Gebze örneği üzerinden sunmaktadır. İkincisi, hazırlamış olduğu “Berlin – Parisser platz ve İstanbul – Taksim Cumhuriyet Meydanı üzerinden kamusal alanların yaşanabilirlik ölçütleri bağlamında karşılaştırmalı analizi” isimli araştırmasında yaşanabilirliği tespit etmeye yönelik anket uygulamasında bulunmuştur. Bahsi geçen araştırmalarda kullanılan anket sorularından faydalanılarak yeni sorular geliştirilmiş ve Balıkesir’de uygulanmıştır.

Şehirselleşme algısı üzerine doğrudan bir araştırmaya rastlanmamakla birlikte yaşanabilirlik, yaşam kalitesi, yaşam memnuniyeti gibi kavramların algısı üzerine yapılmış pek çok araştırmanın olduğu görülmektedir (Hagerty, 1998; Omuta, 1988; Veenhoven and Ehrhardt, 1995). Ülkemizde ise şehir imajının şehir sakinleri arasında nasıl algılandığı ya da kentsel yaşanabilirliğin cinsiyetlere göre bir farklılığının olup olmadığını inceleyen araştırmalar (Aliağaoğlu, 2007; Keçeli, 2013) mevcuttur.

Şehir içinde karşılaşılan fiziksel sorunlara çözüm üretilmesine katkı sağlamak ve bir şehrin imajının insanların mekânsal algısıyla nasıl bir ilişkide olduğunu ortaya koymak için yapılmış araştırmalar da (Aliğaoğlu ve Yılmaz Çıldam, 2017; Aliğaoğlu ve Uzun, 2017; Temurçin ve Keçeli, 2015) bulunmaktadır. Davranışsal coğrafya yaklaşımıyla ele alınmış bu araştırmalar, mekânı insan davranışları üzerinden okumayı mümkün kılan örneklerdir.

Konuyla ilgili incelemeler sonucunda şehirselleşme üzerine ulusal literatürün gelişmeye açık olduğu, bununla birlikte uluslararası literatürün daha zengin olduğu tespit edilmiştir. Yaşanabilir kentlerle ilgili çoğu araştırma, ‘Daha iyiye nasıl ulaşılır?’ sorusunu cevaplamak yerine şehirlerin kendi aralarındaki rekabeti pekiştiren kriter oluşturma çabasından öteye geçememiştir. Ülkemizde şehirselleşme üzerine yapılan araştırmaların birçoğunda, sahaya inmezsizlik durumu tespiti yapıp, çözüm önerisi sunulduğu görülmüştür.

Davranışsal coğrafya açısından ülkemizde çalışan isimlerin az olması, buna karşın yurt dışı kaynaklı araştırmaların fazla olmasının “şehirselleşme” kavramı için önemli bir eksiklik olduğu görülmüştür. “Balıkesir şehrinde şehirselleşme” konulu bu araştırmanın şehir imkânlarının ya da eksikliklerinin tespiti için gereken önlem ve çözüm önerilerinin uygulanması açısından somut bir araştırma olması düşünülmüştür. Böylece literatürde işaret edilen boşluğu dolduracağı beklenmektedir.

### **2.2.2. Sahayla İlgili Araştırmalar**

Araştırma sahasına yönelik birçok inceleme arasından coğrafi bakış açısıyla ele alınmış araştırmalara bakıldığında sahayla ilgili fiziki özellikleri ele alan birtakım araştırmaların olduğu görülmektedir. Balıkesir şehrine dair beşeri durum ve hadiselerin ele alındığı çalışmalar da (Tolun Denker, 1970; Aslantekin, 2018) mevcuttur. Balıkesir’de depremsellik, sıcaklık terselmesinin nedenleri ve etkileri, kent merkezinin gelişme yönünün tarım toprakları üzerine etkileri konularında çalışıldığı görülmüştür (Cürebal, Efe, Soykan ve Sönmez, 2008; Tağıl, 2004; 2007).

Şehrin kurulu olduğu Balıkesir Ovası’nın fiziki coğrafyasını ve Balıkesir şehrinin hem fiziki hem beşeri özellikleriyle ele alan, Balıkesir’de çevre sorunlarını araştıran yüksek lisans ve doktora tezi ile kitap bulunmaktadır (Durmaz, 1995; 2000; Eren, 1995; Tağıl, 2004). Balıkesir şehrinin nüfusu, şehirleşme süreci, ekonomik

hayatı, toponimisi, ulaşım durumu, şehir imajı üzerine yapılmış araştırmaların olduğu görölmüştür (Aliağaoğlu, 2007; 2012; 2013a; 2013b; 2014; Aliağaoğlu ve Uzun, 2013). Araştırma konusuyla davranışsal coğrafya yaklaşımı açısından bakıldığında konuyla da bağlantılı olan ve Balıkesir şehri örneği üzerinde yapılan imaj algısı üzerine araştırmalar vardır (Aliağaoğlu ve Yılmaz ıldam, 2017; Aliağaoğlu ve Uzun, 2017). Bununla birlikte Balıkesir şehrinde görölen suç türleri, coğrafi bakış açısıyla incelenmiştir (Aliağaoğlu, 2004). Ayrıca Balıkesir’de suyun kullanımına yönelik bir araştırma da literatürde mevcuttur (Aliağaoğlu ve Mirioğlu, 2019). Balıkesir’in coğrafi özelliklerini tarihi coğrafya perspektifinden incelenmiştir (Uzun ve Gül, 2019). Balıkesir şehrinde MİA’da çevre kirlilik türlerinden biri olan görüntü kirliliği araştırılmıştır (Uzun ve Yiğit, 2021).

### 3. YÖNTEM

Araştırmanın bu kısmında araştırmada kullanılan yöntemler ve bu yöntemlerin kullanılma gerekçeleri açıklanmıştır. Buna ek olarak araştırma sırasında yararlanılmış veri toplama araçları, veri türleri, anket ve görüşme formunun tasarlanması gibi konular üzerinde durulmuştur. Ayrıca araştırmanın evreni, örnekleme, araştırma sahası ve verilerin analizine dair kapsamlı bir şekilde bilgi verilerek bölüm sonlandırılmıştır.

#### 3.1. Araştırmanın Modeli

Kavramsal çerçevede açıklanmaya çalışılan şehirselleşmenin bu araştırmada Balıkesir şehri örneği üzerinden ele alınacağı ifade edilmiştir. Bahsi geçen kavramın sahadan elde edilen veriler üzerinden incelenmesi, kavramın mekânsal boyutunu oluşturmaktadır. Bununla birlikte şehirselleşme kavramının birden fazla boyutu vardır. Sözü edilen boyutlardan bazıları; toplumsal, sosyo-kültürel, sosyo-ekonomik, siyasi, psikolojik ve tarihidir. Bu boyutları, araştırmada açıklayabilmek için boyutlara uygun bir şekilde birden fazla yöntemden faydalanılabilir. Sosyal bilimler alanında yapılan araştırmalarda nicel ve nitel yöntemlerin yanı sıra karma olarak bilinen, hem nicel hem de nitel yöntemlerde uygulanan teknikleri içeren yöntem kullanılmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2013).

Araştırmada bahsi geçen yöntemlerden karma olanı tercih edilmiştir. Tercih nedenini Morgan'a (aktaran Yıldırım ve Şimşek, 2013, s. 354) göre açıklamak gerekirse:

“Karma yöntem araştırması, nicel ve nitel yöntemlere alternatif üçüncü bir yaklaşımdan çok, her iki yöntemi de kapsayan bütünleştirici bir yaklaşım olarak görülmektedir. Bu yaklaşım araştırmacının, aynı araştırma içinde hem tümevarımcı hem de tümdengelimci, hem nesnel hem de öznel düşünmesini gerektirmektedir.”

Karma yöntemin diğer araştırma yöntemlerini bütünleştirici yapısı sayesinde elde edilen veriler doğrultusunda araştırmacının yorumlama aşamasında, daha yerinde değerlendirmeler yapmasını olanaklı kılmaktadır. Creswell ve Plano Clark'a göre (aktaran Yıldırım ve Şimşek, 2013, s. 355), karma yöntemin dört ana araştırma deseni bulunmaktadır:



- Çeşitleme (triangulation) deseni, nitel ve nicel verilere aynı oranlarda yer vererek bulguları çeşitlendirmek amaçlanır.

- Açıklayıcı (explanatory) desen, önce nicel veriler elde edilir ve analize tabi tutulur, ardından nitel veriler toplanır ve analiz edilir. Bu bakımdan sözü geçen desenin iki aşamalı olduğu söylenebilir.

- Açımlayıcı (exploratory) desen, açıklayıcı desende izlenen yolun aksine bir yol izlenmektedir. Nitel veriler önce toplanır analiz edilir ve bu analiz sonucu elde edilen bulgulara bağlı olarak nicel veriler toplanır ve analize tabi tutulur. Açıklayıcı ve açımlayıcı desenin çeşitleme deseninde olduğu gibi nicel ve nitel verilerin kullanılma oranı birbirine yakındır.

- Gömülü (embedded) desen, araştırmada kullanılan nicel ve nitel veriler arasında bir taraf daha baskındır. Bu baskınlık nicel veriler yönünde olabileceği gibi nitel veriler yönünde de olabilir.

Araştırmanın geneline bakıldığında kullanılan desenin açıklayıcı desen olduğu görülecektir. Bu desenin tercih edilmesindeki neden izlenen yol ve kullanılan yöntemlerdeki öncelik sıralamasıdır. Bu araştırmada önce nicel yöntemlerden biri olan anket uygulamasıyla veriler toplanmış ve analiz edilmiş, ardından nitel yöntemlerden biri olan görüşmeler yapılmış, veriler toplanmış ve analiz edilmiştir. Elde edilen bulgular saha içinde yapılan katılımcı gözlemle desteklenmiştir.

### **3.2. Evren ve Örneklem**

Yaşanabilirlik kavramının her kültürde farklı bir şekilde algılandığı tespit edilmiştir (Keçeli, 2012; 2013). Bu durumda şehrsel yaşanabilirliğin ülkeden ülkeye hatta şehirden şehire farklılık gösterdiği göz önünde bulundurulursa her şehirdeki yaşanabilirliği olmasa da Balıkesir şehrinin yaşanabilirliğini temsil etmesi açısından Balıkesir şehrindeki kentli nüfus, evreni oluşturmaktadır. Bu evrenden örneklemin seçilmesinde “maksimum çeşitlilik örnekleme” kullanılmıştır. Çünkü küçük bir örnekleme şehirde mevcut olan semtlerden araştırma problemine taraf olabilecek her yaş grubu, cinsiyet, meslek, gelir grubuna dâhil bireyleri seçerek maksimum derecede çeşitlilik gösteren evreni yansıtmayı sağlamaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2013).

Araştırmanın evreni Balıkesir şehrinde yaşayan tüm nüfustur. 2020 Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS)'ne göre bu sayı 366.270'tir. Araştırmanın örnekleme ise %5'lik hata payının gözetilerek yapılacağı anket grubudur. Bahsi geçen anket grubunu oluşturan bu sayı, nüfusa ve %95'lik güvenilirlik payına göre hesaplanmış olup 384 olarak belirlenmiştir. Genellikle araştırmacılar da %5'lik belirlilik düzeyinde çalışmaktadırlar (Altunışık vd., 2010). Bu tür hesaplamalar için hazır oluşturulmuş örneklem büyüklüğü çizelgesi aşağıda verilmiştir (Çizelge 1).

**Çizelge 1. Belirlenmiş Evrenler için Kabul Edilebilir Örneklem Büyüklükleri**

N	S	N	S	N	S	N	S
10	10	190	127	1100	285	5000	357
20	19	200	132	1200	291	6000	361
30	28	250	152	1300	297	7000	364
40	36	300	169	1400	302	8000	367
50	44	350	185	1500	306	9000	368
60	52	400	196	1600	310	10000	370
70	59	450	212	1700	313	15000	375
80	66	500	217	1800	317	20000	377
90	73	550	226	1900	320	30000	379
100	80	600	234	2000	322	40000	380
110	86	650	242	2200	327	50000	381
120	92	700	248	2400	331	75000	382
130	97	750	254	2600	335	100000	384
140	103	800	260	2800	338	1000000	384
150	108	850	265	3000	341	10000000	384
160	113	900	269	3500	346		
170	118	950	274	4000	351		
180	123	1000	278	4500	354		

**Kaynak:** Altunışık, R., Coşkun, N., Bayraktaroğlu, S. ve Yıldırım, E. (2010). *Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri SPSS uygulamalı*. Sakarya Yayıncılık. (N: Evren büyüklüğü; S: Gerekli örnek büyüklüğü)

### 3.3. Veri Toplama Araçları ve Teknikleri

**i. Verinin tarif edilmesi:** Bu araştırmadaki birincil veriler; kentlilerin şehir yaşamındaki beklentileri, kamu alanlarını kullanma sıklıkları ve amaçları, ulaşım faaliyetlerinden memnuniyetlik, sosyoekonomik durum, güvenlik, barınma, sosyal ve eğlenme ihtiyaçlarının karşılanma durumlarını ölçen anket çalışması ve görüşmeyle toplanan bilgilerdir. Resmi kurumlardan alınan sayısal veriler yardımıyla Coğrafi Bilgi Sistemleri kullanılarak oluşturulan haritalar araştırmanın diğer birincil kaynağını oluşturmaktadır. İkincil veriler ise şehirdeki nüfus miktarı, ulaşım da toplu taşımaların sefer bilgileri, çocuk, yaşlı ve yardıma muhtaç insanlara yönelik yapılan yardımlarla ilgili istatistiklerdir. Resmi kurumlardan alınan haritalar araştırmanın diğer ikincil veri kaynaklarını oluşturmaktadır.

**ii. Veri kaynakları:** Veri kaynaklarını örneklemin coğrafi sınırları içerisinde kalan şehir halkı ve bunların sosyoekonomik yapısıyla ilgili verilerin elde edildiği kurumlar Balıkesir Büyükşehir Belediyesi ile Orman Genel Müdürlüğü'dür. Bunların daha ayrıntılı tarifi için;

- Engellilerin şehir içinde karşılaştıkları sorunlar için Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Müdürlüğü,
- Mesire yerleri ve eğlence alanları verisi için Orman Genel Müdürlüğü,
- Yeşil alan ile ilgili veri için Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ve Kalkınma Bakanlığı, Belediye planları,
- Suç verileri için Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM)'nden resmi yazışmalarla son beş yıla ait suç türlerinin işlenme miktarı ve bu miktarın mahallelere göre dağılımını içeren istatistik bilgileri talep edilmiştir.

Veri talep edilen yerlerden Balıkesir Büyükşehir Belediyesi'nden ve Orman Genel Müdürlüğü'nden yanıt alınmış olup araştırmayla ilgili karşılaşılan güçlükler ve sınırlılıklar kısmında, veri talebine yanıt vermeyen kurumlardan bazılarında yer verilmiştir. Bahsi geçen ve talebe yanıt vermeyen kurumlara Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Müdürlüğü eklenebilir.

**iii. Veri toplama yolları:** Bu araştırmada anket yoluyla veri elde edilmiştir. Ankette şehir halkının şehirde, farkında olarak ya da olmayarak karşılaştıkları durumlar hakkında oluşturdukları tutum ve düşüncelerin ne olduğu anlaşılmaya çalışılmıştır. Bilindiği üzere anket, belirlenen amaç doğrultusunda, bir evren ya da evreni temsil eden örneklemden kişilere, sorulan birtakım sorularla ihtiyaç duyulan bilgiyi elde etmeye yarayan bir veri toplama tekniğidir (Yavan, 2014). Anket uygulaması sırasında, bireylere daha önceden hazırlanmış açık veya kapalı uçlu sorular yöneltilir. Bununla birlikte, anketin uygulanmasında bazı dezavantajlar bulunmaktadır; bunlar, anket çalışmasının yapıldığı sahadaki dış etkenlere araştırmacının müdahale azlığı, anket çalışmasının maliyetli olması, araştırmacının ve cevaplayıcıların iletişime açık olup olmamasıdır. Buna rağmen coğrafyada en yaygın veri toplama tekniği ankettir (aktaran Yavan, 2014).

Araştırmada kullanılan anket çalışması, Konca (2004)'nın hazırlamış olduğu "Çağdaş kentsel yaşanabilirlik değerleri ve Gebze örneğinde irdelenmesi" ve Turan (2017)'in hazırlamış olduğu "Berlin – Pariser platz ve İstanbul – Taksim Cumhuriyet

Meydanı üzerinden kamusal alanların yaşanabilirlik ölçütleri bağlamında karşılaştırmalı analizi” isimli yayımlanmamış yüksek lisans tezlerinde kullanılan anket formlarından faydalanılarak hazırlanmıştır.

Araştırmada kullanılan başka bir veri toplama yöntemi olan “görüşme” nitel araştırma yöntemlerinden birisidir. Bu yöntemle görüşülecek kişiye araştırmanın amacına yönelik ancak görüşme yapılan kişiyi yönlendirme yapmaktan kaçınarak birkaç soruyu cevaplama sağlanmaya çalışılmıştır (Yıldırım ve Şimşek, 2013). Sorular “evet” veya “hayır” şeklinde kısa cevaplandırılacak şekilde sorulmamasına, görüşme esnasında konuşmanın akışına göre soruların değiştirilmesine ya da yenilerinin eklenmesine fırsat verilmiştir (Punch, 2014). Araştırmada uygulanan görüşme formlarına ait içerik muhtarlar gösterilmiştir. Muhtarlar bu formların içeriğini gördükten sonra görüşmeyi yapıp yapmamaya karar verilmiştir. Görüşme sırasında yöneltilen sorulardan birbirine yakın anlam içerdiği düşünülenlere sıra geldiğinde ilave açıklama yapılmıştır. Örneğin; “Çevrenizde görmek istediğiniz özellikler nelerdir?” sorusu ile “Çevrenizde görmek istediğiniz etkinlikler nelerdir?” sorusu muhtarlar yöneltilmiştir. Yanıtlama esnasında muhtarlar tarafından “Bu sorular aynıdır” cevabı alınmıştır. Bu durum üzerine yanlış anlaşılmanın düzeltilmesi adına ilk sorunun “çevre düzenlemelerini”, ikinci sorunun ise “faaliyetleri” kastettiği vurgulanmıştır.

Balıkesir şehrinde şehirselleşme yaşanabilirlik isimli araştırma için yarı yapılandırılmış görüşme formu düzenlenmiştir. Bu tür görüşme formunun hazırlanma nedeni yukarıda bahsi geçen görüşme yönteminden beklenen özellikleri karşılamasıdır. Yarı yapılandırılmış görüşme formuyla konuşma esnasında görüşülen kişi, sınırlandırılmamış ve konuşmasının akışına göre soru eklenip çıkartılabilmemiş veya değiştirilebilmiştir. Araştırmada kullanılan görüşme formundaki sorular Sevil Örnekçi Eşen (2007)’in “Kentsel donatı elemanlarının çevresel imge üzerine etkileri: Kuşadası sahil bandı örneği” ve Südaş (2012)’in “Avrupa ülkelerinden Türkiye’nin batı kıyılarına yönelik göçler: Marmaris, Kuşadası ve Ayvalık ilçelerinde karşılaştırmalı bir araştırma” isimli yayımlanmamış yüksek lisans ve doktora tezlerinden faydalanılarak hazırlanmıştır.

Gözlem araştırma sırasında kullanılan diğer bir veri toplama metodudur. Gözlem, bilindiği üzere nitel ve nicel araştırmalarda yaygın olarak kullanılmaktadır.

Araştırmada zamana yayılmış durum değerlendirmesi için sahada gerçekleştirilen gözlem, insan davranışlarına müdahale ederek veya etmeyerek incelemek istediğimiz konuya dair gösterge toplanmasını sağlamaktadır. Gözlem metodunun türleri bulunmaktadır. Bunlar; yapılandırılmamış alan çalışması, yapılandırılmış alan çalışması, yapılandırılmamış laboratuvar çalışması ve yapılandırılmış laboratuvar çalışması olmak üzere dört adettir (Yıldırım ve Şimşek, 2013).

Gözlem; sözel olmayan davranışları tespit edebilmekte, çoğu zaman doğal ortama müdahale etmemekte –özellikle yapılandırılmamış alan çalışmasında- ve zamana yayılmış uzun süren analizlere olanak tanımaktadır (Punch, 2014). Bu açıdan gözlem saha çalışmalarında olmazsa olmaz bir metod olarak değerlendirilebilir. Bununla birlikte bazı zayıf yönleri de vardır, bunlar; ortam üzerinde veriyi etkileyebilecek herhangi bir etken üzerinde araştırmacının bir kontrolünün olmaması, toplanan veriler, araştırmacının öznel yargılarına dayandığı için bu verilerin sayısallaştırılamamasıdır (Yıldırım ve Şimşek, 2013). Araştırmada gözlem yöntemi kullanıldığı için örneklem küçük seçilmiştir. Örneklem büyük seçilmiş olsaydı birden fazla gözlemciye ihtiyaç duyulacaktı. Bu durumda araştırmacının güvenilirliği azalacaktı. Güvenirliğin azalmasına dair Punch (2014), araştırma yöntemleriyle ilgili araştırmasında da bu duruma vurgu yapmaktadır.

Değınilen gerekçelerden dolayı “Balıkesir’de şehırsel yaşanabilirlik” isimli araştırma için gözlem türü olarak yapılandırılmamış alan çalışmasında yer alan “katılımcı gözlem” yoluyla saha çalışmasından veri sağlanmıştır. Katılımcı gözlem yoluyla doğal ortama müdahale etmeden, araştırmacının gözlem yapılan bireyler arasında bulunmasıyla ve onların deneyimlediğı günlük yaşama dair somut ve soyut her ne varsa birçoğunu deneyimlemesiyle gerçekleşmektedir. Balıkesir şehrinde bu eylem için ayrılan süre yaklaşık üç yıldır.

### **3.3.1. Anket Tasarımı**

Şehırsel yaşanabilirlik açısından Balıkesir şehrinde yaşayanların Balıkesir şehri hakkındaki düşüncelerini öğrenmek için oluşturulan ifadeler araştırma anketine yerleştirilmiştir. Bu ifadelerde 5’li likert ölçek kullanılmıştır (EK-1). Kullanılan ölçekte “kesinlikle katılmıyorum”, “katılmıyorum”, “kararsızım”, “katılıyorum” ve “kesinlikle katılıyorum” seçenekleri bulunmaktadır. Yaşam kalitesi, yaşanabilirlik ve şehırsel yaşanabilirliğin birbiriyle yakın ilişkisi göz önünde bulundurularak yapılan

literatür incelemesinde, yayımlanmamış lisansüstü tezlerde (Konca, 2004; Turan, 2017) kullanılmış araştırma anketlerinden faydalanılmıştır. Kullanılan anket, sahada uygulanmadan önce şehrsel yaşanabilirliğin kriterlerine uygun düşecek ifadelerle değiştirilmiş sonra sahada uygulanmıştır. Bu ifadeler şehrsel yaşanabilirlik kriterlerine göre; erişebilirlik, yeşil alan mevcudiyeti, çevresel kalite, kent mimarisi ve tarihi doku ile gelenekler, pazar yerleri ve festivaller olarak sınıflandırılmıştır. Erişebilirlikte 18, yeşil alan mevcudiyetinde 7, çevresel kalitede 14, kent mimarisi ve tarihi dokuda 8 ve son olarak gelenekler, pazar yerleri ve festivallerde 9 olmak üzere toplamda 56 ifade ankette yer almaktadır. Bunun dışında araştırma örneğine dâhil olan bireylerin demografik ve sosyekonomik açıdan profilini ortaya koymak için ayrı bir bölüm hazırlanmıştır. Bu bölümde cinsiyet, yaş, medeni durum, eğitim, gelir düzeyi gibi özellikler yer almaktadır. Gelir düzeyini anlamaya yönelik olarak gelir aralıkları oluşturulmuştur. Bu aralıkların başlangıcı 2018 yılında belirlenen asgari ücret miktarı olan 1603 TL esas alınarak belirlenmiştir (Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020). Medeni durum olarak “*diğer*” seçeneği bulunmasının gerekçesi ise katılımcıların bir yakını kaybetmiş olabileceği veya evlilik dışı birlikte yaşama gibi ihtimallerden dolayı oluşturulmuştur.

Altunışık vd. (2010)’ne göre evrenin nüfus miktarına göre anket uygulanacak örneklemin en az 384 kişiden oluşması gerekmektedir. Sahada uygulanan anket sayısı 401’dir. Bu sayı, 2018’de TÜİK’ten alınan kentsel mahallelerin toplam nüfus miktarları öğrenilerek hesaplanmıştır. Kentsel mahallelerin tamamına ait toplam nüfus miktarı hesaplanmıştır. Çıkan sonuç 384’e eşit kabul edilerek ayrı ayrı her mahallenin toplam nüfus miktarıyla arasında doğru orantı kurularak mahallelere düşen anket sayıları hesaplanmıştır. Buna göre ondalıklı çıkan sayılar en yakın tam sayıya yuvarlanarak toplam anket sayısı 401’e çıkarılmıştır. Böylece olası geçersiz anketler sübvansede edilmiştir.

### **3.3.2. Görüşme Formu Tasarımı**

Veri toplamada muhtarlarla yapılan görüşmeler için görüşme formu hazırlanmıştır. Bu form anket sorularından yola çıkılarak şehrsel yaşanabilirliğin 5 temasına uygun olarak oluşturulmuştur. Bu temalar; erişebilirlik, yeşil alan mevcudiyeti, çevresel kalite, kent mimarisi ve tarihi doku, gelenekler, pazar yerleri ve festivallerdir. Görüşme formunda yer alan açık uçlu sorularda içeriğin anket

sorularıyla uyumlu olması sağlanmıştır. Sorulardan bazıları muhtarların gündelik yaşantılarında yaptıkları faaliyetlerle ilgili olup dolaylı bir şekilde Balıkesir şehrini yaşanabilir bulup bulmadıklarını tespit etmek amaçlanmıştır. Örneğin; “Yıl boyunca boş zamanlarınızı, şehir içinde veya dışında neler yaparak değerlendirmeniz?”, “Sosyal ilişkilerin hayatınızdaki yerini ve önemini açıklar mısınız?” bu sorulardan bazılarıdır.

Görüşme formu 20 sorudan oluşmaktadır (EK-2). Görüşmede açık uçlu sorulara yer verilmiştir. Soru sayısı ankette yer alan ifadelerin sayısına göre az tutulmuştur. Böyle bir yolun tercih edilme nedeni görüşme esnasında görüşülen kişinin dikkatini dağıtmamaktır. Görüşme formunun sonunda ankette olduğu gibi demografik bilgilere yer verilmiştir. Eğitim durumu, gelir düzeyi, medeni durumu, mülkiyet sahipliği durumu gibi bilgiler talep edilmiştir. Böylece görüşülen kişilerin sosyoekonomik durumlarıyla ilgili bilgi toplanabilmiştir.

### **3.4. Verilerin Toplanma Süreci**

Şehirle ilgili verilerin resmi kurumlardan alınabilmesi için gerekli yazışmalara 2018 yılında başlanmıştır. Bununla birlikte veri talebine önce Orman Genel Müdürlüğü cevap vermiştir. Ardından Balıkesir Büyükşehir Belediyesi yanıtlanmıştır. Yazışmaların başlamasıyla verilerin elde edilmesi arasında geçen süre üç yıldır. Anket uygulaması 2018 yılında Haziran ayından Aralık ayına kadar olan sürede yapılmıştır. Saha çalışmaları ilk olarak Balıkesir şehrinin yerleşim çekirdeğini oluşturan, Aygören, Dumlupınar, Karaoğlan gibi çarşıyla iç içe geçmiş mahallerde gerçekleştirilmiştir. Çarşı içinde kalan mahallelerde anket çalışması tamamlandıktan sonra diğer mahallelere anket uygulaması yapılmıştır.

Görüşmeler, 2019 yılının Kasım ayından itibaren başlamış olup 2020 yılının Mart ayına kadar sürmüştür. Aynı yıl Nisan ayında COVID-19 salgın hastalık kapsamında alınan tedbirler nedeniyle yaklaşık iki buçuk ay ara verilmiştir. Görüşmeler 2020 yılının Temmuz ayı ortasında tamamlanabilmiştir. Görüşmeler sırasında, muhtarların verdiği cevapların araştırmaya aktarılması, aynı yıl Ağustos ayı içerisinde tamamlanabilmiştir. Bununla birlikte anket uygulaması ve görüşme sırasında sorulan soruların etik ilkelere uygun olup olmadığı daha sonra alınan “Balıkesir Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler Etik Komisyonu Onay Belgesi”yle

teyit edilmiştir. Araştırma için “katılımcı gözlem” yoluyla saha çalışmasından veri sağlanmıştır. Balıkesir şehrinde katılımcı gözlem için ayrılan süre yaklaşık üç yıldır.

### 3.5. Verilerin Analizi

Anket ve görüşme formlarından elde edilen veriler ayrı ayrı analize tabi tutulmuştur. Bu analizler için bazı uygulama programlarından faydalanılmıştır. Bahsi geçen bu program ve analizlerin ayrıntılı tarifleri yapılmıştır ve analiz sonuçlarına yer verilmiştir.

**i. Verilerin analizlerinde kullanılan programlar ve teknikler:** Anketlerden elde edilen verilerin analizinde sosyal bilimler için istatistik paketi (Statistical Package for the Social Sciences 24.0 – SPSS 24.0) kullanılmıştır. Uygulanan anketlerden elde edilen veriler, analizlere ve testlere tabi tutulmuştur. Yapılan analizlerden bazıları, frekans analizi, korelasyon analizi ve regresyon analizidir. Bununla birlikte güvenilirlik ve normallik testleri uygulanmıştır. Yapılan analiz ve testler sayesinde kullanılan ifadelerin kendi içindeki ilişkisi incelenmiştir.

Anket ifadelerine önce güvenilirlik analizi ve normallik testi yapılmıştır. Normallik testinin yapılma amacı kullanılan ifadelerden normal dağılıma sahip olanlarla olmayanları tespit etmektir. Normal dağılıma sahip olanlar parametrik, olmayanlar ise parametrik değildir. Parametrik olmayan ifadeler için *spearman korelasyon* analizi uygulanmıştır. Regresyon analizinin yapılabilmesi için soru ve ifadelerde normal dağılım göstermeyenlerin sayısının fazla olmaması gerekir. Aksi durumda regresyon analizinin kullanılması sağlıklı olmayacaktır (Coşkun, Altunışık ve Yıldırım, 2017).

Şehirselle yaşanabilirlikle ilişkili soru ve ifadelerin cevapları 5’li likert ölçeğe göre sırasıyla “kesinlikle katılmıyorum” seçeneğine 1, “katılmıyorum” seçeneğine 2, “kararsızım” seçeneğine 3, “katılıyorum” seçeneğine 4, “kesinlikle katılıyorum” seçeneğine 5 kısayolu verilmiş, SPSS 24.0 programına bu şekliyle kodlanmış ve analizler bu kodlamaya göre yapılmıştır.

Görüşme formlarının değerlendirilmesinde ise nitel ve karma yöntemler için profesyonel veri analiz yazılımı olan MAXQDA 2020 isimli programı kullanılmıştır. Gözlem, MAXQDA 2020 ve SPSS 24.0 sonuçlarına dayanarak şehir halkının şehirselle yaşanabilirlikle ilgili algısı anlaşılmıştır. Bu tür sonuçların değerlendirilmesi



adına kullanılacak kavramların iyi açıklanması gerekmektedir (Punch, 2014; Yıldırım ve Şimşek, 2013).

Saha araştırması sırasında çekilen fotoğraflardan konu başlıklarına uygun olanları araştırmada kullanılmıştır. Ayrıca Orman Genel Müdürlüğü, Balıkesir Büyükşehir Belediyesi'nden gelen shapefile (.shp) uzantılı sayısal veriler ArcMap 10.2 programında işlenerek araştırmada kullanılmak üzere haritalar oluşturulmuştur.

**ii. Güvenirlilik analizi:** Araştırmanın geçerli olması için araştırma sahasında yapılacak anketlerde yer alan sorular önceden uygulanmış anketlere dayandığı için bu soruların tarafsız olarak hazırlandığı söylenebilir. Ayrıca farklı veri toplama ve analiz teknikleriyle kendi içinde ve kuramsal çerçeveye uyumlu olması sağlanmıştır.

Sahada kullanılan anketlerdeki ifadelerin güvenilir olup olmadıkları güvenilirlik analizi uygulanarak anlaşılmıştır. Bu analiz sonucunda anket ifadeleri ve ifadelerin oluşturduğu 5 bölümün ayrı ayrı *cronbach's alpha* değerleri bulunmuştur. Kılıç (2016)'a göre literatürde yaygın olarak kabul edilmiş cronbach's alpha değerleri aşağıda verilmiştir (Çizelge 2). Anket bölümlerinin cronbach's alpha değerleri, anket sorularının sağlıklı bir biçimde yorumlanmasını sağlayacaktır.

**Çizelge 2. Cronbach's Alpha Değerlerine Göre Güvenirlilik Katsayıları ve Karşılıkları**

Güvenirlilik katsayısı (cronbach's alpha)	Karşılığı
$\geq 0,9$	Mükemmel
$0,7 \leq \alpha < 0,9$	İyi
$0,6 \leq \alpha < 0,7$	Kabul edilebilir
$0,5 \leq \alpha < 0,6$	Zayıf
$\alpha < 0,5$	Kabul edilemez

**Kaynak:** Kılıç, S. (2016). Cronbach'm alfa güvenirlilik katsayısı. *Journal of Mood Disorders*, 6 (1), 47-48.

Bu çizelgeye göre 0,5 değerinin altında kalan cronbah's alpha değeri kabul edilemez. Diğer değerler mükemmel, iyi, kabul edilebilir ve zayıf olduğu durumlarda soru ve ifadeler üzerinde başka analizlerin ve testlerin yapılmasının mümkün olduğu anlaşılmaktadır.

Çizelge 3'te görüldüğü üzere araştırma anketlerinden elde edilen verilere göre anketin birinci kısmı olan erişebilirliğin cronbach's alpha değeri 0,791 bulunmuştur. Buna göre birinci bölümdeki ifadelerin güvenilir olduğunu söylenebilir. Anketin

ikinci kısmı olan yeşil alan mevcudiyeti başlıklı ifadelerin cronbach's alpha's değeri 0,855 olarak ortaya çıkmıştır. Bu değer yeşil alan mevcudiyetinde yer alan ifadelerin iyi derecede güvenilir olduğunu göstermektedir. Çevresel Kalite başlıklı üçüncü bölümün cronbach's alpha değeri 0,730'dur. Gelenekler, pazar yerleri ve festivaller başlıklı bölümdeki ifadelerin cronbah's alpha değeri 0,715'dir. Bu değerlerin bölümlerde yer alan ifadelerin birinci ve ikinci kısmındaki kadar iyi derecede güvenilir olduğunu göstermektedir. Sadece dördüncü bölümü oluşturan kent mimarisi ve tarihi doku başlıklı ifadelerin cronbah's alpha değeri 0,534 olarak çıkmıştır. Güvenirlik değeri diğer bölümlere göre düşük çıkmasına rağmen güvenilir olarak kabul edilmekte olup zayıf güvenirlik aralığındadır (Kılıç, 2016).

**Çizelge 3. Anket Bölümlerinin Cronbach's Alpha Değerleri**

<b>1.ERİŞEBİLİRLİK</b>		
Cronbach's Alpha Değeri	Standardize Edilmiş Sorulara, İfadelere Dayalı Cronbach's Alpha Değeri	İfade Sayısı
0,791	0,792	18
<b>2.YEŞİL ALAN MEVCUDİYETİ</b>		
Cronbach's Alpha Değeri	Standardize Edilmiş Sorulara, İfadelere Dayalı Cronbach's Alpha Değeri	İfade Sayısı
0,855	0,856	7
<b>3.ÇEVRESEL KALİTE</b>		
Cronbach's Alpha Değeri	Standardize Edilmiş Sorulara, İfadelere Dayalı Cronbach's Alpha Değeri	İfade Sayısı
0,730	0,729	14
<b>4.KENT MİMARİSİ VE TARİHİ DOKU</b>		
Cronbach's Alpha Değeri	Standardize Edilmiş Sorulara, İfadelere Dayalı Cronbach's Alpha Değeri	İfade Sayısı
0,534	0,523	8
<b>5.GELENEKLER, PAZAR YERLERİ VE FESTİVALLER</b>		
Cronbach's Alpha Değeri	Standardize Edilmiş Sorulara, İfadelere Dayalı Cronbach's Alpha Değeri	İfade Sayısı
0,715	0,717	9

**iii. Normallik Testi:** Anketlerde bulunan ifadelerin normal bir dağılım gösterip göstermediğinin anlaşılması bu testle mümkündür. Normal dağılıma sahip ifadelerde parametrik, sahip olmayanlarda ise parametrik olmayan analizler kullanılmaktadır (Demir, Saatçioğlu ve İmrol, 2016). Bunu anlamak için SPSS

programı 24.0 versiyonunda anket verilerine yapılan normallik testi sonuçlarında yer alan *skewness* ve *kurtosis* değerlerine bakılır. Bu değerler -1,5 ve +1,5 aralığındaysa ifadelere verilen yanıtların normal dağıldığı, bu değer aralığının dışındaysa yanıtların normal bir dağılıma sahip olmadığı anlaşılmaktadır. Normal dağılıma sahip ifadelerde *pearson korelasyon* analizi yapılmıştır. Bu analiz sonucuna göre iki ifade arasındaki *anlamlılık değeri (ad)* “*p*” değeri olarak istatistikte ve SPSS’te geçmektedir. Anlamlılık değeri olan  $p < 0,05$  ve  $p < 0,01$  olduğunda, ortaya çıkan *korelasyon katsayısı* yorumlanabilir. Korelasyon katsayısı, istatistikte ve SPSS’te “*r*” olarak tanımlanır. Bu korelasyon katsayısının (*r*) yorumu aşağıdaki çizelgede verilmiştir (Çizelge 4).

**Çizelge 4. Korelasyon Katsayıları ve Karşılıkları**

Korelasyon katsayısı (r)	Karşılığı
>0,8	Çok yüksek
$0,6 \leq \alpha < 0,8$	Yüksek
$0,4 \leq \alpha < 0,6$	Orta
$0,2 \leq \alpha < 0,4$	Zayıf
$\alpha < 0,2$	Çok zayıf ya da yok

**Kaynak:** Kul, S. (2019). *Korelasyon analizi*. <http://www.p005.net/analiz/korelasyon-analizi> (Erişim Tarihi: 19 Aralık 2019).

Anket ifadelerinden bazıları normal dağılıma sahip değildir. Erişebilirlik bölümündeki 18, yeşil alan mevcudiyeti bölümünden 7, gelenekler, pazar yerleri ve festivaller bölümünde yer alan 9 ifadenin tamamı normal dağılım göstermektedir. Bunun dışında kalan çevresel kalite bölümü ifadeleri arasından 12.’sinde, kent mimarisi ve tarihi doku bölümündeki 2. ifadede normal dağılım görülmemektedir (Çizelge 5). Normal dağılım göstermeyen bu ifadeler, parametrik olmayan ifadelerin kendi aralarındaki ilişkisini ortaya koyabilmek için spearman korelasyon analizi yapılmıştır.

**Çizelge 5. Normallik Testi Sonuçlarına Göre Normal Dağılım Göstermeyen Anket İfadeleri**

Anket Bölümlerinde Yer alan İfadeler		Skewness Değeri (sd)	Kurtosis Değeri (kd)
<b>3.Çevresel Kalite</b>			
12.	Konut fiyatları ve kira bedelleri düşüktür.	2,141	3,990
<b>4.Kent mimarisi ve Tarihi Doku</b>		<b>sd</b>	<b>kd</b>
2.	Yeni iş alanlarının gelişimi hızlıdır.	2,242	3,880

Anketin demografik bilgiler içeren bölümü ve normal dağılım göstermeyen 2 ifadenin dışında kalan 54 ifade normal dağılım göstermektedir (Çizelge 6). Normal dağılım gösteren ifade sayısının yüksek çıkmasındaki nedenlerden birisi, her bölümde yer alan ifade sayısının çok olması, diğeri ise yanıtlayan kişi sayısının fazla olmasıdır.

**Çizelge 6. Normallik Testi Sonuçlarına Göre Normal Dağılım Gösteren Anket İfadeleri**

Anket Bölümlerinde Yer alan İfadeler		Skewness Değeri (sd)	Kurtosis Değeri (kd)
<b>1.Erişebilirlik</b>			
1.	Balıkesir’de verilen su hizmetinden memnunum.	-1,293	0,853
2.	Balıkesir’de verilen elektrik hizmetinden memnunum.	-0,555	-0,822
3.	Balıkesir’de verilen doğalgaz hizmetinden memnunum.	-0,697	-0,509
4.	Balıkesir’de verilen internet hizmetinden memnunum.	-0,046	-1,042
5.	Balıkesir’deki toplu taşıma araçlarına kolaylıkla erişmekteyim.	-0,604	-0,775
6.	Yaşadığım yerde trafik problemi yoktur.	-0,394	-0,680
7.	Ulaşımında özel aracımı kullanmayı tercih ederim.	0,112	-1,055
8.	AVM’lere erişim kolaydır.	-0,730	-0,638
9.	Şehir içi ulaşım kolaydır.	-0,437	-1,005
10.	Toplu taşıma ücretleri uygundur.	-1,366	0,733
11.	Açık alanlar ve parklara erişimim kolaydır.	-0,342	-0,759
12.	Kültürel faaliyetlere erişmem kolaydır.	-0,065	-0,787
13.	Sportif aktivitelere erişmem kolaydır.	-0,063	-0,839
14.	Eğlence imkânlarına erişmem kolaydır.	-0,162	-0,653
15.	Balıkesir’deki taşıt yolları güvenlidir.	0,402	-0,682
16.	Yaşlılar için gerekli düzenlemeler mevcuttur.	-0,589	-0,735
17.	Engelliler için düşünülmüş yol düzenekleri mevcuttur.	-0,205	-1,266
18.	Yaya yolları ve kaldırımlar yeterince geniştir.	-0,459	-0,796
<b>2.Yeşil Alan Mevcudiyeti</b>		<b>sd</b>	<b>kd</b>
1.	Park ve çevre düzenlemelerinden memnunum.	-0,269	-1,223
2.	Yaşadığım yerde büyük parklar mevcuttur.	-0,285	-1,189
3.	Yeşil alanlar yeterli sayıdadır.	0,442	-0,622
4.	Parkın içindeki yürüyüş yolları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.	-0,332	-0,792
5.	Parkın içindeki oyun alanları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.	-0,153	-0,505
6.	Parkın içindeki spor alanları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.	-0,058	-0,722
7.	Parkın içinde vakit geçirmekten memnunum.	0,044	-0,609
<b>3.Çevresel Kalite</b>		<b>sd</b>	<b>kd</b>
1.	Etrafımdaki doğal çevre benim için yeterlidir.	0,575	-0,663
2.	Balıkesir’de solunan hava kalitelidir.	0,208	-0,681

Çizelge 6-devamı

3.	Balıkesir’de kullanılan şebeke suyu kalitelidir.	-0,575	-0,251
4.	Yaşadığım yerde çevre kirliliği oranı düşüktür.	-0,162	-0,328
5.	Şehirdeki sokak canlıları için verilen hizmetten memnunum.	0,189	-0,992
6.	Şehirde sunulan hizmetlere erişirken diğer insanlarla eşit koşullara sahibim.	1,526	1,125
7.	Eğitim hizmetlerinin maliyeti düşüktür.	1,507	0,920
8.	Yaşadığım yerde, suç oranı düşüktür.	-0,016	-1,356
9.	Yaşam maliyetini düşük buluyorum.	1,436	0,860
10.	Trafik kazaları azdır.	0,501	-0,705
11.	Nüfus yoğunluğu düşüktür.	0,495	-1,052
13.	Kamusal (örn.Balmek, BBB konservatuvarı, Balıkesir Sanat Merkezi) eğitim imkânlarını kaliteli buluyorum.	-0,722	0,031
14.	Balıkesir’deki doğal kaynakların etkin kullanıldığını düşünüyorum.	0,135	-1,012
<b>4.Kent Mimarisi ve Tarihi Doku</b>		<b>sd</b>	<b>kd</b>
1.	Yol ve kaldırım çalışmalarından memnunum.	-1,155	0,490
3.	Oturduğum yerin yakınlarında terkedilmiş konutlar bulunmamaktadır.	0,165	-0,916
4.	Yaşadığınız konut veya sokağın kentsel dönüşüm çalışmaları ile yenilenmesini ister misiniz?	-0,285	-1,189
5.	Yaşadığınız sokakta korunması gereken önemli yapılar var mı?	-0,604	-0,775
6.	Bu sokakta yaşamaktan memnun musunuz?	-0,046	-1,042
7.	Yerleşime kimlik (ayrıt edici bir özellik) kazandıran yapılar mevcuttur.	0,442	-0,622
8.	Kenti güzel buluyorum.	0,044	-0,609
<b>5.Gelenekler, Pazar Yerleri ve Festivaller</b>		<b>sd</b>	<b>kd</b>
1.	Alışveriş tamamlayıp geri dönmek için az zaman harcıyorum.	-1,155	0,490
2.	Yaşadığım yerdeki insan ilişkilerini samimi bulmaktayım.	0,156	-1,107
3.	Balıkesir’de yapılan festivallerin sayısı yeterlidir.	0,165	-0,916
4.	Yapılan kültürel etkinlikler yeterlidir.	0,227	-0,850
5.	Düzenlenen etkinliklere katılmaktayım.	0,123	-0,642
6.	Semtlere kurulan Pazar yerlerinin buldukları yerden memnunum.	-1,045	0,520
7.	Semt pazarlarının kurulma günleri bana uymaktadır.	-1,030	1,128
8.	Balıkesir’de bulunan her geleneği benimsemekteyim.	0,235	-0,734
9.	Balıkesir’in yerlisi dışarıdan gelenlere karşı hoşgörülüdür.	-0,035	-0,811

**iv. Görüşmelerin analizi:** Nitel araştırmalarda analizlerin yapılma şekli nicel araştırmalarda yapılan veri analizinden farklıdır. Nitel araştırmalarda veri toplama sürecinde analiz başlar, nicel araştırmalarda ise sonunda analiz yapılır. Nitel verilerde analiz veri toplama sürecinde başladığı için her aşama, başka verilerin nereden ve nasıl toplanacağına yol göstermektedir. Bununla birlikte görüşmede

verilerin dışarıya aktarılma süreci; insanların sorulara verdiği cevaplar, araştırmacının verilen cevaplarda gördüğü unsurlar ve son olarak bu ikisinin yorumlanmasını içermektedir. Ayrıca bulgular; kodlar, temalar (kategoriler) veya betimleyici açıklamalar şeklinde olabilir. Temalar ve kodlar üzerinden yapılan analizle bir konu hakkında insanların olayları, durumları nasıl algıladıkları anlaşılmaktadır. Bu analiz şekli, temaları ön plana çıkardığı için *tematik analiz* de denilmektedir (Bal, 2016). Araştırmada, görüşme analizlerinde temalar ön plana çıkarılacağı için belirtilen tanıma göre görüşme analizlerinde tematik analiz kullanılmıştır.

Tematik analiz, araştırma sorularının cevabını aramaya ve amaç kısmında vurgulanan ifadelerle durumu anlamaya yönelik yapılmaktadır. Bu sebeple amaçta geçen cümlelerle araştırma soruları genel olarak birleştirilmektedir. Veri analizi için görüşme sırasında söylenen ifadelerin metne aktarılmış olması gerekmektedir.

Muhtarların görüşme sorularına verdikleri sözlü ifadeler Microsoft Office Word ortamına aktarıldıktan sonra, MAXQDA 2020 nitel veri analiz programında analiz edilmeden önce temalar ve kodlar oluşturulmuştur. Şehirsel yaşanabilirlik kavramının dayandığı temalar kullanılmıştır. Kodlar için görüşmelerden elde edilen cevaplardan yola çıkarak ortak söylemlerden faydalanılmıştır (Çizelge 7).

Görüşme analizi için oluşturulan bu kodlar önce sorulara verilen yanıtların toplu bir şekilde gözden geçirilmesiyle oluşturulmuştur. Kod oluştururken her araştırmanın özgünlüğü göz önüne alındığında literatürdeki diğer araştırmalarda kullanılan kodların aynısının kullanılması mümkün değildir. Bu kodlar, araştırma sorularına ve verilen yanıtlara göre anlamlı bulguların elde edilmesi amacıyla oluşturulmuştur. Kullanılan kodların birbirine göre kapsayıcılık seviyesini göstermek için programdaki konumları çizelge 7’de gösterilmiştir. Matematiksel olarak açıklamak gerekirse; “Tema > Kod > Alt kod > Alt kod altı > Alt kod altı yanıt” şeklinde gösterilebilir.

**Çizelge 7. Görüşme Analizinin Yapılacağı MAXQDA 2020 Programında Kullanılan Tema ve Kodlar**

NO	KULLANILAN TEMA VE KOD İSİMLERİ	PROGRAMDAKİ KONUMU
1.	<b>Erişebilirlik</b>	<b>Tema</b>
	a. Kolay Ulaşım	Kod
	b. Zor Ulaşım	Kod
	c. Ucuz	Kod

Çizelge 7-devamı

	d. Pahalı	Kod
	e. Aktarmalı	Kod
	f. Aktarmasız	Kod
	g. Dezavantajlı Gruba Yönelik Uygulama ve Çalışmalar	Kod
	• Yeterli	Alt kod
	• Yetersiz	Alt kod
	• Daha iyi olabilir	Alt kod
<b>2.</b>	<b>Yeşil Alan Mevcudiyeti</b>	<b>Tema</b>
	a. Atatürk Parkı Kullanımı	Kod
	• Yeterli	Alt kod
	• Yetersiz	Alt kod
	• Daha iyi olabilir	Alt kod
	• Gidemiyorum	Alt kod
	• Ara sıra gidiyorum	Alt kod
	• Nadiren gidiyorum	Alt kod
	• Sık gidiyorum	Alt kod
	b. Park Alanları ve Otoparklar	Kod
	• Yeterli	Alt kod
	• Yetersiz	Alt kod
	• Bakımlı	Alt kod
	• Bakımsız	Alt kod
	• Gidemiyorum	Alt kod
	• Ara sıra gidiyorum	Alt kod
	• Nadiren gidiyorum	Alt kod
	• Sık gidiyorum	Alt kod
	c. Çocuk Parkı	Kod
	• Yeterli	Alt kod
	• Yetersiz	Alt kod
	• Daha iyi olabilir	Alt kod
	• Bakımlı	Alt kod
	• Bakımsız	Alt kod
	d. Yürüyüş Parkurları ve Yeşil Alanlar	Kod
	• Yeterli	Alt kod
	• Yetersiz	Alt kod
	• Daha iyi olabilir	Alt kod
	• Bakımlı	Alt kod
	• Bakımsız	Alt kod
	e. Aile Çay Bahçeleri	Kod
	• Yeterli	Alt kod
	• Yetersiz	Alt kod
	• Daha iyi olabilir	Alt kod
<b>3.</b>	<b>Çevresel Kalite</b>	<b>Tema</b>
	a. Güvenlik	Kod
	• Güvenli	Alt kod
	➤ Bilgim yok	Alt kod altı
	➤ Daha iyi olabilir	Alt kod altı
	➤ Polis devriyesi var	Alt kod altı
	➤ Bekçi uygulaması var	Alt kod altı
	• Güvenli değil	Alt kod
	➤ Gasp	Alt kod altı
	➤ Alkol bağımlılığı ve saldırganlık	Alt kod altı
	➤ Madde bağımlılığı ve saldırganlık	Alt kod altı
	➤ Hırsızlık	Alt kod altı

Çizelge 7-devamı

	➤ Kavga gürültü	Alt kod altı
	➤ Diğer	Alt kod altı
	b. Sosyal Çevresel Koşullar	Kod
	• Yeterli	Alt kod
	• Yetersiz	Alt kod
	• Daha iyi olabilir	Alt kod
	c. Fiziki Çevresel Koşullar	Kod
	• Kirlilik	Alt kod
	➤ Kirliliği Ortadan Kaldırmaya Yönelik Hizmetler	Alt kod altı
	○ Var	Alt kod altı yanıt
	○ Yok	Alt kod altı yanıt
	○ Daha iyi olabilir	Alt kod altı yanıt
	➤ Çöp ve Atıklardan Meydana Gelen Kirlilik	Alt kod altı
	○ Var	Alt kod altı yanıt
	○ Yok	Alt kod altı yanıt
	○ Olmasa iyi olurdu	Alt kod altı yanıt
	➤ Görüntü Kirliliği	Alt kod altı
	○ Var	Alt kod altı yanıt
	○ Yok	Alt kod altı yanıt
	○ Olmasa iyi olurdu	Alt kod altı yanıt
	➤ Su Kirliliği	Alt kod altı
	○ Var	Alt kod altı yanıt
	○ Yok	Alt kod altı yanıt
	○ Olmasa iyi olurdu	Alt kod altı yanıt
	➤ Hava Kirliliği	Alt kod altı
	○ Var	Alt kod altı yanıt
	○ Yok	Alt kod altı yanıt
	○ Olmasa iyi olurdu	Alt kod altı yanıt
	• Alt ve üst yapı koşulları	Alt kod
	➤ Uygun fiyatlı	Alt kod altı
	➤ Ucuz	Alt kod altı
	➤ Pahalı	Alt kod altı
	➤ Bakımlı	Alt kod altı
	➤ Bakımsız	Alt kod altı
	• Gürültü	Alt kod
	➤ Kavgalar	Alt kod altı
	➤ Trafik	Alt kod altı
	➤ Diğer	Alt kod altı
	• Sessizlik ve Sakinlik	Alt kod
	d. Boş Zamanların	Kod
	• Aileyle Aktivite Yaparak	Alt kod
	• Kitap Okuyarak	Alt kod
	• Yürüyerek	Alt kod
	• Yüzerek	Alt kod
	• Dinlenerek	Alt kod
	• Diğer	Alt kod
<b>4.</b>	<b>Kent Mimarisi ve Tarihi Doku</b>	<b>Tema</b>
	a. Binaların Durumu	Kod
	• Memnunum	Alt kod
	• Memnun Değilim	Alt kod
	• Daha iyi olabilir	Alt kod
	• Az Katlı	Alt kod
	• Çok Katlı	Alt kod
	b. Kentteki Yapıların Birbiriyle Uyumu	Kod
	• Var	Alt kod



Çizelge 7-devamı

	• Yok	Alt kod
	• Uyumlu hale getirilebilir	Alt kod
	c. Tarihi Yapılar ve Korunması	Kod
	• Tarihi Yapılarla İlgili Bilinçlendirme	Alt kod
	➤ Var	Alt kod altı
	➤ Yok	Alt kod altı
	➤ Yapılabilir	Alt kod altı
	• Yenileme Çalışmaları Var	Alt kod
	• Yenileme Çalışmaları Yok	Alt kod
	• Yenileme Çalışmaları Olabilir	Alt kod
<b>5.</b>	<b>Gelenekler, Pazar Yerleri ve Festivaller</b>	<b>Tema</b>
	a. Gelenekler	Kod
	• Komşuluk ilişkileri	Alt kod
	➤ Memnunum	Alt kod altı
	➤ Memnun değilim	Alt kod altı
	➤ Daha iyi olabilir	Alt kod altı
	• Hoşgörü	Alt kod
	➤ Memnunum	Alt kod altı
	➤ Memnun değilim	Alt kod altı
	➤ Daha iyi olabilir	Alt kod altı
	• Duyarlılık	Alt kod
	➤ Memnunum	Alt kod altı
	➤ Memnun değilim	Alt kod altı
	➤ Daha iyi olabilir	Alt kod altı
	• Hassasiyet	Alt kod
	➤ Memnunum	Alt kod altı
	➤ Memnun değilim	Alt kod altı
	➤ Daha iyi olabilir	Alt kod altı
	• Kadın ve Erkeğe Yönelik Uygulamalar	Alt kod
	➤ Yeterli	Alt kod altı
	➤ Yetersiz	Alt kod altı
	➤ Farklı Bir Uygulama Var	Alt kod altı
	➤ Farklı Bir Uygulama Yok	Alt kod altı
	b. Pazar yerleri	Kod
	• Çarşı	Alt kod
	➤ Yakın	Alt kod altı
	➤ Uzak	Alt kod altı
	➤ Yeterli	Alt kod altı
	➤ Yetersiz	Alt kod altı
	• Alışveriş Merkezleri	Alt kod
	➤ Yakın	Alt kod altı
	➤ Uzak	Alt kod altı
	➤ Yeterli	Alt kod altı
	➤ Yetersiz	Alt kod altı
	• Pazar Alanları	Alt kod
	➤ Yakın	Alt kod altı
	➤ Uzak	Alt kod altı
	➤ Yeterli	Alt kod altı
	➤ Yetersiz	Alt kod altı
	• Marketler	Alt kod
	➤ Yakın	Alt kod altı
	➤ Uzak	Alt kod altı
	➤ Yeterli	Alt kod altı
	➤ Yetersiz	Alt kod altı
	• Panayır	Alt kod

Çizelge 7-devamı

➤ Yeterli	Alt kod altı
➤ Yetersiz	Alt kod altı
c. Festivaller	Kod
• Spor Etkinlikleri	Alt kod
➤ Spor Tesisleri ve Sosyal Tesisler	Alt kod altı
○ Yeterli	Alt kod altı yanıt
○ Yetersiz	Alt kod altı yanıt
○ Uygun Fiyatlı	Alt kod altı yanıt
○ Ucuz	Alt kod altı yanıt
○ Pahalı	Alt kod altı yanıt
○ Bakımlı	Alt kod altı yanıt
○ Bakımsız	Alt kod altı yanıt
➤ Spor Dallarında Eğitim	Alt kod altı
○ Var	Alt kod altı yanıt
○ Yok	Alt kod altı yanıt
○ Uygun Fiyatlı	Alt kod altı yanıt
○ Ucuz	Alt kod altı yanıt
○ Pahalı	Alt kod altı yanıt
➤ Futbol Turnuvası	Alt kod altı
○ Var	Alt kod altı yanıt
○ Yok	Alt kod altı yanıt
○ Turnuvalar Düzenlenebilir	Alt kod altı yanıt
➤ Kültürel Etkinlikler	Alt kod
➤ Kütüphane	Alt kod altı
○ Yeterli	Alt kod altı yanıt
○ Yetersiz	Alt kod altı yanıt
○ Uygun Fiyatlı	Alt kod altı yanıt
○ Ucuz	Alt kod altı yanıt
○ Pahalı	Alt kod altı yanıt
○ Bakımlı	Alt kod altı
○ Bakımsız	Alt kod altı yanıt
➤ Müze	Alt kod altı
○ Yeterli	Alt kod altı yanıt
○ Yetersiz	Alt kod altı yanıt
○ Uygun Fiyatlı	Alt kod altı yanıt
○ Ucuz	Alt kod altı yanıt
○ Pahalı	Alt kod altı yanıt
➤ Konser	Alt kod altı
○ Yeterli	Alt kod altı yanıt
○ Yetersiz	Alt kod altı yanıt
○ Uygun Fiyatlı	Alt kod altı yanıt
○ Ucuz	Alt kod altı yanıt
○ Pahalı	Alt kod altı yanıt
➤ Tiyatro	Alt kod altı
○ Yeterli	Alt kod altı yanıt
○ Yetersiz	Alt kod altı yanıt
○ Uygun Fiyatlı	Alt kod altı yanıt
○ Ucuz	Alt kod altı yanıt
○ Pahalı	Alt kod altı yanıt
➤ Sinema	Alt kod altı
○ Yeterli	Alt kod altı yanıt
○ Yetersiz	Alt kod altı yanıt
○ Uygun Fiyatlı	Alt kod altı yanıt
○ Ucuz	Alt kod altı yanıt
○ Pahalı	Alt kod altı yanıt

Çizelge 7-devamı

6.	Balıkesir’le Özdeşleşen Kelimeler	Tema
	a. Kaymak	Kod
	b. Kolonya	Kod
	c. Kavun ve karpuz	Kod
	d. Zağnos Paşa Cami	Kod
	e. Höşmerim	Kod
	f. Saat Kulesi	Kod
	g. Diğer (Kaz Dağları, Körfez, Zeytincilik, Hayvancılık vs.)	Kod

Görüşmelerin analizi sırasında sorulara bildirilen görüşlerin farklılığını ortaya koymak adına mahalleler merkez ve çevre mahalleler olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Bununla birlikte mahalle muhtarlarının yaş bilgisi verilmiştir (Çizelge 8). Merkez mahalleler MİA olarak adlandırılan bölgenin içinde ya da yakın olup olmamasına göre belirlenmiştir. Balıkesir şehrinde MİA’nın belirlenmesinde Mirioğlu (2019)’un çalışmasından faydalanılmıştır. Çevre mahalleler ise merkez mahalle olarak belirlenen mahallelerle kentsel alanın dışı olarak kabul edilen yerler arasında kalan mahalleler olarak belirlenmiştir. Analizlerde mahalleleri numara ile temsil ederek çizelgenin, araştırma için kullanışlı hale getirilmesi amaçlanmıştır. Bu gruplandırmayla görüşmelerden elde edilen kod matrisi şeklinde gösterilen analiz sonuçlarında çizelgelerin üst satırında yer alan numaralar, mahalleleri temsil ederek her bir temanın gruplandırılan bütün mahalleler için gösterilmesi sağlanmıştır.

Çizelge 8. Kod Matrisinde Kullanılan Balıkesir Şehri Merkez ve Çevre Mahallelerinin Numaraları, İsimleri ve Mahalle Muhtarlarının Yaşları

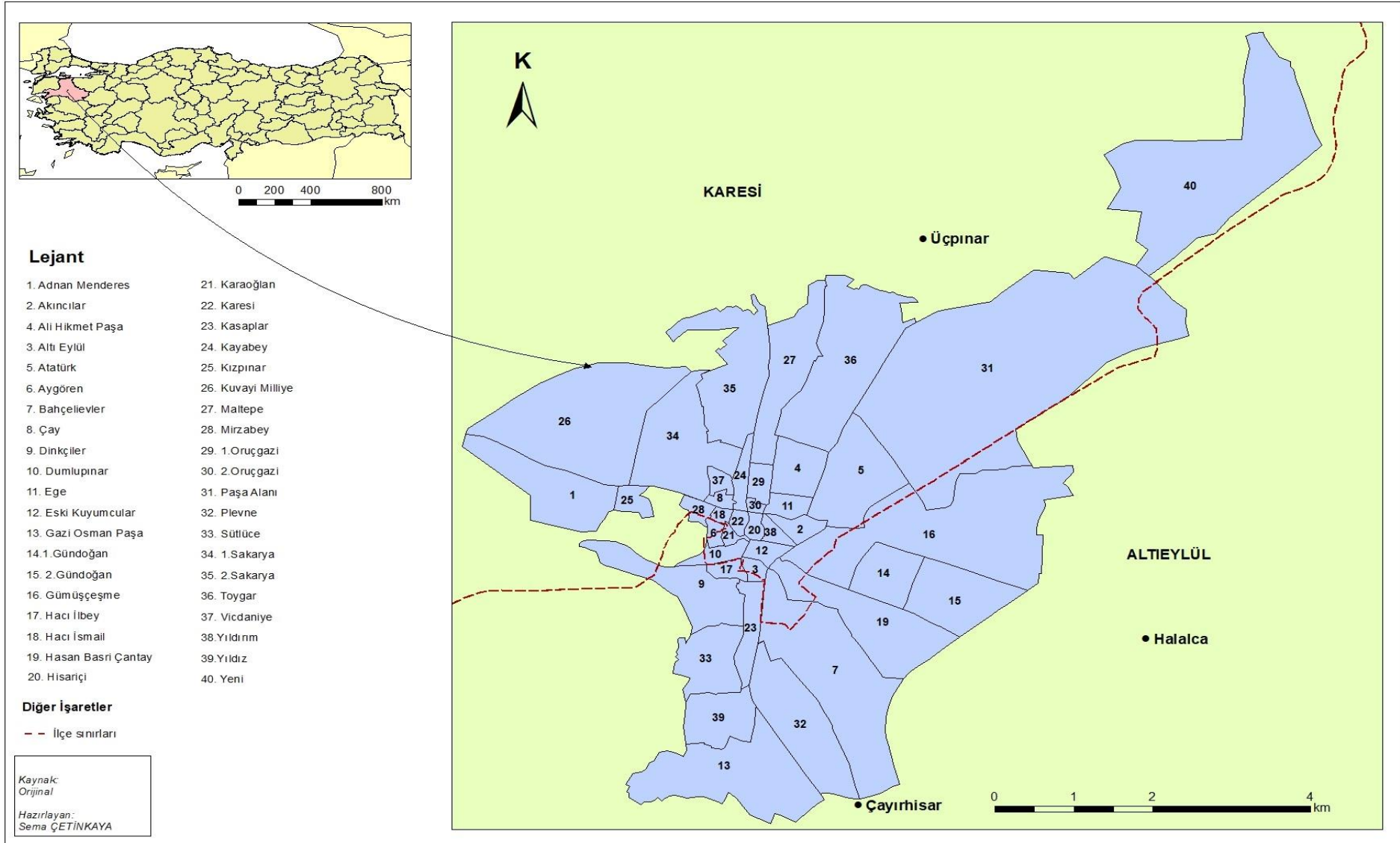
No	Merkez Mahalle İsimleri	Yaş	No	Çevre Mahalle İsimleri	Yaş
2	Akincılar	42	1	Adnan Menderes	42
3	Altıeylül	44	9	Dinkçiler	68
4	Ali Hikmet Paşa	56	13	Gaziosmanpaşa	57
5	Atatürk	73	14	1.Gündoğan	67
6	Aygören	74	15	2.Gündoğan	47
7	Bahçelievler	79	16	Gümüşçeşme	78
8	Çay	71	19	Hasan Basri Çantay	63
10	Dumlupınar	66	25	Kızpınar	65
11	Ege	38	26	Kuvayi Milliye	38
12	Eski Kuyumcular	88	27	Maltepe	68
17	Hacı İlbey	62	29	1.Oruçgazi	57
18	Hacı İsmail	61	31	Paşa Alanı	45
20	Hisariçi	60	33	Sütlüce	50
21	Karaoğlan	60	34	1.Sakarya	63
22	Karesi	64	35	2.Sakarya	60
23	Kasaplar	59	36	Toygar	54
24	Kayabey	65	39	Yıldız	67
28	Mirzabey	67	40	Yeni	58
30	2. Oruçgazi	60			
32	Plevne	51			
37	Vicdaniye	66			
38	Yıldırım	44			

## 4. BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırmanın bu bölümünde, sahada uygulanmış, ardından analizleri yapılmış anketlerden ve görüşmelerden elde edilen bulgulara yer verilmiştir. Bahsi geçen bulgular; erişebilirlik, yeşil alan mevcudiyeti, çevresel kalite, kent mimarisi ve tarihi doku, gelenekler, pazar yerleri ve festivaller isimli temalar ışığında verilmiştir. Her bir tema için önce anket bulguları, sonra görüşme matrisleri ve bu matrisleri destekleyen muhtar ifadelerine yer verilmiştir. Bazı temalarda, belirtilen bulgular, hazırlanmış haritalarla veya gözlem esnasında çekilen fotoğraflarla desteklenmiştir.

### 4.1. Çalışma Sahası

Balıkesir ili, 12 Kasım 2012 tarihinde Meclis Genel Kurulunda kabul edilen 6360 sayılı kanun ile Büyükşehir Belediyesi olarak ilan edilmiş ve merkez ilçe Karesi ve Altıeylül ilçeleri olarak ikiye ayrılmıştır. İlin idari mekezini bahsi geçen bu iki ilçeden oluşan Balıkesir şehridir (Şekil 4). İl sınırları içinde yer alan bütün ilçeler büyükşehir sorumluluk alanına dâhil edilmiştir. Balıkesir ili kabaca 27°50'–27°57' Doğu boylamları ve 39°37'–39°42' Kuzey enlemleri arasında yer almaktadır. İlin kuzey kesimi, Marmara Bölgesi'nin bölümleri arasında olan Güney Marmara'da olup, Karesi yöresi içinde bulunurken, güneyi ise Ege Bölgesi'ni oluşturan bölümlerden olan Asıl Ege'nin kuzey kesimi içinde kalmaktadır.

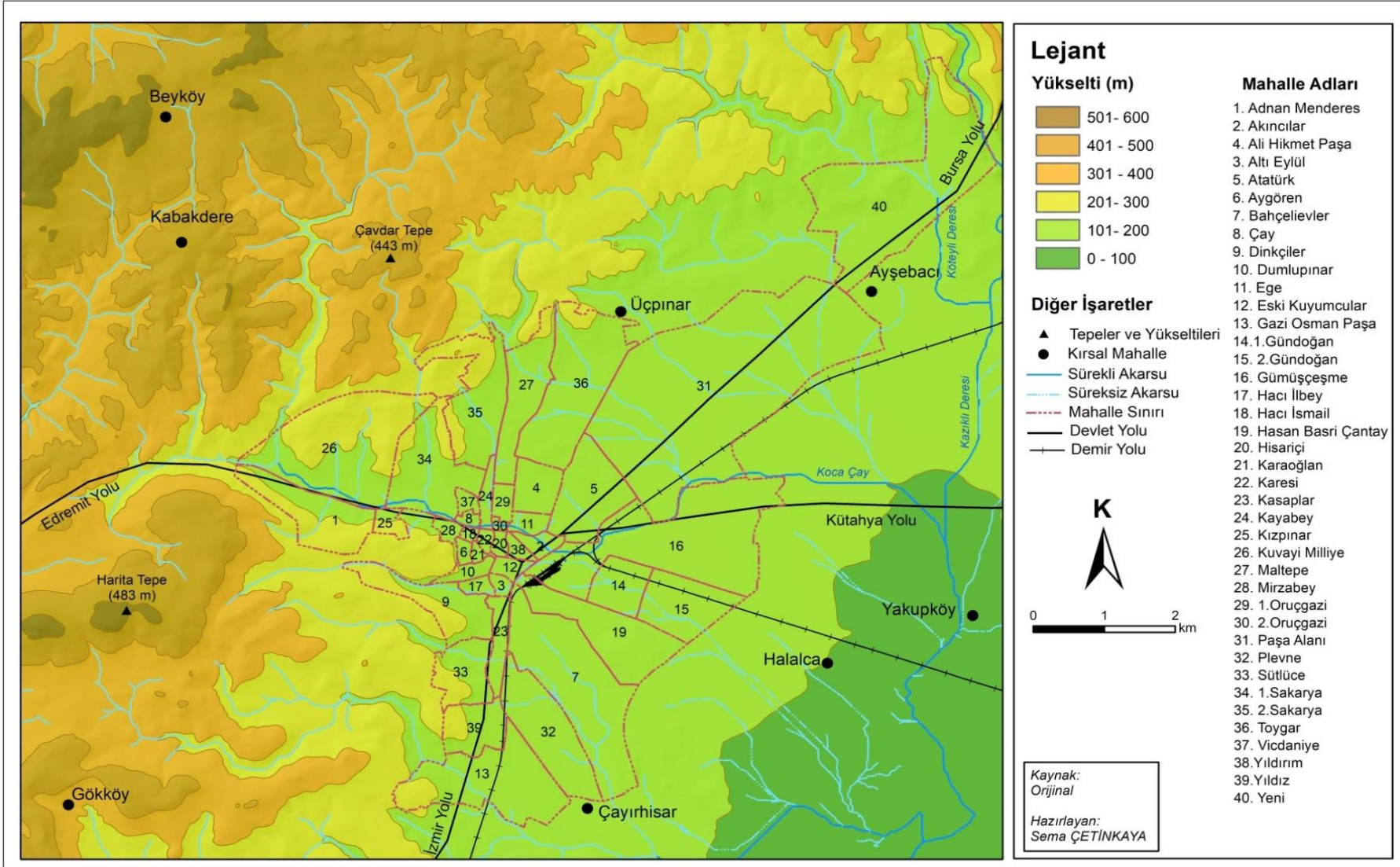


Şekil 4. Bahkesir'in Merkez İlçelerini Oluşturan Karesi'ye ve Altieylül'e Bağlı Kentsel Mahalleler

Balıkesir şehri, ovanın batı kenarında bulunan tepelerin eteklerinden şehirle aynı isme sahip Balıkesir Ovası'na doğru uzanmaktadır. Şehrin ilk kuruluş yeri ova ile tepenin birleşim yeridir. Yerleşmenin eskiden tepeye doğru biraz gelişmiş olduğu rivayet edilir. Balıkesir şehri, geçmişte tepenin eteğinde yer aldığı, günümüzde ise şehrin ovaya doğru geliştiği anlaşılmıştır. Şehrin çevre özelliklerine bakıldığında, Balıkesir Ovası'nın etrafında bulunan hafif dalgalı tepeler bulunmaktadır. Bu tepelerden kayda değer yüksekliğe sahip olanları sırasıyla, batıda Harita Tepe (483 m.) ve kuzey batıda Çavdar Tepe (443 m.)'dir. Şehrin içinden süreksiz akarsuların beslediği Koca Çay geçmektedir (Şekil 10). İklim özellikleri bakımından şehir, Marmara Geçiş İklimi arasında geçiş özelliklerini göstermektedir. Bu iklim özelliklerinden ve şehrin yerleşme tarihinin eski olmasından kaynaklanan yoğun arazi kullanımı, beraberinde bitki örtüsünün tahrip edilmesine, ormanın yerine geçen maki ve otsu türlerin yerleşmesine neden olmuştur. Şehrin kurulu olduğu arazi, Neojen volkanitleri ve tortullarından oluşmaktadır. Bununla birlikte işleyen pluvial ve fluvial süreçler Balıkesir Ovası'nı ortaya çıkarmıştır. Bu ovanın toprakları genç topraklar olup bu toprakların büyük kısmını intrazonal topraklar (kireçsiz kahverengi, rendzina ve vertisol topraklar) ve azonal topraklar oluşturmaktadır (Tağıl, 2003; Tolun Denker, 1970).

Şehir, kırsal alanlardan gelen tarımsal ürünler için bir pazar alanı olarak işlev görmektedir. Günümüze kadar etkisi devam eden şehrin diğer önemli işlevi, sanayi, ticaret ve ulaşım merkezleri olan İstanbul, İzmir, Bursa gibi büyük şehirlerin birbirine bağlamasıdır. Ayrıca kentsel mahallerin uzanış yönü de bahsi geçen bu şehirlere giden şehirlerarası yollar boyuncadır.

Balıkesir şehri, belirtilen fiziki ve beşeri özelliklere bağlı olarak bugünkü görünümünü almaktadır. Bu sahanın içine şehir fonksiyonu özellikleri gösteren kentsel mahalleler dâhil edilmektedir. Bununla birlikte şehrin çevreye doğru büyümesinden dolayı kırsal mahalleler, kentsel mahallelerin komşusu haline gelmektedir. Bahsi geçen kırsal mahallelere örnek olarak; Çayırhisar, Üçpınar ve Ayşebacı mahalleleri verilebilir. Buna rağmen bu tür kırsal mahalleler araştırmaya dâhil edilmemiştir.



Şekil 5. Balıkesir Şehri ve Yakın Çevresinin Topografyası

Balıkesir’de şehir merkezini oluşturan Karesi ve Altıeylül’ün 2020 yılı nüfus verilerine göre; Karesi ilçesi 184.197 ve Altıeylül ilçesi 182.073 olmak üzere toplam nüfusu 366.270’tir. Karesi ilçesinin yüz ölçümü 742,04 km<sup>2</sup> ve Altıeylül ilçesinin 927,29 km<sup>2</sup>’dir. İlçelerin toplam yüz ölçümü 1651,33 km<sup>2</sup>’dir. Nüfus yoğunluğu bilgisine bakıldığında km<sup>2</sup> başına düşen kişi sayısı Karesi’de 248 ki/km<sup>2</sup> ve Altıeylül’de 196 ki/km<sup>2</sup> şeklindedir. Çalışma alanı Karesi ve Altıeylül belediyelerine bağlı 40 kentsel mahalleden oluşmaktadır. Karesi’ye bağlı olan kentsel mahallerin toplam nüfusu 164.383 ve Altıeylül’e bağlı kentsel mahallerin toplam nüfusu 134.311 olmak üzere kentsel mahallelerin toplam nüfusu 298.694’tür (Türkiye İstatistik Kurumu- TÜİK, 2020). Karesi ve Altıeylül’e bağlı kentsel mahallerdeki nüfus ve nüfus yoğunluğu bilgilerine bakıldığında Karesi’de nüfusu en fazla olan mahalle Paşaalanı olmasına rağmen 1. Oruçgazi Mahallesi nüfus yoğunluğunun en fazla olduğu mahalledir. Altıeylül’de ise nüfusu en fazla olan mahalle Bahçelievler olmasına rağmen nüfus yoğunluğu en fazla olan Altı Eylül Mahallesi’dir (Çizelge 9 ve Çizelge 10).

**Çizelge 9. Karesi İlçesine Bağlı Kentsel Mahallelerin 2020 yılına ait Nüfus Miktarı ve Nüfus Yoğunluğu**

Mahalle Adı	Nüfus	Alan (m <sup>2</sup> )	Yoğunluk (ki/ha)
1. Oruçgazi Mahallesi	4253	150152	283
1. Sakarya Mahallesi	10761	1202430	89
2. Oruçgazi Mahallesi	939	48046.5	195
2. Sakarya Mahallesi	13758	4705500	29
Adnan Menderes Mahallesi	12501	7728230	16
Akıncılar Mahallesi	901	633886	14
Ali Hikmet Paşa Mahallesi	9798	456667	214
Atatürk Mahallesi	16131	1122120	143
Aygören Mahallesi	1355	73910.3	183
Çay Mahallesi	1169	65717.5	177
Dumlupınar Mahallesi	1059	163966	64
Ege Mahallesi	3176	170065	186
Eski Kuyumcular Mahallesi	1022	133388	76
Hacı İsmail Mahallesi	940	48309.4	194
Hisariçi Mahallesi	1123	77004.1	145
Karaoğlan Mahallesi	969	58239.7	166
Karesi Mahallesi	752	61488.9	122
Kayabey Mahallesi	3153	153420	205
Kızpınar Mahallesi	1076	1073760	10
Kuva-i Milliye Mahallesi	7746	5482950	14
Maltepe Mahallesi	10249	1240040	82
Mirzabey Mahallesi	1988	106969	185
Paşa Alanı Mahallesi	27589	7014780	39
Toygar Mahallesi	22874	2044500	111
Vicdaniye Mahallesi	2239	94155	237
Yeni Mahallesi	5457	3200000	170
Yıldırım Mahallesi	1405	94664.7	148

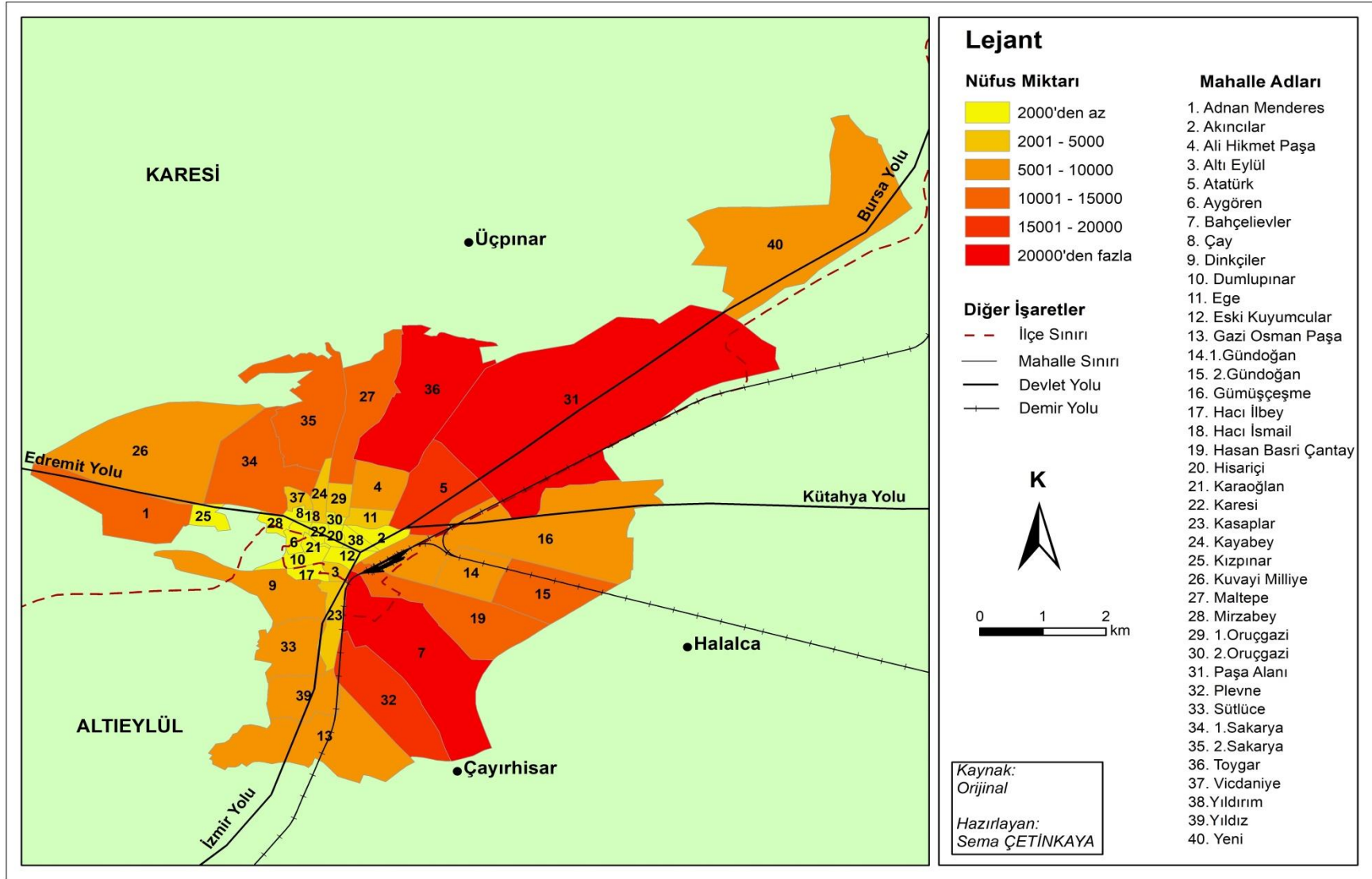


**Çizelge 10. Altıeylül İlçesine Bağlı Kentsel Mahallelerin 2020 Yılı Nüfus Miktarı ve Nüfus Yoğunluğu**

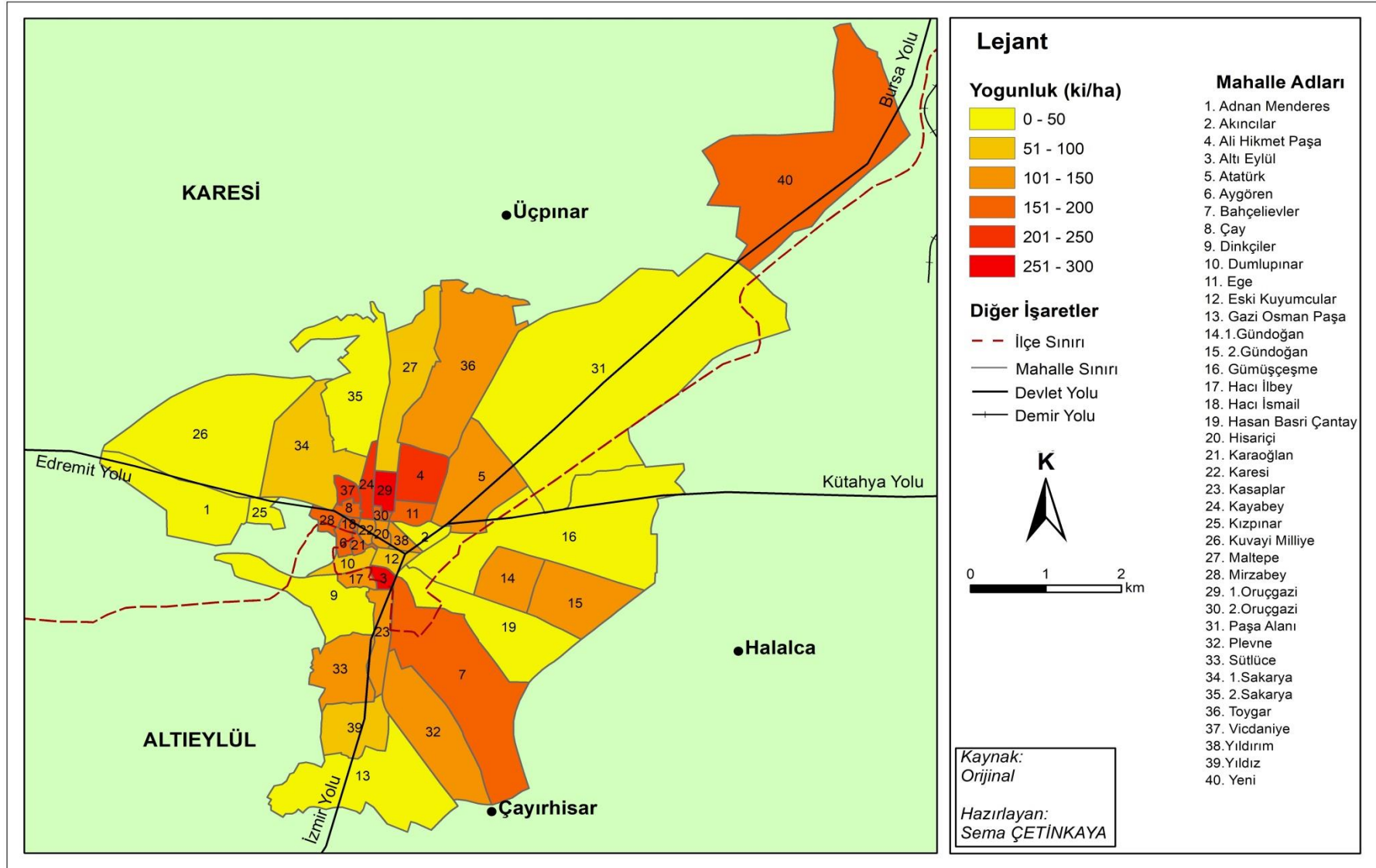
Mahalle Adı	Nüfus	Alan (m <sup>2</sup> )	Yoğunluk (ki/ha)
1.Gündoğan Mahallesi	7539	551693	136
2.Gündoğan Mahallesi	11481	940206	122
Altı Eylül Mahallesi	2141	83598.9	256
Bahçelievler Mahallesi	40491	2306450	175
Dinkçiler Mahallesi	7043	8018610	8
Gaziosmanpaşa Mahallesi	7564	10284300	7
Gümüşçeşme Mahallesi	8820	7113530	12
Hacı İlbey Mahallesi	1478	107038	138
Hasan Basri Çantay Mahallesi	11817	2414770	48
Kasaplar Mahallesi	4879	342890	142
Plevne Mahallesi	17682	1377700	128
Sütlüce Mahallesi	8227	674683	121
Yıldız Mahallesi	5149	612012	84

Şekil 6’da nüfus miktarı açısından şehrin nüfus dağılışı haritası verilmiştir. Sözü geçen haritaya bakıldığında, seyrek nüfuslu (900-1000) ve az nüfuslu (1001-2000) mahallelerden bazıları; 2. Oruçgazi, Hacı İsmail, Karesi, Hacı İlbey, Dumlupınar, Yıldırım, Akıncılar ve Eski Kuyumcular’dır. Balıkesir şehrinin fazla nüfuslu (5001-10000) ve çok nüfuslu (10001+) mahallelerden bazıları; Paşa Alanı, Toygar ve Bahçelievler’dır. Dağılışı haritasına göre şehrin merkezinden çevreye doğru nüfus miktarı artmaktadır. Böyle bir farklılığın ortaya çıkma nedeni, şehir merkezinde yer alan mahallelerin alanlarının küçük, çevre mahallelerin ise daha büyük alanlara sahip olmasıdır.

Şehrin nüfus yoğunluğunun verildiği Şekil 7’ye bir bütün olarak bakıldığında en yoğun nüfuslu mahalleler; Vicdaniye, Kayabey, 1. Oruçgazi, Ali Hikmet Paşa ve Altı Eylül mahalleleridir. Bununla birlikte en az nüfus yoğunluğuna sahip mahallelerden bazıları; Paşa Alanı, Kuvayi Milliye, Kızpınar, Adnan Menderes ve Gaziosmanpaşa’dır. Şekil 7’ye bakıldığında görülmektedir ki, nüfus yoğunluğunun şehir merkezinden çevreye doğru kademeli olarak azalmaktadır. Bunun nedeni MİA olarak adlandırılan yerin ekonomik anlamda hareketliliği ve şehrin kuruluş aşamasında ilk yerleşimlerin burada yer almasıdır. Dolayısıyla çevre mahalleler yeni oluşan mahallelerdir, yeni yerleşimlere ev sahipliği yapmaktadır. Çevre mahalleler merkez mahallelere göre daha az nüfusa ve geniş yerleşim alanlarına sahiptir.



Şekil 6. Balıkesir Şehrinin Kentsel Mahalle Nüfus Dağılışı (2021)



Şekil 7. Balıkesir Şehrinin Kentsel Mahalle Nüfus Yoğunluğu (2021)

Şehir, deniz turizmi hariç diğer ekonomik faaliyet türleri için yeterli ve gerekli potansiyele sahiptir. Balıkesir şehrinin ekonomik gelir kaynakları genel olarak bakıldığında tarıma dayalıdır. Bunun dışında küçük sanayi siteleri, organize sanayi bölgesi ve bir de üniversite yer almaktadır.

Şehirselleşme konulu araştırma için seçilen yer Balıkesir şehir merkezi olmuştur. Bu yerin seçilmesindeki etken, nüfus büyüklüğü ve ekonomik faaliyetler açısından İzmir ve Bursa gibi iki önemli şehir arasında kalmasıdır. Bu konumundan dolayı farklı kültürlerden gelen, farklı ekonomik seviyelere sahip bireylerin şehir içinde kozmopolit bir yapı oluşturmasına yol açmıştır. Sözü geçen durumların şehirselleşme algısı üzerinde önemli farklılıklara neden olabileceği düşünülmektedir.

#### **4.2. Balıkesir Şehri ve Çevresinin Kısa Tarihi**

Balıkesir şehri için Zağnos Paşa Camii, Balıkesir Gar Binası, Balıkesir Saat Kulesi, kendine özgü görünüşleri sayesinde Eski Kuyumcular Mahallesi içinde yer alan çarşuyu, tarihi bir merkez olarak karşımıza çıkarmaktadır. Bu tarihi yerleşim geçmişten bugüne verimli topraklara sahip haliyle kadim medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır (Tağıl, 2003). Bu medeniyetlerden ilki Misyalılardır. Köken olarak Friglerden gelen bu topluluğun tarımda ileri olduğu bilinmektedir. Bağımsız bir devlet kuramayan bu topluluk Hitit, Frig, Pers, Bergama Krallığı gibi yönetimler altında varlıklarını sürdürmüşlerdir. Misyalılar bu yönetimlerden sonra Roma İmparatorluğu'nun yönetimi altına girmiştir. İmparatorluğun Anadolu'daki ilk eyaleti olan Asia Minör'e bağlanmışlardır. İmparator Hadrianus'un bugün Balıkesir Ovası olarak bilinen Apias Pedion'da geçirdiği başarılı av sonrasında burada kent kurulmasını emretmesiyle Balıkesir şehri (Hadrianoutheria) kurulmuştur (Akpınarlı, 2009).

Milattan sonra (M.S.) 395'te şehrin idaresi Doğu Roma (Bizans) İmparatorluğuna geçmiştir. M.S. 670-678 yılları arasında İslamiyetin fetih anlayışı sebebiyle Arap idaresinde kalan şehrin kontrolü tekrar Bizansa geçmiştir. 1071 Malazgirt Savaşıyla Anadolu'nun kapıları Türkler'e açılmıştır. Batı Anadolu'ya kadar ilerlemesini sürdüren Büyük Selçuklu Devleti 1099'da yapılan Haçlı seferleri sonucunda geri çekilmek zorunda kalmıştır. 1243 Köseadağ Savaşı sonrası Moğol baskısıyla Batı Anadolu tekrar Türk egemenliğine girmiştir. Büyük Selçuklu

Devleti'nin girdiği savaşlarda giderek güçsüz düşmesi otoritesinin zayıflamasına yol açmıştır. Bu zayıflıktan faydalanan Karesi (Kara İsa) Bey beraberinde getirdiği Türkmen grupla bağımsızlığını ilan ederek 1296 yılında Karesi Beyliği'ni kurmuştur. Bölge bu tarihten itibaren Karesi Beyliği olarak anılmıştır. Bölgeyi Türkleştirmek için Sinop civarından Sarı Saltuk kumandasında 20.000 kişilik Türkmen getirtilip yerleştirilmiştir.

Seyyah İbni Batuta'nın seyahatnamesinde şehrin tarifi yapılırken, geniş yollarının, renkli bir çarşısının olduğu, kalabalık nüfuslu bir yer olarak nitelendirilmiştir. Ayrıca halkın cami olmadığı için Cuma namazlarını namazgâhta kıldığından bahsedilmiştir (Şimşir, 2013).

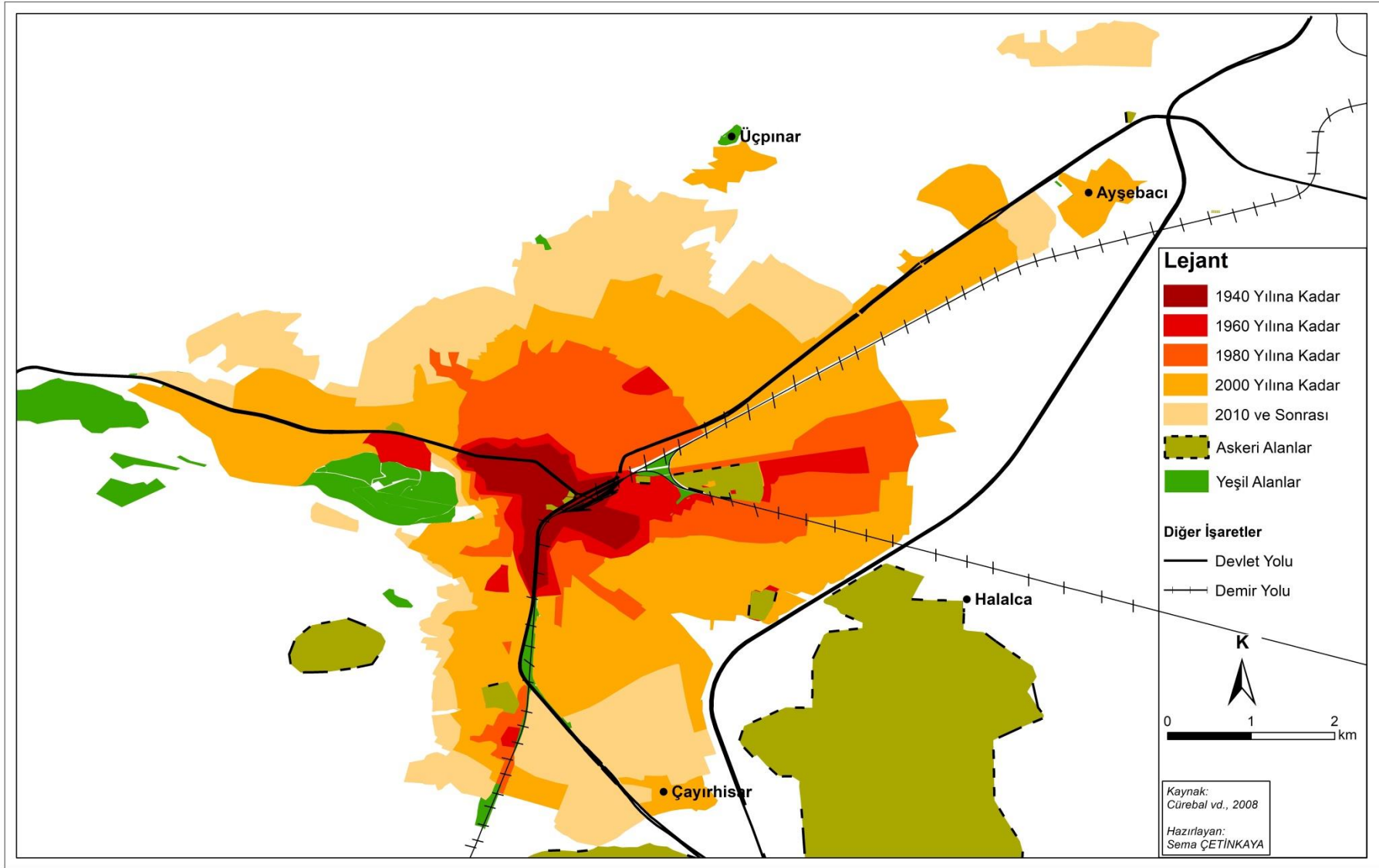
Osmanlı Beyliği yönetimine Orhan Gazi döneminde geçen Karesi Beyliği sancak haline gelmiştir. Askeri ve donanma gücüyle Osmanlı Devleti'nin askeri gücünü artırmış olup 1453'te gerçekleştirilen İstanbul Fethi'nde de Karesi'nin önemli katkıları olmuştur. Bu tarihten 1504'e kadar yaşanan kıtlık ve veba salgını yüzünden şehir zor zamanlar geçirmiştir (Şimşir, 2013). 1525'te çekirge istilası görmüştür. Balıkesir şehrinin mahalle sayısı 16. yüzyılda 22'ye çıksa bile bu sayı 17. yüzyılda mahalle sayısı 20'ye düşmüştür (Güneş Yağcı, 2009; s. 139-142). Bu mahallelerin isimleri şöyledir:

- Ali Fakih (Namazgâh-bugünkü ismi Dumlupınar), Börekçiler ve Martlu mahalleleri (günümüzde Hacı İlbey), bugünkü Çay Mahallesi yakınlarında kurulan Börkçiler ile günümüzde de varlıklarını devam ettiren Oruç Gazi, Mirza Bey, Dinkçiler, Karaoğlan, Kasaplar ve Hacı İsmail mahalleleri,
- Bugünkü Altı Eylül olarak bilinen Hacı Habip Mahallesi ile Cami-i Atik diğer bir ifadeyle Hisariçi-Sahn-ı Hisar Mahallesi,
- Günümüzde Karesi Mahallesi olarak bilinen Hamza Fakih ve Okçukara mahalleleri ile günümüzde Ege Mahallesi olarak tanınan İzmirli Mahallesi ve Çay deresi kıyısında kurulan Debbaglar Mahallesi,
- Son olarak bugünkü Eski Kuyumcular Mahallesi olarak bilinen Hacı Umur, Hacı Gaybi, Hacı İshak ve Kuyumcular mahalleleri ile günümüzde yer alan Yıldırım ve Akıncılar mahallesinin bulunduğu yerde Selahaddin ve Şeyh Lütfullah mahalleleri bulunmaktaydı (Güneş Yağcı, 2009; s. 139-142).

1898'de Balıkesir'de deprem meydana gelmiş ve şehri meydana getiren konutların idari ve tarihi yapıların neredeyse tamamı yıkılmış veya tahribata uğramıştır (Yazıcı, 2003). 1919 yılında Balıkesir'in işgali Ayvalık taraflarına yapılan çıkarmayla başlamıştır. Aynı yıl Balıkesir şehrinde yapılan kongrelerde alınan kararla Kuvay-i Milliye birlikleri kurulmuş olup milli mücadeleye destek verilmiştir. 1922 yılında Balıkesir şehri işgalden kurtulmuştur (Şimşir, 2013).

Karesi, Cumhuriyet ilanı sonrası 1926'da meclis tarafından alınan kararla Balıkesir olarak adlandırılıncaya kadar, Osmanlı eyaletlerine bağlı olarak kalmıştır. Bugün bilinen Bursa ve Aydın gibi şehirler kendisine bağlı başka şehirlerle birlikte eyalet olarak adlandırılıyordu. Balıkesir, Bursa ve Aydın eyaletlerine dönüşümlü olarak bağlanarak varlığını devam ettirmiştir. Bu süre zarfında savaşlar, deprem gibi doğal afetlerle olumsuz olaylara tanıklık etmiş ve etkilenmiştir.

Cumhuriyet Dönemi ve sonrasında Balıkesir şehri ağırlıklı olarak tarım ve hayvancılığın yapıldığı, tarıma dayalı sanayinin geliştiği, Bursa, İzmir, Manisa, Kütahya ve Çanakkale gibi şehirlerin arasında bulunan ulaşım yollarının kavşağı haline gelmiştir. Şehrin gelişim yönünün bu yollar doğrultusunda olduğu söylenebilir. Balıkesir şehrinin gelişimi, şehrin en eski mahalleleri Zağnos Paşa Cami ve Balıkesir Saaat Kulesi (Kocasaat)'nin yer aldığı, Dumlupınar, Hacı İlbey ve Hacı İsmail, Eski Kuyumcular, Ege, Akıncılar, Çay, Karesi, Kasaplar, Karaoğlan, Dinkçiler gibi mahalleleriyle başlamıştır. Bu mahalleler şehrin çekirdeği konumunda olup daha sonra şehrin çevreye doğru kademeli olarak büyümesi ve 1. ve 2. Sakarya mahalleleri, Toygar, Maltepe, Adnan Menderes, Atatürk, Bahçelievler, Plevne, Paşaalanı, Gaziosmanpaşa gibi mahallerin kurulmasıyla Balıkesir şehri bugünkü halini almıştır. Cürebal vd. (2008), çalışmalarında Balıkesir şehrinin Cumhuriyet Dönemi'nden sonraki gelişim evrelerini incelemişlerdir. Şekil 8'de bahsi geçen araştırma sonucunda yer alan haritadan faydalanılarak hazırlanmış Balıkesir şehrinin gelişim evreleri gösterilmiştir.



Şekil 8. Balıkesir Şehrinin Gelişim Evreleri (2011), (Cürebal vd., 2008)

### 4.3. Kamu Hizmetlerinin Genel Dağılımı: Okullar, Sağlık Merkezleri ve Ulaşım

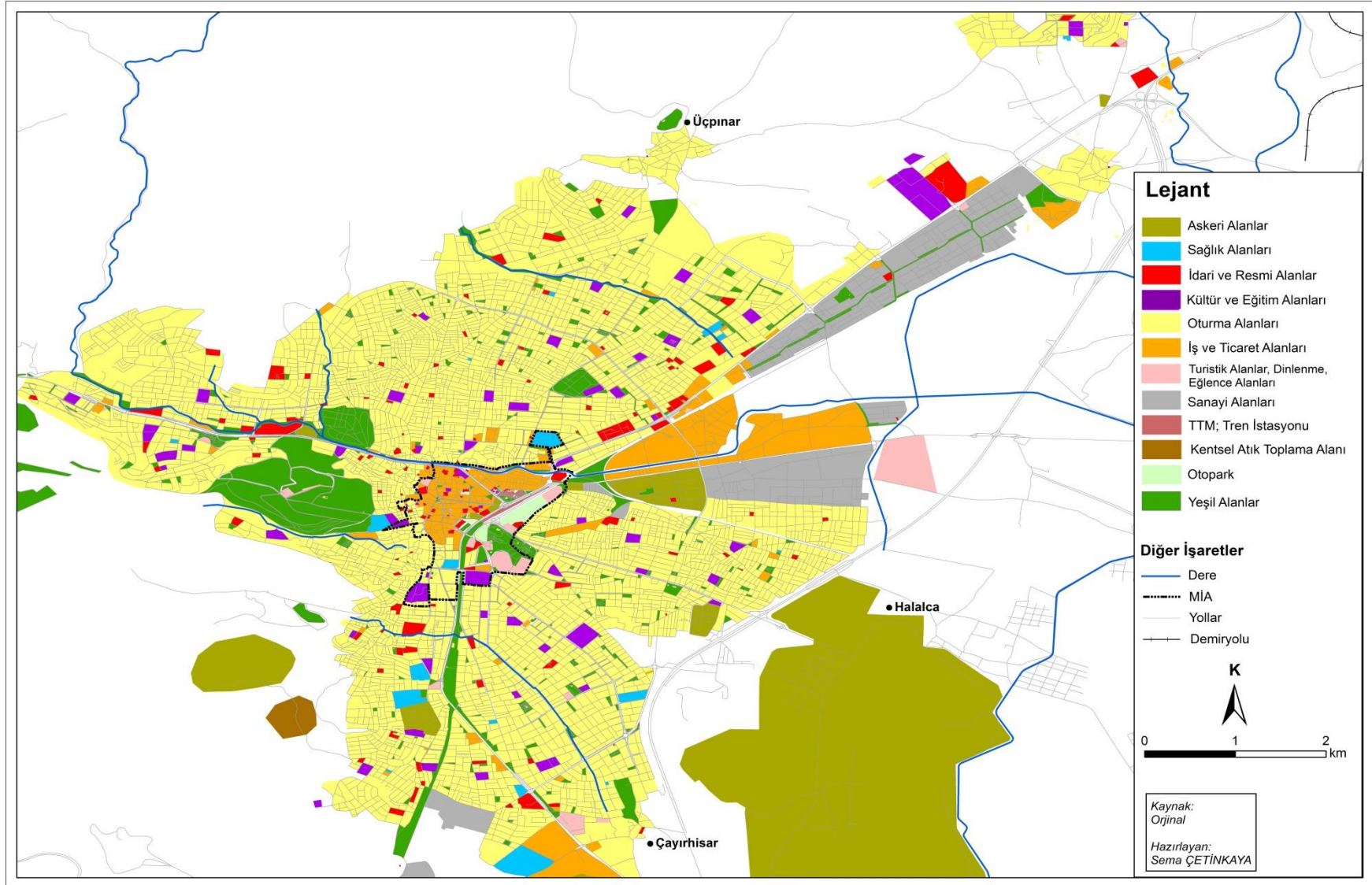
Şehrin içine yayılmış kamu hizmetlerinin verildiği alanlarla ticaret ve sanayi alanları gibi fonksiyonların dağılımı şehirlerde yaşayanlar açısından önemli olduğu belirtilmişti. Bu fonksiyonların neler olduğu ve hangi kurum ve kuruluşlara karşılık geldiği aşağıda ifade edilmektedir:

- Sağlık alanları: Hastaneler, sağlık ocakları, poliklinikler ve diş hastaneleridir.
- İdari ve resmi alanlar: Valilik, kaymakamlık, belediye, müdürlük ve muhtarlık binalarının bulunduğu yerlerdir.
- Kültür ve eğitim alanları: Üniversiteler, liseler, ortaokullar, ilkokullar, kolejler, etüt merkezleri ve anaokulların olduğu yerlere karşılık gelir.
- Oturma alanları: Barınma ihtiyacını karşılayan konut alanlarının tamamıdır.
- İş ve ticaret alanları: Üretilen değerlerin alıcılara ulaştırıldığı dükkânların ve işletmelerin bulunduğu ya da toplandığı alanlardır.
- Turistik alanlar, dinlenme ve eğlence alanları: Müze, tiyatro ve AVM gibi alanlara karşılık gelir.
- Sanayi alanları: Ekonomik değeri olan mal veya ürünlerin üretildiği alandır.

Balıkesir şehrinde, bu alanların dağılımına bakıldığında, kamu hizmetlerinden biri olan muhtarlıkların, camilerin her mahallede bulunmasından dolayı idari ve resmi alanların dengeli bir dağılım gösterdiği söylenebilir (Şekil 9). Bununla birlikte hastanelerin olmadığı yerlerde, ayakta tedavinin yapıldığı aile sağlığı merkezleri de hemen her mahallede olduğu için sağlık alanları da idari ve resmi alanların gösterdiği dağılıma sahiptirler.

Nüfusun genç bireyleri, eğitim-öğretim hizmetlerinden faydalanmaktadır. Bahsi geçen bireylerin yaş aralıklarının farklı olması ve bu farklılığın her mahallede görülmesi nedeniyle kültür ve eğitim alanları bütün kentsel mahallelere yayılmış durumdadır. Ayrıca iş ve ticaret alanlarıyla turistik alanlar, dinlenme ve eğlence alanları ağırlıklı olarak MİA'da toplandığı gözlenmiştir. Bunlarla beraber sanayi alanlarından küçük ölçekli sanayilerin ise şehrin doğusunda kalan Balıkesir-Bursa ve Balıkesir-Kütahya yollarına yakın toplandığı, organize sanayi bölgesinin şehrin dışında Savaştepe'ye giden yol üzerinde olduğu tespit edilmiştir.





Şekil 9. Balıkesir’de Şehir İçi Arazi Kullanılışı

#### 4.4. Mahallelerin Yaşanabilirlik Analizleri

Şehrsel yaşanabilirliği ölçmek için yapılan anket sonuçlarına göre şehrsel yaşanabilirliğin kriterleri olarak belirlenen “erişebilirlik”, “yeşil alan mevcudiyeti”, “çevresel kalite”, “kent mimari ve tarihi doku”, “gelenekler, pazar yerleri ve festivaller”in Balıkesir şehrinde yaşayan insanların algısına göre açıklanabilmesi için ankette elde edilen veriler SPSS programının 24.0 versiyonunda analize tabi tutulmuştur. Bulgularda önce anket analizlerinden elde edilen bulgular paylaşılmış olup görüşme sonuçlarıyla desteklenmiştir.

##### 4.4.1. Anket ve Görüşme Sonuçlarının Değerlendirilmesi

SPSS 24.0’da analiz edilen anket ifadeleri öncelikle frekans analizine tabi tutulmuştur. Frekans analizinin yapılma gerekçesi ankette yöneltilen her bir ifadeye verilen cevabın ne olduğunu ve cevap veren kişi sayısını tespit etmektir. Bu analizin sonuçlarına göre ankete katılanların demografik ve sosyoekonomik özellikleri Çizelge 11’de gösterilmiştir.

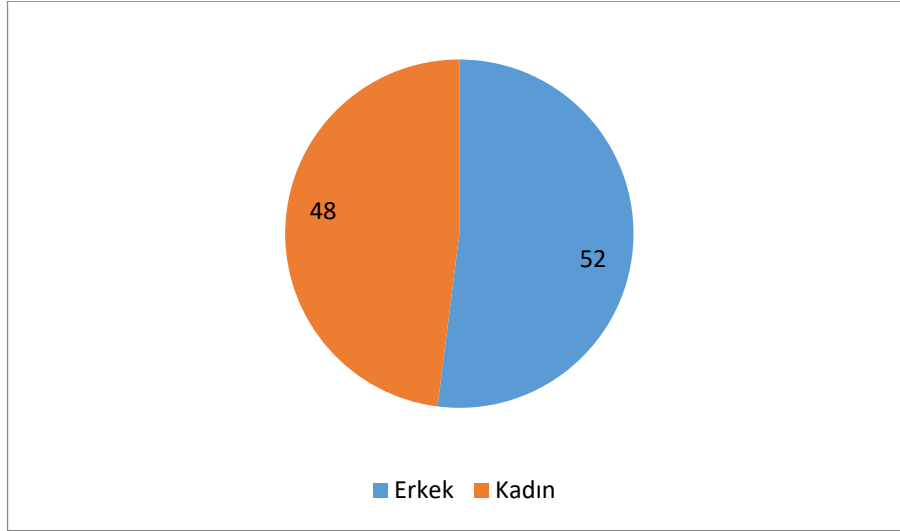
**Çizelge 11. Balıkesir’de Şehrsel Yaşanabilirlik için Yapılan Anket Çalışmasına Katılan Bireylerin Demografik ve Sosyoekonomik Özellikleri**

Cinsiyet	f (Frekans)	% (Yüzde)	ss (Standart Sapma)	
Kadın	192	48	0,500	
Erkek	<b>208</b>	<b>52</b>		
Yaş	f	%	ss	
18-24 yaş	55	13,7	2,906	
25-29 yaş	36	9,0		
30-34 yaş	27	6,7		
35-39 yaş	<b>56</b>	<b>14,0</b>		
40-44 yaş	54	13,5		
45-49 yaş	40	10,0		
50-54 yaş	34	8,5		
55-59 yaş	34	8,5		
60-64 yaş	26	6,5		
65-69 yaş	25	6,2		
70 yaş ve üstü	14	3,5		
Medeni Durum	f	%		ss
Evli	<b>278</b>	<b>69,3</b>		0,681
Bekâr	98	24,4		
Diğer	23	5,7		
Boşanmış	2	0,5		
Eğitim Durumu	f	%	ss	
İlköğretim	<b>141</b>	<b>35,2</b>	1,115	
Ortaöğretim	140	34,9		
Önlisans	45	11,2		
Lisans	71	17,7		
Lisansüstü	4	1,0		

Çizelge 11-devamı

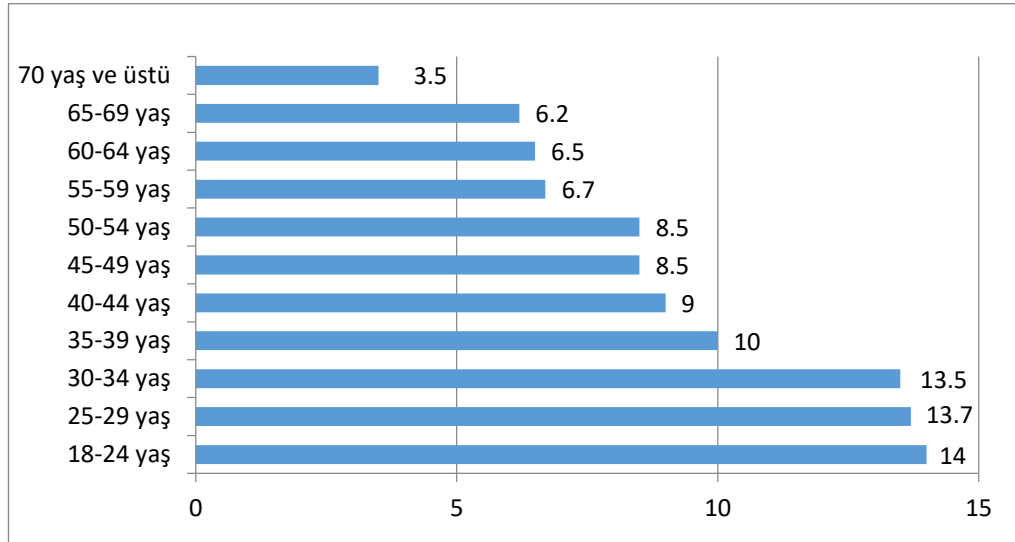
Meslek	f	%	ss
<b>Ev hanımı</b>	<b>89</b>	<b>22,2</b>	1,857
Emekli	78	19,5	
Kamu Görevlisi	53	13,2	
Öğrenci	52	13,0	
Esnaf	49	12,2	
İşçi	46	11,5	
Diğer	34	8,5	
<b>Gelir (2018)</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
1600 TL ve altı	62	15,5	0,602
<b>1600-3500 TL arası</b>	<b>280</b>	<b>69,8</b>	
3500-5000 TL arası	51	12,7	
5000 TL ve üzeri	8	2,0	
<b>Ailedeki kişi sayısı</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Tek	34	8,5	0,345
2-4 kişi	<b>358</b>	<b>89,3</b>	
4-6 kişi	7	1,7	
6 kişi ve üzeri	2	0,5	
<b>Okula giden çocuk sayısı</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Yok	<b>193</b>	<b>48,1</b>	0,744
1 çocuk	145	36,2	
2 çocuk	61	15,2	
3 ve üzeri çocuk	2	0,5	
<b>Oturulan ev tipi</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Apartman Dairesi	<b>364</b>	<b>90,8</b>	0,294
Müstakil ev	34	8,5	
Diğer	3	0,7	
<b>Evin Mülkiyet Durumu</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kendimize ait	<b>205</b>	<b>51,1</b>	0,568
Kira	180	44,9	
Diğer	16	4,0	
<b>Balıkesir’de ikamet süresi</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
0-4 yıl arası	43	10,7	1,473
5-10 yıl arası	62	15,5	
11-15 yıl arası	53	13,2	
16-20 yıl arası	38	9,5	
20 yıl ve üzeri	<b>205</b>	<b>51,1</b>	

Araştırma anketine katılanların % 48’i kadın, % 52’si erkektir. Bu oranlar katılımcılar arasındaki cinsiyet farklılığının nispeten dengeli bir dağılım sergilediğini göstermektedir (Şekil 10).



**Şekil 10. Anket Katılımcılarının Cinsiyete Göre Dağılımı (%)**

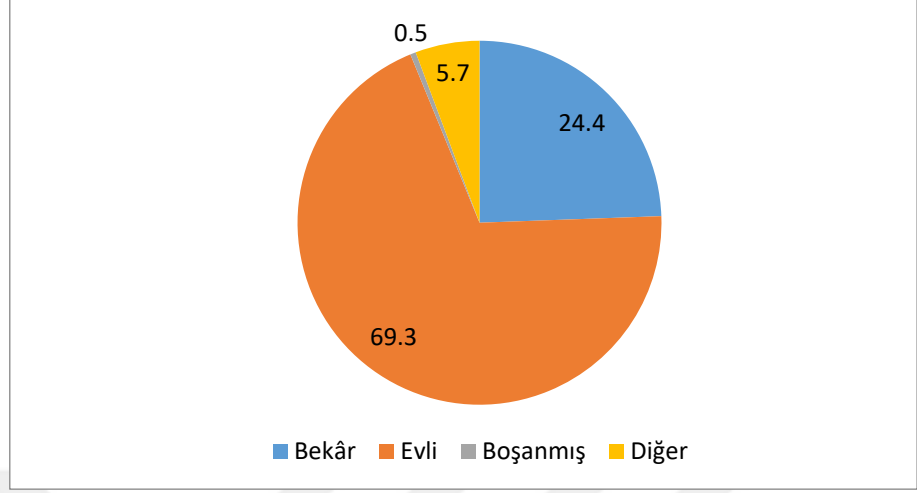
Yaş gruplarının 18-24 yaş aralığından başlatılma gerekçesi, devletin bireyi 18 yaşından itibaren yetişkin olarak kabul etmesi ve bireye pek çok resmi hakları tanımmasıdır. Katılımcılar arasında yaş grubu dağılımına bakıldığında 18-24 yaş, 35-39 yaş ve 40-44 yaş aralığında en fazla yığılmanın olduğu görülmektedir. Bu yaş gruplarına dâhil olan katılımcıların yüzdeler oranları sırasıyla % 13,7, % 14 ve % 13,5'tir (Şekil 11). Geri kalan yaş grupları arasında belirgin bir farklılık görülmemektedir.



**Şekil 11. Anket Katılımcılarının Yaş Gruplarına Göre Dağılımı (%)**

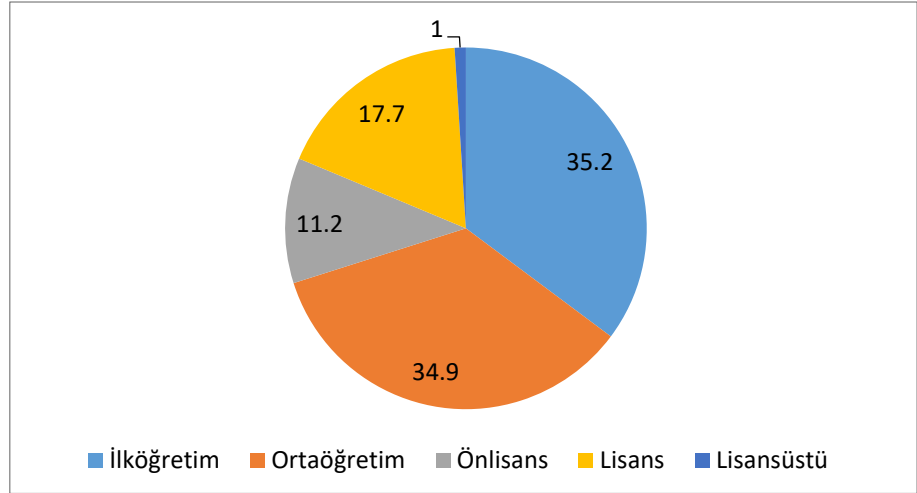
Araştırmada katılımcılara medeni durumuyla ilgili bilgiler sorulduğunda evlilerin % 69,3 oranıyla ilk sırada geldiği görülmektedir. Bekâr durumdaki katılımcıların oranı % 24,4 olup evli olanlardan sonra ikinci sırada gelmektedir. Her

iki durumun dışında kalan boşanmış ve diğer durumdaki kişilerin oranı ise oldukça düşük olup bunların oranı sırasıyla % 0,5 ve % 5,7'dir (Şekil 12).



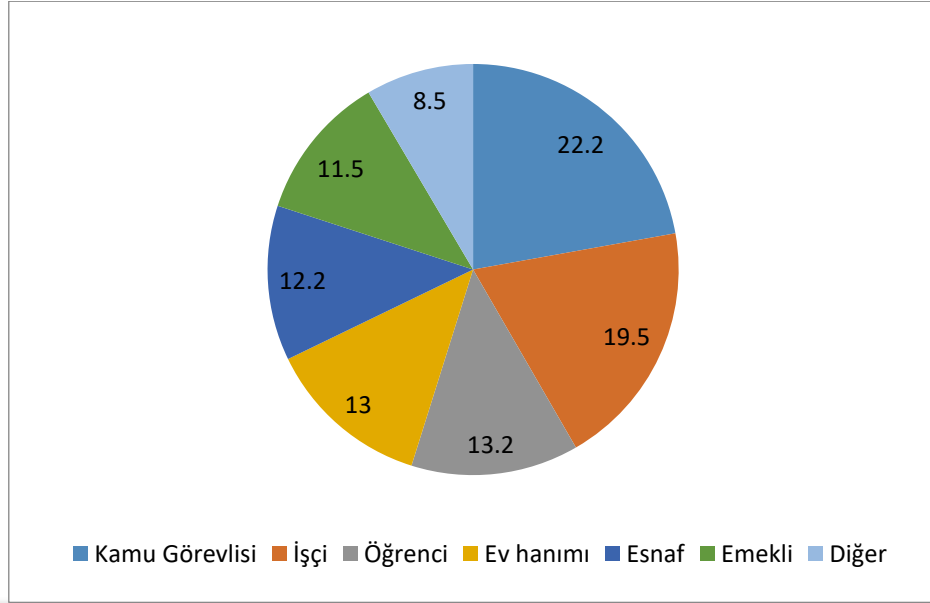
Şekil 12. Anket Katılımcılarının Medeni Durumuna Göre Dağılımı (%)

Katılımcıların eğitim durumlarına ilişkin bulgulara bakıldığında, ilköğretim mezunları % 35,2 oranı ile birinci sırada gelmektedir. Bunu % 34,9 oranı ile ortaöğretim mezunları takip etmektedir. Ardından sırasıyla % 17,7 ile lisans ve % 11,2 ile önlisans mezunları takip etmektedir. Lisansüstü mezunları % 1 oranı ile en düşük grubu oluşturmaktadır (Şekil 13).



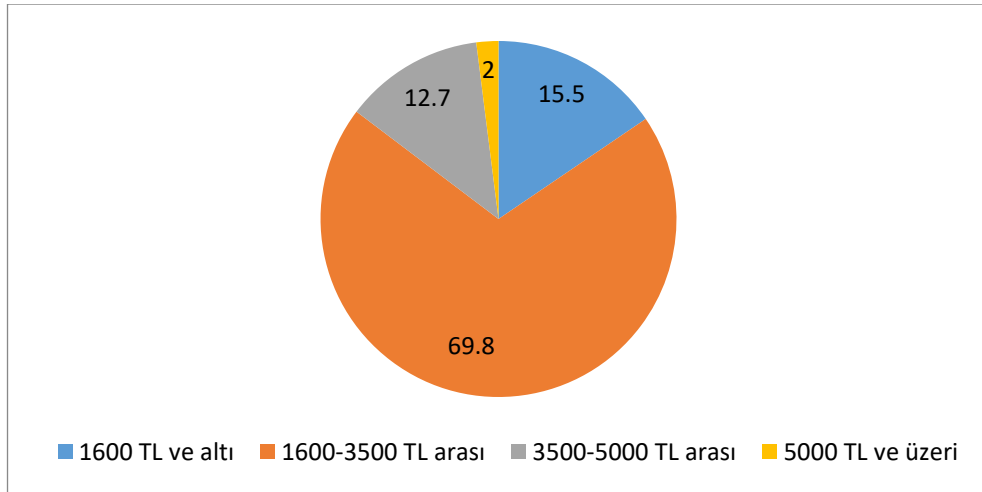
Şekil 13. Anket Katılımcılarının Eğitim-Öğrenim Durumuna Göre Dağılımı (%)

Araştırmaya katılanların mesleklerine bakıldığında ağırlıklı olarak ev hanımı ve emeklilerle anket çalışması yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu grupların oranları sırasıyla % 22,2 ve % 19,5'tir (Şekil 14). Bu grupların dışında kalan kamu görevlisi, işçi, öğrenci, esnaf ve diğer meslek gruplarına ait oranlar birbirine oldukça yakın olup dengeli bir dağılım göstermektedir.



**Şekil 14. Anket Katılımcılarının Mesleklerine Göre Dağılımı (%)**

Gelir durumuyla ilgili kendilerine soru yöneltilen katılımcıların verdikleri yanıtların dağılımında aylık geliri 1600-3500 TL arasında olan bireylerin % 69,8 oranıyla ilk sırada yer aldığı anlaşılmaktadır. Ardından aylık geliri 1600 TL ve altı olan bireyler % 15,5 oranıyla bunu takip etmektedir. Katılımcıların % 12,7'si 3500-5000 TL aylık gelire sahip olanlardır. Anket verilerinin analizinden anlaşıldığı kadarıyla % 2 oranla 5000 TL ve üzeri aylık gelire sahip olan katılımcıların bu dağılımda en küçük paya sahip oldukları söylenebilir (Şekil 15).



**Şekil 15. Anket Katılımcılarının Yılı Gelirlerine Göre Dağılımı (%)**

#### 4.4.1.1. Erişebilirlik

Şehirselleşme yaşamabilirlik kriterlerinden olan erişebilirliğe yönelik anket ifadelerinin frekans, yüzdeler ve standart sapmaları Çizelge 12'de verilmiştir. Buna

göre alt yapıyla ilişkili ifadelerden biri olan “Balıkesir’de verilen su hizmetinden memnunum.”a verilen yanıtlarda “katılıyorum” diyenlerin oranı % 59,6’dır. “kararsızım” diyenlerin oranı % 23’9’dur. Su hizmetinin yanında elektrik, doğalgaz ve internet için hazırlanmış ifadeler de yer almaktadır. “Balıkesir’de verilen elektrik hizmetinden memnunum.”a verilen yanıtlarda “katılıyorum” diyenlerin oranı % 45,4’tür. “kararsızım” diyenlerin oranıyla ‘katılmıyorum’ diyenlerin oranı, sırasıyla % 24,7 ve % 23,7 olup bu oranların birbirine yakın olduğu görülmektedir. “Balıkesir’de verilen doğalgaz hizmetinden memnunum.”a verilen yanıtlarda “katılıyorum” diyenlerin oranı % 50,4’tür. “kararsızım.” diyenlerin oranıyla “katılmıyorum” diyenlerin oranı, sırasıyla % 21,4 ve % 19,5 olup bu oranların elektrik hizmetiyle ilgili verilen yanıtlarda olduğu gibi birbirine yakın olduğu tespit edilmiştir. “Balıkesir’de verilen internet hizmetinden memnunum.”a verilen yanıtlarda “katılıyorum” diyenlerin oranı % 32,7 ve “katılmıyorum” diyenlerin oranı ise % 31,9 olup birbirine yakın değerlere sahiptir.

Erişebilirliğin ulaşım ile ilişkisini anlamak için yöneltilen ifadeler bulunmaktadır. Bunlardan “Balıkesir’de toplu taşıma araçlarına kolaylıkla erişmekteyim” ifadesine verilen yanıtların % 50,4’ü “katılıyorum” şeklindedir. “Yaşadığım yerde trafik problemi yoktur.” ifadesine ise % 44,6 oranında “katılmıyorum” şeklinde karşılık verilmiştir. “Ulaşımında özel aracımı kullanmayı tercih ederim.” ifadesine en fazla verilen yanıt % 33,9 oranıyla “katılmıyorum” olmuştur. “kararsızım” diyenlerin oranıyla “katılmıyorum” diyenlerin oranı sırasıyla % 21,4 ve % 26,4 olup birbirine yakın oldukları görülmüştür. “AVM’lere erişmem kolaydır.” ifadesine “katılıyorum” diyenlerin oranı % 53,9’dur. Ankette geçen “Şehir içi ulaşım kolaydır.” cümlesine en fazla verilen cevap % 45,1 oranında “katılıyorum” şeklinde olmuştur. Bahsi geçen ifadeye “Katılmıyorum” diyenlerin oranı ise % 23,9’dur. Ulaşımın maliyetinin şehirdeki insanlar açısından yerinde bulunup bulunmadığını anlamaya yönelik “Toplu taşıma ücretleri uygundur.” ifadesi kullanılmıştır. Bu ifadeye en çok verilen cevap % 56,6’lık bir oranla “kesinlikle katılmıyorum” şeklinde gerçekleşmiştir (Çizelge 12).

Sosyokültürel etkinliklere ve faaliyetlere erişilebilirlikle ilgili kullanılan ifadelerden “Açık alanlar ve parklara erişimim kolaydır.”a % 40,9’luk bir oranla en fazla “katılıyorum” olmuştur. Bu ifadeye “kararsızım” diyenlerin oranıyla “katılmıyorum” diyenlerin oranı sırasıyla % 23,9 ve % 23, 2 olup birbirine yakın

yanıt oranına sahip olduğu bulunmuştur. “Kültürel faaliyetlere erişmem kolaydır.”a verilen yanıtlara bakıldığında “kararsızım” yanıtının % 33,2 oranında verildiği görülmüştür. “Katılıyorum” ve “katılmıyorum” yanıtlarını verenlerin oranı birbirine yakın olup sırasıyla % 24,2 ve %28,4’tür. “Sportif aktivitelere erişmem kolaydır.”a verilen karşılıklara bakıldığında % 33,9’luk bir oranla “kararsızım” en çok verilen yanıt olmuştur. “Katılmıyorum” yanıtını verenlerin oranı ise % 28,2’dir. “Eğlence imkânlarına erişmem kolaydır.” cümlesine ankete katılanların % 37,9’u tarafından “kararsızım” cevabı en çok verilen yanıt olmuştur. “Katılıyorum” ve “katılmıyorum” yanıtını kullananların oranı birbirine yakın olup sırasıyla % 23,4 ve % 25,2’dir (Çizelge 12).

Şehirde yaşayanların gündelik hayatlarında kullandıkları yolları, erişebilirliği destekleyici nitelikte mi yoksa engelleyici özellikte mi bulduklarını anlamak için şehir halkına bazı ifadeler yöneltilmiştir. Bu ifadelerden biri “Balıkesir’deki taşıt yolları güvenlidir.” cümlesidir. Bu cümleye verilen yanıtlardan “katılmıyorum”u seçenlerin oranı % 41,9’dur. Yöneltilen ifadelerden diğeri “Yaşlılar için gerekli düzenlemeler mevcuttur.” cümlesidir. Bu ifadeye “katılıyorum” cevabı % 36,4’lük oranla en fazla verilen yanıtıdır. Aynı ifadeye “kararsızım” seçeneğini kullananların oranı ise % 33,9’dur. Bir diğeri ifade ise “Engelliler için düşünülmüş yol düzenekleri mevcuttur.” cümlesidir. Bu ifadeye karşılık olarak “kararsızım” cevabını en fazla verenlerin oranı % 30,9’dur. “Katılıyorum” ile “kesinlikle katılmıyorum”u seçenlerin oranı ise birbirine yakın olup bunlar sırasıyla % 27,2 ve % 23,2’dir. “Yaya yolları ve kaldırımlar yeterince geniştir.” ifadesine ankete katılanlardan % 37,4’ü “kararsızım” şeklinde yanıtlarken % 30,2’si “katılıyorum” şeklinde yanıtlamıştır (Çizelge 12).

**Çizelge 12. Katılımcıların Balıkesir Şehrine Ait Erişebilirlik Bölümündeki İfadelere Verdikleri Yanıtların Frekansları, Yüzdeleri, Standart Sapmaları**

<b>1.Balıkesir’de verilen su hizmetinden memnunum</b>	<b>f (Frekans)</b>	<b>% (Yüzde)</b>	<b>ss (Standart Sapma)</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	24	6,0	0,900
Katılmıyorum	38	9,5	
Kararsızım	96	23,9	
Katılıyorum	<b>239</b>	<b>59,6</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	4	1,0	
<b>2.Balıkesir’de verilen elektrik hizmetinden memnunum</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	21	5,2	0,962
Katılmıyorum	95	23,7	
Kararsızım	99	24,7	
Katılıyorum	<b>182</b>	<b>45,4</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	4	1,0	



Çizelge 12-devamı

<b>3.Balikesir’de verilen doğalgaz hizmetinden memnunum</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	23	5,7	0,993
Katılmıyorum	78	19,5	
Kararsızım	86	21,4	
Katılıyorum	<b>202</b>	<b>50,4</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	12	3,0	
<b>4.Balikesir’de verilen internet hizmetinden memnunum</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	38	9,5	1,095
Katılmıyorum	128	31,9	
Kararsızım	86	21,4	
Katılıyorum	<b>131</b>	<b>32,7</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	18	4,5	
<b>5.Balikesir’deki toplu taşıma araçlarına kolaylıkla erişmekteyim.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	17	4,2	0,973
Katılmıyorum	94	23,4	
Kararsızım	79	19,7	
Katılıyorum	<b>202</b>	<b>50,4</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	9	2,2	
<b>6.Yaşadığım yerde trafik problemi yoktur.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	26	6,5	0,971
Katılmıyorum	<b>179</b>	<b>44,6</b>	
Kararsızım	98	24,4	
Katılıyorum	87	21,7	
Kesinlikle Katılıyorum	11	2,7	
<b>7.Ulaşımında özel aracımı kullanmayı tercih ederim.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	62	15,5	1,107
Katılmıyorum	<b>136</b>	<b>33,9</b>	
Kararsızım	86	21,4	
Katılıyorum	106	26,4	
Kesinlikle Katılıyorum	11	2,7	
<b>8.AVM’lere erişim kolaydır.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	33	8,2	1,078
Katılmıyorum	79	19,7	
Kararsızım	57	14,2	
Katılıyorum	<b>216</b>	<b>53,9</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	16	4,0	
<b>9.Şehir içi ulaşım kolaydır.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	41	10,2	1,124
Katılmıyorum	96	23,9	
Kararsızım	66	16,5	
Katılıyorum	<b>181</b>	<b>45,1</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	17	4,2	
<b>10.Toplu taşıma ücretleri uygundur.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	<b>227</b>	<b>56,6</b>	1,038
Katılmıyorum	109	27,2	
Kararsızım	14	3,5	
Katılıyorum	48	12,0	
Kesinlikle Katılıyorum	3	0,7	

Çizelge 12-devamı

<b>11.Açık alanlar ve parklara erişimim kolaydır.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	21	5,2	1,039
Katılmıyorum	93	23,2	
Kararsızım	96	23,9	
Katılıyorum	<b>164</b>	<b>40,9</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	27	6,7	
<b>12.Kültürel faaliyetlere erişmem kolaydır.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	48	12,0	1,020
Katılmıyorum	114	28,4	
Kararsızım	<b>133</b>	<b>33,2</b>	
Katılıyorum	97	24,2	
Kesinlikle Katılıyorum	9	2,2	
<b>13.Sportif aktivitelere erişmem kolaydır.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	58	14,5	1,019
Katılmıyorum	113	28,2	
Kararsızım	<b>136</b>	<b>33,9</b>	
Katılıyorum	88	21,9	
Kesinlikle Katılıyorum	6	1,5	
<b>14.Eğlence imkânlarına erişmem kolaydır.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	46	11,5	0,992
Katılmıyorum	101	25,2	
Kararsızım	<b>152</b>	<b>37,9</b>	
Katılıyorum	94	23,4	
Kesinlikle Katılıyorum	8	2,0	
<b>15.Balikesir'deki taşıt yolları güvenlidir.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	68	17,0	1,036
Katılmıyorum	<b>168</b>	<b>41,9</b>	
Kararsızım	84	20,9	
Katılıyorum	73	18,2	
Kesinlikle Katılıyorum	8	2,0	
<b>16.Yaşlılar için gerekli düzenlemeler mevcuttur.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	51	12,7	1,029
Katılmıyorum	66	16,5	
Kararsızım	136	33,9	
Katılıyorum	<b>146</b>	<b>36,4</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	2	0,5	
<b>17.Engelliler için düşünülmüş yol düzenekleri mevcuttur.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	93	23,2	1,128
Katılmıyorum	73	18,2	
Kararsızım	<b>124</b>	<b>30,9</b>	
Katılıyorum	109	27,2	
Kesinlikle Katılıyorum	2	0,5	
<b>18.Yaya yolları ve kaldırımlar yeterince geniştir.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	61	15,2	1,046
Katılmıyorum	65	16,2	
Kararsızım	<b>150</b>	<b>37,4</b>	
Katılıyorum	121	30,2	
Kesinlikle Katılıyorum	4	1,0	

Erişebilirlikle ilgili kullanılan ifadelere verilen yanıtlarla ilgili yüzdeler Balıkesir’de erişebilirlik hakkında tespitlerde bulunmak için verilmiştir. Erişebilirlik bölümünde yer alan ifadeler için verilen yanıtlar normal dağılıma sahiptir. Bu nedenle bu bölümde yer alan ifadelerin kendi arasındaki ilişkinin ortaya konulması için *pearson korelasyon* analizi yapılmıştır. Şehir içi ulaşımı kolay bulanların sosyokültürel faaliyetlere erişimde problem yaşayıp yaşamadığına dair tespitte bulunmak için yapılan korelasyon analizine göre şehir içi ulaşım ile açık alanlar ve parklara erişim arasındaki korelasyon katsayısı 0,108’dir. Bir başka deyişle bu iki ifade arasındaki korelasyon ilişkisi, çok zayıftır. Şehir içi ulaşımın kolaylığıyla kültürel faaliyetlere erişim arasındaki korelasyon katsayısı 0,202’dir. Bu değer, söz konusu iki ifade arasında bir korelasyon olduğunu ancak bu korelasyon ilişkisinin zayıf olduğunu göstermektedir. Şehir içi ulaşımın kolaylığıyla sportif aktivitelere erişimin kolaylığı arasındaki korelasyon 0,096’lık katsayısıyla çok zayıftır (Çizelge 13).

**Çizelge 13. Şehir İçi Ulaşım Kolaylığıyla Açık Alanlar, Kültürel ve Sportif Faaliyetlere Erişimin Kolaylığı Arasındaki İlişki**

No	İfadeler	Değerler	E9.	E11.	E12.	E13.
E9.	Şehir içi ulaşım kolaydır.	Kd	1			
		ad	-			
E11.	Açık alanlar ve parklara erişimim kolaydır.	Kd	0,108*	1		
		ad	0,031	-		
E12.	Kültürel faaliyetlere erişmem kolaydır.	Kd	0,202**	0,369**	1	
		ad	0,000	0,000	-	
E13.	Sportif aktivitelere erişmem kolaydır.	Kd	0,096	0,238**	0,626**	1
		ad	0,055	0,000	0,000	-

kd: Korelasyon Değeri

\* $p < 0,05$

E: Erişebilirlik

ad: Anlamlılık Değeri

\*\* $p < 0,01$

Şehirselleşme sağlanan gerekliliklerden biri alt ve üst yapı olanaklarının iyi durumda olmasıdır. Bu olanakların birbiriyle olan korelasyon ilişkilerine bakılmıştır (Çizelge 14). Alt yapı olanaklarının erişebilirlik bakımından kendi aralarındaki ilişkisi analiz edilmiştir. ‘Balıkesir’de verilen su hizmetinden memnunum’ ifadesi, elektrik, doğalgaz ve internet hizmetleri için farklı versiyonlarla hazırlanmış ve sorulmuştur. Su hizmetiyle ilgili ifadeye verilen yanıtlarla elektrik, doğalgaz ve internet hizmetleriyle ilgili ifadelere verilen yanıtlar arasında pozitif korelasyon olduğu görülmüştür. Aralarındaki korelasyon kat sayıları yüksekten düşüğe doğru sıralandığında elektrik ile doğalgaz arasındaki değer 0,695, elektrik ile internet arasındaki değer 0,515, su ile elektrik arasındaki değer 0,461’dir. Bu değerler, aralarındaki korelasyonun orta düzeyde olduğunu göstermektedir.

Üst yapı olanaklarının erişebilirlik açısından kendi aralarındaki ilişkisi analiz edilmiştir. Yaşlılar, engelliler ve diğer yayalar için oluşturulan yol düzeneklerinden memnun olunup olunmadığıyla ilgili ifadeler korelasyon analizine tabi tutulduğunda aralarında pozitif korelasyon olduğu görülmüştür. Yaşlılar ve engelliler için yapılan çalışmalarla ilgili ifadeler arasındaki korelasyon kat sayısı 0,596'dır. Yaşlılar ve yaya yolları düzenlemeleriyle ilgili iki ifade arasındaki korelasyon değeri 0,521'dir. Engelliler ve yaya yolları düzenlemeleriyle ilgili düzenlemeler arasındaki değer ise 0,636'dır. Bu değerler, korelasyonun orta düzeyde olduğuna işaret etmektedir. Alt yapı ve üst yapıyla ilgili bu ifadelerin karşılıklı korelasyonlarından ortaya çıkan değerler 0,2 ve altında kaldığı için ilişkileri ya çok zayıftır ya da zayıftır şeklinde yorumlanmaktadır (Kul, 2019). Örneğin; Balıkesir'de verilen doğalgaz hizmetiyle yaşlılara yönelik düzenlemeler arasındaki korelasyon kat sayısı 0,180 olmasına karşın bu ilişki çok zayıf olarak yorumlanabilir. Balıkesir'de verilen internet hizmetiyle engelliler için düşünülmüş yol düzenekleri ifadeleri arasındaki korelasyon pozitif ve korelasyon kat sayısı 0,218 olmasına karşın bu ilişkinin de zayıf olduğu söylenebilir.

Çizelge 15'te görüldüğü üzere ulaşım için kullanılan ifadelerin erişebilirlik için kullanılan ifadelerle olan ilişkisi ortaya konmuş ve bunlardan en dikkat çekici değerler üzerinde durulmuştur. Şehir içi ulaşım kolay ifadesiyle AVM'lere erişimin kolay olduğunu belirten ifade arasındaki korelasyon değeri 0,566'dır. Bu değer korelasyonun orta düzeyde olduğunu gösterir. "*Balıkesir'de taşıt yolları güvenlidir.*" ifadesiyle "*Yaşadığım yerde trafik problemi yoktur.*" ifadesi arasında korelasyon değeri 0,369'dur. Bu değer, korelasyon ilişkisinin zayıf olduğunu göstermektedir.

Aktivitelere erişim, etkinliklerin miktarı ve etkinliklere katılımı ile ilgili ifadelerin birbiriyle olan ilişkisine bakıldığında; kültürel, sportif ve eğlence imkânlarına erişmenin kolaylığına yönelik ifadelerle, Balıkesir'de yapılan etkinliklerin miktarı arasında korelasyon pozitif olmasına karşın korelasyon değerlerinden dolayı korelasyon ilişkisinin çok zayıf olduğu söylenebilir. Bu değerlere bakıldığında, kültürel faaliyetlerle etkinlik sayısı arasındaki korelasyon kat sayısı 0,121, kültürel faaliyetlerle sportif faaliyetler arasındaki korelasyon değeri 0,119 ve kültürel faaliyetlerle eğlence imkânları arasındaki korelasyon kat sayısı 0,185'dir. Kültürel etkinliklere erişimle etkinliklerin yeterliliği arasında yapılan korelasyon analizinden elde edilen korelasyon değeri 0,265'dir. Bununla birlikte

korelasyon kat sayısı yüksek olan ifadeler de bulunmaktadır. Bahsi geçen ifadeler festivallerin ve kültürel etkinliklerin sayısının yeterli olup olmadığıyla ilgilidir ve bu ifadelerin 0,736'lık yüksek korelasyon değeri bulunmaktadır (Çizelge 16).

Balıkesir'deki taşıt yollarının güvenliği ile trafik kazalarının az olup olmamasıyla ilgili ifadeler arasındaki korelasyon kat sayısı 0,250'dir. Bu değer pozitif korelasyona işaret etmesine rağmen aralarındaki korelasyon zayıf düzeydedir (Çizelge 17).



**Çizelge 14. Balıkesir Şehrinde Alt ve Üst Yapıyla İlgili İfadelerin Birbiriyle Olan İlişkisi**

No	İfadeler	Değerler	E1	E2	E3	E4	E16	E17	E18
E1.	Balıkesir’de verilen su hizmetinden memnunum.	kd	1						
		ad	-						
E2.	Balıkesir’de verilen elektrik hizmetinden memnunum.	kd	0,461**	1					
		ad	0,000	-					
E3.	Balıkesir’de verilen doğalgaz hizmetinden memnunum.	kd	0,344**	0,695**	1				
		ad	0,000	0,000	-				
E4.	Balıkesir’de verilen internet hizmetinden memnunum.	kd	0,382**	0,515**	0,479**	1			
		ad	0,000	0,000	0,000	-			
E16.	Yaşlılar için gerekli düzenlemeler mevcuttur.	kd	0,076	0,132**	0,180**	0,116*	1		
		ad	0,128	0,008	0,000	0,020	-		
E17.	Engelliler için düşünülmüş yol düzenekleri mevcuttur.	kd	0,139**	0,141**	0,061	0,218**	0,596**	1	
		ad	0,005	0,005	0,226	0,000	0,000	-	
E18.	Yaya yolları ve kaldırımlar yeterince geniştir.	kd	0,242**	0,138**	-0,005	0,156**	0,521**	0,636**	1
		ad	0,000	0,006	0,914	0,002	0,000	0,000	-

kd: Korelasyon Değeri

\* $p < 0,05$

E: Erişebilirlik

ad: Anlamlılık Değeri

\*\* $p < 0,01$

**Çizelge 15. Balıkesir Şhrinde Ulaşım Erişebilirlik Arasındaki İlişki**

No	İfadeler	Değerler	E5	E6	E7	E8	E9	E10	E11	E12	E13	E14	E15
E5.	Balıkesir'deki toplu taşıma araçlarına kolaylıkla erişmekteyim.	kd	1										
		ad	-										
E6.	Yaşadığım yerde trafik problemi yoktur.	kd	0,103*	1									
		ad	0,039	-									
E7.	Ulaşımında özel aracımı kullanmayı tercih ederim.	kd	0,098*	0,055	1								
		ad	0,050	0,268	-								
E8.	AVM'lere erişim kolaydır.	kd	0,270**	0,159**	0,190**	1							
		ad	0,000	0,001	0,000	-							
E9.	Şehir içi ulaşım kolaydır.	kd	0,298**	0,214**	0,131**	0,566**	1						
		ad	0,000	0,000	0,009	0,000	-						
E10.	Toplu taşıma ücretleri uygundur.	kd	0,141**	0,328**	0,081	0,156**	0,146**	1					
		ad	0,005	0,000	0,103	0,002	0,003	-					
E11.	Açık alanlar ve parklara erişimim kolaydır.	kd	0,030	0,251**	0,077	0,211**	0,108*	0,140**	1				
		ad	0,555	0,000	0,125	0,000	0,031	0,005	-				
E12.	Kültürel faaliyetlere erişmem kolaydır.	kd	0,120**	0,172**	-0,089	0,219**	0,202**	0,032	0,369**	1			
		ad	0,016	0,001	0,075	0,000	0,000	0,527	0,000	-			
E13.	Sportif aktivitelere erişmem kolaydır.	kd	0,256**	0,027	0,037	0,128*	0,096	0,126*	0,238**	0,626**	1		
		ad	0,000	0,587	0,465	0,010	0,055	0,012	0,000	0,000	-		
E14.	Eğlence imkânlarına erişmem kolaydır.	kd	0,256**	0,163**	-0,042	0,223**	0,217**	0,108*	0,362**	0,707**	0,624**	1	
		ad	0,000	0,001	0,405	0,000	0,000	0,030	0,000	0,000	0,000	-	
E15.	Balıkesir'deki taşıt yolları güvenlidir.	kd	0,023	0,369**	0,070	0,139**	0,079	0,442**	0,282**	0,211**	0,082	0,312**	1
		ad	0,644	0,000	0,161	0,005	0,114	0,000	0,000	0,000	0,099	0,000	-

kd: Korelasyon Değeri

\*p< 0,05

E: Erişebilirlik

ad: Anlamlılık Değeri

\*\*p< 0,01

**Çizelge 16. Balıkesir Şehrinde Aktivitelere Erişim, Etkinliklerin Miktarı ve Etkinliklere Katılımla İlgili İfadelerin Birbiriyle Olan İlişkisi**

No	İfadeler	Değerler	E12	E13	E14	G3	G4	G5
E12.	Kültürel faaliyetlere erişmem kolaydır.	kd	1					
		ad	-					
E13.	Sportif aktivitelere erişmem kolaydır.	kd	0,626**	1				
		ad	0,000	-				
E14.	Eğlence imkânlarına erişmem kolaydır.	kd	0,707**	0,624**	1			
		ad	0,000	0,000	-			
G3.	Balıkesir’de yapılan festivallerin sayısı yeterlidir.	kd	0,121*	0,119*	0,185**	1		
		ad	0,016	0,017	0,000	-		
G4.	Yapılan kültürel etkinlikler yeterlidir.	kd	0,265**	0,241**	0,265**	0,736**	1	
		ad	0,000	0,000	0,000	0,000	-	
G5.	Düzenlenen etkinliklere katılmaktayım.	kd	0,180**	0,122*	0,070	0,132**	0,242**	1
		ad	0,000	0,015	0,163	0,008	0,000	-

kd: Korelasyon Değeri

\*p < 0,05

E: Erişebilirlik

ad: Anlamlılık Değeri

\*\*p < 0,01

G: Gelenekler, Pazar yerleri ve festivaller

**Çizelge 17. Balıkesir Şehrinde Taşıt Yollarının Güvenliğiyle Trafik Kazaları Arasındaki İlişki**

No	İfadeler	Değerler	E15	Ç10
E15.	Balıkesir’deki taşıt yolları güvenlidir.	kd	1	
		ad	-	
Ç10.	Trafik kazaları azdır.	kd	0,250**	1
		ad	0,000	-

kd: Korelasyon Değeri

\*p < 0,05

E: Erişebilirlik

ad: Anlamlılık Değeri

\*\*p < 0,01

Ç: Çevresel kalite

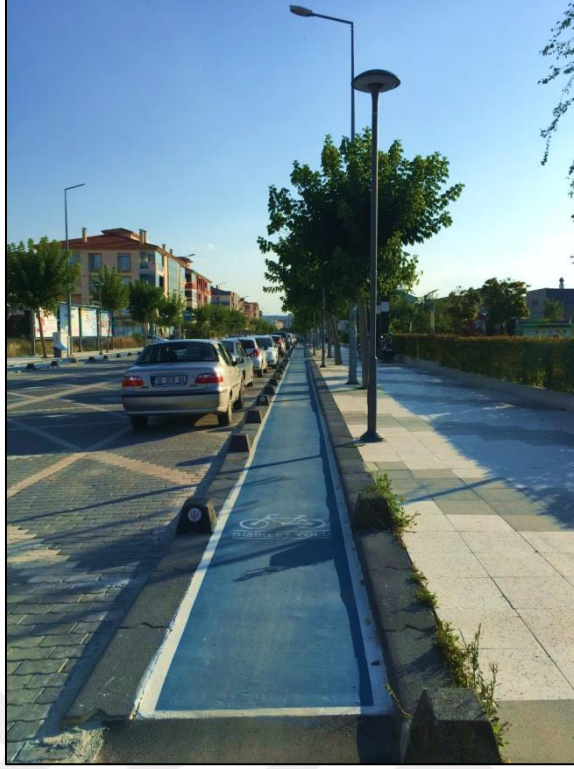


Hızlı şehirleşme, erişebilirliği genellikle olumsuz etkilediğinden dolayı erişebilirlikle ilgili olan problemlerden birisi de ulaşımdır. Ulaşımında sinyalizasyon sisteminin olmaması veya eksikliği, şehirdeki araç sayısı ile orantılı olması gereken park alanlarının olmaması veya eksikliği, son olarak ana caddelere alternatif yolların oluşturulmaması trafik sıkışıklığına yol açan önemli etkenlerdir (Reader, 2005; Ünsal, 2011; Taşçı, 2012). Şekil 16’da Balıkesir Tren Garı’nın doğusunda kalan ve Vasıf Çınar Caddesi’ne alternatif olarak yapılan yol görülmektedir.



**Şekil 16. Balıkesir Tren Garı Önünden Geçen Vasıf Çınar Caddesi'ne Alternatif Olarak Yapılan Yoluun Görünümü**

Balıkesir’de hareketli yaşamı teşvik etmek, özel araçla değil yürüyüş ve bisikletle ulaşımı desteklemek için oluşturulan parkurlar ve yollar bulunmaktadır. Bahsi geçen bisiklet parkurları yapılan gözlemlere göre Bahçelievler, Plevne ve Paşaalani mahallelerinde mevcuttur (Şekil 17). Bisiklet parkurlarını taşıtların kullandığı cadde ve sokaklardan ayırmak için kullanılan mihenk taşları bisiklet kullanıcıları için olası bir düşme anında tehlike oluşturmaktadır.



**Şekil 17. Karesi Caddesi'nde Bulunan Bisiklet Yolundan Bir Görünüm**

Mahalle muhtarlarının tamamına yakını fotoğraf, video kaydı, ses kaydı alınmasına izin vermediği için görüşmeler sırasında alınan notlar kullanılmıştır. Bunun dışında çevre ve merkez mahallelerin muhtarlarıyla yapılan görüşmeler sonucunda erişebilirlik anlamında Balıkesir'de sorun olmadığı görülmektedir. Görüşmede detaya inildiğinde çevre mahallelerde toplu taşımayla herhangi bir yere ulaşmanın zor, pahalı olduğu ve zaman aldığı çıkarılmaktadır. Özel aracı olanlar için bu durum aksini göstermektedir (Şekil 18 ve Şekil 19).

Merkez mahallelerde bir yere ulaşırken zorluk çekilmediği, her yerin birbirine yakın olduğu algısı hâkimdir (Şekil 20 ve Şekil 21). Erişebilirliği toplu taşıma yoluyla artırmak için muhtarlardan öneri sunmaları istendiğinde, “Otobüs seferlerinin sıklığı artırılabilir.”, “Aktarmalı ulaşımdan vazgeçilebilir.” yanıtları alınmıştır. Dezavantajlı grup olarak belirtilen engelliler, yaşlılar, çocuklar ve çocuklu kadınlar için erişebilirliği değerlendirmeleri istenen muhtarlar, erişebilirlik için yapılan hizmetlerin genel olarak yeterli olduğunu ifade etmektedirler. Erişebilirlik için hizmetler yeterli olsa da bu insanların ikamet ettikleri konutlarda yaşadıkları erişebilirlik sorununa bulunan çözümlerin yetersiz olduğunu eklemektedirler.

Kod Sistemi	1. ...	9. ...	13. ...	14. ...	15. ...	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29. ...	31. ...	33. ...	34. ...	35. ...	36. ...	39. ...	40. ...	TOPLAM
Erisebilirlik																			0
Sefer sikligi arttirilmali		■	■						■					■	■		■		9
Aktarmasiz				■		■													2
Aktarmali				■	■	■	■			■	■		■	■	■	■	■		15
Ucuz																			0
Pahali		■		■		■				■						■		■	7
Zor ulasim	■	■		■		■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	26
Kolay ulasim		■	■	■	■		■	■	■		■	■						■	13
Dezavantajli gruba yonelik uyg																			0
Daha iyi olabilir	■											■							1
Yetersiz			■													■			4
Yeterli		■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	15
Σ TOPLAM	4	7	4	8	3	8	5	3	6	4	4	3	4	7	5	6	6	5	92

Şekil 18. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Erişebilirlik için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	1. ...	9. ...	13. ...	14. ...	15. ...	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29. ...	31. ...	33. ...	34. ...	35. ...	36. ...	39. ...	40. ...	TOPLAM
Erisebilirlik																			0
Sefer sikligi arttirilmali		2	1						2					2	1		1		9
Aktarmasiz				1		1													2
Aktarmali				2	1	3	1			1	1		1	2	1	1	1		15
Ucuz																			0
Pahali		1		1		2				1						1		1	7
Zor ulasim	3	2		2		1	1	1	1	1	1		2	2	2	2	3	2	26
Kolay ulasim		1	1	1	1		2	1	2			2						1	13
Dezavantajli gruba yonelik uyg																			0
Daha iyi olabilir	1																		1
Yetersiz			2									1				1			4
Yeterli		1		1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1	15
Σ TOPLAM	4	7	4	8	3	8	5	3	6	4	4	3	4	7	5	6	6	5	92

Şekil 19. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Erişebilirlik için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi

Kod Sistemi	2. ...	3. ...	4. ...	5. ...	6. ...	7. ...	8. ...	10. ...	11. ...	12. ...	17. ...	18. ...	20. ...	21. ...	22. ...	23. ...	24. ...	28. ...	30. ...	32. ...	37. ...	38. ...	TOPLAM	
Erisebilirlik																								0
Sefer sıklığı artırılmalı																								1
Aktarmasız																								0
Aktarmalı																								6
Ucuz																								2
Pahalı																								6
Zor ulaşım																								17
Kolay ulaşım																								29
Dezavantajlı gruba yönelik uygulama ve çalışmalar																								0
Daha iyi olabilir																								8
Yetersiz																								2
Yeterli																								14
TOPLAM	3	3	4	4	3	5	3	4	3	5	5	4	5	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	85

Şekil 20. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Erisebilirlik için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	2. ...	3. ...	4. ...	5. ...	6. ...	7. ...	8. ...	10. ...	11. ...	12. ...	17. ...	18. ...	20. ...	21. ...	22. ...	23. ...	24. ...	28. ...	30. ...	32. ...	37. ...	38. ...	TOPLAM	
Erisebilirlik																								0
Sefer sıklığı artırılmalı																								1
Aktarmasız																								0
Aktarmalı																								6
Ucuz																								2
Pahalı																								6
Zor ulaşım																								17
Kolay ulaşım																								29
Dezavantajlı gruba yönelik uygulama ve çalışmalar																								0
Daha iyi olabilir																								8
Yetersiz																								2
Yeterli																								14
TOPLAM	3	3	4	4	3	5	3	4	3	5	5	4	5	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	85

Şekil 21. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Erisebilirlik için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi

Görüşme yapılan muhtarların erişebilirlikle ilgili yanıtları destekler niteliktedir. Bu ifadelerden bazıları şöyledir:

“Ulaşım konusunda rahatsızım. Merkeze yeterli sıklıkta belediye otobüslerinin olmamasından hoşnut değilim.” (Adnan Menderes Mahallesi Muhtarı, 42)

“Otobüs seferlerinin azlığından rahatsızım.” (Dinkçiler Mahallesi Muhtarı, 68)

“Ulaşımında biniş fiyatlarını fazla buluyorum.” (Dinkçiler Mahallesi Muhtarı, 68)

“Şehir hastanesine iki araç değiştirerek gitmekten rahatsızım.” (1.Gündoğan Mahallesi Muhtarı, 67)

“Tek araçla şehrin bir ucundan diğerine gidebilmek istiyorum.” (1.Gündoğan Mahallesi Muhtarı, 67)

“Kısa mesafede fazla ücret alınıyor.” (1.Gündoğan Mahallesi Muhtarı, 67)

“Başka bir mahalleye giderken toplu taşıma aracı bulamadığım için kendi aracımı kullanıyorum.” (2.Gündoğan Mahallesi Muhtarı, 47)

“Her araç değiştirdiğimde ücret vermekten rahatsız oluyorum.” (Gümüşçeşme Mahallesi Muhtarı, 78)

Gümüşçeşme Mahalle Muhtarı bu açıklamayı Çayırhisar’a gitmek için minibüs kullanmasından dolayı yapmıştır. Balıkesir’de taksi dolmuş hatlarında ve minibüslerde, toplu taşıma araçları olarak kabul edilen belediye otobüslerinde yaşlıların faydalandığı 65 yaş üstü ücretsiz biniş hakkı bulunmaktadır.

“Başka bir mahallede işimiz olduğunda zorluk çekiyoruz.” (Hasan Basri Çantay Mahallesi Muhtarı, 63)

“Karmaşık bir ulaşım sistemi var.” (Kızıpınar Mahallesi Muhtarı, 65)

“Otobüs güzergâhlarının yeniden düzenlenmesini istiyorum.” (Maltepe Mahallesi Muhtarı, 68)

“Merkezdeki kamu binalarına bir araçla ulaşırken şehir hastanesi gibi uzak yerlerde bulunan kamu binalarına ulaşmak toplu taşımayla sıkıntılıdır.” (1.Oruçgazi Mahallesi Muhtarı, 57)

Çevre mahallelerin muhtarları görüşmelerde kullandıkları söylemleri Balıkesir’de ulaşımın zor, pahalı ve aktarmalı olduğu yönündedir. Muhtarların söylemleri kod matrisleri üzerinden de desteklenmektedir. Bununla birlikte merkezde yer alan mahalle muhtarlarının görüşmede kullandıkları ifadelerde, ulaşımın pahalı ve aktarmalı olduğunu, bununla birlikte ulaşımın hem kolay hem zor olduğu belirtilmiştir. Kullanılan ifadelerden bazıları şöyledir:

“Şehir içi trafik çok yoğundur.” (Altı Eylül Mahallesi Muhtarı, 44)

“Merkezden uzak yerlerde bulunan kamu binalarına ulaşmak zordur.” (Ali Hikmet Paşa Mahallesi Muhtarı, 56)

“Ulaşım pahalı ve çok aktarma var.” (Ali Hikmet Paşa Mahallesi Muhtarı, 56)

“Ulaşımında sıkıntı yaşanmıyor ancak trafik sorununun acilen çözülmesi gerekmektedir.” (Aygören Mahallesi Muhtarı, 74)

“Trafik yoğunluğunun azaltılmasını isterim.” (Bahçelievler Mahallesi Muhtarı,79)

“Altyapı ve üst yapıyı, raylı sistemlere göre yeniden düzenlemek gerekir.” (Bahçelievler Mahallesi Muhtarı, 79)

“Ulaşımda toplu taşıma ücretlerini pahalı bulmaktayım.” (Ege Mahallesi Muhtarı, 38)

“Şehrin dışında kalan hastanelere ulaşmakta zorluk çekiyoruz.” (Hacı İsmail Mahallesi Muhtarlığı, 61)

“Diğer mahallelere giderken problem oluyor. Mesela Paşaalanı’na giderken toplu taşımaya kadar iki araç değiştiriyoruz.” (Hisariçi Mahallesi Muhtarı, 60)

Dezavantajlı gruba (engelliler, yaşlılar, çocuklar ve çocuklu kadınlar) yönelik hizmetleri nasıl değerlendirdikleri muhtarlara sorulduğunda, çevre mahallelerin muhtarları genel olarak yapılan hizmetleri yeterli bulmaktadır. Buna karşın merkez mahallelerin muhtarlarının büyük bir kısmı yeterli bulsa da daha iyi olabileceğini düşünenler de bulunmaktadır. Bununla ilgili olarak mahallelerin muhtarlarına ait ifadelerden birkaçı şöyledir:

“Engelliler için yol çalışmaları şehrin her yerine yaygınlaştırıldı. Yaşlılar için sunulan hizmetler yeterli.” (Dinkçiler Mahallesi Muhtarı, 68)

“Engellilere verilen hizmeti yeterli bulmaktayım.” (1.Gündoğan Mahallesi Muhtarı, 67)

“Engellilere ve yaşlılara hizmet iyi durumda her türlü imkân sağlanıyor. Buna maddi destek hizmeti de dâhildir. Yaşlılar sosyal yardımlaşmadan faydalanabiliyor. Bununla birlikte daha fazla yardım yapılabilir. Bu gruptaki insanların ihtiyaçları sokaklarda giderilse de birçoğunun evdeki işlerinde de yardıma ihtiyacı var.” (2.Gündoğan Mahallesi Muhtarı, 47)

“Engelliler, yaşlılar talepte buldukları zaman gözetiliyor. Günlük hayatlarını kolaylaştıran uygulamalar sokakla sınırlı kalıyor. Bu uygulamalar yaşadıkları konutlara ve konut içine kadar genişletilmeli.” (Atatürk Mahallesi Muhtarı, 73)

“Engelli, yaşlı ve çocuk grubuna yapılan hizmetleri yetersiz buluyoruz. Çözüm bulmak için uğraşıyoruz.” (Dumlupınar Mahallesi Muhtarı, 66)

“Engelli ve yaşlının ihtiyaçları farklı olduğu için eşit bir uygulama yapılması düşünülemez; ona rağmen her iki gruptaki insanların ihtiyaçlarını karşılanmamaktadır. Yaşlılar için erzak ve yakacak yardımı hizmeti yeterli olacakken, engelliler için kimseye ihtiyaç duymadan hareket edebilmesini sağlayan hizmetler yeterli olacaktır.” (Ege Mahallesi Muhtarı, 38)

“Engelliler önceden evlere kapalı kalıyordu. Şimdi çoğu yere kendileri gidiyor. Sunulan hizmetler yeterli.” (Hisariçi Mahallesi Muhtarı, 60)

“Yaşlılar için kömür ve yiyecek yardımı yapılıyor ama onların ev içindeki işleri konusunda da yardım edilebilir.” (Karesi Mahallesi Muhtarı, 64)

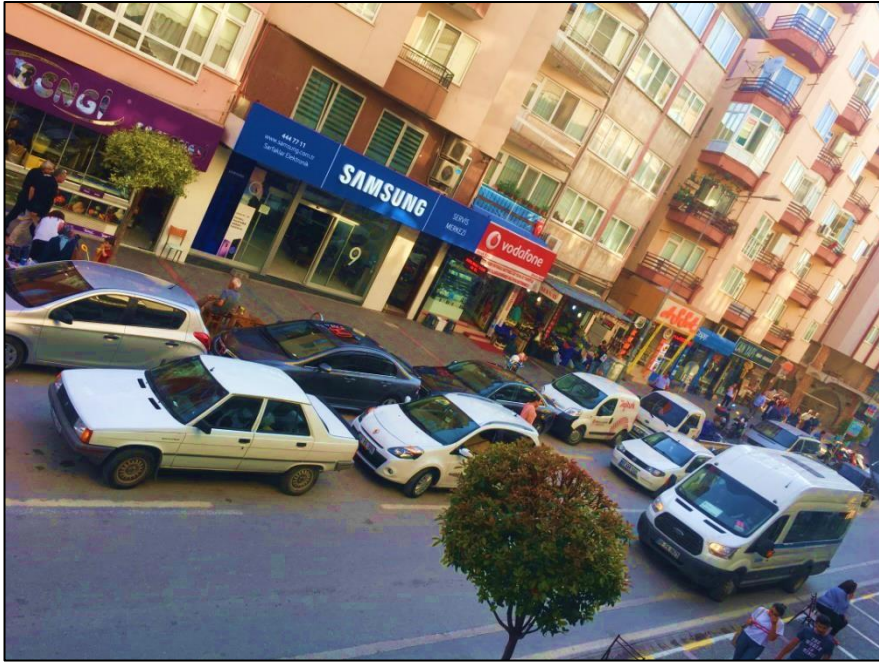
Kampüsle merkez arası ulaşım hattında çalışan otobüsler şehir içinde trafik yoğunluğunun azaltılması amacıyla tren garının arkasına taşınmıştır (Şekil 22). Bu hat, aynı zamanda hastane imkânlarından ve eğitim olanaklarından faydalanmak için seyahat eden hasta ve öğrencilerin taşınmasını yapmaktadır. Böylece bu otobüsler özel araca olan ihtiyacı düşürerek trafik yoğunluğunu azaltmaktadır.





**Şekil 22. 22K TTM- Kampüs Hattında Çalışan Otobüslerin Bekleme Yerinden Bir Görünüm**

Şehir içinde bazı noktalarda trafik yoğunluğu devam etmektedir. Anafartalar Caddesi'nde yaşanan park sorunu gözle görülür hale gelmiştir. Park sırasının yanına uygun olmayan bir şekilde ikinci bir park sırası oluşturulmaktadır. Bu durum sonucunda trafiğin akışı tek şeride düşmektedir (Şekil 23).



**Şekil 23. Anafartalar Caddesi'nde Yaşanan Trafiği Tek Şeritte İlerlemeye Zorlayan Hatalı Park Sorunundan Bir Görünüm**

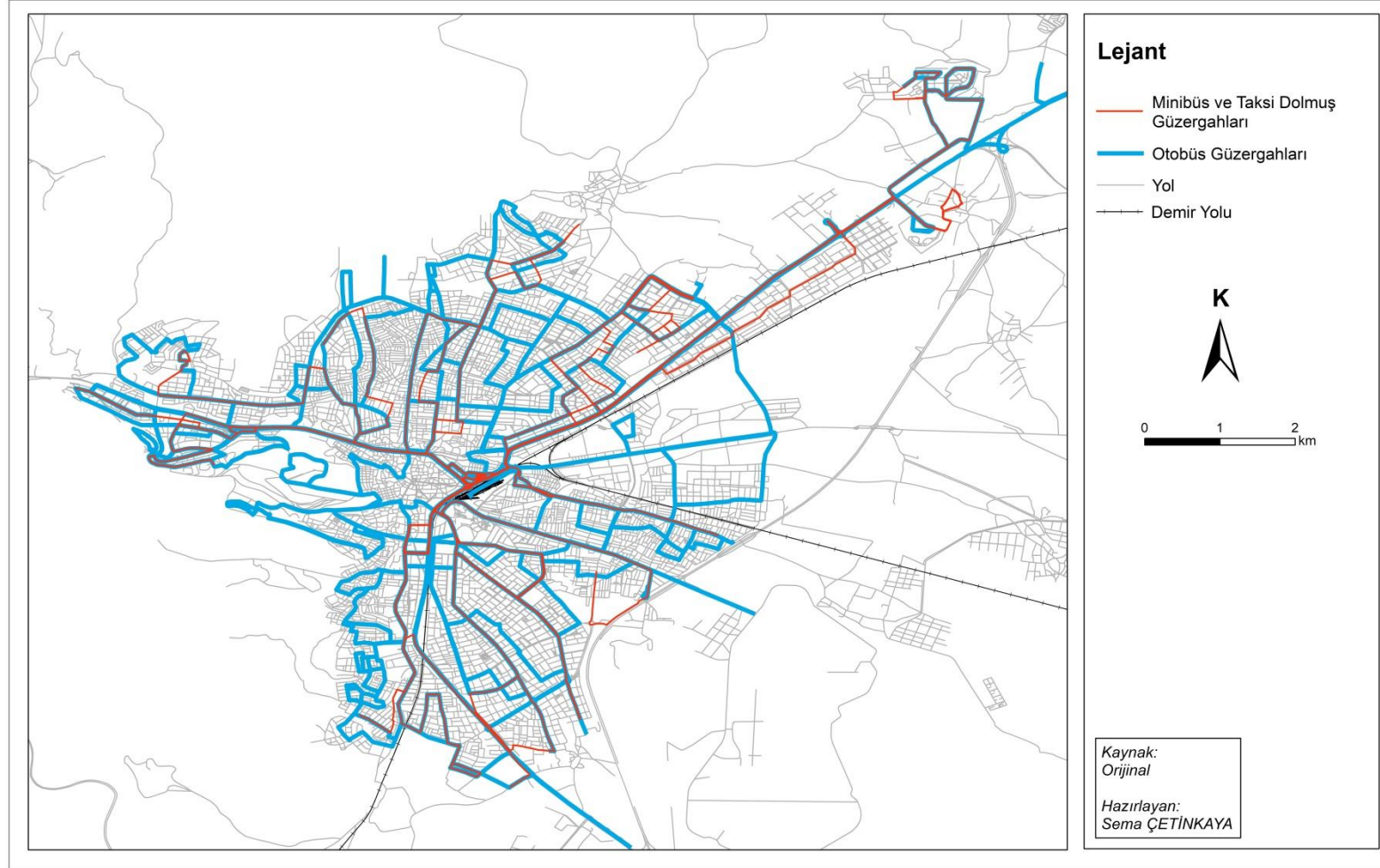
Balıkesir şehir sakinlerinin hafta içi işe gidiş ve işten dönüş saatlerinde trafik yoğunluğunun arttığı görülmüştür. Vasıf Çınar, Anafartalar, 100. Yıl Teknik Lisesi, Bandırma, Kepsut, Edremit caddeleriyle İzmir Yolu bahsi geçen trafik yoğunluğunun en sık görüldüğü yerlerdir (Şekil 24).



**Şekil 24. Vasıf Çınar Caddesi'nde Akşam Trafikği**

Ulaşımında toplu taşımanın olduğu güzergâhlar harita üzerinde gösterilmektedir (Şekil 25). Bu haritada otobüslere, minibüslere ve taksi dolmuşlara ait güzergâhlar görülmektedir. Otobüs hatları ana caddelerden ve bazı sokaklardan geçmekte olup minibüs ve taksi dolmuşların ise hem otobüs güzergâhlarından geçtiği hem de otobüs güzergâhları dışında kalan bazı sokaklardan geçtiği tespit edilmiştir. Bahsi geçen güzergâh bilgileri, coğrafi bilgi sistemleri aracılığıyla sayısallaştırılıp üst üste çakıştırılarak haritada sunulmuştur.





Şekil 25. Balıkesir Şhrinde Ulaşımı Sağlayan Otobüs Güzergâhlarıyla Onları Destekleyen Minibüs ve Taksi Dolmuş Güzergâhları

#### 4.4.1.2. Yeşil Alan Mevcudiyeti

Şehrsel yaşanabilirlik kriterlerinden olan yeşil alan mevcudiyetine yönelik anket ifadelerinin frekans, yüzdeler ve standart sapmaları verilmiştir. Çizelge 18'e göre yeşil alanla ilişkili ifadelerden biri olan "*Park ve çevre düzenlemelerinden memnunum.*" tümcesine verilen yanıtlarda "*katılıyorum*" ve "*katılmıyorum*" diyenlerin oranları birbirine yakın olup sırasıyla % 37,7 ve % 31,9'dur. "*Kararsızım*" diyenlerin oranı ise % 22,2'dir. Bahsi geçen çevre düzenlemelerinin yanında büyük parkların mevcudiyetiyle ilgili yöneltile ifadeye verilen yanıtlarda "*katılıyorum*" diyenlerin oranı % 41,6'dır. "*Katılmıyorum*" diyenlerin oranı % 28,7'dir. "*Yeşil alanlar yeterli sayıdadır.*" cümlesine verilen yanıtlarda "*katılmıyorum*" diyenlerin oranı % 40,1'dir. "*kararsızım.*" diyenlerin oranıyla "*kesinlikle katılmıyorum*" diyenlerin oranları sırasıyla % 21,2 ve % 19,5 olup birbirine yakındır.

Parkların niteliğine yönelik düşüncelerin anlaşılması için hazırlanan anket ifadelerinden "*Parkın içindeki yürüyüş yolları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.*" söylemine verilen yanıtlarda "*kararsızım*" diyenlerin oranı % 33,4, "*katılıyorum*" diyenlerin oranı % 31,4 ve "*katılmıyorum*" diyenlerin oranı ise % 23,2'dir. "*Parkın içindeki oyun alanları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.*" cümlesine verilen yanıtlardan "*kararsızım*" oranı % 38,2, "*katılıyorum*" ve "*katılmıyorum*" diyenlerin oranı birbirine yakın olup sırasıyla % 26,4 ve % 23,7'dir. "*Parkın içindeki spor alanları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.*" ifadesine verilen yanıtlardan "*kararsızım*" diyenlerin oranı % 33,2, "*katılıyorum*" ve "*katılmıyorum*" diyenlerin oranı sırasıyla % 26,2 ve % 25,2'dir. "*Parkın içinde vakit geçirmekten memnunum.*" tümcesine verilen yanıtlardan "*kararsızım*" diyenlerin oranı % 39,2, "*katılıyorum*" ve "*katılmıyorum*" diyenlerin oranı sırasıyla % 21,9 ve % 26,9'dur.

**Çizelge 18. Katılımcıların Balıkesir Şehrine Ait Yeşil Alan Mevcudiyeti Bölümündeki İfadelere Verdikleri Yanıtların Frekansları, Yüzdeleri, Standart Sapmaları**

<b>1.Park ve çevre düzenlemelerinden memnunum.</b>	<b>f (Frekans)</b>	<b>% (Yüzde)</b>	<b>ss (Standart Sapma)</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	33	8,2	1,008
Katılmıyorum	128	31,9	
Kararsızım	89	22,2	
Katılıyorum	<b>151</b>	<b>37,7</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	0	0	
<b>2.Yaşadığım yerde büyük parklar mevcuttur.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	44	11,0	1,120
Katılmıyorum	115	28,7	
Kararsızım	64	16,0	

Çizelge 18-devamı

Katılıyorum	167	41,6	
Kesinlikle Katılıyorum	11	2,7	
<b>3.Yeşil alanlar yeterli sayıdadır.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	78	19,5	1,058
Katılmıyorum	161	40,1	
Kararsızım	85	21,2	
Katılıyorum	67	16,7	
Kesinlikle Katılıyorum	10	2,5	
<b>4.Parkın içindeki yürüyüş yolları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	42	10,5	1,009
Katılmıyorum	93	23,2	
Kararsızım	134	33,4	
Katılıyorum	126	31,4	
Kesinlikle Katılıyorum	6	1,5	
<b>5.Parkın içindeki oyun alanları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	32	8,0	0,984
Katılmıyorum	95	23,7	
Kararsızım	153	38,2	
Katılıyorum	106	26,4	
Kesinlikle Katılıyorum	15	3,7	
<b>6.Parkın içindeki spor alanları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	45	11,2	1,055
Katılmıyorum	105	26,2	
Kararsızım	133	33,2	
Katılıyorum	101	25,2	
Kesinlikle Katılıyorum	17	4,2	
<b>7.Parkın içinde vakit geçirmekten memnunum.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	43	10,7	1,056
Katılmıyorum	108	26,9	
Kararsızım	140	34,9	
Katılıyorum	88	21,9	
Kesinlikle Katılıyorum	22	5,5	

Balıkesir şehrinde rekreasyonel alanların çoğaltılmasına dair çalışmaların olduğu görülmüştür. Sözü geçen rekreasyonel alanlardan biri Avlu'dur. Bu yer Çay Deresi'nin üzerinde oluşturulan kanal projesi ve peyzaj çalışmasıyla Atatürk Parkı'na alternatif olabilecek dinlenme alanı oluşturulmuştur (Şekil 26). Rekreasyonel alan olarak oluşturulan diğer bir mekân Çamlık Tepesi'dir. Bu alana inşa edilen seyir teras alanları, mescit ve alışveriş sokaklarıyla şehir sakinlerine dinlenebilecekleri alternatif bir yerdir (Şekil 27).



Şekil 26. Rekreatyonel Amaca Yönelik Oluşturulan Avlu'dan Görünüm (Pinterest, 2021)



Şekil 27. Balıkesir'de Rekreatyonel Amaca Yönelik Oluşturulan Çamlık Tepesi (Balıkesirim, 2021)

Yeşil alan mevcudiyetindeki ifadelerin kendi arasındaki korelasyon analizi yapılmıştır. Bu doğrultuda dördüncü ifadeyle beşinci ifade, beşinci ifadeyle altıncı ifade ve altıncı ifadeyle yedinci ifade arasında yüksek korelasyon olduğu görülmüştür. Bu korelasyon katsayıları sırasıyla 0,687, 0,842, 0,643'tür. Bunun dışındaki ifadeler arasındaki korelasyon orta veya zayıf düzeyde çıkmıştır (Çizelge 19).

**Çizelge 19. Yeşil Alan Mevcudiyetiyle İlgili İfadelerin Birbiriyle Olan İlişkisi**

No	İfadeler	Değerler	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7
Y1.	Park ve çevre düzenlemelerinden memnunum.	kd	1						
		ad	-						
Y2.	Yaşadığım yerde büyük parklar mevcuttur.	kd	0,455**	1					
		ad	0,000	-					
Y3.	Yeşil alanlar yeterli sayıdadır.	kd	0,369**	0,553**	1				
		ad	0,000	0,000	-				
Y4.	Parkın içindeki yürüyüş yolları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.	kd	0,449**	0,344**	0,350**	1			
		ad	0,000	0,000	0,000	-			
Y5.	Parkın içindeki oyun alanları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.	kd	0,430**	0,293**	0,311**	0,687**	1		
		ad	0,000	0,000	0,000	0,000	-		
Y6.	Parkın içindeki spor alanları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.	kd	0,425**	0,233**	0,263**	0,595**	0,842**	1	
		ad	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	-	
Y7.	Parkın içinde vakit geçirmekten memnunum.	kd	0,466**	0,435**	0,401**	0,495**	0,626**	0,643**	1
		ad	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	-

kd: Korelasyon Değeri  
ad: Anlamlılık Değeri

\* $p < 0,05$   
\*\* $p < 0,01$

Y: Yeşil alan mevcudiyeti



Balıkesir’de yeşil alan mevcudiyetinin değerlendirilmesi için muhtarlara yöneltilen sorular, park alanları, Atatürk Parkı, yürüyüş yolları ve çocuk parklarıyla ilgilidir. Balıkesir şehrinin merkezinde kalan Atatürk Parkı, bir parkın için olması beklenen hemen hemen bütün donatılara sahip bir yerdir (Şekil 28).



**Şekil 28. Rekreatif Amaçlarla Kullanılan Atatürk Parkı’ndan Bir Görünüm**

Muhtarlara Atatürk Parkı’nın mevcut durumu hakkında neler düşündükleri sorulmuştur. Söylemlerin ne ifade ettiğiyle ilgili yapılan kod matrisi analizinden muhtarların cevaplarının çevre mahallelerle merkez mahalleler arasında benzerlikler olduğu görülmektedir (Şekil 29 ve Şekil 30). Her iki gruptaki mahalle muhtarları, park alanlarını sayıca yetersiz ve bakımsız olduğunu belirtmişlerdir. Ailenin vakit geçirebileceği yerler bakımından mahallelerin birtakım eksiklikler taşıdığını söylemişlerdir.

Çevre mahallelerin muhtarları, Atatürk Parkı’na ya gidemediklerini ya da ara sıra gittiklerini belirtmişlerdir. Atatürk Parkı’ndaki düzenlemeler için genel olarak daha iyi olabileceğine yönelik söylemlerde bulunmuşlardır. Çocuk parklarının, aile çay bahçelerinin, yeşil alanların çoğaltılması gerektiğine dair ifadeler kullanmışlardır. Merkez mahallelerdeki muhtarlar ise Atatürk Parkı’na nadiren ya da ara sıra gittiklerini belirtmişlerdir. Atatürk Parkı’nı değerlendirmek yerine yakındaki daha küçük park alanlarını değerlendirdikleri anlaşılmaktadır (Şekil 31 ve Şekil 32).

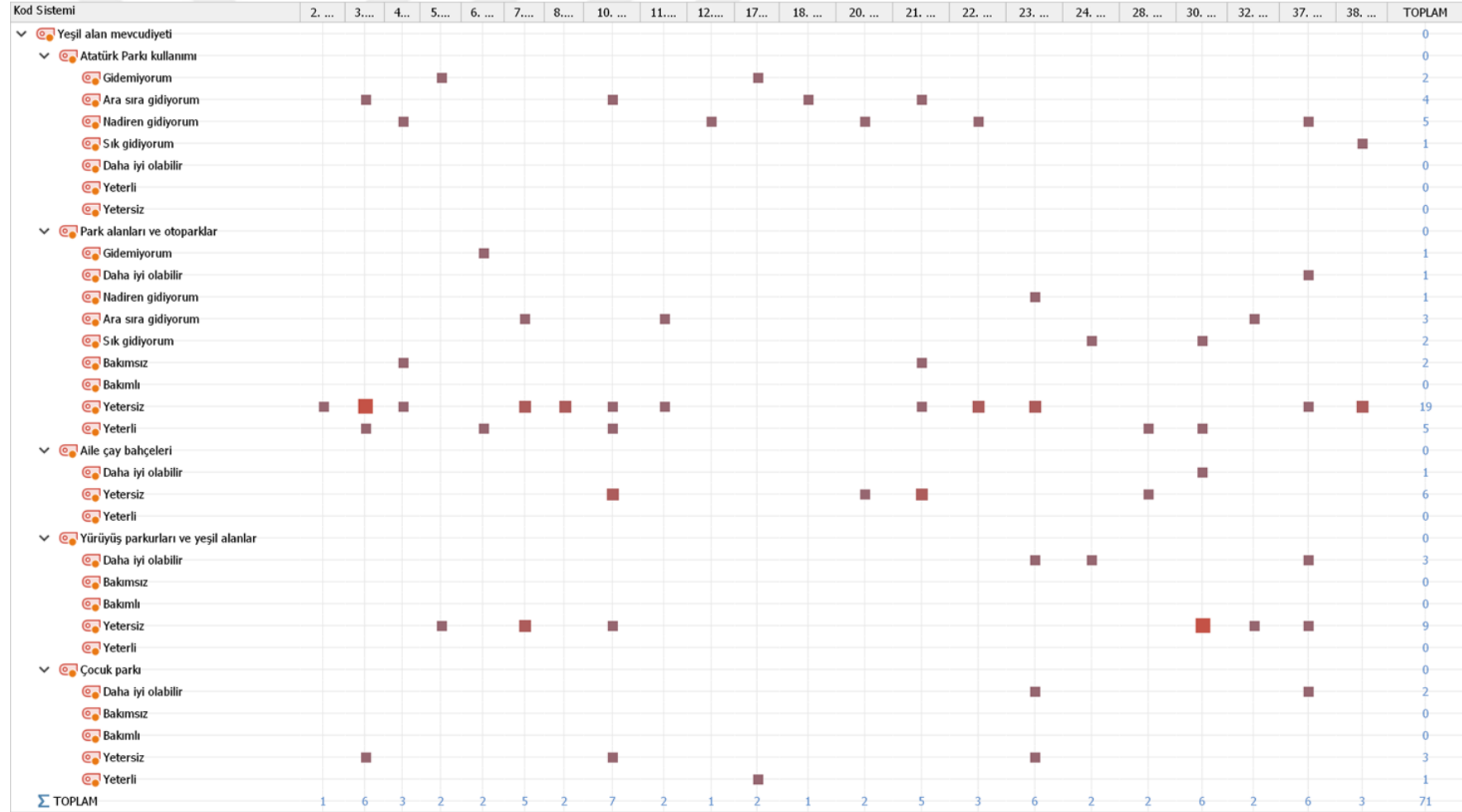
Kod Sistemi	1. ...	9. ...	13. ...	14. ...	15. ...	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29. ...	31. ...	33. ...	34. ...	35. ...	36. ...	39. ...	40. ...	TOPLAM	
✓ Yeşil alan mevcudiyeti																				0
v Ataturk Parkı kullanımı																				0
Gidemiyorum		5								5			5		5					5
Ara sıra gidiyorum	8		8			8	8		8		8			8		8		8		8
Nadiren gidiyorum					2									2						2
Sık gidiyorum					1															1
Daha iyi olabilir					5		5			5										5
Yeterli					0															0
Yetersiz			3			3				3										3
v Park alanları ve otoparklar																				0
Gidemiyorum																				0
Daha iyi olabilir																				0
Nadiren gidiyorum																				0
Ara sıra gidiyorum				1																1
Sık gidiyorum										5		5		5	5				5	5
Bakımsız																				0
Bakımlı																				0
Yetersiz									4									4		4
Yeterli	2	2																		2
v Aile çay bahçeleri																				0
Daha iyi olabilir																				1
Yetersiz			2														2			2
Yeterli																				0
v Yürüyüş parkurları ve yeşil alar																				0
Daha iyi olabilir										3	3	3								3
Bakımsız																				0
Bakımlı																				0
Yetersiz											4	4								4
Yeterli				1																1
v Çocuk parkı																				0
Daha iyi olabilir																				0
Bakımsız																				0
Bakımlı																				0
Yetersiz												2	2							2
Yeterli																				0
Σ TOPLAM	2	2	3	2	4	2	2	1	2	6	4	6	2	2	2	2	2	3	2	49

Şekil 29. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Bahkesir’de Yeşil Alan Mevcudiyeti için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	1. ...	9. ...	13. ...	14. ...	15. ...	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29. ...	31. ...	33. ...	34. ...	35. ...	36. ...	39. ...	40. ...	TOPLAM
✓ Yeşil alan mevcudiyeti																			0
✓ Atatürk Parkı kullanımı																			0
Gidemiyorum		1								1	1		1		1				5
Ara sıra gidiyorum	1		1			1	1		1			1				1	1		8
Nadiren gidiyorum								1						1					2
Sık gidiyorum					1														1
Daha iyi olabilir					3		1			1									5
Yeterli																			0
Yetersiz			1			1				1									3
✓ Park alanları ve otoparklar																			0
Gidemiyorum																			0
Daha iyi olabilir																			0
Nadiren gidiyorum																			0
Ara sıra gidiyorum				1															1
Sık gidiyorum										1		1		1	1			1	5
Bakımsız																			0
Bakımlı																			0
Yetersiz									1	1							2		4
Yeterli	1	1																	2
✓ Aile çay bahçeleri																		1	0
Daha iyi olabilir																		1	1
Yetersiz			1													1			2
Yeterli																			0
✓ Yürüyüş parkurları ve yeşil aları																			0
Daha iyi olabilir										1	1	1							3
Bakımsız																			0
Bakımlı																			0
Yetersiz											2	2							4
Yeterli				1															1
✓ Çocuk parkı																			0
Daha iyi olabilir																			0
Bakımsız																			0
Bakımlı																			0
Yetersiz												1	1						2
Yeterli																			0
Σ TOPLAM	2	2	3	2	4	2	2	1	2	6	4	6	2	2	2	2	3	2	49

Şekil 30. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Yeşil Alan Mevcudiyeti için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi





Şekil 31. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Yeşil Alan Mevcudiyeti için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	2. ...	3...	4...	5...	6. ...	7...	8...	10. ...	11....	12....	17...	18. ...	20. ...	21. ...	22. ...	23. ...	24. ...	28. ...	30. ...	32. ...	37. ...	38. ...	TOPLAM	
Yeşil alan mevcudiyeti																								0
Atatürk Parkı kullanımı																								0
Gidemiyorum				1							1													2
Ara sıra gidiyorum		1						1				1		1										4
Nadiren gidiyorum			1							1			1		1							1		5
Sık gidiyorum																1							1	1
Daha iyi olabilir																								0
Yeterli																								0
Yetersiz																								0
Park alanları ve otoparklar																								0
Gidemiyorum					1																			1
Daha iyi olabilir																						1		1
Nadiren gidiyorum																1								1
Ara sıra gidiyorum							1		1												1			3
Sık gidiyorum																	1							2
Bakımsız				1										1										2
Bakımlı																								0
Yetersiz	1	3	1			2	2	1	1					1	2	2						1	2	19
Yeterli		1			1			1										1	1					5
Aile çay bahçeleri																								0
Daha iyi olabilir																							1	1
Yetersiz								2					1	2				1						6
Yeterli																								0
Yürüyüş parkurları ve yeşil alanlar																								0
Daha iyi olabilir																1	1					1		3
Bakımsız																								0
Bakımlı																								0
Yetersiz				1		2		1													3	1	1	9
Yeterli																								0
Çocuk parkı																								0
Daha iyi olabilir																1						1		2
Bakımsız																								0
Bakımlı																								0
Yetersiz		1						1								1								3
Yeterli											1													1
TOPLAM	1	6	3	2	2	5	2	7	2	1	2	1	2	5	3	6	2	2	6	2	6	3		71

Şekil 32. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Bahkesir’de Yeşil Alan Mevcudiyeti İçin Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi

Balıkesir şehrindeki mahalle muhtarlarının kullandıkları ifadeler bu tespiti desteklemektedir. Bunlardan bazıları şöyledir:

“Yeşil alan eksikliği var bu giderilmeli.” (Akıncılar Mahallesi Muhtarı, 42)

“Park alanları yoğun olduğu için vakit geçirilmiyor.” (Bahçelievler Mahallesi Muhtarı, 79)

“Atatürk Parkı’na uzun senelerdir gidemiyorum. Park ve yeşil alan görmek istiyorum.” (Çay Mahallesi Muhtarı, 71)

“Şehir merkezinde ailenin oturabileceği bir yer yok.” (Dumlupınar Mahallesi Muhtarı, 66)

Balıkesir’de ailelerin birlikte zaman geçirebileceği mekânların az sayıda olması genel görüş olduğu tespit edilmiştir. Aile çay bahçelerine sahada yapılan gözlemlerde Sütlüce Mahallesi’nde rastlanılmıştır (Şekil 33). Çay bahçelerinin yaygın olmamasına rağmen aileler çocuklarının gittikleri halı saha, basketbol sahaları, tenis kortları ve yüzme havuzları gibi spor tesislerinin yakınında bulunan kafe işletmelerinde vakit geçirmektedir.



Şekil 33. Sütlüce Mahallesi’nde Dereboyu Caddesi Üzerinde Yer Alan Aile Çay Bahçesi

“Yeşil alan yapılmalı. Arada sırada parkları kullanıyorum.” (Ege Mahallesi Muhtarı, 38)

“Aile çay bahçesi gibi yerler yok. Yeşil alan yokluğuna bir çözüm bulunmalı. Atatürk parkı’na sık gitmiyorum.” (Gaziosmanpaşa Mahallesi Muhtarı, 57)

“Atatürk Parkı’na gidebiliyorum. Parka bir düzenleme getirilmeli, yeraltı otoparkı yapılabilir.” (2.Gündoğan Mahallesi Muhtarı, 47)

“Çocuk parkı eksikliği, trafik sorunu var ve park yeri bulmak problemlidir.” (Altı Eylül Mahallesi Muhtarı, 44)

Şehirde özel araç kullanımı yaygın, yerleşim alanlarında araçlar için ayrılmış yollar dardır. Bununla birlikte park alanı eksikliğine bağlı olarak mahallelere ait pazar yerleri, araç sahipleri tarafından pazarın kurulmadığı günlerde otopark olarak kullanılmaktadır (Şekil 34).



**Şekil 34. Sütlüce Mahallesi Pazar Yerinin Otopark Olarak Kullanımı**

“Atatürk Parkı’na gidiyorum ama parkı kullanan vatandaşların parkı kullanımı sırasında toplum içinde yakıştırılmayan davranışlar sergilemesinden rahatsızım. Örneğin bir kadın ve erkeğin aşırı samimi davranışları gibi.” (Hasan Basri Çantay Mahallesi Muhtarı, 63)

“Çocuklar için güvenli park alanları yapılmalı.” (Sütlüce Mahallesi Muhtarı, 50)

Görüşmeler sırasında park alanı eksikliğine vurgu yapanlar olduğu gibi mevcut park alanlarında toplum kurallarına uygun olmayan davranışlarda bulunan kişilerin var olduğuna vurgu yapılmaktadır. Ayrıca park alanlarının güvenli olmadığı bu alanların çocuklar ve aileler için bazen tehlike arz ettiği vurgulanmıştır. Saha araştırması sırasında Türkiye Elektrik İletim Anonim Şirketi (TEİAŞ) Balıkesir İşletme Şefliği yakınında ve Sütlüce Mahallesi’nde buna benzer parklar görülmüştür (Şekil 35 ve Şekil 36). Bu duruma benzer örneklere diğer mahallelerde de rastlanılmıştır. Buna rağmen olumlu örneklerin de var olduğu görülmüştür. Bunlardan biri Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Çevre Eğitim Parkı’dır. Bu parkta güvenli alan oluşturulmuştur (Şekil 37). Park çevresinin büyük bir kısmı yapılan yeşillendirme ile doğal bir koruma bariyeri tarafından korunmaktadır.



Aydınlatmaların alt yapısını oluşturan kablo döşemeleri zemin altından geçirilmiştir. Ailelerin vakit geçirebileceği bir kafe yer almaktadır. Ayrıca bu park, elektrik enerjisini güneş panellerinden elde etmektedir.



**Şekil 35. TEİAŞ Balıkesir İşletme Şefliği Yakınında Bulunan Yüksek Gerilim Elektrik Direği Yanına Yapılmış Çocuk Parkı**



**Şekil 36. Sütlice Mahallesi'nde Yol Kenarında Koruma Bariyerleri Bulunmayan Çocuk Parkı**



**Şekil 37. Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Çevre Eğitim Parkı'nın Yeşil Alanla Uyumlu Koruma Bariyerlerinden Bir Görünüm**

“Çocuk parklarının çoğalmasını, yeşil alanların sayısının artırılmasını istiyorum.” (Vicdaniye Mahallesi Muhtarı, 66)

“Oturduğum yere yakın parklara yürüyüş için gidiyorum.” (Yeni Mahalle Muhtarı, 58)

“Sadece yeşil alan eksikliği var. Yoğunluktan dolayı haftada bir veya iki kez yakın çevredeki parklara gidiyorum.” (Plevne Mahallesi Muhtarı, 51)

“Merkezde boş arazi olmaması sorundur.” (Yıldırım Mahallesi Muhtarı, 44)

Katılımcıların görüşmelerde ifade ettiği gibi yeşil alanlar, yürüyüş, dinlenme ve eğlence gibi amaçlarla kullanılmaktadır. Şehir merkezinde yoğun olarak kullanılan ve yeşil alan olarak da bakıldığında parkların en büyüğü Atatürk Parkı'dır. Bununla birlikte şehirde bulunan diğer parklar da eklendiğinde yine de bu parkların yeşil alan ihtiyacını karşılayamadığı tespit edilmiştir. Yerel yönetimlerin yeşil alan ihtiyacını gidermek için dere kenarlarında yeşillendirme çalışmaları yaptığı görülmüştür. Ege Mahallesi sınırları içinden geçen Çay Deresi'nin kenarında oluşturulan yeşil alana oturma alanları ve yürüyüş yolları yapıldığı tespit edilmiştir (Şekil 38). Plevne Mahallesi'nde bulunan İsmail Akçay Parkı, Atatürk Parkı kadar olmasa da büyük bir parktır. Park içinde hemen hemen donatılara sahip olmakla birlikte Millet Kıraathanesine de sahiptir (Şekil 39).

Balıkesir'de kişi başına düşen yeşil alan miktarı 9,03 m<sup>2</sup>'dir (Ersoy, 2015). Yeşil alan mevcudiyetinin park alanları dışında kalan kısmını; yol kenarlarında,



refüjlerde ve demiryolu güzergâhında yapılan yeşillendirme çalışmaları oluşturmaktadır (Şekil 40 ve Şekil 41).



**Şekil 38. Çay Deresi Kenarına Yapılan Yeşil Alan İçindeki Oturma Yerleri ve Yürüyüş Yolundan Bir Görünüm**



**Şekil 39. İsmail Akçay Parkı ve Yakın Zamanda Tamamlanan Millet Kiraathanesi**



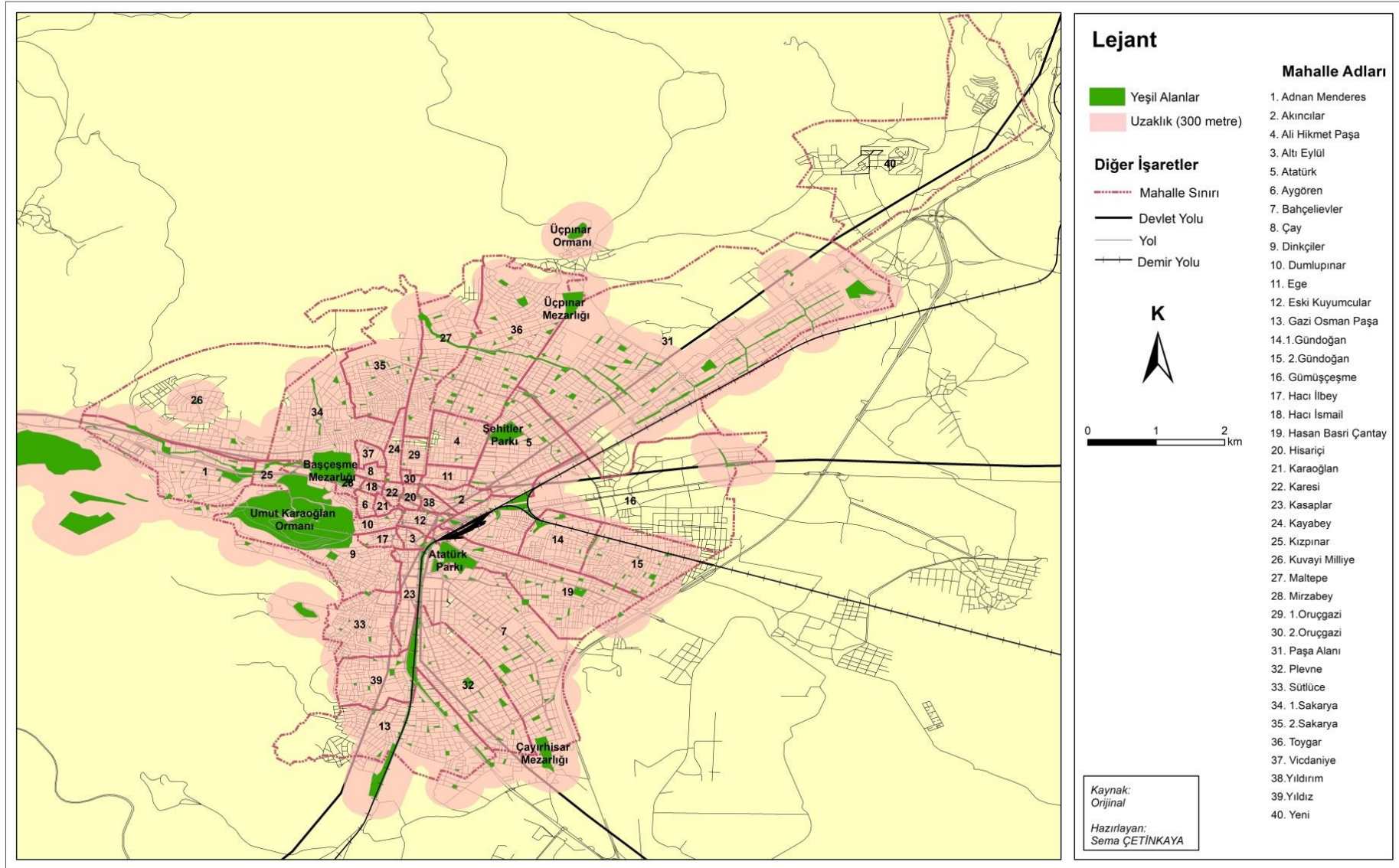
**Şekil 40. Demiryolu Üzerinde Bulunan Yeşil Alanlar**



**Şekil 41. Yeni İzmir Yolu'ndaki Refüjlerde ve Yol Kenarlarında Bulunan Yeşil Alanlar**

Bununla birlikte şehrin geneli için yeşil alanlara erişebilirliği gösteren bir harita hazırlanmıştır (Şekil 42). Coğrafi bilgi sisteminde hazırlanan bu haritada, yeşil alanla oturma alanları arasındaki mesafe 300 metre olarak esas alınmıştır ve tampon bölgeler oluşturulmuştur. Bu bölgelere bakıldığında şehrin sanayi alanında, Yeni Mahalle'de ve Kuvayi Milliye Mahallesi'nde yeşil alana erişebilirliğin olmadığı veya güç sağlandığı görülmüştür.





Şekil 42. Balıkesir Şehri Kentsel Mahallelerinde Yeşil Alana Erişebilirlik (300 m.) Durumu

#### 4.4.1.3. Çevresel Kalite

Çizelge 20'ye göre çevresel kalite bölümünde ankete katılanların neredeyse yarısının (% 48,1'lik kısmı) etraflarındaki doğal çevreyi yeterli bulmadıkları anlaşılmaktadır. % 20,7'lik kısmı ise doğal çevreyi yeterli bulduğunu belirtmiştir. Bununla beraber “Balıkesir’de solunan hava kalitelidir.” cümlesine % 37,4'lük kesim “katılmıyorum” derken, % 29,4'lük kesim ise bu konuda kararsız kaldığını belirtmiştir. “Şehirde sunulan hizmetlere erişirken diğer insanlarla eşit koşullara sahibim.” ifadesinde “kesinlikle katılmıyorum.” cevabını verenlerin diğer cevapları verenlere göre büyük üstünlüğü göze çarpmaktadır. Öyle ki ankete katılanların % 66,8'i bu ifadeye kesinlikle katılmadığını belirtmiştir. % 17,2'lik bölüm ise bu ifadeye katılmadığını söylemiştir. Benzer farklılık “Eğitim hizmetlerinin maliyeti düşüktür.” cümlesinde de geçerlidir. Bu cümleye % 68,1 oranında “kesinlikle katılmıyorum.” cevabı verilmiştir. % 14,7'lik bölümde ise “katılmıyorum.” cevabının olduğu görülmektedir. “Konut fiyatları ve kira bedelleri düşüktür.” ifadesine de “kesinlikle katılmıyorum.” cevabının fazlaca verildiği anlaşılmaktadır. Katılanların % 75,1'i bu ifadeye kesinlikle katılmadıklarını belirtmişlerdir.

Çizelge 20. Katılımcıların Balıkesir Şehrine Ait Çevresel Kalite Temasındaki İfadelere Verdikleri Yanıtların Frekansları, Yüzdeleri, Standart Sapmaları.

1.Etrafımdaki doğal çevre benim için yeterlidir.	f (Frekans)	% (Yüzde)	ss (Standart Sapma)
Kesinlikle Katılmıyorum	69	17,2	1,082
Katılmıyorum	<b>193</b>	<b>48,1</b>	
Kararsızım	45	11,2	
Katılıyorum	83	20,7	
Kesinlikle Katılıyorum	11	2,7	
2.Balıkesir’de solunan hava kalitelidir.	f	%	ss
Kesinlikle Katılmıyorum	57	14,2	0,987
Katılmıyorum	<b>150</b>	<b>37,4</b>	
Kararsızım	118	29,4	
Katılıyorum	70	17,5	
Kesinlikle Katılıyorum	6	1,5	
3.Balıkesir’de kullanılan şebeke suyu kalitelidir.	f	%	ss
Kesinlikle Katılmıyorum	52	13,0	0,976
Katılmıyorum	47	11,7	
Kararsızım	<b>191</b>	<b>47,6</b>	
Katılıyorum	105	26,2	
Kesinlikle Katılıyorum	6	1,5	
4.Yaşadığım yerde çevre kirliliği oranı düşüktür.	f	%	ss
Kesinlikle Katılmıyorum	47	11,7	0,997
Katılmıyorum	80	20,0	
Kararsızım	<b>179</b>	<b>44,6</b>	
Katılıyorum	80	20,0	
Kesinlikle Katılıyorum	15	3,7	

Çizelge 20-devamı

<b>5.Şehirdeki sokak canlıları için verilen hizmetten memnunum</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	64	16,0	1,120
Katılmıyorum	<b>140</b>	<b>34,9</b>	
Kararsızım	84	20,9	
Katılıyorum	99	24,7	
Kesinlikle Katılıyorum	14	3,5	
<b>6.Şehirde sunulan hizmetlere erişirken diğer insanlarla eşit koşullara sahibim.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	<b>268</b>	<b>66,8</b>	0,931
Katılmıyorum	69	17,2	
Kararsızım	34	8,5	
Katılıyorum	30	7,5	
Kesinlikle Katılıyorum	0	0	
<b>7.Eğitim hizmetlerinin maliyeti düşüktür.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	<b>273</b>	<b>68,1</b>	0,974
Katılmıyorum	59	14,7	
Kararsızım	33	8,2	
Katılıyorum	36	9,0	
Kesinlikle Katılıyorum	0	0	
<b>8.Yaşadığım yerde, suç oranı düşüktür</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	88	21,9	1,151
Katılmıyorum	110	27,4	
Kararsızım	80	20,0	
Katılıyorum	<b>120</b>	<b>29,9</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	3	0,7	
<b>9.Yaşam maliyetini düşük buluyorum.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	<b>251</b>	<b>62,6</b>	0,966
Katılmıyorum	86	21,4	
Kararsızım	26	6,5	
Katılıyorum	38	9,5	
Kesinlikle Katılıyorum	0	0	
<b>10.Trafik kazaları azdır.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	122	30,4	1,043
Katılmıyorum	<b>138</b>	<b>34,4</b>	
Kararsızım	85	21,2	
Katılıyorum	52	13,0	
Kesinlikle Katılıyorum	4	1,0	
<b>11.Nüfus yoğunluğu düşüktür.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	<b>143</b>	<b>35,7</b>	1,120
Katılmıyorum	118	29,4	
Kararsızım	66	16,5	
Katılıyorum	72	18,0	
Kesinlikle Katılıyorum	2	0,5	
<b>12.Konut fiyatları ve kira bedelleri düşüktür.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	<b>301</b>	<b>75,1</b>	0,863
Katılmıyorum	52	13,0	
Kararsızım	28	7,0	
Katılıyorum	16	4,0	
Kesinlikle Katılıyorum	4	1,0	
<b>13.Kamusal (örn.Balmek, BBB konservatuvarı, Balıkesir Sanat Merkezi) eğitim imkânlarını kaliteli buluyorum.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	43	10,7	0,910
Katılmıyorum	45	11,2	

Çizelge 20-devamı

Kararsızım	204	50,9	
Katılıyorum	107	26,7	
Kesinlikle Katılıyorum	2	0,5	
<b>14.Balıkesir’deki doğal kaynakların etkin kullanıldığını düşünüyorum.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	107	26,7	0,952
Katılmıyorum	125	31,2	
Kararsızım	<b>132</b>	<b>32,9</b>	
Katılıyorum	37	9,2	
Kesinlikle Katılıyorum	0	0	

Çevre kalitesiyle yeşil alan arasında korelasyon ilişkisi bulunup bulunmadığına dair analiz çizelge 21’de gösterilmiştir. Buna göre “Yaşadığım yerde büyük parklar mevcuttur.” ile “Yeşil alanlar yeterli sayıdadır.” ifadesi arasında 0,553’lük orta seviyede pozitif korelasyon olduğu tespit edilmiştir. “Yaşadığım yerde büyük parklar mevcuttur.” ile “Park ve çevre düzenlemelerinden memnunum.” tümceleri arasında da yine orta seviyede pozitif korelasyon (0,455) bulunduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca çizelge 22’de insanlar ve canlılarla ilgili ifadeler arasındaki korelasyon incelenmiştir. Bu inceleme sonucunda “Yaşadığım yerdeki insan ilişkilerini samimi bulmaktayım.” ile “Şehirdeki sokak canlıları için verilen hizmetten memnunum.” cümleleri arasında 0,340 değerinde zayıf pozitif korelasyon olduğu görülmektedir. Bununla birlikte “Balıkesir’in yerlisi dışarıdan gelenlere karşı hoşgörülüdür.” ifadesiyle “Şehirdeki sokak canlıları için verilen hizmetten memnunum.” ifadesi arasında da 0,313’lük zayıf pozitif korelasyon bulunmaktadır. Bunlara ek olarak çizelge 23’te, yaşam maliyeti ve yeni iş alanlarının gelişimi arasındaki korelasyonu içeren analiz bulunmaktadır. Buna göre “Yaşam maliyetini düşük buluyorum.” ile “Yeni iş alanlarının gelişimi hızlıdır.” cümleleri arasında herhangi bir anlamlı korelasyon ilişkisi bulunmamaktadır.

Çizelge 21. Doğal Çevrenin Kalitesiyle İlgili İfadelerle Yeşil Alan Arasındaki İlişki

No	İfadeler	Değerler	Ç1	Ç2	Y1	Y2	Y3
Ç1.	Etrafımdaki doğal çevre benim için yeterlidir.	kd	1				
		ad	-				
Ç2.	Balıkesir’de solunan hava kalitelidir.	kd	0,340**	1			
		ad	0,000	-			
Y1.	Park ve çevre düzenlemelerinden memnunum.	kd	0,313**	0,230**	1		
		ad	0,000	0,000	-		
Y2.	Yaşadığım yerde büyük parklar mevcuttur.	kd	0,312**	0,060	0,455**	1	
		ad	0,000	0,228	0,000	-	
Y3.	Yeşil alanlar yeterli sayıdadır.	kd	0,413**	0,121*	0,369**	0,553**	1
		ad	0,000	0,015	0,000	0,000	-

kd: Korelasyon Değeri

\*p < 0,05

Ç: Çevresel kalite

ad: Anlamlılık Değeri

\*\*p < 0,01

Y: Yeşil alan mevcudiyeti

**Çizelge 22. Balıkesir Şehrindeki İnsan ve Canlılarla İlgili Verilen İfadelerin Birbiriyle Olan İlişkisi**

No	İfadeler	Değerler	Ç5	G2	G9
Ç5.	Şehirdeki sokak canlıları için verilen hizmetten memnunum.	kd	1		
		ad	-		
G2.	Yaşadığım yerdeki insan ilişkilerini samimi bulmaktayım.	kd	0,340**	1	
		ad	0,000	-	
G9.	Balıkesir'in yerlisi dışarıdan gelenlere karşı hoşgörülüdür.	kd	0,313**	0,230**	1
		ad	0,000	0,000	-

kd: Korelasyon Değeri

\*p < 0,05

Ç: Çevresel kalite

ad: Anlamlılık Değeri

\*\*p < 0,01

G: Gelenekler, Pazar yerleri ve festivaller

**Çizelge 23. Balıkesir Şehrindeki Yaşam Maliyeti ve Yeni İş Alanlarının Gelişimi Arasındaki İlişki**

No	İfadeler	Değerler	Ç9	K2
Ç9.	Yaşam maliyetini düşük buluyorum.	kd	1	
		ad	-	
K2.	Yeni iş alanlarının gelişimi hızlıdır.	kd	0,006**	1
		ad	0,909	-

kd: Korelasyon Değeri

\*p < 0,05

Ç: Çevresel kalite

ad: Anlamlılık Değeri

\*\*p < 0,01

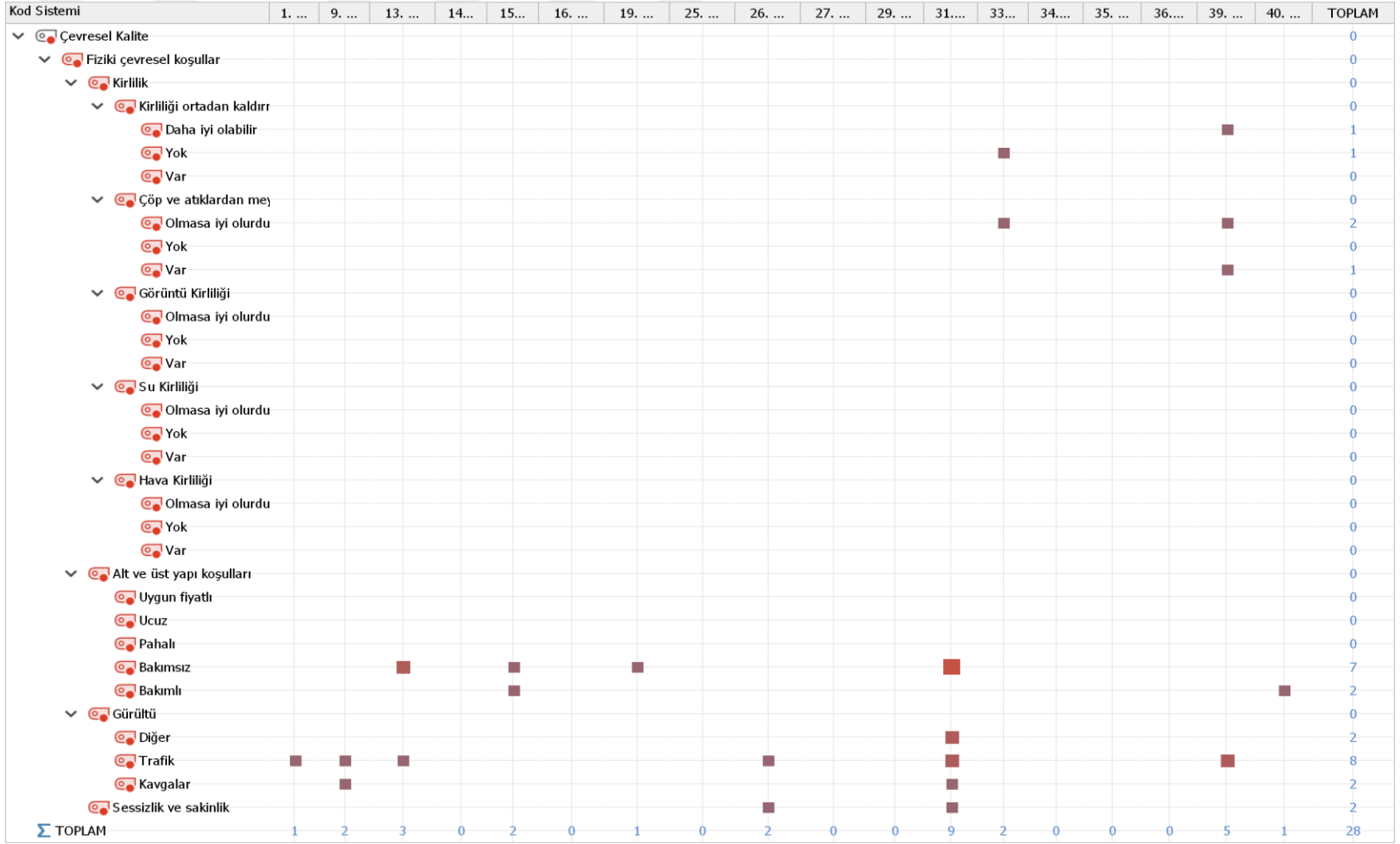
K: Kent Mimarisi ve Tarihi Doku

Balıkesir şehrinde çevresel kalitenin ne durumda olduğunun anlaşılması için muhtarlar Balıkesir şehrinde memnun oldukları veya olmadıkları uygulamalar varsa söylemeleri istenmiştir. Muhtarlar çevresel kirlilik çeşitlerinde su kirliliği, hava kirliliği gibi detaylı değerlendirme değil, alt ve üst yapı olanaklarını değerlendirme şeklinde açıklamalarda bulunmuşlardır. Bununla birlikte görüşme yanıtlarının kod matrisinde bu kirlilik çeşitleri için kodlar ve alt kodlar oluşturulmuştur (Şekil 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49 ve 50). Çevre mahallelerin şehri kirli bulmadıkları ancak alt ve üst yapının bakımsız olduğunu belirtmişlerdir. Trafik yoğunluğu ve kavgaların yaşanmasından dolayı Balıkesir şehri gürültülü olarak görülmektedir (Şekil 43 ve Şekil 44). Muhtarların temsil ettikleri mahalleleri güvenli bulduğu ancak başka mahallelerde kavgaların çok yaşandığını, gasp, hırsızlık gibi suçların işlendiğini, madde bağımlılığının ve son olarak alkol bağımlılığının yaygın olduğunu işittiklerini söylemişlerdir. Sosyal çevresel koşulları genel olarak yeterli bulmakla birlikte daha iyi olabileceği sonucuna ulaştıran ifadelerde kullanmışlardır (Şekil 45 ve Şekil 46).

Merkez mahallelerde bulunan muhtarların çevresel kaliteyi Balıkesir şehri için değerlendirmeleri istendiğinde çevre mahallelerde bulunan mahalle muhtarlarıyla benzer yanıtlar vermişlerdir. Kirliliğin ortadan kaldırılmasına yönelik hizmetler konusunda daha iyi olabileceğine, kısmen su kirliliğinin olduğuna ve su

kirliliği olmasaydı Őhrin daha iyi olacağına y6nelik ifadeler kullanılmıştır. Merkez mahallelerin muhtarları alt ve 6st yapı unsurlarını genel olarak bakımsız bulmaktadırlar. Bununla birlikte muhtarlara g6re; araç sayısının 6okluğundan dolayı trafiğin yoğun olması ve kavgaların sık yaşanması, Şehirde g6r6lt6l6 ortama neden olmaktadır (Şekil 47 ve Şekil 48). Buna ilave olarak muhtarlar, sosyal 6evresel koşulları yeterli bulmaktadırlar. Son olarak temsil ettikleri mahalleleri, bekçi uygulamasından dolayı g6venli bulmaktadırlar (Şekil 49 ve Şekil 50).





Şekil 43. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Çevresel Kalitede Fiziksel Çevre için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	1. ...	9. ...	13. ...	14...	15...	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29. ...	31....	33...	34...	35. ...	36....	39. ...	40. ...	TOPLAM	
Çevresel Kalite																				0
Fiziki çevresel koşullar																				0
Kirlilik																				0
Kirliliği ortadan kaldırır																				0
Daha iyi olabilir																	1			1
Yok												1								1
Var																				0
Çöp ve atıklardan mey																				0
Olmasa iyi olurdu												1					1			2
Yok																				0
Var																	1			1
Görüntü Kirliliği																				0
Olmasa iyi olurdu																				0
Yok																				0
Var																				0
Su Kirliliği																				0
Olmasa iyi olurdu																				0
Yok																				0
Var																				0
Hava Kirliliği																				0
Olmasa iyi olurdu																				0
Yok																				0
Var																				0
Alt ve üst yapı koşulları																				0
Uygun fiyatlı																				0
Ucuz																				0
Pahalı																				0
Bakımsız			2		1		1					3								7
Bakımlı					1													1		2
Gürültü																				0
Diğer												2								2
Trafik	1	1	1						1			2					2			8
Kavgalar		1										1								2
Sessizlik ve sakinlik									1			1								2
Σ TOPLAM	1	2	3	0	2	0	1	0	2	0	0	9	2	0	0	0	5	1		28

Şekil 44. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Çevresel Kalitede Fiziksel Çevre için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi

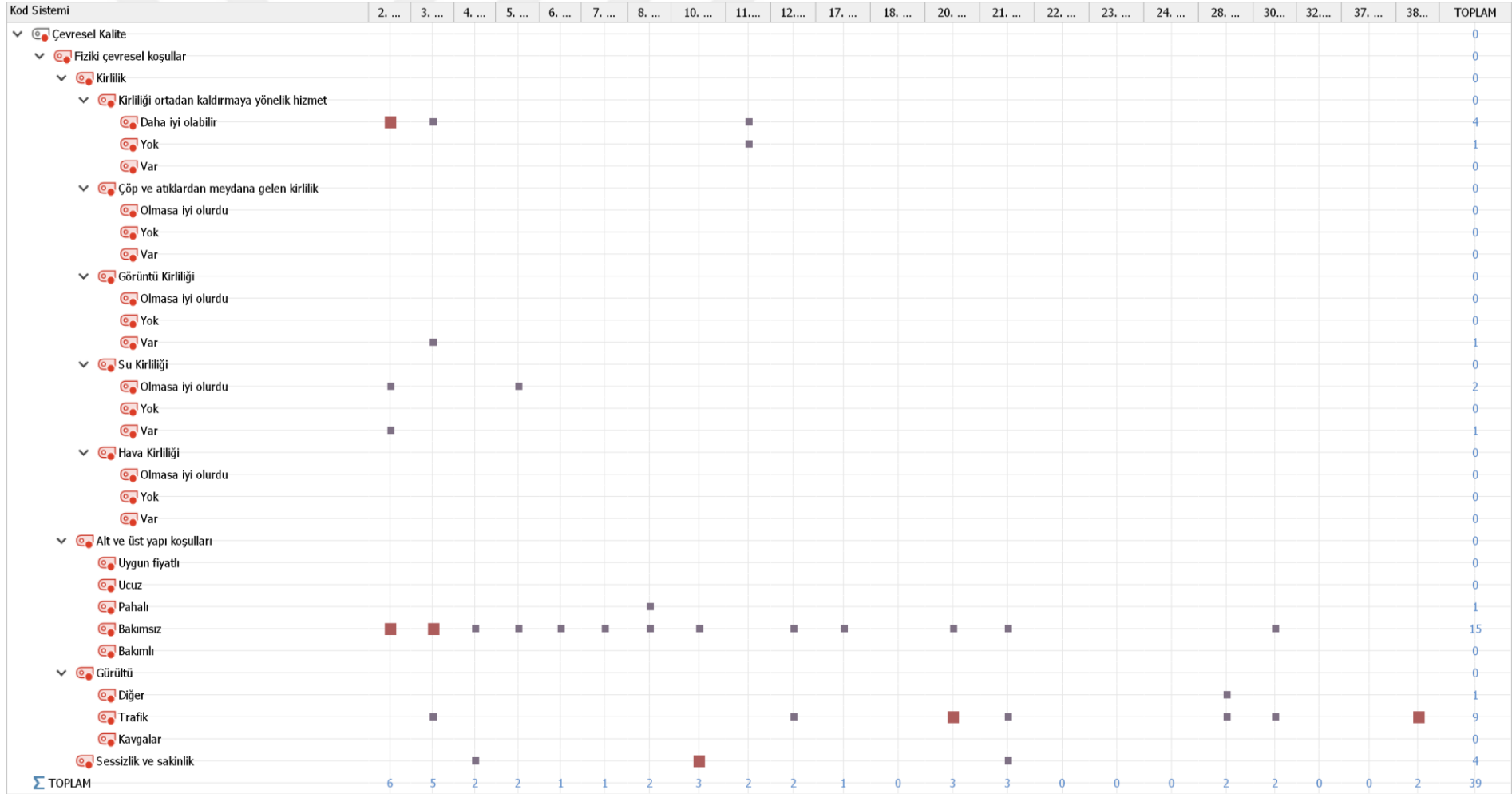


Kod Sistemi	1. ...	9. ...	13. ...	14. ...	15. ...	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29. ...	31. ...	33. ...	34. ...	35. ...	36. ...	39. ...	40. ...	TOPLAM	
Çevresel Kalite																				0
Güvenlik																				1
Güvenli																				26
Bilgim yok																				7
Daha iyi olabilir																				19
Polis devriyesi var																				1
Bekçi uygulaması var																				1
Güvenli değil																				1
Kavga gürültü																				5
Diğer (Bazı mahalle ve																				22
Gasp																				1
Alkol bağımlılığı ve sal																				5
Madde bağımlılığı ve s																				10
Hırsızlık																				3
Sosyal çevresel koşullar																				0
Daha iyi olabilir																				7
Yetersiz																				5
Yeterli																				7
Σ TOPLAM	8	5	6	5	8	5	10	9	5	6	7	3	7	9	8	7	7	6		121

Şekil 45. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Çevresel Kalitede Güvenlik ve Sosyal Çevre için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	1. ...	9. ...	13. ...	14. ...	15. ...	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29. ...	31. ...	33. ...	34. ...	35. ...	36. ...	39. ...	40. ...	TOPLAM
Çevresel Kalite																			0
Güvenlik							1												1
Güvenli	2	1	3	2	2		1	2	2	2	1		2	1	2	2		1	26
Bilgim yok			2		1				1				1		1			1	7
Daha iyi olabilir		3		1	2	2		1		1	1			2	2	1	2	1	19
Polis devriyesi var							1												1
Bekçi uygulaması var																1			1
Güvenli değil	1																		1
Kavga gürültü	1						1			1						1	1		5
Diğer (Bazı mahalle v	2	1		1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	22
Gasp														1					1
Alkol bağımlılığı ve sal								1	1		1	1						1	5
Madde bağımlılığı ve s				1	1		1			1	1		1	1	1		1	1	10
Hırsızlık												1		1			1		3
Sosyal çevresel koşullar																			0
Daha iyi olabilir					1		2	2			1		1						7
Yetersiz	2		1				1	1											5
Yeterli								1			1		1	1	1	1	1	1	7
Σ TOPLAM	8	5	6	5	8	5	10	9	5	6	7	3	7	9	8	7	7	6	121

Şekil 46. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Çevresel Kalitede Güvenlik ve Sosyal Çevre için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi



Şekil 47. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Bahkesir’de Çevresel Kalitede Fiziksel Çevre için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	2. ...	3. ...	4. ...	5. ...	6. ...	7. ...	8. ...	10. ...	11....	12....	17. ...	18. ...	20. ...	21. ...	22. ...	23. ...	24. ...	28. ...	30...	32....	37. ...	38...	TOPLAM		
Çevresel Kalite																								0	
Fiziki çevresel koşullar																									0
Kirlilik																									0
Kirliliği ortadan kaldırmaya yönelik hizmet																									0
Daha iyi olabilir	2	1								1															4
Yok									1																1
Var																									0
Çöp ve atıklardan meydana gelen kirlilik																									0
Olmasa iyi olurdu																									0
Yok																									0
Var																									0
Görüntü Kirliliği																									0
Olmasa iyi olurdu																									0
Yok																									0
Var				1																					1
Su Kirliliği																									0
Olmasa iyi olurdu	1			1																					2
Yok																									0
Var	1																								1
Hava Kirliliği																									0
Olmasa iyi olurdu																									0
Yok																									0
Var																									0
Alt ve üst yapı koşulları																									0
Uygun fiyatlı																									0
Ucuz																									0
Pahalı								1																	1
Bakımsız	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1						15
Bakımlı																									0
Gürültü																									0
Diğer																			1						1
Trafik		1								1			2	1				1	1				2		9
Kavgalar																									0
Sessizlik ve sakinlik			1					2						1											4
Σ TOPLAM	6	5	2	2	1	1	2	3	2	2	1	0	3	3	0	0	0	2	2	0	0	2		39	

Şekil 48. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Çevresel Kalitede Fiziksel Çevre için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi

Kod Sistemi	2. ...	3. ...	4. ...	5. ...	6. ...	7. ...	8. ...	10. ...	11. ...	12. ...	17. ...	18. ...	20. ...	21. ...	22. ...	23. ...	24. ...	28. ...	30. ...	32. ...	37. ...	38. ...	TOPLAM		
Çevresel Kalite																								0	
Güvenlik																									0
Güvenli																									35
Bilgim yok																									6
Daha iyi olabilir																									16
Polis devriyesi var																									2
Bekçi uygulaması var																									5
Güvenli değil																									1
Kavgı gürültü																									4
Diğer (Bazı mahalle ve sokaklar)																									28
Gasp																									4
Alkol bağımlılığı ve saldırganlık																									5
Madde bağımlılığı ve saldırganlık																									13
Hırsızlık																									7
Sosyal çevresel koşullar																									0
Daha iyi olabilir																									4
Yetersiz																									3
Yeterli																									11
Σ TOPLAM	6	7	6	9	5	6	7	7	8	5	10	6	4	8	5	6	7	8	6	7	5	6		144	

Şekil 49. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Çevresel Kalitede Güvenlik ve Sosyal Çevre için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	2. ...	3. ...	4. ...	5. ...	6. ...	7. ...	8. ...	10. ...	11. ...	12. ...	17. ...	18. ...	20. ...	21. ...	22. ...	23. ...	24. ...	28. ...	30. ...	32. ...	37. ...	38. ...	TOPLAM
▼ Çevresel Kalite																							0
▼ Güvenlik																							0
▼ Güvenli	2	3	1	3		2	3	1		4		1			2	2	2	1	1	2	2	3	35
Bilgim yok	1																			3		2	6
Daha iyi olabilir			1				1				2	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1		16
Polis devriyesi var			1			1																	2
Bekçi uygulaması var					1				1	1	1			1									5
▼ Güvenli değil																		1					1
Kavga gürültü											1					1		1	1				4
Diğer (Bazı mahalle ve sokaklar)	1	1	2	1	2	1	1	2	2		3	2	1	2	1	1	1	1	2		1		28
Gasp			1								2	1											4
Alkol bağımlılığı ve saldırganlık	1								1		1			1			1						5
Madde bağımlılığı ve saldırganlık			1	2	2		1	2	2		1			1	1								13
Hırsızlık		1				1						1	1	1				1			1		7
▼ Sosyal çevresel koşullar																							0
Daha iyi olabilir								1	1								1	1					4
Yetersiz					1				1								1						3
Yeterli	1		1	2		1	1						1			1				1	1	1	11
Σ TOPLAM	6	7	6	9	5	6	7	7	8	5	10	6	4	8	5	6	7	8	6	7	5	6	144

Şekil 50. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Çevresel Kalitede Güvenlik ve Sosyal Çevre için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Bazı mahalleler için kavgaların sık yaşandığı, madde ve alkol bağımlılıklarının yaygın olduğu söylenmektedir. Bu çıkarımın yapılmasını destekleyen muhtarlara ait ifadelerden bazıları şöyledir:

“Sosyal tesisler olmalı. Trafik sorunu var. Hayvanat bahçesi yapılabilir. Güvenlik hizmetinden memnunum. Güvenli olmayan sokak yok. Vicdaniye ve Sakarya Mahalleleri güvenli değil. Gençlerin sık olarak taşkınlıklarda bulunduğunu duyuyorum.” (Adnan Menderes Mahallesi Muhtarı, 42)

“Bekçi uygulamasının her yerde olması gerekiyor bence. Güvenli olmadığını düşündüğüm sokaklar yok. Gece geç vakitte sokaklar herkes için güvenli değildir. Bekçi uygulaması ve kameraların sayısı artırılabilir. Muhtarlığımı yaptığım mahalle güvenli olmayabilir. Kavga olaylarının sık çıktığını duyduk.” (Dinkçiler Mahallesi Muhtarı, 68)

Görüşmede bulunulan katılımcılara güvenli olmayan yerlerle ilgili sorular yöneltilmiş olup alınan yanıtlara göre bir yerin güvenli olmaması çevresel kaliteyi düşürmektedir. Kent mimarisi ve tarihi doku alt başlığında da benzer durumlar bulunmaktadır. Birbirinden ayrılamayan bu sorular için açıklamaya ihtiyaç duyulmuştur. Terk edilmiş yapılar hemen her mahallede bulunmaktadır. Bahsi geçen bu yapıların varlığı sokakların güvenliği açısından tehdit oluşturmaktadır. Tehdit oluşturmasının birden fazla nedeni vardır. Bu nedenlerden birisi sözü geçen yapılardan bazılarının yıkılmaya yüz tutmaları, diğeri ise madde bağımlılarının günün herhangi bir saatinde madde kullanım amaçlarını hayata geçirebilmek için bu tür yapıları kullanmalarıdır. Terk edilmiş bu yapıların bir örneği Gaziosmanpaşa Mahallesi’nde kullanılan tren istasyonudur (Şekil 51).



**Şekil 51. Gaziosmanpaşa Mahallesi’nde Bulunan Terk Edilmiş Tren İstasyonundan Bir Görünüm.**



“Alt yapı ve üst yapı sorunları çözümlenmeli. Yağmur sularına bir çözüm bulunmalı. İnsanların sosyalleşmesi için yer yok. Güvenlik hizmetlerinden memnunum. Başka mahallelerde olumsuz bir şey var mı bilemem ben kendi mahallemden sorumluyum.” (Gaziosmanpaşa Mahallesi Muhtarı, 57)

“Güvenlik konusunda bir sıkıntımız yok. Güvenli olmadığını düşündüğüm sokak yok. Mobese sisteminin yaygınlaşması gerekir. Gümüşçeşme mahallesi güvenli değil. Madde kullanımı yaygındır.” (1.Gündoğan Mahallesi Muhtarı, 67)

“Güvenlik konusunda sıkıntımız yok. Güvenli olmadığını düşündüğüm sokaklar yok. Ege Mahallesi ve kısmen muhtarlığını yaptığım mahalle olabilir. Alkol alımı fazla olduğu için huzursuzluk çıktığını duyuyorum.” (Akıncılar Mahallesi Muhtarı, 42)

“Kısmi olarak güvenlik problemi yok. Kendi mahallemizde problem yok. Asayişin yeterli olduğunu düşünmekteyim. Dinkçiler, Gümüşçeşme ve Gündoğan mahalleleri güvenli değildir. Hırsızlık ve gasp olaylarının yaşandığını işittik.” (Altı Eylül Mahallesi Muhtarı, 44)

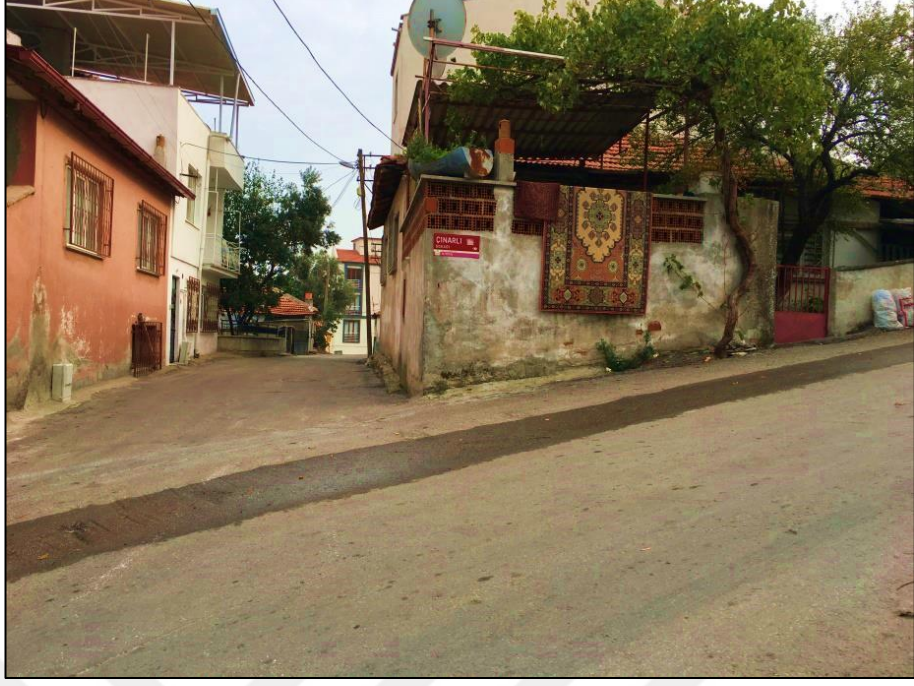
“Mahallemiz elit tabakanın ikamet ettiği ihtiyaçlarının giderildiği bir yer. Bali çekenlere çözüm bulunmalı. Güvenlik hizmetlerinden memnunum bekçi uygulaması var. Güvenli olmayan sokak veya cadde yok. Sakarya, Vicdaniye, Maltepe mahalleleri güvenli değildir. Balicilerin olay çıkardığını duyuyoruz. Bu mahallelerin madde bağımlılarının barınağı olmaktan çıkarılmasını istiyorum.” (Atatürk Mahallesi Muhtarı, 73)

Güvenlik konusu içinde yaya güvenliği de yer almaktadır. Bununla birlikte güvenliğe ait sorulara katılımcılar, açıklamalarını suçla ilişkilendirerek yapmışlardır. Yapılan ek açıklamalara karşın bu sorunun yanıtlarında değişim olmadığı görülmüştür. Saha araştırması sırasında yaya güvenliğinin hemen her mahallede sağlanamadığı görülmüştür (Şekil 52, Şekil 53 ve Şekil 54).



Şekil 52. Gaziosmanpaşa Mahallesi’nde Bir Yol Ayrımı ve Güvenli Olmayan Noktada Bekleyen Yaya





**Şekil 53. Sütluce Mahallesi'nde Yaya Güvenliği Olmayan Kaldırımsız Sokaklardan Bir Görünüm**



**Şekil 54. 1.Oruçgazi Mahallesi'nde Yer Alan Kaldırımsız Bir Sokakta Yürüyen Yaya**

#### 4.4.1.4. Kent Mimarisi ve Tarihi Doku

Araştırma anketinin bu bölümünde yer alan ifadeler için yapılan frekans analizi sonuçlarına göre birinci ifade olan “Yol ve kaldırım çalışmalarından memnunuz.”a verilen yanıtlardan ‘katılıyorum’u seçenlerin oranı % 63,6’dır. “Yeni iş alanlarının gelişimi hızlıdır.” cümlesine verilen yanıtlardan en çok “kesinlikle katılmıyorum” seçilmiş olup oranı % 75,1’dir. “Oturduğum yerin yakınlarında terk edilmiş konutlar bulunmamaktadır.” tümcesine % 36,2 oranında “kararsızım” diye yanıtlanmıştır. “Yaşadığınız konut veya sokağın kentsel dönüşüm çalışmaları ile yenilenmesini ister misiniz?” sorusuna katılımcılar yanıt olarak “katılıyorum”u % 41,6 oranında seçmişlerdir. “Yaşadığınız sokakta korunması gereken önemli yapılar var mı?” sorusuna araştırmaya katılanlar yanıt olarak “katılıyorum”u % 50,4 oranında seçmişlerdir. “Yerleşime kimlik (ayırt edici bir özellik) kazandıran yapılar mevcuttur.” ifadesine katılımcıların % 40,1’i “katılmıyorum” şeklinde cevap vermiştir. Diğer yöneltilen ifadelere alınan yanıtlarda dikkate değer seviyede bir oran görülmemiştir (Çizelge 24).

**Çizelge 24. Katılımcıların Balıkesir Şehrine Ait Kent Mimarisi ve Tarihi Doku Bölümündeki İfadelere Verdikleri Yanıtların Frekansları, Yüzdeleri, Standart Sapmaları**

<b>1.Yol ve kaldırım çalışmalarından memnunuz</b>	<b>f (Frekans)</b>	<b>% (Yüzde)</b>	<b>ss (Standart Sapma)</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	22	5,5	0,972
Katılmıyorum	53	13,2	
Kararsızım	51	12,7	
Katılıyorum	<b>255</b>	<b>63,6</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	20	5,0	
<b>2.Yeni iş alanlarının gelişimi hızlıdır.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	<b>301</b>	<b>75,1</b>	0,863
Katılmıyorum	52	13,0	
Kararsızım	28	7,0	
Katılıyorum	16	4,0	
Kesinlikle Katılıyorum	4	1,0	
<b>3.Oturduğum yerin yakınlarında terk edilmiş konutlar bulunmamaktadır.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	127	31,7	0,921
Katılmıyorum	113	28,2	
Kararsızım	<b>145</b>	<b>36,2</b>	
Katılıyorum	14	3,5	
Kesinlikle Katılıyorum	2	0,5	
<b>4.Yaşadığımız konut veya sokağın kentsel dönüşüm çalışmaları ile yenilenmesini isterim.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	44	11,0	1,120
Katılmıyorum	115	28,7	
Kararsızım	64	16,0	
Katılıyorum	<b>167</b>	<b>41,6</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	11	2,7	

Çizelge 24-devamı

<b>5.Yaşadığınız sokakta korunması gereken önemli yapılar var.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	17	4,2	0,973
Katılmıyorum	94	23,4	
Kararsızım	79	19,7	
Katılıyorum	<b>202</b>	<b>50,4</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	9	2,2	
<b>6.Bu sokakta yaşamaktan memnunum.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	38	9,5	1,095
Katılmıyorum	128	31,9	
Kararsızım	86	21,4	
Katılıyorum	<b>131</b>	<b>32,7</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	18	4,5	
<b>7.Yerleşime kimlik (ayırt edici bir özellik) kazandıran yapılar mevcuttur.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	78	19,5	1,058
Katılmıyorum	<b>161</b>	<b>40,1</b>	
Kararsızım	85	21,2	
Katılıyorum	67	16,7	
Kesinlikle Katılıyorum	10	2,5	
<b>8.Kenti güzel buluyorum.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	43	10,7	1,056
Katılmıyorum	108	26,9	
Kararsızım	<b>140</b>	<b>34,9</b>	
Katılıyorum	88	21,9	
Kesinlikle Katılıyorum	22	5,5	

Kent mimarisi ve tarihi doku bölümünde yer alan ifadeler kendi arasında korelasyon analizine tabi tutulmuştur. Bu analiz sonuçlarına göre orta düzeyde korelasyona sahip ifadeler yedinci ve sekizinci sırada yer alan cümlelerdir. Bu cümleler arasındaki korelasyon değeri 0,401'dir. Diğer ifadeler arasındaki korelasyon zayıf veya çok zayıf düzeydedir (Çizelge 25).

Çizelge 25. Kent Mimarisi ve Tarihi Doku ile İlgili İfadeler Arasındaki İlişki

No	İfadeler	Değerler	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
K1.	Yol ve kaldırım çalışmalarından memnunum	kd	1							
		ad	-							
K2.	Yeni iş alanlarının gelişimi hızlıdır.	kd	-0,009	1						
		ad	0,862	-						
K3.	Oturduğum yerin yakınlığında terkedilmiş konutlar bulunmamaktadır.	kd	0,235**	0,027	1					
		ad	0,000	0,585	-					
K4.	Yaşadığımız konut veya sokağın kentsel dönüşüm çalışmaları ile yenilenmesini isterim	kd	0,259**	0,049	-0,030	1				
		ad	0,000	0,326	0,555	-				
K5.	Yaşadığımız sokakta korunması gereken önemli yapılar vardır	kd	0,332**	0,127*	0,050	-0,050	1			
		ad	0,000	0,011	0,314	0,318	-			
K6.	Bu sokakta yaşamaktan memnunum	kd	-0,016	-0,029	0,166**	0,067	-0,041	1		
		ad	0,752	0,557	0,001	0,183	0,412	-		
K7.	Yerleşime kimlik (ayrıt edici bir özellik) kazandıran yapılar mevcuttur.	kd	0,150**	0,144**	0,094	0,553**	0,053	0,086	1	
		ad	0,003	0,004	0,059	0,000	0,291	0,086	-	
K8.	Kenti güzel buluyorum.	kd	-0013	0,180**	-0,041	0,435**	-0,053	0,245**	0,401**	1
		ad	0,794	0,000	0,413	0,000	0,290	0,000	0,000	-

kd: Korelasyon Değeri

\*p < 0,05

K: Kent mimarisi ve tarihi doku

ad: Anlamlılık Değeri

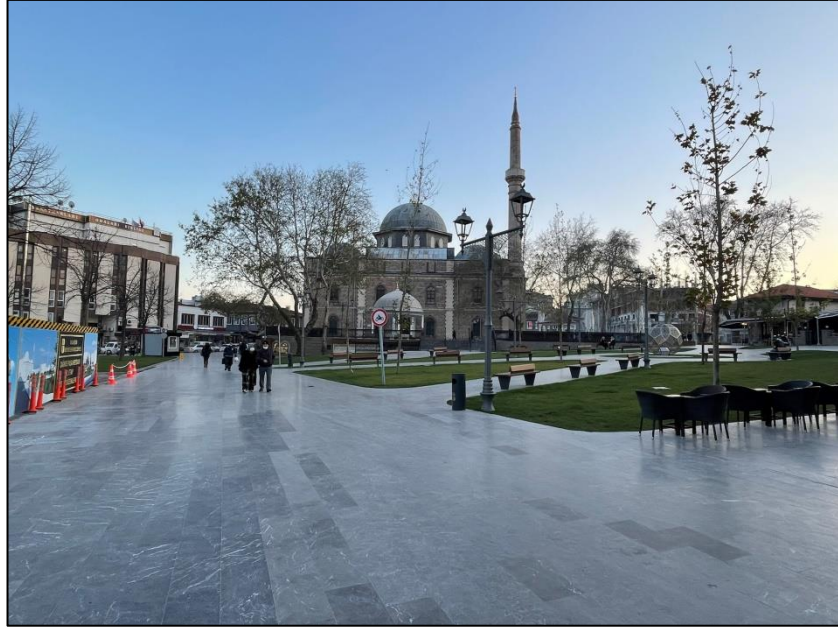
\*\*p < 0,01

Aygören, Dumlupınar ve Hacı İlbey mahallelerinde metruk yapılara çokça rastlanmaktadır. Bu yapılar mahalle sakinleri için tehlike oluşturmaktadır (Şekil 55).



**Şekil 55. Aygören Mahallesi'nde Metruk Bir Yapıdan Görünüm**

Balıkesir'de bulunan meydanlar şehrin çeşitli noktalarında oluşturulmuştur. Bu meydanların alan büyüklükleri değişebilmekte ve kullanım amaçları farklı olabilmektedir. Bununla birlikte Zağnos Paşa Cami önünde 2019-2021 yılları arasında oluşturulan Zağnos Paşa Kent Meydanı ve Atatürk Parkı'nın batısında kalan Atatürk Anıtı Meydanı gözlemlenen en büyük kent meydanlarıdır (Şekil 56, Şekil 57 ve Şekil 58). Örneğin; Atatürk Anıtı Meydanı tören alanı olarak kullanılmaktadır.



**Şekil 56. Zağnos Paşa Cami**





**Şekil 57. Zağnos Paşa Meydanı'ndan Bir Görünüm**



**Şekil 58. Atatürk Parkı'nın Girişinde Yer Alan Atatürk Anıtı ve Önünde Bırakılan Alandan Görünüm**

Ana caddeler şehirde nirengi noktaları olarak görev yaptığı için, her birinin olmasa da birçoğunun ayırt edici özelliklere sahip olması gerekmektedir. Böylece bireylerin şehir içinde dolaştığı zamanlarda, 'her yer birbirinin aynısı' düşüncesi azalmış olacak ve insanlarda şehrin farklı noktalarını deneyimleme isteği doğacaktır (Reader, 2005). Balıkesir'de Milli Kuvvetler Caddesi tek yönlü araç trafiğine izin veren yapısı, yayalara ait geniş kaldırımların bulunması, ticaret ve finans bakımından hareketli olması ve caddedeki peyzaj çalışması neticesinde şehrin diğer caddelerinden ayrılmaktadır (Şekil 59). Ayrıca şehrin okunabilirliğini arttıran yer

yön bildiren levhaların şehrin kavşak noktalarında yer aldığı görülmüştür (Şekil 60 ve Şekil 61). Restore edilmeyi bekleyen tarihi yapıların şehrin çeşitli yerlerinde olduğu görülmüştür (Şekil 62 ve Şekil 63).



Şekil 59. Milli Kuvvetler Caddesi'nde Bulunan Dükkânlar ve Peyzaj için Kullanılan Unsurların Bir Görünümü



Şekil 60. Kurtdereli Spor Salonu Önünde Yer Alan Kavşaktaki Yer-Yön Tabelaları





**Şekil 61. Vasıf Çınar Caddesi ile Kepsut Caddesi'ni Birleştiren Kavşaktaki Yön Levhaları**



**Şekil 62. Şehirde Bulunan ve Türkiye'nin İlk Modern Un Fabrikalarından Biri Olan Muharrem Hasbi Un Fabrikası**





**Şekil 63. Gümüşçeşme Mahallesi'ndeki Mustafa Tepmeci Meydanı'nda Yer Alan Tarihi Fabrika**

Bu yapılarla birlikte kent mimarisine yönelik düşüncelerinin neler olduğu muhtarlara sorulmuştur ve ardından muhtarlardan alınan yanıtlar incelenmiştir. Sözü geçen bu yanıtlar kod matrislerine dönüştürülmüştür. Muhtarlarla yapılan görüşmelerden elde edilen kod matrislerine bakıldığında çevre mahallelerin muhtarları ile merkez mahallelerin muhtarlarına ait görüşler arasında belirgin bir farklılık görülmektedir (Şekil 64, 65, 66 ve 67). Çevre mahallelerin muhtarları kent mimarisi açısından az katlı binaların varlığından memnundurlar. Bununla birlikte tarihi yapıların merkez mahallelerde yoğun bir şekilde bulunması sebebiyle restorasyona ihtiyaç duyan yapıların sayısı merkez mahallelerde fazladır. Sözü geçen bu sayı ise çevre mahallelerde yok denecek kadar azdır. Merkez mahallelerde Cumhuriyet sonrası yapılan bu yapıların kentsel dönüşüme alınabileceği ifade edilmektedir (Şekil 64 ve Şekil 65). Ayrıca merkez mahallelerde tarihi yapıların çok sayıda olması bunların uzun zamandır yenileme çalışmalarından uzak kalması ve zamanın etkisiyle yıpranmış, yıkılmaya yüz tutmuş yapılar olması kentsel dönüşümü bu alanlar için gerekli hale getirmektedir. Muhtarlara göre bu binalar sokaklardan gelip geçen herkes için tehlike arz etmektedir. Bu binaların oluşturduğu tehditin çözüme kavuşturulması yönünde aynı düşünceyi paylaşan muhtarlar, binaların restore edilmesini veya tamamen yıkılması taraftarındırlar (Şekil 66 ve Şekil 67).

Kod Sistemi	1. ...	9. ...	13. ...	14....	15...	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29....	31....	33....	34....	35....	36....	39....	40....	TOPLAM
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Kent mimarisi ve tarihi doku																			0
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Binaların Durumu																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Memnun değilim							1					1							2
<input checked="" type="checkbox"/> Daha iyi olabilir												1							0
<input checked="" type="checkbox"/> Memnunum						1						1							2
<input checked="" type="checkbox"/> Az katlı						1						1							2
<input checked="" type="checkbox"/> Çok katlı																			0
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Kentteki yapıların birbiriyle uyu																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Var																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Yok																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Uyumlu hale getirilebilir																			0
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Tarihi yapılar ve korunması																			0
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Tarihi yapılarla ilgili bilinçli																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Yapılabilir																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Var																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Yok																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Yenileme çalışmaları olabi																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Yenileme çalışmaları yok																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Yenileme çalışmaları var												1							0
Σ TOPLAM	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	6

Şekil 64. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Kent Mimarisi ve Tarihi Doku için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	1. ...	9. ...	13. ...	14....	15...	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29....	31....	33....	34....	35....	36....	39....	40....	TOPLAM
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Kent mimarisi ve tarihi doku																			0
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Binaların Durumu																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Memnun değilim							1					1							2
<input checked="" type="checkbox"/> Daha iyi olabilir																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Memnunum						1						1							2
<input checked="" type="checkbox"/> Az katlı						1						1							2
<input checked="" type="checkbox"/> Çok katlı																			0
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Kentteki yapıların birbiriyle uyu																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Var																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Yok																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Uyumlu hale getirilebilir																			0
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Tarihi yapılar ve korunması																			0
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Tarihi yapılarla ilgili bilinçli																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Yapılabilir																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Var																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Yok																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Yenileme çalışmaları olabi																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Yenileme çalışmaları yok																			0
<input checked="" type="checkbox"/> Yenileme çalışmaları var																			0
Σ TOPLAM	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	6

Şekil 65. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Kent Mimarisi ve Tarihi Doku için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi

Kod Sistemi	2. ...	3. ...	4. ...	5. ...	6. ...	7. ...	8. ...	10. ...	11. ...	12. ...	17. ...	18. ...	20. ...	21. ...	22. ...	23. ...	24. ...	28. ...	30. ...	32. ...	37. ...	38. ...	TOPLAM
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Kent mimarisi ve tarihi doku																							0
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Binaların Durumu																							0
<input checked="" type="checkbox"/> Memnun değilim											■	■		■	■		■		■				8
<input checked="" type="checkbox"/> Daha iyi olabilir																	■						1
<input checked="" type="checkbox"/> Memnunum														■									1
<input checked="" type="checkbox"/> Az katlı																							0
<input checked="" type="checkbox"/> Çok katlı																							0
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Kentteki yapıların birbiriyle uyumu																							0
<input checked="" type="checkbox"/> Var																							0
<input checked="" type="checkbox"/> Yok												■											1
<input checked="" type="checkbox"/> Uyumlu hale getirilebilir											■												3
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Tarihi yapılar ve korunması																							0
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Tarihi yapılarla ilgili bilinçlendirme																							0
<input checked="" type="checkbox"/> Yapılabilir																							1
<input checked="" type="checkbox"/> Var																							1
<input checked="" type="checkbox"/> Yok																							0
<input checked="" type="checkbox"/> Yenileme çalışmaları olabilir																							14
<input checked="" type="checkbox"/> Yenileme çalışmaları yok																							9
<input checked="" type="checkbox"/> Yenileme çalışmaları var																							0
Σ TOPLAM	0	0	4	0	6	1	0	6	1	2	3	6	1	3	2	0	2	0	1	0	0	1	39

Şekil 66. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Kent Mimarisi ve Tarihi Doku için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	2. ...	3. ...	4. ...	5. ...	6. ...	7. ...	8. ...	10. ...	11. ...	12. ...	17. ...	18. ...	20. ...	21. ...	22. ...	23. ...	24. ...	28. ...	30. ...	32. ...	37. ...	38. ...	TOPLAM
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Kent mimarisi ve tarihi doku																							0
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Binaların Durumu																							0
<input checked="" type="checkbox"/> Memnun değilim											1	2		1	1		1		1			1	8
<input checked="" type="checkbox"/> Daha iyi olabilir																	1						1
<input checked="" type="checkbox"/> Memnunum														1									1
<input checked="" type="checkbox"/> Az katlı																							0
<input checked="" type="checkbox"/> Çok katlı																							0
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Kentteki yapıların birbiriyle uyumu																							0
<input checked="" type="checkbox"/> Var																							0
<input checked="" type="checkbox"/> Yok							1																1
<input checked="" type="checkbox"/> Uyumlu hale getirilebilir					1			1				1											3
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Tarihi yapılar ve korunması																							0
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Tarihi yapılarla ilgili bilinçlendirme																							0
<input checked="" type="checkbox"/> Yapılabilir								1															1
<input checked="" type="checkbox"/> Var															1								1
<input checked="" type="checkbox"/> Yok																							0
<input checked="" type="checkbox"/> Yenileme çalışmaları olabilir			3		2			3	1	2	1	2											14
<input checked="" type="checkbox"/> Yenileme çalışmaları yok			1		3			1			1	1	1	1									9
<input checked="" type="checkbox"/> Yenileme çalışmaları var																							0
Σ TOPLAM	0	0	4	0	6	1	0	6	1	2	3	6	1	3	2	0	2	0	1	0	0	1	39

Şekil 67. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Kent Mimarisi ve Tarihi Doku için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi

Mahalle muhtarlarının şehirdeki **kent mimarisi ve tarihi dokuyu** değerlendirmeleri yönünde sorular yöneltilmiştir. Muhtarların verdikleri yanıtlardan bazıları şöyledir:

“Binaların az katlı olmasını seviyorum.” (Gümüşçeşme Mahallesi Muhtarı, 78)

“Yerleşim bakımından daha düzenli bir şehir olmasını beğeniyorum.” (Paşaalanı Mahallesi Muhtarı, 45)

“Her yer inşaat, sosyal, kültürel yapılar arttırılmalı.” (Paşaalanı Mahallesi Muhtarı, 45)

“Büyükşehir belediyesinde olması gereken eşitlikçi anlayışın olmamasından memnun değilim. Çarşıda gözlemlenen hareketlilik, her mahallede görülüyor. Altıeylül Belediye binasının yakın bir zamanda Hasan Basri Çantay mahallesine geleceği söyleniyor, böyle bir şey olursa belki bu durum değişir.” (Hasan Basri Çantay Mahallesi, 63)

“Eski evlerin restorasyonunun yapılmamasından rahatsızım. Tarihi evlerin yenilenmesini veya yıkılmasını istiyorum. Ama ağırlıklı olarak tarihi evlerin restore edilip insanların ziyaretine açılmasını istiyorum. Tarihi evleri yıkılmaktan kurtarsınlar isterim.” (Ali Hikmet Paşa Mahallesi Muhtarı, 56)

“Tarihi binaların restore edilerek madde bağımlılarının barınağı olmaktan çıkarılmasını istiyorum. Trafik sıkışıklığı sorunu başta olmak üzere, mahalle sınırı içinde eski eserler ve anıtlar kurulu tarafından tescil edilen tarihi yapıların bir an önce restorasyonu ile ilgili sorunlar yetkililer tarafından çözülmeli. Güvenli olmayan sokaklar var ancak bu sokaklar genellikle yıkılmaya yüz tutmuş tarihi konutların kendiliğinden yıkılması durumunda oluşabilecek, cana gelebilecek olası zararlardan kaynaklanmaktadır. Sadece bu nedene bağlı olarak bazı sokaklardan geçemiyoruz. Tarihi konutlar, yapılar restore edilmeli. Sadece gelebilecek zarardan dolayı değil, geçmişin kültürünü gelecek kuşaklara aktarmak içinde restorasyon faaliyetleri önemlidir. Yıkılmasına karşı değil ama ayakta kalmasına destek olunmalı.” (Aygören Mahallesi Muhtarı, 74)

“Eski binalar sorun teşkil ediyor. Yıkım kararı alınan binalar için uygulama başlatılmıyor. Girişimler sonuçsuz kalıyor. Tarihi binalar restore edilmeli. Tarihi binalar olduğu yerde nasıl hareket edilmeli? ve Olası yangınlarda neler yapılmalı? sorularına karşılık olarak halkın bilinçlendirilmesi gerekir. Yıkılmak üzere olan konutlar, sokakları kullananlar için tehlike yaratıyor. Bu binalara restorasyon yapılmalı, veya binalar tamamen yıkılmalı.” (Dumlupınar Mahallesi Muhtarı, 66)

Katılımcıların tarihi konutlarla ilgili görüşleri, tarihi konutların bakımının yapılarak yeniden kullanıma sunulması yönünde, yıkılmak üzere olan metruk binaların ve sokaktan geçenlere karşı tehlike oluşturan konutların yıkılmasının doğru olduğu düşünülmektedir. Hacı İsmail ve Ali Hikmet Paşa mahalleleri'nin yanı sıra Aygören ve Dumlupınar mahalleleri de, bu tür tarihi konutlara sıklıkla rastlanan mahallelerden olduğu önceden belirtilmişti (Şekil 68).



**Şekil 68. Aygören Mahallesi'nde Tehlike Oluşturan Eski Konuttan Bir Görünüm**

“Kentsel dönüşümün yapılmasını isterim. Metruk binalara çözüm bulunmasını isterim.” (Ege Mahallesi Muhtarı, 38)

“Apartmanlarda apart uygulamasının saatlik ve günlük olarak kiralanmasından hoşnut değilim. Güvenli olmayan sokakların olduğunu ve bunun nedenini tarihi bazı binaların yıkılmaya yüz tutmuş olmasına bağlıyorum. Bu sorun valilikle veya Kültür ve Turizm Bakanlığının desteğiyle yapılacak restorasyon çalışmalarıyla çözümlenir.” (Hacı İlbey Mahallesi Muhtarı, 62)

“Yaşam için çok iyi bir yer Türkiye'nin en güzel şehri. Restore edilmeyen tarihi binalar, sokakları kullanan vatandaşlar için tehlike arz etmesinden ve buna çözüm bulunamamasından memnun değiliz. İdarecilerin menfaat olmadan hareket etmemesinden muzdaribiz.” (Karaoğlan Mahallesi Muhtarı, 60)

“Çarşı düzenli bir hal alamadı. Milli Kuvvetlerde yer alan bankalar ara caddelerde olmamalı.” (2.Oruçgazi Mahallesi Muhtarı, 60)

Açıklamalardan anlaşılacağı üzere tarihi konutları barındıran mahallelerin muhtarları kent mimarisine dair daha somut örneklerle soruları yanıtlamışlardır. Bu yanıtlar doğrultusunda kent mimarisini oluşturan tarihi yapılar ve sokaklar şehir içinde güvenlik ve trafik açısından bir takım sorunlara neden olmaktadır. Bahsi geçen sorunlara yönelik çözümler yetkililer tarafından beklenmektedir.

Balıkesir Büyükşehir Belediyesi'nin Balıkesir şehrinin bazı tarihi yapıları restorasyonunu üstlendiği görülmüştür (Şekil 69 ve Şekil 70). Sözü geçen restorasyon gören yapılar ağırlıklı olarak Hacı İlbey, Aygören, Dumlupınar mahallelerinde toplanmaktadır.





Şekil 69. Restorasyon İşlemiyle Onarılan ve Herhangi Bir İşlemlerle Onarılmayan İki Yapı



Şekil 70. Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Tarafından Restorasyon İşlemi Devam Eden Bir Yapı



#### 4.4.1.5. Gelenekler, Pazar Yerleri ve Festivaller

Araştırma anketinin bu bölümünde yer alan ifadelerin frekans analizi anketin diğer bölümlerinde yapıldığı gibi tekrarlanmıştır. Bu analiz sonuçlarına göre “Alışveriş tamamlayıp geri dönmek için az zaman harcıyorum.” cümlesine verilen yanıtlardan “katılıyorum”u seçenlerin oranı %63,6’dır. “Semtlere kurulan pazar yerlerinin buldukları yerden memnunuz.” ifadesine verilen yanıtlardan “katılıyorum”u seçenlerin oranı % 52,1’dir. “Semt pazarlarının kurulma günleri bana uymaktadır.” cümlesine katılımcıların % 51,4’ü yanıt olarak “katılıyorum”u seçmişlerdir. Bu ifadelerin dışında kalan ifadeler için verilen yanıtlarda öne çıkan bir oran bulunmamaktadır (Çizelge 26).

**Çizelge 26. Katılımcıların Balıkesir Şehrine Ait Gelenekler, Pazar Yerleri ve Festivaller Bölümündeki İfadelere Verdikleri Yanıtların Frekansları, Yüzdeleri, Standart Sapmaları**

<b>1. Alışveriş tamamlayıp geri dönmek için az zaman harcıyorum.</b>	<b>f (Frekans)</b>	<b>% (Yüzde)</b>	<b>ss (Standart Sapma)</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	22	5,5	0,972
Katılmıyorum	53	13,2	
Kararsızım	51	12,7	
Katılıyorum	<b>255</b>	<b>63,6</b>	
Kesinlikle Katılıyorum	20	5,0	
<b>2. Yaşadığım yerdeki insan ilişkilerini samimi bulmaktayım.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	62	15,5	1,284
Katılmıyorum	<b>117</b>	<b>29,2</b>	
Kararsızım	81	20,2	
Katılıyorum	88	21,9	
Kesinlikle Katılıyorum	53	13,2	
<b>3. Balıkesir’de yapılan festivallerin sayısı yeterlidir.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	127	31,7	0,921
Katılmıyorum	113	28,2	
Kararsızım	<b>145</b>	<b>36,2</b>	
Katılıyorum	14	3,5	
Kesinlikle Katılıyorum	2	0,5	
<b>4. Yapılan kültürel etkinlikler yeterlidir.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	111	27,7	0,882
Katılmıyorum	<b>149</b>	<b>37,2</b>	
Kararsızım	119	29,7	
Katılıyorum	22	5,5	
Kesinlikle Katılıyorum	0	0	
<b>5. Düzenlenen etkinliklere katılmaktayım.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	50	12,5	0,929
Katılmıyorum	150	37,4	
Kararsızım	134	33,4	
Katılıyorum	64	16,0	
Kesinlikle Katılıyorum	3	0,7	
<b>6. Semtlere kurulan pazar yerlerinin buldukları yerden memnunuz.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	41	10,2	1,091
Katılmıyorum	17	4,2	
Kararsızım	86	21,4	

Çizelge 26-devamı

Katılıyorum	209	52,1	
Kesinlikle Katılıyorum	48	12,0	
<b>7.Semt pazarlarının kurulma günleri bana uymaktadır.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	21	5,2	0,978
Katılıyorum	206	51,4	
Kararsızım	87	21,7	
Katılmıyorum	18	4,5	
Kesinlikle Katılıyorum	69	17,2	
<b>8.Balıkesir’de bulunan her geleneği benimsemekteyim.</b>	<b>f (Frekans)</b>	<b>% (Yüzde)</b>	<b>ss (Standart Sapma)</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	39	9,7	1,118
Katılmıyorum	130	32,4	
Kararsızım	115	28,7	
Katılıyorum	82	20,4	
Kesinlikle Katılıyorum	35	8,7	
<b>9.Balıkesir’in yerlisi dışarıdan gelenlere karşı hoşgörülüdür.</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>ss</b>
Kesinlikle Katılmıyorum	62	15,5	1,167
Katılmıyorum	83	20,7	
Kararsızım	132	32,9	
Katılıyorum	92	22,9	
Kesinlikle Katılıyorum	32	8,0	

Gelenekler, pazar yerleri ve festivaller bölümünde yer alan ifadelerin kendi aralarındaki ilişkisini görebilmek için korelasyon analizine tabi tutulmuştur. Bu analiz sonuçlarına göre üçüncü ile dördüncü ifade, sekizinci ile dokuzuncu ifade arasında yüksek korelasyon bulunmaktadır. Bu değerler sırasıyla 0,736 ve 0,688’dir. İkinci ile dokuzuncu ifade ve altıncı ile yedinci ifade arasındaki korelasyon değerleri sırasıyla 0,446 ve 0,593’tür. Bu değerler korelasyon ilişkisi bakımından orta düzey olarak yorumlanmaktadır. Diğer ifadelerin kendi arasındaki değer, altıncı ile yedinci ifade için hesaplanmış korelasyon katsayısından düşük çıkarak zayıf ve çok zayıf düzeyde belirlenmiştir (Çizelge 27).

**Çizelge 27. Gelenekler, Pazar Yerleri ve Festivallerle İlgili Verilen İfadelerin Birbiriyle Olan İlişkisi**

No	İfadeler	Değerler	G1	G2	G3	G4	G5	G6	G7	G8	G9
G1.	Alışveriş tamamlayıp geri dönmek için az zaman harcıyorum.	kd	1								
		ad	-								
G2.	Yaşadığım yerdeki insan ilişkilerini samimi bulmaktayım.	kd	0,099*	1							
		ad	0,049	-							
G3.	Balıkesir’de yapılan festivallerin sayısı yeterlidir.	kd	0,235**	0,072	1						
		ad	0,000	0,150	-						
G4.	Yapılan kültürel etkinlikler yeterlidir.	kd	0,182**	0,159**	0,736**	1					
		ad	0,000	0,001	0,000	-					
G5.	Düzenlenen etkinliklere katılmaktayım.	kd	0,227**	-0,201**	0,132**	0,242**	1				
		ad	0,000	0,000	0,008	0,000	-				
G6.	Semtlere kurulan Pazar yerlerinin buldukları yerden memnunum.	kd	0,302**	0,172**	0,135**	0,255**	0,270**	1			
		ad	0,000	0,001	0,007	0,000	0,000	-			
G7.	Semt pazarlarının kurulma günleri bana uymaktadır.	kd	0,262**	0,216**	0,200**	0,255**	0,202**	0,593**	1		
		ad	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	-		
G8.	Balıkesir’de bulunan her geleneği benimsemekteyim.	kd	0,167**	0,351**	0,037	0,029	-0,046	0,196**	0,344**	1	
		ad	0,001	0,000	0,459	0,569	0,358	0,000	0,000	-	
G9.	Balıkesir’in yerlisi dışarıdan gelenlere karşı hoşgörülüdür.	kd	0,106*	0,446**	0,176**	0,096	-0,110*	0,281**	0,397**	0,688**	1
		ad	0,034	0,000	0,000	0,054	0,027	0,000	0,000	0,000	-

kd: Korelasyon Değeri

\* $p < 0,05$

G: Gelenekler, pazar yerleri ve festivaller

ad: Anlamlılık Değeri

\*\* $p < 0,01$

Görüşmelerden elde edilen kod matrislerine göre; çevre mahalle muhtarları kadına ve erkeğe yönelik farklı uygulamaların olmadığı görüşündedirler. Bununla birlikte gelenekler bakımından Balıkesir’de yaşayanların hassasiyet, duyarlılık ve hoşgörü sahipleri oldukları düşünülmektedir. Çevre mahallelerin muhtarları, aynı zamanda komşuluk ilişkilerinin devam ettiğini belirtmektedirler (Şekil 71 ve Şekil 72).

Merkez mahallelerdeki muhtarlarla yapılan görüşmelerden elde edilen kod matrislerine göre muhtarlar, Balıkesir’de kadın ve erkeğe yönelik farklı bir uygulama yapılmadığı, var olan uygulamaların hem kadınlar hem de erkekler için yeterli olduğu görüşündedirler.

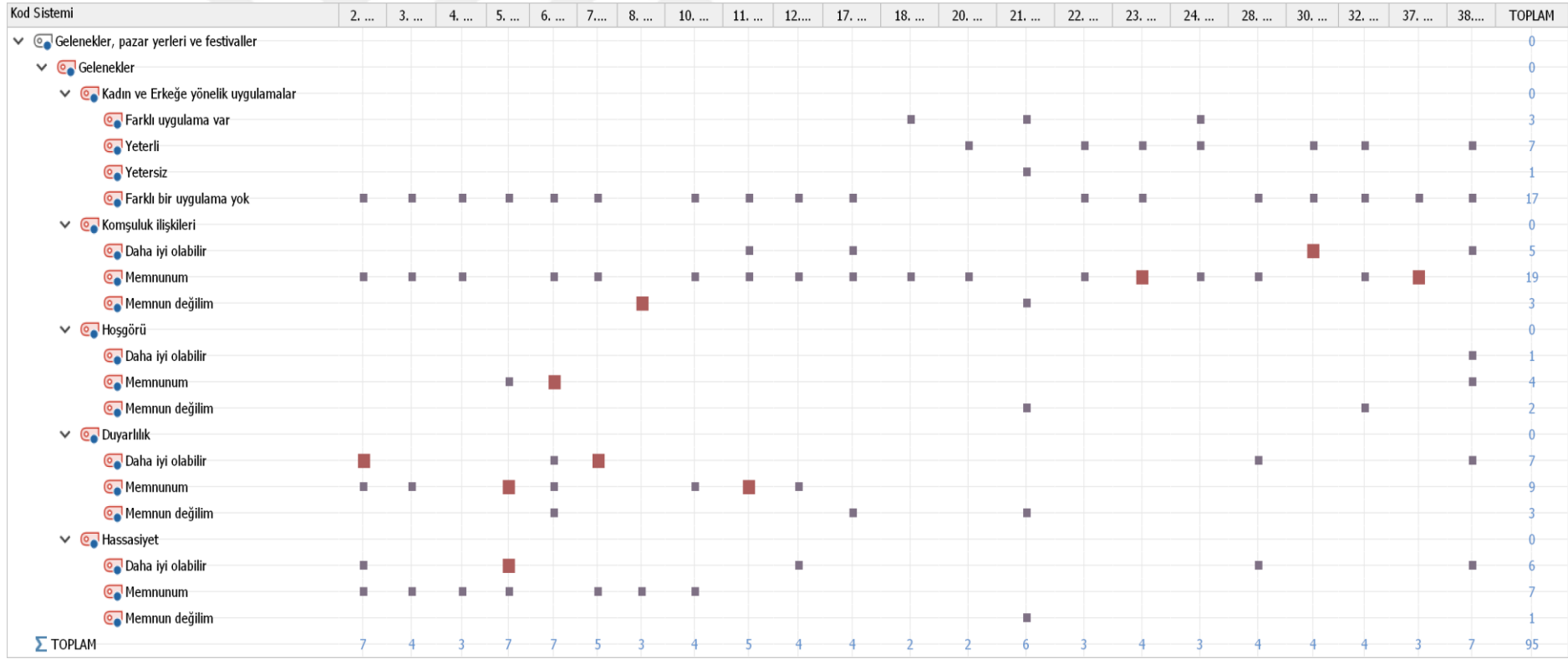
Gelenekler bakımından Balıkesir’de yaşayanların hoşgörülü, duyarlı, hassasiyet sahibi oldukları ve burada yaşayanların arasında komşuluk ilişkilerinin iyi durumda olduğu düşünülmektedir. Bununla birlikte merkez mahallelerin muhtarları, insanlar arasında komşuluk ilişkilerinin, duyarlılığın ve hassasiyetin daha iyi hale getirilebileceği kanaati hâkimdir (Şekil 73 ve Şekil 74).

Kod Sistemi	1....	9. ...	13. ...	14....	15. ...	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29. ...	31....	33....	34. ...	35....	36. ...	39....	40....	TOPLAM
Gelecekler, pazar yerleri ve festivaller																			0
Gelecekler																			0
Kadın ve Erkeğe yönelik uygulamalar																			0
Farklı uygulama var																			2
Yeterli																			4
Yetersiz																			0
Farklı bir uygulama yok																			15
Komşuluk ilişkileri																			0
Daha iyi olabilir																			4
Memnunum																			16
Memnun değilim																			0
Hoşgörü																			0
Daha iyi olabilir																			1
Memnunum																			4
Memnun değilim																			0
Duyarlılık																			2
Daha iyi olabilir																			0
Memnunum																			5
Memnun değilim																			1
Hassasiyet																			0
Daha iyi olabilir																			0
Memnunum																			2
Memnun değilim																			1
<b>Σ TOPLAM</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>57</b>

Şekil 71. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Gelenekler için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	1....	9. ...	13. ...	14....	15. ...	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29. ...	31....	33....	34. ...	35....	36. ...	39....	40....	TOPLAM
▼ Gelenekler, pazar yerleri ve festivaller																			0
▼ Gelenekler																			0
▼ Kadın ve Erkeğe yönelik uygulamalar																			0
Farklı uygulama var					1								1						2
Yeterli							1	1									1	1	4
Yetersiz																			0
Farklı bir uygulama yok		1	1	1		1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	15
▼ Komşuluk ilişkileri																			0
Daha iyi olabilir					1				1		1							1	4
Memnunum		1	1	1		1	1	1		1	1		2	1	2	1	1	1	16
Memnun değilim																			0
▼ Hoşgörü																			0
Daha iyi olabilir					1														1
Memnunum	1							1		1								1	4
Memnun değilim																			0
▼ Duyarlılık	2																		2
Daha iyi olabilir																			0
Memnunum		1	1		1			2											5
Memnun değilim											1								1
▼ Hassasiyet																			0
Daha iyi olabilir																			0
Memnunum	1	1																	2
Memnun değilim											1								1
Σ TOPLAM	4	4	3	2	4	2	3	6	2	3	5	1	3	2	3	2	3	5	57

Şekil 72. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Bahkesir’de Gelenekler için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi



Şekil 73. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Gelenekler için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	2. ...	3. ...	4. ...	5. ...	6. ...	7. ...	8. ...	10. ...	11. ...	12. ...	17. ...	18. ...	20. ...	21. ...	22. ...	23. ...	24. ...	28. ...	30. ...	32. ...	37. ...	38. ...	TOPLAM	
▼ Gelenekler, pazar yerleri ve festivaller																							0	
▼ Gelenekler																								0
▼ Kadın ve Erkeğe yönelik uygulamalar																								0
Farklı uygulama var												1		1			1							3
Yeterli													1		1	1	1		1	1		1		7
Yetersiz														1										1
Farklı bir uygulama yok	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1				1	1		1	1	1	1	1		17
▼ Komşuluk ilişkileri																								0
Daha iyi olabilir									1		1									2			1	5
Memnunum	1	1	1		1	1		1	1	1	1	1	1		1	2	1	1		1	2			19
Memnun değilim							2							1										3
▼ Hoşgörü																								0
Daha iyi olabilir																							1	1
Memnunum				1	2																		1	4
Memnun değilim														1							1			2
▼ Duyarlılık																								0
Daha iyi olabilir	2				1	2													1				1	7
Memnunum	1	1		2	1			1	2	1														9
Memnun değilim					1						1			1										3
▼ Hassasiyet																								0
Daha iyi olabilir	1			2						1									1				1	6
Memnunum	1	1	1	1		1	1	1																7
Memnun değilim														1										1
Σ TOPLAM	7	4	3	7	7	5	3	4	5	4	4	2	2	6	3	4	3	4	4	4	4	3	7	95

Şekil 74. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Gelenekler için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi



*Gelenekler* teması için üretilmiş kod matrisinden elde edilen bu bulguları destekleyen muhtarlara ait ifadelerden bazıları şöyledir:

“Balıkesir’in insanları hoşgörülüdür. Komşuluk ilişkileri iyi durumdadır. Çevremde çok kişiyi tanıyorum ve onların sorunlarını bu sayede daha çabuk çözebiliyorum. Kadınlara veya erkeklere farklı bir uygulamanın olduğunu düşünmüyorum. Karesi kent konseyi, kadın meclisi, çocuk meclisi var ve bu yerlerde güzel fikirler ortaya çıkartılıp uygulanıyor.” (Adnan Menderes Mahallesi Muhtarı, 42)

“Kadınlar ve erkekler arasında bir ayırım olduğunu düşünmüyorum. Yaklaşık 4 seçimdir muhtar olarak seçiliyorum. Bu durum, benim sosyal ilişkilerimin iyi olduğunu gösterir.” (Dinkçiler Mahalle Muhtarı, 68)

“Kadınlar veya erkekler arasında pozitif ayırım yok. Mahalle sakinleri ile aramdaki sosyal ilişki iyi durumdadır.” (Gaziosmanpaşa Mahallesi Muhtarı, 57)

“İnsanlarla diyalog önemli her ne kadar konuştuğumuz insanlar bazen agresif davranırsa da... Kadınlara pozitif ayrımcılık uygulanıyor. Kadına dul maaşı veriliyor ama erkeğe yok. Bunun dışında bu mahalle için konuşmam gerekirse kadınlara çalışma alanı olarak tarlalar gösteriliyor.” (2. Gündoğan Mahallesi Muhtarı, 47)

“Kadınlara ve erkeklere farklı hizmetlerin olduğunu düşünüyorum ama bu hizmetlerin ayrıcalık tanımaktan ziyade kadın ve erkeğin ihtiyaçlarının farklılığından kaynaklandığını düşünüyorum. Örneğin kadınlar için özellikle çocuklu kadınlar için bebek bakım kabinlerinin yapılması. Mahallemde herkesin ekonomik durumuna kadar haberim vardır.” (Hasan Basri Çantay Mahallesi Muhtarı, 63)

“Sosyal ilişkilerim iyidir. Benim mahalleimde genellikle yaşlı nüfus olduğu için onlarla konuşuyorum ve bunu severek yapıyorum. Kadınlara ve erkeklere sunulan hizmetlerin eşit koşullarda olduğunu söyleyebilirim.” (Kızpınar Mahallesi muhtarı, 65)

“Sosyal ilişkiler sayesinde işlerimin çoğunu hallediyorum. Bazen ihtiyaç sahiplerinin sorunlarını resmi makamlara gitmeden halletmelerine yardımcı oluyorum. Kadın ve erkeğe eşit hizmet ediliyor.” (Toygaz Mahallesi Muhtarı, 54)

“Vatandaşlar sokakları güvenli hale getirmek için sokaklarda daha fazla vakit geçirmeli, örneğin sokaklarda akşamüstü kapı önünde oturma eylemleri daha sık yapılmalı. Kadınlara ve erkeklere farklı hizmetler verildiğini düşünmüyorum.” (Ege Mahallesi Muhtarı, 38)

“Gençlere toplum kurallarına saygı göstermesi gerektiğini aşılıyan uygulamalar olmalı. Sosyal ilişkiler benim için önemli olsa da etraftaki bazı insanlar için önemli olmayabiliyor. Geçenlerde oturduğum bir apartmanda biri vefat etmişti. Meftanın yakını olmadığı ve etrafta kimse meftayı tanımadığı için cenazeyi kaldırmakta zorlanmıştım. Kadınlara yapılan fazla pozitif ayrımcılıktan dolayı yuvaların yıkıldığını düşünüyorum.” (Karaoğlan Mahallesi Muhtarı, 60)

“Sosyal ilişkilerde iyiyimdir. Ancak insanların kendi arasındaki iletişiminin zayıf olduğunu düşünüyorum. Birbirinden rahatsızlık duydukları konular üzerine konuşamadıklarını biliyorum. Çünkü kimden hangi konuda rahatsızlarsa benden o konuyla ilgili o kişiyle konuşmamı konu rica ediyorlar. Bu durumun yaygınlaşmasından rahatsızım.” (Yıldırım Mahallesi Muhtarı, 44)

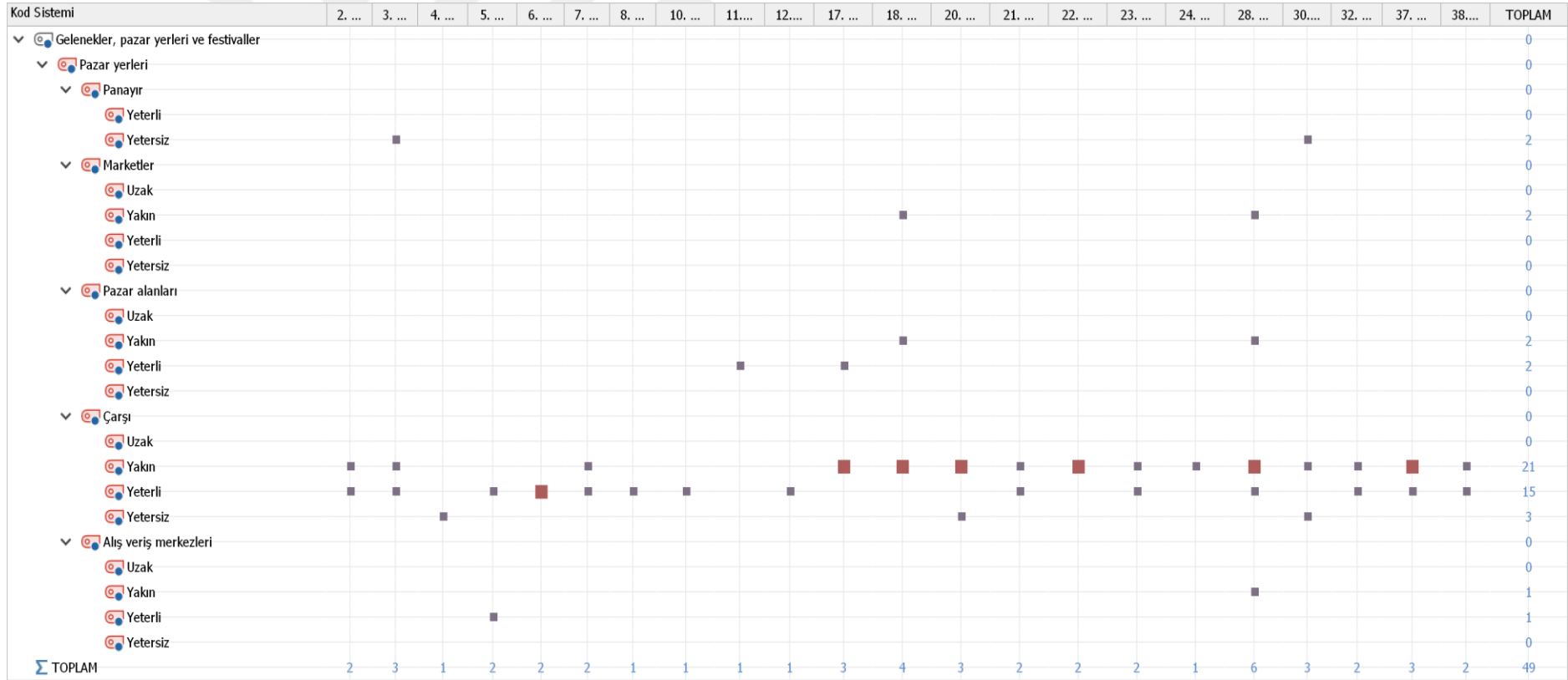
Muhtarlar **pazar alanlarının**, MİA’nın ve panayırların yeterli olduğunu ancak bu alanların içinde buldukları çevre mahallelere uzak olduğu kanaatindedirler (Şekil 75 ve Şekil 76). Muhtarlar, pazar yerleri, çarşı, marketler, AVM’leri yeterli sayıda ve oturdukları yere yakın oldukları görüşündedirler. Çevre mahallelerde yer alan muhtarların aksine merkez mahallelerdeki muhtarlar, panayırların yetersiz olduğu düşüncesindedirler (Şekil 77 ve Şekil 78).

Kod Sistemi	1. ...	9. ...	13. ...	14. ...	15. ...	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29. ...	31. ...	33. ...	34. ...	35. ...	36. ...	39. ...	40. ...	TOPLAM
▼ Gelenekler, pazar yerleri ve festivaller																			0
▼ Pazar yerleri																			0
▼ Panayır																			0
Yeterli					■														1
Yetersiz																			0
▼ Marketler																			0
Uzak																			0
Yakın																			0
Yeterli																			0
Yetersiz																			0
▼ Pazar alanları																			0
Uzak																			0
Yakın																			0
Yeterli																			1
Yetersiz												■							1
▼ Çarşı																			0
Uzak																			10
Yakın																			8
Yeterli																			9
Yetersiz																			0
▼ Alışveriş merkezleri																			0
Uzak																			0
Yakın																			0
Yeterli																			0
Yetersiz																			0
Σ TOPLAM	4	1	1	1	3	1	2	1	1	2	2	2	1	1	2	3	1	1	30

Şekil 75. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Pazar Yerleri için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi

Kod Sistemi	1. ...	9. ...	13. ...	14. ...	15. ...	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29. ...	31. ...	33. ...	34. ...	35. ...	36. ...	39. ...	40. ...	TOPLAM
▼ Gelenekler, pazar yerleri ve festivaller																			0
▼ Pazar yerleri																			0
▼ Panayır																			0
Yeterli					1														1
Yetersiz																			0
▼ Marketler																			0
Uzak																			0
Yakın																			0
Yeterli																			0
Yetersiz																			0
▼ Pazar alanları																			0
Uzak																			0
Yakın																			0
Yeterli					1														1
Yetersiz												1							1
▼ Çarşı																			0
Uzak		1			1			1		1					2	2	1	1	10
Yakın					2	1	1		1	1	1		1						8
Yeterli		1	1	1	1		1				1	1		1		1			9
Yetersiz																			0
▼ Alışveriş merkezleri																			0
Uzak																			0
Yakın																			0
Yeterli																			0
Yetersiz																			0
Σ TOPLAM	4	1	1	1	3	1	2	1	1	2	2	2	1	1	2	3	1	1	30

Şekil 76. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Pazar Yerleri için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi



Şekil 77. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Pazar Yerleri için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	2. ...	3. ...	4. ...	5. ...	6. ...	7. ...	8. ...	10. ...	11....	12....	17. ...	18. ...	20. ...	21. ...	22. ...	23. ...	24. ...	28. ...	30....	32. ...	37. ...	38....	TOPLAM	
▼ Gelenekler, pazar yerleri ve festivaller																							0	
▼ Pazar yerleri																								0
▼ Panayır																								0
Yeterli																								0
Yetersiz			1																1					2
▼ Marketler																								0
Uzak																								0
Yakın												1							1					2
Yeterli																								0
Yetersiz																								0
▼ Pazar alanları																								0
Uzak																								0
Yakın												1							1					2
Yeterli									1		1													2
Yetersiz																								0
▼ Çarşı																								0
Uzak																								0
Yakın	1	1				1					2	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	1		21
Yeterli	1	1		1	2	1	1	1		1				1		1		1		1	1	1		15
Yetersiz			1										1						1					3
▼ Alışveriş merkezleri																								0
Uzak																								0
Yakın																			1					1
Yeterli				1																				1
Yetersiz																								0
Σ TOPLAM	2	3	1	2	2	2	1	1	1	1	3	4	3	2	2	2	1	6	3	2	3	2		49

Şekil 78. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Bahkesir’de Pazar Yerleri için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi

**Çarşı-pazar** yerleri için kod matrisinden elde edilen bulguları destekleyen muhtarların ifadeleri ise şöyledir:

“Hanımeli pazarının kurulmasını beğeniyorum. Haftada iki kere çarşıya gidiyorum.” (Adnan Menderes Mahallesi Muhtarı, 42)

“Resmi iş olmazsa çarşıya gitmiyorum.” (Dinkçiler Mahallesi Muhtarı, 68)

“Çarşıya haftada en az üç kez gidiyorum.” (Gaziosmanpaşa Mahallesi Muhtarı, 57)

“Bankaların şubeleri sadece merkez mahallelerde değil çevre mahallelerde de olması gerekir. Çarşıya giderken zorluk yaşıyorum. Haftanın her günü çarşıya gidiyorum.” (2. Gündoğan Mahallesi Muhtarı, 47)

“Resmi iş olmazsa gitmiyorum.” (Kızpınar Mahallesi Muhtarı, 65)

“Çarşıya ulaşmanın zor olmasından rahatsızım. Haftada iki kere çarşıya gidiyorum.” (Maltepe Mahallesi Muhtarı, 68)

“15 günde bir çarşıya gidiyorum. Pazaryeri yapılmalı.” (Paşaalanı Mahallesi Muhtarı, 45)

“Çarşıya haftada 4 ya da 5 kez gidiyorum. Kamu işleri için.” (Sütlüce Mahallesi Muhtarı, 50)

“Resmi işler için gidiyorum. İşim olmazsa gitmiyorum.” (Toygar Mahallesi Muhtarı, 54)

“TOKİ alanında sosyal yaşam bulunmadığı için çarşıya her gün gidiyorum.” (Yeni Mahalle Muhtarı, 58)

“Neredeyse haftanın her günü çarşıya gitmekteyim.” (Altı Eylül Mahallesi Muhtarı, 44)

“Ulaşımında zorluk yaşıyorum ve çarşıya sık gitmekteyim.” (Aygören Mahallesi Muhtarı, 74)

“Çarşının içinde yer alan bir muhtarlık olduğumuz için her gün çarşıdayım.” (Dumlupınar Mahallesi Muhtarı, 66)

“Mahallenin çarşıya yakın olmasından dolayı vasıtaya ihtiyaç duyulmamasından memnunum.” (Hacı İlbey Mahallesi Muhtarı, 62)

“Altı Eylül Belediye’sinde işlerim olduğu için çarşıya her gün gidebiliyorum.” (Plevne Mahallesi Muhtarı, 51)

“Çarşıya yürüyerek ulaşıyoruz. Her gün çarşıya çıkmaktayım.” (Vicdaniye Mahallesi Muhtarı, 66)

Pazar yerleri, geleneklerin insanoğlunun davranışlarına ve mekânlara yansımalarının iyi bir örneğini oluşturmaktadır. Hem üretici hem de alıcı için herkesin ihtiyacına yönelik olarak kendi içinde organizasyonu olan bu mekânlar, söz konusu insanlara hizmet vermektedir. Balıkesir şehrinde kurulan pazar yerlerinin bir kısmı çatı sisteminin olduğu yerlerde, bir kısmı ise herhangi bir çatı sistemi olmayan sokak aralarına kurulduğu tespit edilmiştir (Şekil 79). Çatı sistemine sahip yerler, pazarların kurulmadığı bazı günlerde mahalle sakinleri tarafından otopark alanı veya hanımeli pazarı olarak kullanılmaktadır (Şekil 80). Sözü geçen bu durum pazar yerleri, kurulma günlerinde ve kuruldukları yerlerde trafik yoğunluğunu arttırmaktadır.



Şekil 79. Bahçelievler Mahallesi'nde Kurulan Cumartesi Pazarından Bir Görünüm



Şekil 80. Bahçelievler Mahallesi Çarşamba Pazarı'nda Kurulan Hanımeli Pazarı

Bazı alanlar **festivaller** kapsamında değerlendirildiğinde, birden fazla misyonu üstlenen mekânlar olarak ortaya çıkmaktadır. Bir başka ifadeyle otopark



olarak kullanılan yerler, gerektiğinde festival, fuar ve miting gibi faaliyetlere ev sahipliği yapmaktadır. Buna örnek olarak, 1-10 Ekim 2021 tarihleri arasında olmak üzere düzenlenen kitap fuarının, Atatürk Parkı'nın batısında bulunan otoparkta gerçekleştirilmesi verilebilir (Şekil 81).

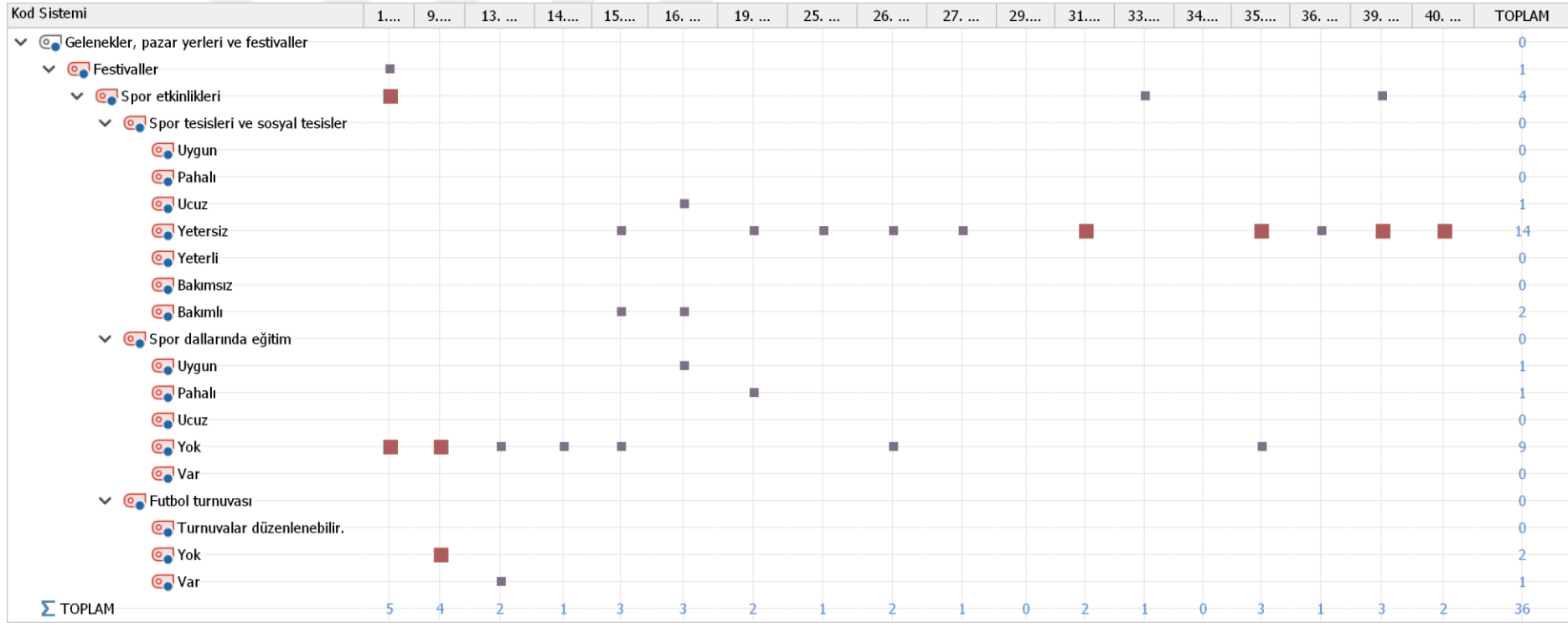


**Şekil 81. Fuar, Kongre, Festivallerin Gerçekleştirildiği ve Otopark Olarak Hizmet Veren Alandan Bir Görünüm**

Kültür, spor alanında yapılan etkinlikler festivaller kapsamında değerlendirilmektedir. Sporla ilgili faaliyetler, etkinlikler ve spor eğitimleri açısından yetersiz bulunan şehrin, daha iyi olması beklenmektedir. Spor tesislerinin spor faaliyetleri için elverişli koşullara sahip olduğu görüşündedirler Spor faaliyetlerinin ve etkinliklerinin sayısının az olduğunu, bu eksikliği gidermek için yapılan spor turnuvalarının sayısının artırılabilceğini önermektedirler. Bahsi geçen öneriye ilave olarak spor dallarında verilen eğitimin daha uygun fiyatlı verilebileceğini ve spor eğitimleriyle ilgili faaliyetlerin sayısının artırılabilceğini düşünmektedirler (Şekil 82, Şekil 83, Şekil 84 ve Şekil 85).

Tiyatro, sinema, müze, kütüphane gibi kültürel etkinliklerin yapıldığı yerlerin ve faaliyetlerin sayısı yetersiz bulunmaktadır. Bununla birlikte bu tür kültürel etkinliklerin bazıları pahalı bulunmaktadır. Tiyatro, sinema ve konser bunlardan bazılarıdır. Pahalı kalan bu tür faaliyetler yerine seçilebilecek müze ve kütüphane gibi kültürel etkinliklerin gerçekleştirildiği mekânlar ise sayıca yetersiz kaldığı düşünülmektedir (Şekil 86, Şekil 87, Şekil 88 ve Şekil 89).





Şekil 82. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Festivallerde Spor Etkinlikleri için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	1....	9....	13. ...	14....	15....	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29....	31....	33....	34....	35....	36. ...	39. ...	40. ...	TOPLAM
✓ Gelenekler, pazar yerleri ve festivaller																			0
✓ Festivaller	1																		1
✓ Spor etkinlikleri	2												1				1		4
✓ Spor tesisleri ve sosyal tesisler																			0
✓ Uygun																			0
✓ Pahalı																			0
✓ Ucuz						1													1
✓ Yetersiz					1		1	1	1	1		2			2	1	2	2	14
✓ Yeterli																			0
✓ Bakımsız																			0
✓ Bakımlı					1	1													2
✓ Spor dallarında eğitim																			0
✓ Uygun						1													1
✓ Pahalı							1												1
✓ Ucuz																			0
✓ Yok	2	2	1	1	1				1						1				9
✓ Var																			0
✓ Futbol turnuvası																			0
✓ Turnuvalar düzenlenebilir.																			0
✓ Yok		2																	2
✓ Var			1																1
Σ TOPLAM	5	4	2	1	3	3	2	1	2	1	0	2	1	0	3	1	3	2	36

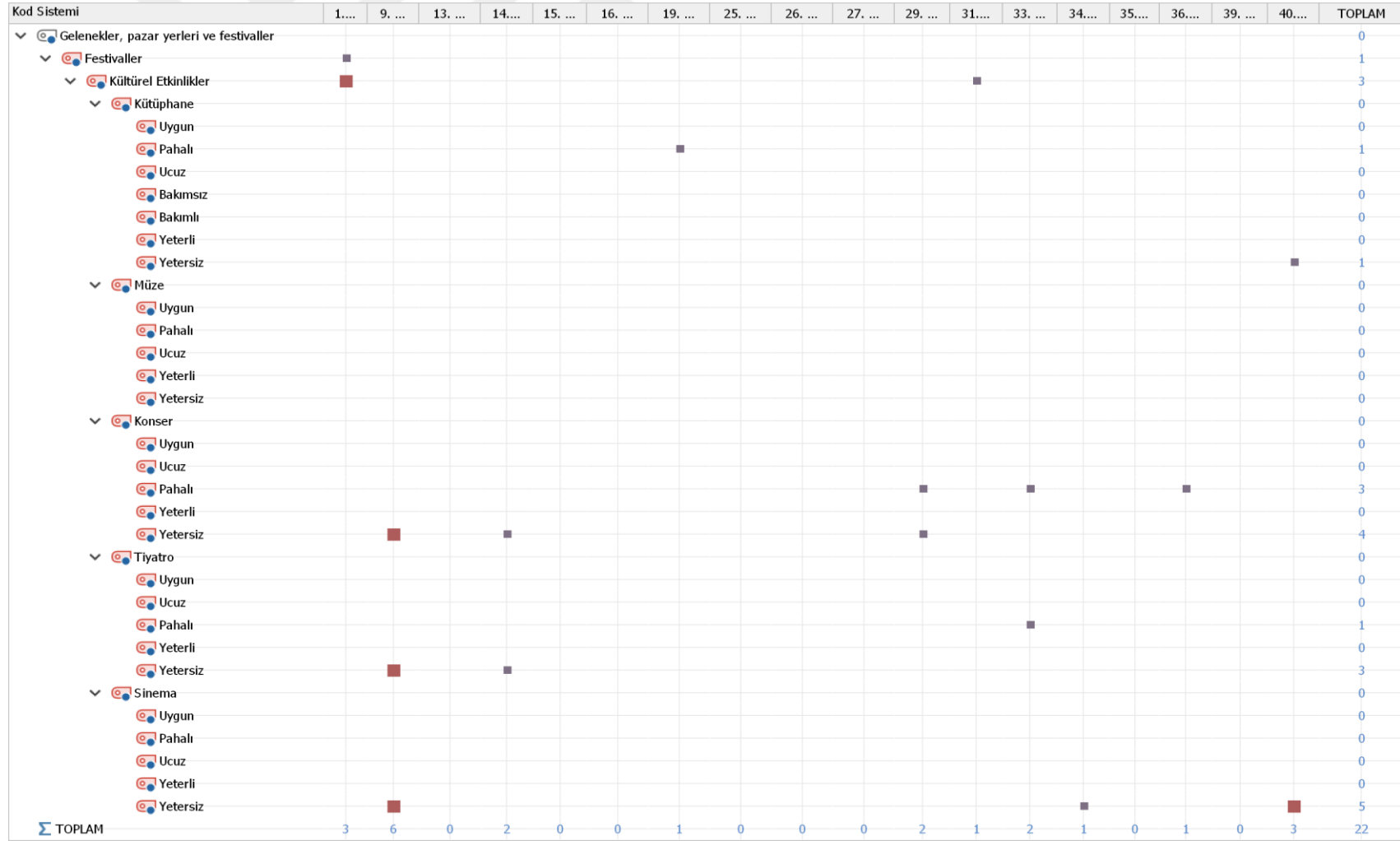
Şekil 83. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Festivallerde Spor Etkinlikleri için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi

Kod Sistemi	2. ...	3. ...	4. ...	5...	6. ...	7. ...	8. ...	10. ...	11....	12....	17. ...	18. ...	20. ...	21. ...	22. ...	23. ...	24. ...	28. ...	30....	32....	37. ...	38...	TOPLAM	
▼ Gelenekler, pazar yerleri ve festivaller																								0
▼ Festivaller			■								■										■	■	■	1
▼ Spor etkinlikleri											■										■	■	■	5
▼ Spor tesisleri ve sosyal tesisler																								0
Uygun																■								2
Pahalı																								0
Ucuz																								0
Yetersiz																								0
Yeterli																								0
Bakımsız																								0
Bakımlı																								0
▼ Spor dallarında eğitim																								0
Uygun																								0
Pahalı											■													1
Ucuz																								0
Yok						■					■													2
Var																								0
▼ Futbol turnuvası																								0
Turnuvalar düzenlenebilir.											■													1
Yok						■																		1
Var																								0
Σ TOPLAM	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	1	1	13

Şekil 84. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Bahkesir’de Festivallerde Spor Etkinlikleri için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	2. ...	3. ...	4. ...	5...	6. ...	7. ...	8. ...	10. ...	11...	12...	17. ...	18. ...	20. ...	21. ...	22. ...	23. ...	24. ...	28. ...	30...	32...	37. ...	38...	TOPLAM	
▼ <input checked="" type="checkbox"/> Gelenekler, pazar yerleri ve festivaller																							0	
▼ <input checked="" type="checkbox"/> Festivaller			1																					1
▼ <input checked="" type="checkbox"/> Spor etkinlikleri											1									2	1	1		5
▼ <input checked="" type="checkbox"/> Spor tesisleri ve sosyal tesisler																								0
<input checked="" type="checkbox"/> Uygun																2								2
<input checked="" type="checkbox"/> Pahalı																								0
<input checked="" type="checkbox"/> Ucuz																								0
<input checked="" type="checkbox"/> Yetersiz																								0
<input checked="" type="checkbox"/> Yeterli																								0
<input checked="" type="checkbox"/> Bakımsız																								0
<input checked="" type="checkbox"/> Bakımlı																								0
▼ <input checked="" type="checkbox"/> Spor dallarında eğitim																								0
<input checked="" type="checkbox"/> Uygun																								0
<input checked="" type="checkbox"/> Pahalı											1													1
<input checked="" type="checkbox"/> Ucuz																								0
<input checked="" type="checkbox"/> Yok							1				1													2
<input checked="" type="checkbox"/> Var																								0
▼ <input checked="" type="checkbox"/> Futbol turnuvası																								0
<input checked="" type="checkbox"/> Turnuvalar düzenlenebilir.											1													1
<input checked="" type="checkbox"/> Yok							1																	1
<input checked="" type="checkbox"/> Var																								0
Σ TOPLAM	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	0	2	1	1		13

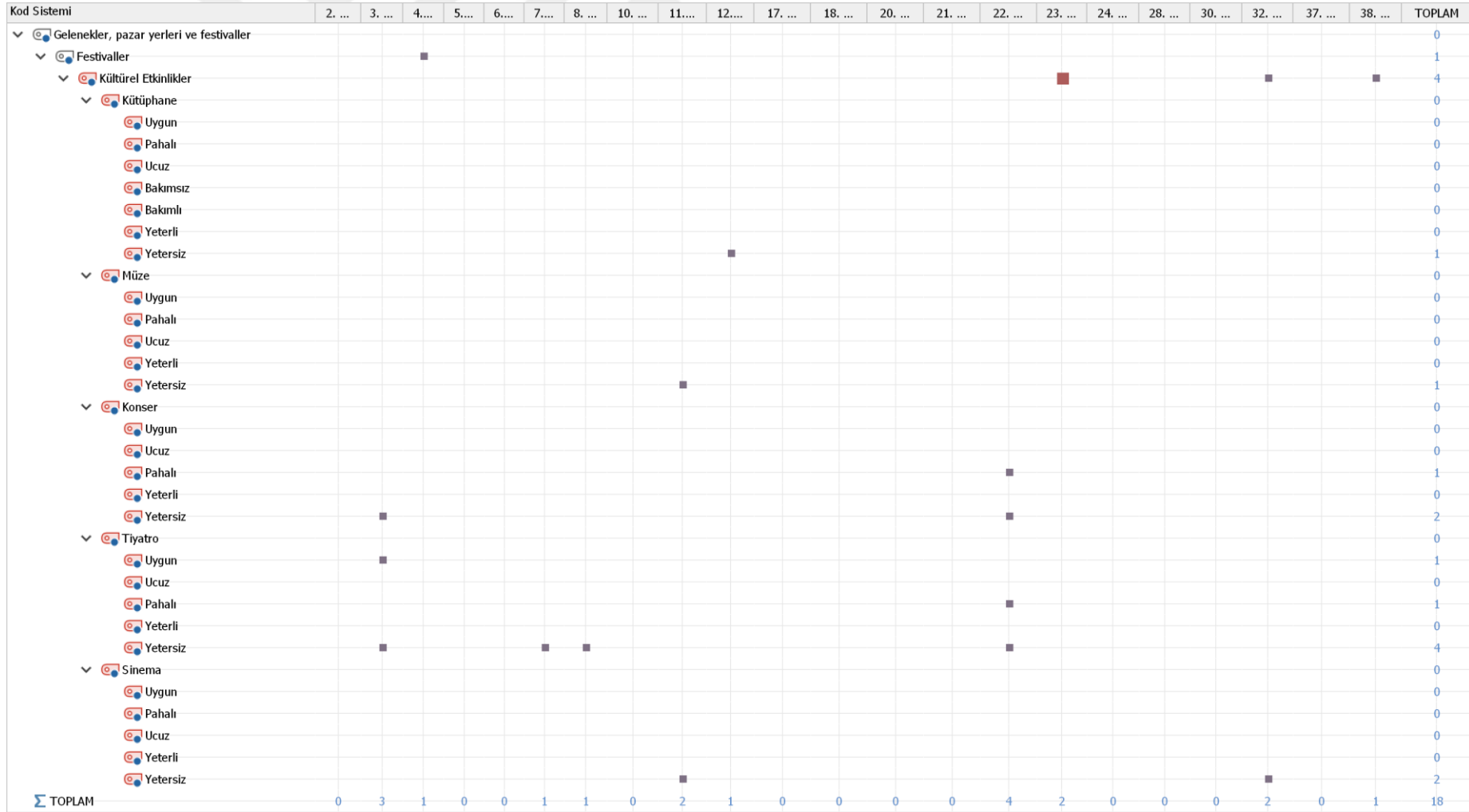
Şekil 85. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Festivallerde Spor Etkinlikleri için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi



Şekil 86. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Bahkесir’de Festivallerde Kültürel Etkinlikler için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	1...	9. ...	13. ...	14...	15. ...	16. ...	19. ...	25. ...	26. ...	27. ...	29. ...	31...	33. ...	34...	35...	36...	39. ...	40...	TOPLAM
Gelecekler, pazar yerleri ve festivaller																			0
Festivaller	1																		1
Kültürel Etkinlikler	2											1							3
Kütüphane																			0
Uygun																			0
Pahalı							1												1
Ucuz																			0
Bakımsız																			0
Bakımlı																			0
Yeterli																			0
Yetersiz																		1	1
Müze																			0
Uygun																			0
Pahalı																			0
Ucuz																			0
Yeterli																			0
Yetersiz																			0
Konser																			0
Uygun																			0
Ucuz																			0
Pahalı											1		1			1			3
Yeterli																			0
Yetersiz		2		1							1								4
Tiyatro																			0
Uygun																			0
Ucuz																			0
Pahalı														1					1
Yeterli																			0
Yetersiz		2		1															3
Sinema																			0
Uygun																			0
Pahalı																			0
Ucuz																			0
Yeterli																			0
Yetersiz		2		1											1				5
<b>Σ TOPLAM</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>22</b>

Şekil 87. Çevre Mahallelerdeki Muhtarların Bahkесir’de Festivallerde Kültürel Etkinlikler için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi



Şekil 88. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Festivallerde Kültürel Etkinlikler için Verdikleri Yanıtların Grafik Kod Matrisi

Kod Sistemi	2. ...	3. ...	4. ...	5. ...	6. ...	7. ...	8. ...	10. ...	11. ...	12. ...	17. ...	18. ...	20. ...	21. ...	22. ...	23. ...	24. ...	28. ...	30. ...	32. ...	37. ...	38. ...	TOPLAM		
✓ Gelenekler, pazar yerleri ve festivaller																								0	
✓ Festivaller			1																						1
✓ Kültürel Etkinlikler																2				1		1			4
✓ Kütüphane																									0
Uygun																									0
Pahalı																									0
Ucuz																									0
Bakımsız																									0
Bakımlı																									0
Yeterli																									0
Yetersiz										1															1
✓ Müze											1														0
Uygun																									0
Pahalı																									0
Ucuz																									0
Yeterli																									0
Yetersiz											1														1
✓ Konser																									0
Uygun																									0
Ucuz																									0
Pahalı															1										1
Yeterli																									0
Yetersiz			1												1										2
✓ Tiyatro																									0
Uygun			1																						1
Ucuz																									0
Pahalı																1									1
Yeterli																									0
Yetersiz			1			1	1								1										4
✓ Sinema																									0
Uygun																									0
Pahalı																									0
Ucuz																									0
Yeterli																									0
Yetersiz										1															2
Σ TOPLAM		0	3	1	0	0	1	1	0	2	1	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	1		18

Şekil 89. Merkez Mahallelerdeki Muhtarların Balıkesir’de Festivallerde Kültürel Etkinlikler için Verdikleri Yanıtların Sayısal Kod Matrisi



*Festivaller (etkinlikler)* için kod matrisinden elde edilen bulguları destekleyen muhtarların kullandığı ifadelerden bazıları şöyledir:

“Bisiklet yarışları, çocuklara yönelik olarak spor alanları yapılmalı. İnsanlara kitap okuma sevgisinin verilebilmesi için etkinlikler olmalı. Hayvanat bahçesi yapılabilir. Festivaller yapılabilir. Gençlerin bir arada tutulacağı, vakit geçireceği yerler yapılabilir.” (Adnan Menderes Mahallesi Muhtarı, 42)

“Mahalle takımıyla ilgileniyorum. Saha yapılması gerekiyor, gençler için.” (Gaziosmanpaşa Mahallesi Muhtarı, 57)

“Tiyatroların ücretsiz olmasını, halk konserlerinin yapılmasını istiyorum. Gençleri meşgul edecek spor faaliyetleri yapılmalı ve ücretsiz olmalı.” (1.Gündoğan Mahallesi Muhtarı, 67)

“Mahalle sakinlerinin kullanabileceği kamuya ait spor tesislerinin olması gerekir. Gençlik merkezleri yapılmalı.” (2.Gündoğan Mahallesi Muhtarı, 47)

“Gençlerin sporla meşgul olabileceği yerlerin yapılmasını istiyorum.” (Gümüüşçeşme Mahallesi Muhtarı, 78)

“Gençlerin vaktini madde bağımlısı insanlarla değil sosyal alanlarda değerlendirmesini isterim, bunun için gereken sosyal alanların oluşturulmasını isterim.” (Hasan Basri Çantay Mahallesi Muhtarı, 63)

“Burası 1000 nüfuslu bir mahalle. Mahallemize top sahasını bile zorla yaptırdık. Daha çok sosyal alana ihtiyacımız var.” (Kızpınar Mahallesi Muhtarı, 65)

“Sosyal alanların sayısı artırılmalı. Kitap okuma oranının artırılmasıyla ilgili girişimler olmalıdır. Her yer inşaat, bunun yerine sosyal ve kültürel yapıların sayısı artırılmalı.” (Paşaalanı Mahallesi Muhtarı, 45)

“Gençlere yönelik spor etkinlikleri olmalı. Tiyatro ücretsiz olmalı. Halka açık konserler yapılmalı.” (Sütlüce Mahallesi Muhtarı, 50)

“Sosyal tesislerin olmayışından rahatsızım. Gençlerin vakit geçirebileceği spor alanlarının açılmasını haftada bir hoca bulundurulmasını ve bu hocanın gençlerimizi eğitmesini istiyoruz.” (2.Sakarya Mahallesi Muhtarı, 60)

“Lise, ortaöğretim öğrencilerinin faydalanabileceği aktiviteler yok.” (Bahçelievler Mahallesi Muhtarı, 79)

“Futbol takımları kurulup futbol turnuvaları düzenlenebilir. Gençlere yönelik başka etkinlikler düzenlenmeli. Gençlerin telefondan uzaklaşması için spor yapabileceği yerler olmalı.” (Hacı İlbey Mahallesi Muhtarı, 62)

“Sosyal projeler sık yapılmalı, yetişkinler için yarışma gibi eğlence aktiviteleri düzenlenmesi gerekir. Sosyal aktiviteler daha fazla olmalı, herkes sinemaya gidemiyor. İnsanların gidebileceği çok yer olmalı.” (Plevne Mahallesi Muhtarı, 51)

“Sinema salonlarının yapılması ve insanların gitmekten keyif alacağı pazarların kurulması gerekmektedir. Tam anlamıyla müze yok. Kuvay-ı milliye ruhunu yaşatacak müze yapılmalı.” (Ege Mahallesi Muhtarı, 38)

“İnsanın yararına yapılan her şey iyidir. Yazarların gelmesi için imza günleri yapılmalı. Kütüphane açılması gerekir.” (Eski Kuyumcular Mahallesi Muhtarı, 88)

“İnsan ilişkilerini pekiştiren etkinlikler düzenlenmelidir.” (Yıldırım Mahallesi Muhtarı, 44)

Gelenekler, pazar yerleri ve festivallerle ilgili olarak muhtarların ifadelerine başvurulduğunda, Balıkesir şehrinin daha yaşanabilir bir yer olması için çözüm önerileri sundukları görülmüştür. Bu öneriler araştırmanın sonuç ve öneriler bölümünde yer aldığı için burada verilmemiştir.

## 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

### 5.1. Sonuçlar

Şehirselle yaşanabilirlik kavramıyla ilgili yapılan literatür değerlendirmesi sonucunda yerli literatürde davranışsal coğrafya bakış açısına oluşturulmuş çalışma sayısının yok denecek kadar az olduğu görülmüştür. Literatürdeki sözü geçen eksiklikten yola çıkılarak hazırlanan bu araştırmanın somut bir çalışmayı temsil etmesi amaçlanmıştır.

Şehirlerde hızlı nüfuslanmanın sonucu olarak günümüzde de devam eden bir takım problemler bulunmaktadır. Şehirlerin günden güne büyümesi sadece çevresindeki verimli tarım arazilerinin üzerine baskı yapmakla kalmayıp aynı zamanda şehir içinde ulaşım, çevre ve güvenlik sorunu gibi bazı problemleri ortaya çıkarmaktadır. Bahsi geçen problemlerden bazıları; çevre kirliliği, özel araçların kullanım sıklığının artışına bağlı olarak ortaya çıkan ulaşım sorunları, çeşitli sosyoekonomik ve sosyokültürel nedenlere bağlı olarak oluşan madde ve alkol bağımlılığı ile güvenlik sorunlarıdır. Bu çalışmada Balıkesir şehrinde bu sorunların yoğunlaştığı alanları şehir sakinlerinin algısı üzerinden tespit etmek amaçlanmıştır.

Sözü geçen amaç doğrultusunda oluşturulan birtakım hipotezler ve araştırma soruları verilmiştir. Araştırma sonunda, “Bu hipotezlerin hangileri doğrulandı?” ve “Araştırma sorularına bir yanıt bulunabildi mi?” diye bakılacak olursa; yeşil alan mevcudiyeti, erişebilirlik açısından sorunlu olmasa da yeşil alanların kapladığı alanın genişletilmesi ve Atatürk Parkı kadar olmasa da büyük parkların her mahallede olması beklenmektedir. Dolayısıyla ilk hipotez doğrulanmıştır. Rekreatif alanların artışı şehir sakinlerini memnun bırakmaktadır. Ulaşım imkânlarında çeşitliliğin artması insanları memnun etmektedir. Bununla birlikte ulaşım sistemi içinde kullanılan araçların ücret tarifeleri pahalı bulunmaktadır. Toplu taşıma faaliyetlerinde sefer sıklığının az olması özel araç kullanımını teşvik etmektedir. İkinci hipotez, ekonomik faktörlere bağlı olarak ortaya çıkan ücret tarifesi göz ardı

edildiğinde doğrulanmış sayılabilir. Üçüncü hipotez kendini en başta doğrulayan bir yargı içermektedir. Buna rağmen yine de araştırma sırasında üçüncü hipotezi destekleyecek örnek alan tespit edilmiştir. Bahsi geçen bu alan Sütluçe ve Yıldız Mahalleleri'dir. Adı geçen mahalleleri rahatsız eden kokuya sahip Katı Atık Düzenli Depolama Tesisi yerleşim yerlerinden uzağa taşındığı takdirde halkta memnuniyet oluşturacağı anlaşılmıştır. Araştırma sorularına dair cevaplar araştırmada bulgularla verilmeye çalışılmıştır.

Birinci soru için şunlara ulaşılmıştır: Ulaşımın genel olarak rahat, ancak detaylı bakıldığında, şehrin merkezinde yer alan mahallelerle çevresinde bulunan mahalleler arasında farklılıkların olduğu tespit edilmiştir. Merkezdeki mahallelerde ulaşım yaya olarak sağlanmaktadır daha kolay herhangi bir araçla ise zor sağlanmaktadır. Çevre mahallelerdeyse bu durum değişmekte olup özel araç kullanma eğiliminin arttığı ve bu nedenle ulaşım rahat olduğu görülmektedir. Bu açıklamalara dayanarak ulaşım, aktarma sayısının çokluğu ve kısa mesafede uygulanan ücret tarifeleri yüzünden ulaşımın pahalı olduğu çıkarımı yapılabilir.

İkinci soruya yönelik olarak şunlar söylenebilir: Şehir sakinlerinin çoğunluğu şehirde yapılan aktiviteleri yeterli görmekte ama pahalı bulmaktadır. Bir kısım şehir sakinleri ise sadece yeterli görmektedir. Bu açıklamalara bağlı olarak aktivitelerin yeterli ancak ekonomik anlamda erişilebilir olmadığı sonucu çıkmaktadır.

Üçüncü soruda hava kirliliğine yönelik çalışmaların yeterli görülüp görülmediğiyle ilgilidir. Buna verilen anket yanıtlarına göre hava kirliliği yok denecek kadar azdır. Mevsimsel olarak kış aylarında ısınma için kullanılan kömürün yakımına bağlı kirliliğin olduğu görüşme analizlerinden anlaşılmaktadır. Bununla beraber kömür yakımı, doğal gaz kullanımının şehirde yaygınlaşmasına bağlı olarak azalmış olup eski yıllara göre hava kirliliği, kış mevsiminde azalmıştır. Bu açıklamalara dayanarak hava kirliliği ciddi bir sorun olmaktan çıkmıştır.

Son soruda otopark, yeşil alan ve trafik yoğunluğuyla ilgili çözümler için halkın düşüncesi sorulmaktadır. Anket cevaplarına göre şehir merkezinde, özellikle çarşıda, otopark ve yeşil alan sorunuyla karşılaşmıştır. Çevre mahallelere gidildiğinde bu sorunlar daha az ortaya çıkmaktadır. Benzer şekilde trafik yoğunluğundan dolayı oluşan şikâyetler merkezde toplanırken, çevre mahallelerde bu şikâyetler azalmaktadır. Sözü geçen sorunlara sunulan çözümlerin MİA'da yetersiz

kaldığı gözlenmiştir. Sonuç olarak son soruda sıralanan sorun ve eksikliklere yönelik olarak uygulanan çözümler yeterli değildir.

Sorunların ayrıntılarına inmeden önce Balıkesir şehrinin Burgess, Hoyt veya Harris ve Ullman'ın şehir modellerine uygun bir gelişme evresi geçirip geçirmediğiyle ilgili bir çıkarımda bulunmak gerekirse; şehrin ilk kuruluş zamanından 1940'lara kadar geçen süre zarfında Edremit – Bursa – İzmir – Kütahya'yı birbirine bağlayan şehirlerarası yolların kesişme noktasından çevreye doğru geliştiği söylenebilir. Ekonomisi tarım ve hayvancılığa dayanan şehirde sanayi adına un ve yem fabrikaları bulunmaktadır. 1960'lı yıllara gelindiğinde Balıkesir-Kütahya yoluna doğru yerleşme eğilimi görülmektedir. 1980'li yıllarda bu yolun yakınına yerleşmeye devam edildiği anlaşılmaktadır. Ancak bu yerleşmeyi yapan ailelerin hangi gelir grubuna mensup olduklarına dair bir bilgi mevcut değildir. 2000'li yıllara gelindiğinde şehir gelişimini batıda Edremit Yolu, doğu ve kuzey doğu'da Bursa Yolu, güneyde ise İzmir Yolu istikametinde sürdürmüştür. Şehir, 2010 ve sonrasında da bu gelişim yönlerini takip etmiştir. Buna karşın Balıkesir şehrinin gelişim evrelerini, bahsi geçen evrelerdeki toplumun sosyoekonomik ve sosyokültürel durumuna veya şehir içindeki fonksiyon alanlarının yer değiştirme sürecine ait veri ya da bilgi olmadan sağlıklı değerlendirmek mümkün değildir. Bu açıklamalara bağlı olarak Balıkesir şehrinin şehrsel gelişimi kısmen Hoyt'un Sektör Modeli'ne benziyor gibi görünse de açıklamalardan da anlaşılacağı üzere toplumun gelir seviyesi bilinmeden ya da ekonomik faaliyet kollarının bahsi geçen evrelerdeki konumuna dair bilgi olmamasından dolayı şimdilik Balıkesir şehrinin herhangi bir şehir modeline uyduğuna dair yorum yapılamaz.

Balıkesir'de ortaya çıkan problemlerin detayına inilecek olursa bu problemler önem sırasına göre şöyle sıralanabilir: Erişebilirlik bakımından otobüs seferlerinin, taksi dolmuş ve minibüs araçlarındaki gibi sık aralıklı olmaması, kamu alanlarına ve binalarına erişim güçlüğüne yol açmaktadır. İmar planlamalarından da anlaşılacağı üzere yeşil alan ve rekreasyonel sahaların kapladığı alanların yüzölçümünün az olması şehir sakinelerinin oturduğu yere uzak olan daha büyük park alanlarında vakit geçirmeye zorlamaktadır. Erişebilirlik açısından işe gidiş ve işten çıkış saatlerinde özel araçların kullanım fazlalığından kaynaklanan trafik yoğunluğu, oturma alanlarıyla iş ve ticaret alanları arasında geçen süreyi arttıran bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Çevre yollarına ve ana caddelere yakın yerleşim yerlerinde trafikten

kaynaklanan gürültü kirliliği ve mevsimsel olarak ısınma için kömür yakımına bağlı olarak hava kirliliği oluşmaktadır. Bunlarla birlikte hem sosyoekonomik hem de sosyokültürel nedenlerin yanı sıra görüşmelerden anlaşıldığı kadarıyla madde kullanımına bağlı olarak bireylerin suç işleme eğilimi artmakta ve bu durum güvenlik sorunlarına yol açmaktadır.

Yaşanabilirliğin **erişebilirlik** kriteri için tespit edilen bulgulara göre anket katılımcıları Balıkesir’de verilen doğalgaz, elektrik ve su hizmetinden büyük oranda memnundurlar. Toplu taşıma araçlarına kolay ulaşmakta ve toplu taşıma ücretlerini uygun bulmaktadırlar. Buna karşın görüşme sırasında muhtarlar, aktarmalı ulaşımı kullananlar için toplu taşıma araçlarına ulaşmanın zorlaştığını ve toplu taşıma ücretinin pahalılaştığını belirtmektedirler. Bu durumda bir yere ulaşırken kullanılan toplu taşıma aracının sayısına bağlı olarak; ulaşımın kolay veya zor ya da ucuz veya pahalı olmasıyla ilgili katılımcılara ait görüşlerin değiştiği söylenebilir. Anket katılımcılarına göre trafik yoğunluğu problemi vardır. Buna rağmen ulaşımında özel araç kullanmayı tercih edenlerle arada bir kullanmayı tercih edenlerin çoğunlukta olduğu görülmüştür. Görüşmelerde merkez ve çevre mahalle muhtarlarının görüşleri kod matrisleri üzerinden karşılaştırıldığında, merkez mahallelerde ulaşımın kolay, çevre mahallelerde ise zor ve pahalı olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. Nitekim görüşmeler esnasında muhtarların çoğu, özel aracını kullanmayı tercih eden insanlar için Balıkesir şehrinde ulaşımı rahat bulurken toplu taşıma araçlarını kullanan insanlar için zor ve pahalı bulduklarını ifade ederek durumu doğrulamaktadırlar. Açıklamalar neticesinde Balıkesir şehrinde ulaşımın genel olarak rahat, kolay; ancak toplu taşıma ücretleri açısından pahalı bir şehir olduğu söylenebilir.

Şehir içi ulaşım, AVM’lere, kültürel faaliyetlere, açık alanlara ve parklara erişim kolay bulunmaktadır. Bunlara karşı sportif aktivitelere, eğlence imkânlarına, erişimin zor olduğu düşünülmektedir. Böyle bir sonucu muhtarların görüşmelerde vermiş olduğu ifadelerle dayanarak açıklamak gerekirse; şehirde kültürel, sportif, eğlence faaliyetleri yeterli sayıdadır; ancak ekonomik anlamda ulaşılabilir değildir. Erişebilirlik kriterinin gerekliliklerinden birkaçı da sokak düzenlemeleri ve sosyal yardımlardır. Dezavantajlı grup olarak ifade edilen yaşlılar ve engelliler için yeterli sosyal yardım yoktur. Ayrıca bu gruba yönelik olarak tasarlanmış yaya geçidi ve kaldırımların olmadığı da ifade edilmektedir.

Toplu taşıma araçlarının engelli bireylere uygun hale getirilmesi için hazırlanmış erişilebilirlik kanunu ile yönetmeliğin yürürlüğe girme tarihleri arasındaki zaman farkı, denetleme sisteminin geç kaldığını göstermektedir. Toplu taşıma araçlarında engelli bireyler için otobüs ve minibüs hatlarında çalışmakta olan araçların Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği'ne uygun olduğu, bununla birlikte sürücü koltuğu hariç 9 ve üzeri koltuk sayısına sahip toplu taşıma araçlarından olmayan taksi dolmuşların bu denetleme sisteminden muaf tutulduğu görülmüştür.

**Yeşil alan mevcudiyeti** kriterinde tespit edilen bulgulara göre çıkarılan sonuçlar şöyledir: Yeşil alanlara erişmek kolaydır ancak kişi başına düşen yeşil alan miktarı ankete ve görüşmeye katılanlar için yetersiz bulunmaktadır. Anket analizlerinden anlaşıldığı kadarıyla park ve çevre düzenlemeleri katılımcıların  $\frac{1}{3}$ 'ini memnun etmektedir. Böyle bir sonuca göre park ve çevre düzenlemelerinin yetersiz kaldığı söylenebilir. Parkın içinde bulunan yürüyüş, oyun ve spor alanları kısmi olarak ihtiyaçlara cevap verdiği anket sonuçlarından çıkarılmaktadır. Şehir sakinleri tarafından aktif olarak kullanılan bu parklardaki eksiklikler, bireylerin parklarda geçirdiği süre boyunca parklardan memnuniyetsiz bir şekilde ayrılmasına yol açmaktadır. Görüşmelerde de bu sonucu destekleyen çok sayıda muhtar ifadesi bulunmaktadır. Özellikle çevre ve merkez mahallelerin muhtarları çocuklar için güvenli oyun alanlarının olmamasından ve ailece vakit geçirilebilecek park sayısının az olmasından şikayetçilerdir.

**Çevresel kalite** kriteri için güvenlik, önemli etkenlerden biridir. Suç verileri bir mekânın güvenli olup olmadığına dair nicel değer ifade ederken bireylerin kendisini güvende hissedip hissetmemeleri güvenlikle ilgili nitel bir değer ifade etmektedir. Nitekim Okulicz-Kozaryn (2013), araştırmasında güvende olma hissini güvenlik için bir ölçüt olabileceğini belirtmiştir. Balıkesir şehir sakinleri yapılan anketler sonucunda kendilerini büyük ölçüde güvende hissetmektedirler. Muhtarlarla yapılan görüşmeler sonucunda yaşadıkları mahalleleri güvenli bulmaları bu sonucu destekler niteliktedir. Bu açıklamalara göre Balıkesir şehri güvenli bir yerdir. Bunların dışında çevre yollarına yakın mahallelerde güvenli olup olmadığına dair bilgi edinilmemiştir.

Kirlilik, çevresel kaliteyi gösteren önemli etkenlerden diğeridir. Sütlüce Mahallesi yakınlarında bulunan “*Katı Atık Düzenli Depolama Tesisi*” bir diğer ifadeyle şehir çöplüğü, şehrin çevreye doğru genişlemesi nedeniyle yerleşme yakınında kalmıştır. Sözü geçen alanın yaydığı kötü kokular mahalle sakinlerini olumsuz etkilemektedir. Owens (2009), çevresel kaliteyi fiziksel (*su, hava, toprak, gürültü kirliliğiyle biyolojik çeşitliliğin azalması ve iklim değişikliği*) ve sosyal (*sağlık, kültür, güvenlik ve konfor*) çevre unsurlarının bir arada bulunması şeklinde tarif edip bu çevre unsurlarından bir tanesinin bile eksik veya olumsuz olması halinde çevresel kalitenin bozulması anlamına geldiğini ifade etmektedir. Bu durumda Sütlüce Mahallesi’nde yaşanan bu olumsuz durum çevresel kaliteyi azaltmaktadır. Benzer durum Yıldız Mahallesi için de geçerlidir. Bahsi geçen mahallelerin muhtarlarıyla yapılan görüşmeler esnasında kullandıkları ifadeler bu sonucu destekler niteliktedir.

Sosyal çevre unsurları arasında yer alan eğitimde fırsat eşitliğinin olmadığı düşünülmektedir. Böyle düşünülmesindeki en önemli neden özel okulların yaygınlaşması ve buna bağlı olarak varlıklı ailelerin çocuklarıyla dar gelirli ailelerin çocukları arasında, eğitim açısından farklılığın oluşmasıdır.

Sosyal çevre unsurlarından biri de konfordur. Konutların kiralama bedelleri yüksek bulunmaktadır. Bu durum ailelerin barınma ihtiyacına ayırdıkları bedeli arttırırken konfor için ayrılan bedeli azaltmaktadır.

**Kent mimarisi ve tarihi dokuya** dair anket analizlerinden elde edilen bulgulara göre çıkarılabilecek bazı sonuçlar vardır. Bunlardan biri, erişebilirlik açısından yeterli olmadığı vurgulanmış olmasına rağmen yol ve kaldırım çalışmaları memnuniyet oluşturacak kadar iyi bulunmaktadır. Katılımcıların böyle düşünmesinde muhtemel nedenin son yıllarda yapılan alt geçit ve üst geçitlerin çoğaltılmasıdır. Sonuçlardan diğeri, anket katılımcıları tarafından yeni iş alanlarının gelişim hızının yok denecek kadar az olduğu düşünülmektedir.

Bir diğer sonuç ise, oturma alanları yakınında, terk edilmiş konutların mevcudiyet durumlarının mahalleden mahalleye değişmesidir. Şehrin kurulduğu Aygören, Dumlupınar, Hacı İlbey ve Hacı İsmail gibi mahallelerde terk edilmiş konutlar fazla, yerleşimin daha yeni olduğu mahallelerde ise yok denecek kadar azdır. Sözü geçen terk edilmiş konutların sayısının azlığına bağlı olarak kentsel

dönüşüm istenmemekte veya çokluğuna bağlı olarak kentsel dönüşüm istenmektedir. Bununla birlikte anket katılımcıları bu kentsel dönüşümün sokaklardaki önemli yapılara zarar verilmeden yapılması önem taşımaktadır. Görüşme bulgularına göre muhtarlar da bu durumu sözlü beyanlarıyla desteklemişlerdir. Yaşanılan sokakta oturmaktan dolayı duyulan memnuniyet durumuna dair anket bulgularında birbirine yakın oran ortaya çıkmıştır. Bu nedenle şehir sakinlerinin oturdukları muhitte yaşamaktan memnun olup olmadıklarına dair bir çıkarım yapılamamaktadır.

Yeni kurulan mahallerin sayısının fazlaşmasına karşın mahalleleri birbirinden ayırt edecek yapıların olmadığı görülmüştür. Kent mimarisi ve tarihi dokuyla ilgili verilen sonuçlara bağlı olarak Balıkesir şehri anket katılımcılarının çoğunluğuna göre beğenilmemektedir.

**Geleneklerle** ilgili varılan sonuçlardan bazıları şöyledir: Ankete katılanlar gelenekler bakımından Balıkesir şehrinde, insan ilişkilerini samimi buldukları ya da şehirde yaygın olan her geleneği benimsedikleri söylenemez. Ayrıca hoşgörü bakımından Balıkesir yerlilerinin şehre dışardan gelen insanlara karşı olan tutumu yeterli görülmemektedir. Buna karşın görüşmelerden elde edilen bulgulara göre Balıkesir şehir sakinleri hoşgörülü ve duyarlı bireylerdir. Bununla birlikte mevcut tutumun daha iyi olabileceği ifade edilmiştir. Muhtarların toplumda karşılaştıkları bazı olumsuz durumlara dayanarak böyle konuştukları tahmin edilmektedir. Bahsi geçen olumsuzluklara örnek olarak, Karaoğlan Mahallesi Muhtarı'nın bir apartmanda cenazeyi kaldıracak kimseyi bulamaması verilebilir. Geleneklerle ilgili son olarak kadınlara veya erkeklere ayrı bir tutumu barındıran uygulamanın olmadığı düşünülmektedir.

**Pazar yerleriyle** ilgili olarak katılımcılar, semtlere kurulan pazar yerlerinin bulunduğu yerlerden ve kurulduğu günlerden genel olarak memnunnardır. Buna ek olarak insanlar alışveriş için az zaman harcamaktan dolayı memnunnardır. Görüşmelerde de muhtarlar pazar yerlerini, sayı bakımından yeterli bulmaktadırlar. Ayrıca çarşı, merkez mahallelerin muhtarlarına göre yeterli ve yakın, çevre mahallelerin muhtarlarına göre yeterli ve uzak bulunmaktadır. Sonuçta pazar yerleri her bakımdan yeterli görülmektedir. Buna ilave olarak çarşının yeterliliği her mahalle için hemen hemen aynı olmasına rağmen çarşının yakın veya uzak olmasına dair



yapılan yorumların değişmesinin nedeni, mahallelerin MİA'ya yakın veya uzak olmasından kaynaklandığı söylenebilir.

**Festivaller** bakımından anket analizlerine göre şehirdeki kültürel ve eğlence etkinliklerinin sayısı yeterli değildir. Ayrıca etkinliklere katılım oranının az olduğu görülmektedir. Görüşmelerden de kültürel etkinliklerin, spor faaliyetlerinin, festivallerin ve spor tesislerinin yetersiz olduğu anlaşılmaktadır. Yapılmakta olan kültürel etkinliklerin, festivallerin ve spor faaliyetlerinin, pahalı bulunduğu anlaşılmıştır. Erişebilirlikle ilgili söylenenlere paralel olarak bahsi geçen aktivitelerin ekonomik anlamda erişilebilir olmadığı sonucu çıkarılabilir.

Balıkesir şehrinin yaşanabilirlik değerlendirilmesi sonucunda Lennard ve diğerleri (1995) tarafından belirlenen 9 kıstasın çoğunu sağlamaktadır. Örneğin; Zağnospaşa Cami ve Meydanı insanların toplumsal birlikteliğini ve iletişimini destekleyen mekân olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çıkarımı Kuban (1968) ve Göney (2011), Türk şehirlerinde cami ve meydan ilişkisine dair yaptıkları açıklamalarla desteklemektedir. Yakınında yer alan Ali Hikmet Paşa Meydanı'nda bu iletişimi destekleyen diğer bir mekân olarak gösterilebilir. MİA ve şehrin diğer yerleri, her gelir düzeyinden kişileri bir arada bulduran farklı gelir düzeylerinden gelen insanların barınmasını, üretmesini, ticaret yapmasını sağlayan mekânlar olarak belirlemektedirler. Özellikle merkez mahallelerde erişim ve arazi kullanım politikaları insanların yürüyüş yolları gözetilerek oluşturulduğu, ankette ulaşım ile ilgili sorulara verilen yanıtlardan ve görüşme ifadelerinden anlaşılmaktadır. Balıkesir şehri halk tarafından Kuva-yi Milliye şehri olarak görülmektedir. Bu algıyı ve hafızayı destekleyen, insanların tarihi hatırlamasını sağlayan irili ufaklı yapıtların, anıtların yapıldığı görülmektedir. Kurtdereli Heykeli, Çamlık Tepesi ve şehrin çeşitli yerlerinde bulunan Atatürk anıtları bu duruma örnek gösterilebilir.

Balıkesir şehrinin bazı kriterlerde sahip olduğu eksikliklere rağmen genel olarak yaşanabilir bir yer olduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte gelişime açık olan yönleri vardır. Şehrin sürekli bir değişim ve dönüşüm içinde olduğu görülmüştür. Dolayısıyla Balıkesir'in şehirselleşmesine dair sonuçlar, şehrin bu değişim ve dönüşümüne bağlı olarak önümüzdeki yıllarda farklılıklar gösterebilir. Bahsi geçen farklılıkların yönü olumlu ya da olumsuz şekilde olabilir. Bunu belirleyecek olan



önce dezavantajlı gruplardan başlamak gerekir. Ardından her yaşta ve yetenekte olan bütün bireyleri kapsayıcı bir biçimde engelsiz şehirler tasarlanmalıdır.

Şehirli nüfusun şehirselleşmeye olan bakış açısı öğrenilmeli, daha doğrusu beklentilerinin ne/neler olduğu ve bu beklentilerinin ne kadar karşılandığı öğrenilmelidir. Bunu yaparken dikkat edilmesi gereken husus, kırsal alanlarda yaşayan insanların beklentileri ve bunların ne kadarının karşılandığıyla kıyaslama yapılmamasıdır. Ayrıca anket ya da diğer kaynaklardan elde edilen verilere göre şehirde bulunan eksikliklerin neler olduğu tespit edilmelidir. Sorunun üstesinden gelmeye yerel ve hatta merkezi yönetim, dâhil edilmelidir. Bu eksiklikleri giderilmesinde sözü geçen müdahale yeterli gelmiyorsa şehir hakkında duyarlılık oluşturan kampanyalar düzenlenmelidir.

Ülkemizde şehirselleşme üzerine yapılan araştırmaların birçoğunda, sahaya inmezsizin durum tespiti yapıp çözüm önerisi sunulduğu görülmüştür. Coğrafyacılar için saha çalışmasının olmazsa olmaz bir araştırma tekniği olduğu düşünülürse; ulaşımda sinyalizasyon, ulaşım türleri, kamusal alanların sınırlılığı gibi sorunların yerinde görülüp tespit edilmesi ve buna göre çözüm üretilmesi gerekmektedir. Böylece hem çözüm üretirken zaman kaybının oluşmasının önüne geçilmiş olacak hem de üretilen çözümlerin somut ve daha uygulanabilir bir hal alması sağlanacaktır.

**Erişebilirlik** adına verilebilecek önerilerin başında şehir merkezinden geçen devlet demiryollarındaki yük taşıyan trenler için şehir dışında yeni güzergâh oluşturulabilir. Balıkesir şehri içinde daha hızlı bir ulaşım için mevcut demiryolları güzergâhlarına şehir içinde başka güzergâhlar ekleyerek yolcu taşımaya ağırlık verilebilir. Görüşmelerde de ifade edildiği gibi aktarmalı ulaşımdan vazgeçilmelidir. Yaşlıların, engellilerin, çocukların ve çocuklu kadınların dezavantajlı grubu oluşturduğu ifade edilmişti. Bu grubun içinde yer alan yaşlılara ve engellilere yönelik uygulamalar sokakla sınırlı kaldığı anlaşılmıştır. Bahsi geçen uygulamaların daha kapsayıcı ve evlerine ulaşan yapıda olması gerekmektedir. Bu duruma verilebilecek somut bir öneri vermek gerekirse; yaşlılar ve engelliler evlerinde günlük ihtiyacı olan yemek pişirme, temizlik gibi eylemleri çoğu zaman yapamadığı tahmin edilmektedir. Böyle bir durumda bu eylemlere yardımcı olabilecek görevli ekipler oluşturulabilir. Buna karşın bu ekiplerin maliyetli olacağı düşünülürse sosyal sorumluluk

projeleriyle, bazı ailelerin bu tür eylemleri gerçekleştirmek için gönüllü aileler olması sağlanabilir.

**Yeşil alan mevcudiyetinin** Balıkesir şehrinde tam anlamıyla irdelenebilmesi için kişi başına düşen yeşil alan miktarı mahalle bazında bilinmeli ve Türkiye ortalamasıyla karşılaştırılmalıdır. Yürüyüş mesafesi olmadan yapılan yeşil alanların erişebilirliğini gösteren uzaklık haritasının Avrupa Çevre Ajansı'nın tavsiye ettiği 15 dakikalık yürüyüş zamanı esas alınarak yeniden düzenlenmelidir. Ayrıca yeşil alanların çoğunluğunu ormanlık alanlarla tarım arazileri oluşturmakta ve şehrin ekonomisi, şehir içinde ve civarında bulunan un ve yem fabrikalarından anlaşıldığı kadarıyla, ağırlıklı olarak tarıma dayanmaktadır. Bundan dolayı şehirde, yerel yönetimin tarım arazileri üzerinde verdikleri yapılaşma izinlerini durdurması gerekmektedir. Şehir merkezinde bulunan otopark alanlarının yetersizliğine karşı 2.Gündoğan Mahalle Muhtarı'nın vermiş olduğu "Atatürk Parkı'nın altına yeraltı otoparkı yapılabilir." önerisi projelendirilerek hayata geçirilebilir. Çocuk oyun alanlarının daha güvenli hale getirilmesi gerekmektedir. Çocuk oyun parklarının yer seçimine ve yapılan yer seçimine bağlı olası risklere karşı güvenlik önlemleri alınmalıdır. Örneğin, bahsi geçen oyun alanları yüksek gerilim hatlarının geçtiği yerlere yapılmamalıdır. Yol kenarına yapılan oyun alanlarının etrafı çitlerle veya çalı gibi yeşil donatılarla çevrelenmelidir.

**Çevresel kaliteyi** oluşturan fiziksel çevre unsurlarında yaşanan sorunlardan ilk akla gelen kirliliktir. Kirlilik türlerinden bir veya bir kaçına maruz kalan mahalleler için bu kirlilik türlerinin nedenleri ortamdan uzaklaştırılmalıdır. Bu önerinin somut örneği Katı Atık Düzenli Depolama Tesisi'nin başka bir yere taşınması veya bu kirlilik alanının mümkünse geri dönüşüm tesisine dönüştürülmesi şeklinde olabilir.

Eğitimde fırsat eşitliğini sağlamak adına gençlik merkezlerinde dar gelirli ailelerin çocukları için talep doğrultusunda ücretsiz etüt hizmeti verilebilir. Sosyal tesislerde, belediyeye ait spor tesislerinde, yarı zamanlı olarak Balıkesir Üniversitesi Beden Eğitimi Spor Yüksek Okulu'nda eğitim alan öğrenciler çalıştırılarak spor eğitiminden düşük gelire sahip ailelerin çocuklarının da faydalanması sağlanabilir.

Güvenlik bakımından şehirde genel olarak problem görülme de bekçi uygulamasının her mahalleye yaygınlaştırılması gerektiği düşünülmektedir. Böyle bir

uygulama sokaklarda günden güne artan güvenlik kameralarının caydırıcılığını destekleyecektir.

**Kent mimarisi ve tarihi doku** kriterinde bir sorun olarak gösterilen yıkılmaya yüz tutmuş tarihi binaların restore edilmesi gerekmektedir. Ayrıca mahallelerde yer alan kurtarılamayacak durumda olan metruk binalar kentsel dönüşümle ortadan kaldırılmalıdır. Bahsi geçen kentsel dönüşümün hem metruk hem de tarihi yapı halinde olan konutların bulunduğu mahallelerde, koruyucu politikalar benimsenerek gerçekleştirilmelidir. Tarihi yapıların olmadığı mahallelerde, mahalleleri birbirinden ayırt edilebilecek duruma getiren yapıların oluşturulması gerekmektedir. Bu yapılar tarihi geçmişten esinlenerek ya da özellikli kamu alanları oluşturularak yapılabilir. Örneğin bir anıt yapılabileceği gibi, herkesin faydalanabileceği, olimpik yüzme havuzu gibi spor tesisleri veya gençlik eğitim merkezleri gibi sosyal tesisler yapılabilir. Sonuçlardan diğeri yeni iş alanlarının gelişim hızı yok denecek kadar az olduğu düşüncesi idi. Bu düşüncenin sebebi sadece şehir ekonomisine bağlamak doğru olmayabilir. Balıkesir'in; Bursa, İzmir gibi büyükşehirlerle bağlanan yollar üzerinde yer almasından dolayı oluşan koşullarla veya ülke ekonomisinin genel durumuyla ilişkilendirilerek ele alınan araştırmalar oluşturulmalıdır.

**Gelenekler, pazar yerleri ve festivaller** için verilebilecek önerilerden bahsetmek gerekirse bunlardan biri geleneklere yöneliktir. Şehir sakinlerinin hem birbirine hem de çevresine karşı duyarlı olması için yapılan sosyal sorumluluk kampanyalarının çoğaltılması gerekmektedir. İnsanların iletişim kurabileceği kamusal alan olarak bilinen meydanlar çoğaltılmalıdır. MİA'nın çevre mahallelere uzak kaldığı göz önüne alınacak olursa böyle ticaret alanların alternatifi, şehrin başka mahallelerinde oluşturulmalıdır. Pazar yerlerinin sayısına, kurulduğu yerlere ya da günlerine dair bir memnuniyetsizlik yoktur. Bununla birlikte pazar yerleri kapalı alanlara dönüşmelidir. Böylece meteorolojik hava olayları arasında yer alan yağış, rüzgâr, aşırı sığa ve soğuga karşı tezgâh açan pazarcılara ve alışverişe gelen şehir sakinlerine konforlu bir ortam sunulmuş olacaktır. Festivallere verilebilecek önerilerden biri doğal yaşam parkı yapılabilir. Yıl içinde 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı gibi önemli günlerin dışındaki günlerde de halk için ücretsiz tiyatrolar ve konserler yapılmalıdır. Gençlerin sporla ilgilenebileceği tesislerin sayısı arttırılmalıdır. Sadece çocuklara ve

gençlere yönelik değil aynı zamanda yetişkinlere yönelik aktiviteler olmalıdır. Hobi sahibi yetişkinlerin uğraşlarını, ziyaretçilere gösterme fırsatının sunulduğu sergiler düzenlenmelidir.

Araştırmanın ve önerileri göz önüne alındığında, sürekli bir değişim içinde bulunan Balıkesir'in şehrsel yaşanabilirlik durumu aralıklı olarak araştırılmalı ve değişen koşullara göre şehrsel yaşanabilirliği arttıran öneriler geliştirilmelidir. Önerilerin bir kısmı, muhtarlarla görüşmelerde belirtilen ifadelerden yola çıkılarak hazırlanmıştır. Bu görüşmeler, ilerleyen zamanlarda muhtarların haricinde seçilmiş bireylerden oluşan grup/lar için yapılabilir. Böylece öneri geliştirmede şehirdeki sorunlara maruz kalan kişilerin dâhil edilmesi sağlanabilir.



## KAYNAKÇA

- Açıkgöz, Ö. (2007). Şehir, şehir toplumu ve şehir sosyolojisi. *Sosyoloji Konferansları Dergisi*, 35, 57-88.
- Afacan, Y. (2015). Yaşanabilir kentsel mekânlar için erişilebilirliğin önemi: Çukurambar kentsel dönüşüm örneği. *TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi*, 36, 20-25.
- Afacan, Y. ve Afacan S. Ö. (2011). Rethinking social inclusivity: Design strategies for cities. *Proceedings of the ICE-Urban Design and Planning*, 164 (2), 93-105.
- Akçay, S. K. ve Uludağ, Z. (2013). “Yaşanabilir Kamusalılık” kavramının fabrika yerleşimleri ve siedlunglar üzerinden değerlendirilmesi. *25. Uluslararası Yapı ve Yaşam Kongresi “Yaşanabilir Kentler”*, Bursa: Cihan Matbaa. ss. 97-109.
- Akın, T. (2005). *Daha yaşanabilir kentler için caddelerin yaya ve bisiklet kullanımı açısından incelenmesi: Kartal-Pendik sahil yolu örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Akpınar, A. (2014). Kullanıcıların kentsel yeşil yolları kullanım sebepleri, algıları ve tercihlerinin Aydın-Koşuyolu örneğinde incelenmesi. *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 64 (2), 41-55.
- Akpınarlı, K. K. (2009). *Balıkesir şehir ve belediye tarihi*. Balıkesir: Balıkesir Belediyesi Kent Arşivi Yayınları.
- Aksoy, Y. ve Ergun, N. (2009). Kentleşme ve yeşil alan sorunu üzerine bir araştırma İstanbul kenti Bakırköy ilçesi örneği. *Türk Bilim Araştırma Vakfı (TÜBAV) Bilim Dergisi*, 2 (4), 426-438.
- Akter, S.S. (2014). *An examination of the livability of dense urban neighborhoods in Dhaka: the impacts of urban planning*. Unpublished thesis of doctor of philosophy. The University of Hong Kong, Hong Kong.
- Aliağaoğlu, A. (2004). Balıkesir şehrinde suçlar: Coğrafi bir yaklaşım (2005). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Aliağaoğlu, A. (2007). Davranışsal coğrafyaya bir örnek: öğrenci merkezli Balıkesir şehir imajı. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1 (17), 17-44.
- Aliağaoğlu, A. (2012). Balıkesir şehrinde haftalık pazarlar: Çekicilikler ve sorunlar. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 27 (17), 43-72.

- Aliağaoğlu, A. (2013). Şehirsel toponomi: Balıkesir ilinde mahalle adları, bir sınıflandırma denemesi. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 29 (16), 45-62.
- Aliağaoğlu, A. (2014). Balıkesir'de şehirleşme ve şehirsel nüfusun dağılım düzeni. S. Zaman ve O. Coşkun (Ed.), *Coğrafyaya adanmış bir ömür Prof. Dr. Hayati Doğanay içinde* (s. 339-354). Ankara: Pagem Akademi.
- Aliağaoğlu, A. ve Alevkayalı, A. (2017). Balıkesir’de hobi bahçeleri: Özellikler ve sorunlar. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 35, 195-203.
- Aliağaoğlu, A. ve Uzun, A. (2013). Balıkesir ilinin ulaşım durumu. A. Duymaz (Ed.), *Balıkesir kent tarihi: Coğrafya, Tarih, Arkeoloji, Sanat Tarihi, Kültür ve Edebiyat içinde* (s. 45-58). Balıkesir: Balıkesir Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü.
- Aliağaoğlu, A. ve Uzun, A. (2017). Üniversite öğrencilerinin şehir imajlarına yönelik bir araştırma: Balıkesir Üniversitesi örneği. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19 (1), 39-58.
- Aliağaoğlu, A. ve Yılmaz Çildam, S. (2016). Bandırma şehrinde suçlar (2006-2008): Coğrafi Bir Yaklaşım. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 19 (35), 19-53.
- Aliağaoğlu, A. ve Yılmaz Çildam, S. (2017). Balıkesir’de şehirsel imaj: şehirsel problemlerin tespitine yönelik bir araştırma. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 22 (37), 35-52.
- Aliağaoğlu, A. ve Yiğit, Y. (2013). Balıkesir'de şehirsel toponomi: cadde adları. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 30 (18), 311-330.
- Altunışık, R., Coşkun, N., Bayraktaroğlu, S. ve Yıldırım, E. (2010). *Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri SPSS uygulamalı*. Sakarya: Sakarya Yayıncılık.
- Anadolu Ajans, (2018). Çin’de ‘hava kirliliği tehlikeli boyuta ulaştı’ uyarısı. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cin-de-hava-kirliligi-tehlikeli-boyuta-ulasti-uyarisi/1101339> (Erişim Tarihi: 02.11.2020).
- Apak, S., Apak, H. ve Öziltürk, E. İ. (2015). *Kent Kimliği - Kent imgelemesinde kentsel yüzlerin niteliği ve gerisindeki biçimlendiriciler: Milano Üzerine*. <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=396&RecID=3625> (Erişim Tarihi: 08.09.2018).
- Arı, Y. (2003). Coğrafyanın dört geleneği. *Ege Coğrafya Dergisi*, 12, 119-125.
- Aslantekin, Y. (2018). *Balıkesir merkez ilçelerde davranışsal tarım coğrafyası*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ayres, R. L. (1975). Development policy and the possibility of a “Livable” future for Latin America. *American Political Science Association*, 69 (2), 507-525.
- Bairoch, P. (1988). *Cities and economic development*. Chicago: University of Chicago Press.
- Bal, M. (2002). *Travelling concepts in the humanities. A Rough Guide*. Canada: University of Toronto Press.



- Balikesirim. (2021). *Zağnos Paşa Meydanı ve Çamlık ne zaman açılacak?* <http://www.balikesirim.net/kultur-sanat/zagnos-pasa-meydani-ve-camlık-ne-zaman-acilacak-h13947.html> (Erişim Tarihi: 22.12.2021).
- Beyazıt, E. (2007). *Kent yaşanabilirliğini artıran yaya mekânlarının türler arası ulaşım sistemi içinde irdelenmesi: Kabataş Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Beyhan, G., Peker, Z., Polat, E. ve Şenol, P. (2013). Kentsel/mekânsal yaşanabilirlik üzerine kavramsal bir çözümleme. 25. *Uluslararası Yapı ve Yaşam Kongresi "Yaşanabilir Kentler"*. Bursa: Cihan Matbaa, ss. 23-28.
- Booth, M. L., Owen, N., Bauman, A., Clavisi O. and Leslie. E. (2000). Social–cognitive and perceived environment influences associated with physical activity in older Australians. *Preventive Medicine*, 31 (1), 15-22.
- Bosselman, P. (2008). *Urban transformation: Understanding city design and form*. US: Island Press.
- Braudel, F. (2017). *Uygurlıkların grameri*. (Çev: M. A. Kılıçbay). Ankara: İmge Kitabevi.
- Burton, E. and Mitchell, L. (2006). *Inclusive urban design: Streets for life*. UK: Routledge
- Cengizkan, M. N. (2009). *Yönetimin kalitesi kentlerin yaşanabilirliğinde gizli*. <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=360&RecID=2012> (Erişim Tarihi: 20.10. 2016).
- Cervero, R. (2009). Transport infrastructure and global competitiveness: Balancing mobility and livability. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 626, 210-225.
- Chivot, E. (2011). *Livability and sustainability in large urban regions*. Netherlands: The Hague Centre for Strategic Studies and TNO.
- Cüce, B. ve Ortaçeşme, V. (2020). Kentsel yeşil alanlara erişilebilirlik. *PEYZAJ - Eğitim, Bilim, Kültür ve Sanat Dergisi*, 2 (2), 65-77.
- Cürebal, İ., Efe, R., Soykan, A. ve Sönmez, S. (2008). Balıkesir kent merkezinin alanı ile jeomorfolojik birimler arasındaki ilişkinin CBS ve UA yöntemleriyle belirlenmesi. *Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Ulusal Jeomorfoloji Sempozyumu, Çanakkale*.
- Çabalar Bayrak, N. (2001). *Yaşanabilirlik Kavramı ve Ankara 2025 metropoliten alan planlama çalışmaları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çabuk, S. (2019). Modern Türk Şehir planlamasında aktif yeşil alan standardı: Kayseri Şehir planlarında zamansal bir inceleme. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 21 (2), 280-291.
- Çalışkan, Z. (2006). Türkiye’de şehirleşme ve gecekondulaşma. *Doğu Anadolu Bölgesi Araştırmaları*, 4 (2), 55-61.
- Çetinkaya, S. ve Aliğaoğlu, A. (2018). Şehirsal yaşanabilirlik kavramının yerli ve yabancı literatürdeki değerlendirilmesi. *ICOSS Social Conference-Cappadocia*, Nevşehir. s. 174.

- Çetinkaya, S. ve Aliğaoğlu, A. (2020). Şehirsel yaşanabilirlik kavramının literatürdeki yerinin değerlendirilmesi. *Turkish Studies - Social*, 15 (6), 2901-2918. <https://dx.doi.org/10.47356/TurkishStudies.45298>
- Deloya, M. C. (1993). Urban forestry activities in Mexico. *Unasylva*, 173 (44), 28-32.
- Demirkan, H. (2015). Mekânlarda erişilebilirlik, kullanılabilirlik ve yaşanabilirlik. *TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi*, 36, 1-4.
- Doğru, H. (1995). *XVIII. yüzyıla kadar Osmanlı kentlerinin sosyal ve ekonomik görüntüsü*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Doğu Marmara Kalkınma Ajansı. (2010). TR42 Doğu Marmara Bölge Planı 2010-2013. Kocaeli: Doğu Marmara Kalkınma Ajansı.
- Dostoğlu, N., Şahin, E. ve Taneli, Y. (2009). Evrensel tasarım: Tanımlar, hedefler, ilkeler. *Mimarlık dergisi*. 347.
- Durmaz, G. (1995). *Balıkesir şehri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Durmaz, G. (2000). *Balıkesir Ovası ve çevresi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Duru, B. ve Alkan, A. (2002). *20. yüzyıl kenti*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Enderoğlu, Y. T. (2006). *İstanbul'a göçün yönetimi; hukuk, idari, ekonomik ve sosyal tedbirler*. İstanbul: İktisadi Araştırmalar Vakfı.
- Erdin, H. E. (2009). *Şehirsel yerleşmelerde teknik altyapı projelerinin ortak – eşgüdümsel niteliklerinin belirlenmesi örnek alan: Tire Belediyesi/İzmir*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Erdoğan, A. ve Atabeyoğlu, Ö. (2016). Tarihi yapıların kentsel dokuya etkisi: Kayseri kent merkezi örneği. *Türkiye Ormanlık Dergisi*, 17 (1), 83-92.
- Erdönmez, M. E. (2005). *Açık kamusal kent mekânlarının toplumsal ilişkileri yapılandırmadaki rolü, Büyükdere-Levent-Maslak aksı*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Eren, N. (1995). *Balıkesir'de çevre sorunları*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ersoy, M. (2015). *Kentsel planlamada standartlar*. İstanbul: Ninova Yayıncılık.
- Eşen, S. Ö. (2007). *Kentsel donatı elemanlarının çevresel imge üzerine etkileri: Kuşadası sahil bandı örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Ege Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Freestone, R. (2000). From city improvement to the city beautiful. S. Hamnett&R. Freestone (eds), in *The Australian Metropolis: A Planning History* (p 27-54), London: E&FN Spon.
- Genç, Ö. (2011). Kara Ölüm: 1348 veba salgını ve Ortaçağ Avrupa'sına etkileri. *Tarih Okulu Dergisi*, 10, 123-150.

- Gough, M. Z. (2015). Reconciling livability and sustainability: Conceptual and practical implications for planning. *Journal of Planning Education and Research*, 35 (2), 145-160.
- Gökçe, Ş. (2007). *Sosyal etkileşimi geliştirecek peyzaj tasarımı üzerine bir araştırma: Çukurambar Mahallesi örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Gökyurt, F., Kındap, A. ve Sarı, V. İ. (2015). Türkiye için yeni bir şehir tanımı gerekli mi? *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 24 (1), 1-32.
- Gölbaş, A. (2016). Yerleşim yerlerinin seçiliş biçimleri: Neolitik kıyı yerleşmelerine bir bakış. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9 (46), 317-326.
- Göney, S. (2011). Türk-Osmanlı şehirlerinin Batıyı etkileyen bazı özellikleri. *Sosyoloji Dergisi*, 3 (22), 281-293.
- Göney, S. (2019). *Şehir coğrafyası-I*. İstanbul: Beta Basım Yayın.
- Güçlü, Ö. (1993). İstanbul'un kentsel kimliği ve değişimi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Gül, A. ve Küçük, V. (2001). Kentsel açık-yeşil alanlar ve Isparta kenti örneğinde irdelenmesi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 2, 27-48.
- Gümüş, D. Ç. (2015). Erişilebilirlik mevzuatı ve erişilebilirliğin izlenmesi ve denetlenmesi. *TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi*, 36, 14-18.
- Güneş Yağcı, Z. (2009). Balıkesir kent yaşamı. A. Duymaz (Ed.), *Balıkesir kent tarihi: Coğrafya, tarih, arkeoloji, sanat tarihi, kültür ve edebiyat içinde* (137-152). Balıkesir: Balıkesir Valiliği İl Kültür ve Turizm.
- Güngör, S. S. (2017). Tarihi Yarımada'daki Roma ve Bizans Dönemi sarnıçları. *Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*. 1 (2), 37-72.
- Gürdallı, H. (1996). *Kıbrıs-Lefkoşa'da Selimiye Bölgesi'nde, Kentsel Mimari Öğeler oluşumunda, Tarihsel ve Coğrafi Etmenler*. Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı.
- Hagerty, M. R. (1999). Unifying livability and comparison theory: Cross-national time-series analysis of life-satisfaction. *Social Indicators Research*, 47 (3), 343-356.
- Hall, T. (2001). *Urban geography*. New York: Routledge.
- Hartshorn, T. A. (1980): *Interpreting the city: An urban geography*. New York: John Wiley and Sons.
- Hashimoto, A. and Kodama, M. (1997). Has livability of Japan gotten better for 1956-1990: A DAE approach, *Social Indicators Research*, 40 (3), 359-373.
- Henden Şolt, H. B. (2018). Kentsel yaşanabilirlik değerlendirmesi: Karasu örneği. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 4 (2), 9-20.
- Hürriyet. (2019). *Bakan Kurum: 2023'e kadar kişi başı yeşil alan miktarı 15 metrekaareye çıkacak*. <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/bakan-kurum->

2023e-kadar-kisi-basi-yesil-alan-miktari-15-metrekareye-cikacak-41102410  
(Erişim Tarihi: 23.12.2021).

- Işık, ř. (2005). Türkiye’de kentleşme ve kentleşme modelleri. *Ege Coğrafya Dergisi*, 14 (2), 57-71.
- İncedayı, D. (2004). Çevresel duyarlık bağlamında davranış biçimi olarak “Sürdürülebilirlik”. *Mimarlık Dergisi*, 318, 39-43.
- İnci, O. (2009). Bilimsel yayın etiği ilkeleri, yanıtılmalar, yanıtılmaları önlemeye yönelik öneriler. *Türk Tıp Dizini, Sağlık Bilimlerinde Süreli Yayıncılık*, 69-90.
- Jacquemin, A. (1999). *Urban development and New Towns in the Third World*. US: Ashgate Publishing.
- Kashef, M. (2015). Urban livability across disciplinary and professional boundaries. *Frontiers of Architectural Research*, 5, 239-253.
- Keçeli, A. (2012). *Effects of rapid urbanization on livability in Turkish cities: A case study of Denizli*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. US: University of Oklahoma Graduate College A Dissertation Submitted To The Graduate Faculty. Norman.
- Keçeli, A. (2013). Kentsel yaşanabilirlik ve cinsiyet. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 28, 232-245.
- Keçeli, A., Sarıusta, F. ve Karakuyu, M. (2014). Kamu hizmetlerinin kentsel yaşanabilirlik üzerine etkisi: Beylikdüzü Örneği. *Marmara Coğrafyası Dergisi*, 29, 381-401.
- Keleş, R. (2006). *Kentleşme politikaları*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Kılıç, S. (2016). Cronbach’ın alfa güvenirlilik katsayısı. *Journal of Mood Disorders*, 6 (1), 47-48.
- Konca, A. (2004). *Çağdaş kentsel yaşanabilirlik değerleri ve Gebze örneğinde irdelenmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Kocaeli: Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Krier, R. (1979). *Urban space*. New York: Rizolli International Publications.
- Kuban, D. (1968). Anadolu-Türk şehri tarihi gelişmesi, sosyal ve fiziki özellikleri üzerinde bazı gelişmeler. *Vakıflar Dergisi*, 7, 53-73.
- Kuhn, T. (2015). *Bilimsel devrimlerin yapısı*. (Çev. N. Kuyaş). İstanbul: Kırmızı Yayınları.
- Kul, S. (2019). *Korelasyon analizi*. <http://www.p005.net/analiz/korelasyon-analizi> (Erişim Tarihi: 19.12.2019).
- Lachowycz, K. and Jones, A. P. (2013). Towards a better understanding of the relationship between greenspace and health: Development of a theoretical framework. *Landscape and Urban Planning*, 118, 62-69.
- Lissner, I. (2008). *Uygarlık tarihi*. (Çev.A. Moran). İstanbul: Nokta Kitap.
- Lynch, K. (2016). *Kent imgesi*. (Çev. İ. Başaran). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

- Mahesh, A., Zellner, M. L. and Zielinski, S. (2011). Emerging private sector roles in urban transport: A case study of an innovative telecom-GIS solution in Bangalore. *Journal of Urban Technology*, 18 (3), 67-80.
- Mamatoğlu, N. (2015). Türkiye’de engelliler için erişilebilirlik uygulamaları algısı. *TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi*, 36, 6-12.
- Melikoğlu Eke, A. S. (2014). *Mekânın yaşanabilirlik değeri üzerine sistem odaklı bir model önerisi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Milliyet. (2019). *Asgari ücret ne kadar oldu? Asgari ücret 4. toplantı ne zaman?* <https://www.milliyet.com.tr/gundem/asgari-ucret-ne-kadar-oldu-asgari-ucret-4-toplanti-ne-zaman-6106819> (Erişim Tarihi: 17.04.2020).
- Mirioglu, G. (2019). Balıkesir kentinde kadınların kamusal mekân kullanımı: Feminist bir perspektif. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Moughtin, C. (1995). *Urban design, street and square, Linacre House*. Oxford: Jordan Hill.
- Mumford, L. (2015). *Tarih boyunca kent, kökenleri, geçirdiği dönüşümler ve geleceği*. (Çev.G. Koca ve T. Tosun). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- NUMBEO. (2020). *Current pollution index*. [https://www.numbeo.com/pollution/rankings\\_current.jsp](https://www.numbeo.com/pollution/rankings_current.jsp) (Erişim Tarihi: 02.01.2020).
- Okulicz-Kozaryn, A. (2013). City life: rankings (livability) versus perceptions (satisfaction). *Social Indicators Research*, 110 (2), 433-451.
- Omuta, G. E. D. (1988). The quality of urban life and the perception of livability: a case study of neighbourhoods in Benin City, Nigeria. *Social Indicators Research*, 20 (4), 417-440.
- Ortaçşme, V., Yıldırım, E. ve Manavoğlu, E. (2005). Kentsel yeşil alan fonksiyonları düzleminde Antalya kenti yeşil alanlarına bir bakış, *Antalya Yöresinin İnşaat Mühendisliği Sorunları Kongresi*, Antalya.
- Owens E. J. (2000). *Yunan ve Roma dünyasında kent*. (Çev. C. Bilsel). İstanbul: Homer Kitabevi,
- Owens, C. (2009). *Challenges in evaluating livability in Vancouver, Canada*. <http://www.unhabitat.org/grhs/2009> (Erişim Tarihi: 21.10.2016).
- Özdamar, U. (2006). *Açık-yeşil alan kullanımının imar planlarındaki dağılımları ve uygulama sorunları-Bursa Osmangazi örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Park, R. E. ve Burgess, E. W. (2016). *Şehir*. (Çev. P. K. Kayalığıl). Ankara: Heretik Yayınları.
- Pınarevli, M. (2005). *1990 sonrası Keçiören ilçesinde oluşan kentsel/mimari dönüşüm üzerine bir çalışma*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

- Pinterest. (2021). *Avlu/Balıkesir, Turkey.*  
<https://tr.pinterest.com/pin/778208010582853092/> (Erişim Tarihi: 22.12.2021).
- Pirenne, H. (2011). *Ortaçağ kentleri.* (Çev. Ş. Karadeniz). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Ponting, C. (2012). *Dünyanın yeşil tarihi.* (Çev: A. Başcı). İstanbul: Sabancı Üniversitesi.
- Punch, K. F. (2014). *Sosyal araştırmalara giriş: nicel ve nitel yaklaşımlar.* (Çev. D. Bayrak, H. B. Arslan ve Z. Akyüz). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Reader, J. (2005). *Cities.* London: Vintage.
- Resmî Gazete, (01.03.2019). *3194 Sayılı İmar Kanunu ve İlgili Yönetmelikler.* 30701.
- Sipahi, S. (2002). *Ülkemiz illerinin yaşanabilirlik açısından analitik hiyerarşi prosesi tekniği ile sıralanması.* Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Südaş, İ. (2012). *Avrupa ülkelerinden Türkiye'nin batı kıyılarına yönelik göçler: Marmaris, Kuşadası ve Ayvalık ilçelerinde karşılaştırmalı bir araştırma* Yayınlanmamış Doktora Tezi. İzmir: Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Şimşir, N. (2013). *Balıkesir Şehri ve tarihi araştırmaları.* İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı. (2020). *Asgari ücretin net hesabı ve işverene maliyeti.*  
[https://www.ailevecalisma.gov.tr/media/1236/2018\\_onikiay.pdf](https://www.ailevecalisma.gov.tr/media/1236/2018_onikiay.pdf) (Erişim Tarihi: 31.08.2020)
- T.C. Doğu Marmara Kalkınma Ajansı. (2011). *Yaşanabilir kentler araştırması.*  
[http://www.dogumarmarabolgeplani.gov.tr/pdfs/0\\_genel\\_96\\_YasanabilirKentlerArastirmasi.pdf](http://www.dogumarmarabolgeplani.gov.tr/pdfs/0_genel_96_YasanabilirKentlerArastirmasi.pdf) (Erişim Tarihi: 28.11.2016).
- Tağıl, Ş. (2004). *Balıkesir Ovası ve yakın çevresinin fiziki coğrafyası.* Ankara: Anıl Matbaa ve Ciltevi.
- Tağıl, Ş. (2004). Balıkesir ovası ve yakın çevresinin neotektonik özellikleri ve deprenselliği. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 2 (1), 73-92.
- Tağıl, Ş. (2007). Balıkesir'de hava kirliliğinin solunum yolu hastalıklarının mekânsal dağılışı üzerine etkisini anlamada jeo-istatistik teknikler. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 5 (1), 37-56.
- Tanoğlu, A. (1954). İskân coğrafyası: Esas fikirler, problemler ve metod. *Türkiyat Mecmuası*, 11, 1-35.
- Taşçı, H. (2012). *Kent meydanı ile kent kimliği ilişkisi: Üsküdar Meydanı örneği* Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- TDK (2018). *Türkçe sözlük.* [http://tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&view=gts](http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&view=gts) (Erişim Tarihi: 12.10.2018).

- Tekeli, İ. (2001). *Sürdürülebilirlik kavramı üzerinde irdelemeler*. Cevat Geray'a Armağan, Ankara: Mülkiyeliler Birliği Yayınları.
- Temurçin, K. ve Keçeli, K. (2015). Bir davranışsal coğrafya çalışması: Isparta şehri örneğinde uluslararası öğrencilerin kentsel mekân algısı. *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 36, 117-138.
- Tiyek, R., Eryiğit, B. H. ve Baş, E. (2016). Engellilerin erişilebilirlik sorunu ve TSE standartları çerçevesinde bir araştırma. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12, 225-261.
- Tolun Denker, B. (1970). *Balıkesir Ovası'nda yerleşme ve iktisadi faaliyetler*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Tuna, K. (1987). *Şehirlerin ortaya çıkışı ve yaygınlaşması üzerine sosyolojik bir deneme*. İstanbul: İstanbul Yayınevi.
- Turan, C. (2017). *Berlin –Pariser platz ve İstanbul – Taksim Cumhuriyet Meydanı üzerinden kamusal alanların yaşanabilirlik ölçütleri bağlamında karşılaştırmalı analizi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- TÜİK (2020). *Mahallelere göre nüfus verileri*. <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr> (Erişim Tarihi: 27.09.2021).
- Türkoğlu, H. ve Bölen, F. (2013). Bursa'da kentsel yaşam kalitesinin ölçülmesi. *Uluslararası Yapı ve Yaşam Kongresi "Yaşanabilir Kentler"*. Bursa: Cihan Matbaa, Bursa.
- Uğur, A. ve Aliagaoglu, A. (2015). *Şehir coğrafyası*. Ankara: Nobel Kitap.
- Uzun, A. ve Gül, M. F. (2019). Tarihi coğrafya perspektifinden "Balıkesir Vilayeti Coğrafyası". *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 22 (42), 1-20.
- Uzun, A. ve Yiğit, R. (2021). Merkezi İş Alanlarındaki Görsel Kirliliğin İncelenmesi: Balıkesir Merkezi İş Alanı Örneği, *Kent Akademisi*, 14 (2), 300-314.
- Ünsal, Ş. (2011). Şehircilik. *Sosyoloji Konferansları*, 20, 191-216.
- Veenhoven, R. and Ehrhardt, J. (1995). The cross-national pattern of happiness: Test of predictions implied in three theories of happiness. *Social Indicators Research*, 34 (1), 33-68.
- Weber, M. (2010). *Şehir, modern kentin oluşumu*. (Çev: M. Ceylan). İstanbul: Bakış Yayınları.
- Wirth, L. (1938). *Urbanism as a way of life*. *The American Journal of Sociology*, 44 (1), 1-24.
- Yanık, G. (2019). *Yaşanabilir şehir kapsamında açık rekreasyon alanlarının cbs ile analizi: Adapazarı örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Sakarya: Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Yavan, N. (2014). Örenklem ve örnekleme yöntemleri. Y. Arı, İ. Kaya (Ed.). *Coğrafyada araştırma yöntemleri içinde* (s. 155-174). Balıkesir: Coğrafyacılar Derneği.

- Yazıcı, N. (2003). *Ocak 1898 Balıkesir Depremi ve sonrası*. Ankara: Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Yayını.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2013). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yorulmaz, H. (2013). *Liveability in urban spaces: The case of Orhangazi Urban Square*. Unpublished Master's Thesis. Ankara: Middle East Technical University, The Graduate School of Natural and Applied Sciences.





## EKLER

### EK-1 Anket Formu

Bu anket formu Balıkesir'deki şehrsel yaşanabilirliğin ölçülmesine yönelik yürütülen bir araştırma ile ilgilidir. Bu araştırma akademik bir amaca yöneliktir ve bilimsel amaçlarla kullanılacaktır. Cevaplarınızda yer alan kişisel bilgileriniz genel ve ortalama özellikler şeklinde araştırmada yer alacaktır. Katılımcıların gönüllük esasını sağlaması için 18 yaş altına anket uygulanmamaktadır.

#### Cevaplama yöntemi:

Ankette yer alan ifadelerin size göre doğruluk derecesini, her biri için 5 şıktan yalnızca birini kullanarak işaretleyiniz.

### Ankette Kullanılan İfadeler

#### 1.Erişilebilirlik

No		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1	Balıkesir'de verilen su hizmetinden memnunum.					
2	Balıkesir'de verilen elektrik hizmetinden memnunum.					
3	Balıkesir'de verilen doğalgaz hizmetinden memnunum.					
4	Balıkesir'de verilen internet hizmetinden memnunum.					
5	Balıkesir'deki toplu taşıma araçlarına kolaylıkla erişmekteyim.					
6	Yaşadığım yerde trafik problemi yoktur.					
7	Ulaşımında özel aracımı kullanmayı					

	tercih ederim.					
8	AVM'lere erişim kolaydır.					
9	Şehir içi ulaşım kolaydır.					
10	Toplu taşıma ücretleri uygundur.					
11	Açık alanlar ve parklara erişimim kolaydır.					
12	Kültürel faaliyetlere erişmem kolaydır.					
13	Sportif aktivitelere erişmem kolaydır.					
14	Eğlence imkânlarına erişmem kolaydır.					
15	Balıkesir'deki taşıt yolları güvenlidir.					
16	Yaşlılar için gerekli düzenlemeler mevcuttur.					
17	Engelliler için gerekli düzenlemeler mevcuttur.					
18	Yaya yolları ve kaldırımlar yeterince geniştir.					

## 2. Yeşil Alan Mevcudiyeti

No		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1	Park ve çevre düzenlemelerinden memnunum.					
2	Yaşadığım yerde büyük parklar mevcuttur.					
3	Yeşil alanlar yeterli sayıdadır.					
4	Parkın içindeki yürüyüş yolları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.					

5	Parkın içindeki oyun alanları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.					
6	Parkın içindeki spor alanları ihtiyaçlarımı karşılamaktadır.					
7	Parkın içinde vakit geçirmekten memnunum.					

### 3. Çevresel Kalite

No		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1	Etrafımdaki doğal çevre benim için yeterlidir.					
2	Balıkesir’de solunan hava kalitelidir.					
3	Balıkesir’de kullanılan şebeke suyu kalitelidir.					
4	Yaşadığım yerde çevre kirliliği oranı düşüktür.					
5	Şehirdeki sokak canlıları için verilen hizmetten memnunum					
6	Şehirde sunulan hizmetlere erişirken diğer insanlarla eşit koşullara sahibim.					
7	Eğitim hizmetlerinin maliyeti düşüktür.					
8	Yaşadığım yerde, suç oranı düşüktür					
9	Yaşam maliyetini düşük buluyorum.					
10	Trafik kazası azdır.					
11	Nüfus yoğunluğu düşüktür.					
12	Konut fiyatları ve kira oranları düşüktür.					

13	Kamusal (örn.Balmek) eğitim imkânlarını kaliteli buluyorum.					
14	Balıkesir'deki doğal kaynakların etkin kullanıldığını düşünüyorum.					

#### 4. Kent Mimarisi ve Tarihi Doku

No		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1	Yol ve kaldırım çalışmalarından memnunum					
2	Yeni iş alanlarının gelişimi hızlıdır.					
3	Yaşadığım yerde terkedilmiş konutlar bulunmamaktadır.					
4	Yaşadığınız konut veya sokağın kentsel dönüşüm çalışmaları ile yenilenmesini isterim					
5	Yaşadığınız sokakta korunması gereken önemli yapılar vardır					
6	Bu sokakta yaşamaktan memnunum					
7	Yerleşime kimlik (ayırt edici bir özellik) kazandıran yapılar mevcuttur.					
8	Kentin estetik görünümünü beğeniyorum.					

#### 5. Gelenekler, Pazar Yerleri ve Festivaller

No		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1	Alışveriş tamamlayıp geri dönmek için az zaman harcıyorum.					
2	Yaşadığım yerdeki insan ilişkilerini samimi					

	bulmaktayım.					
3	Balıkesir’de yapılan festivallerin sayısı yeterlidir.					
4	Yapılan kültürel etkinlikler yeterlidir.					
5	Düzenlenen etkinliklere katılmaktayım.					
6	Semtlere kurulan Pazar yerlerinin buldukları yerden memnunum.					
7	Semt pazarlarının kurulma günleri bana uymaktadır.					
8	Balıkesir’de bulunan her geleneği benimsemekteyim.					
9	Balıkesir’in yerlisi dışarıdan gelenlere karşı hoşgörülüdür.					

Cinsiyet  Kadın  Erkek

Yaş :

Medeni Durum :  Bekar  Evli  Boşanmış  Diğer

Eğitim :  İlköğretim  Ortaöğretim  Önlisans  Lisans  Lisansüstü

Meslek :

Aylık ortalama geliriniz? (TL) (2018) :  1600 ve altı  1600–3500 arası  3500-5000 arası  5000 ve üzeri

Ailenizdeki kişi sayısı :  Tek  2 -4  4 - 6  6 ve üzeri

Ailenizde okula giden çocuk sayısı :  Yok  1  2  3 ve üzeri

Ev tipi :  Müstakil ev  Apartman Dairesi  Diğer

Evinizin mülkiyet durumu :  Kira  Kendimize Ait  Diğer

Kaç yıldır Balıkesir’de yaşıyorsunuz? :  0-4 yıl  5-10 yıl  11-15 yıl  16-20 yıl  20 yıl ve üzeri

Hangi mahallede oturuyorsunuz? :

Buraya hangi şehirden geldiniz? :



## EK-2 Görüşme Formu

Bu görüşme formu Balıkesir'deki şehrsel yaşanabilirliğin ölçülmesine yönelik yürütülen bir araştırma ile ilgilidir. Bu araştırma akademik bir amaca yöneliktir ve bilimsel amaçlarla kullanılacaktır. Cevaplarımızda yer alan kişisel bilgileriniz genel ve ortalama özellikler şeklinde araştırmada yer alacaktır.

### Görüşme Soruları

1. Yerlisi değilseniz buraya geliş hikâyenizi anlatır mısınız?
2. Balıkesir şehri deyince aklınıza gelen 5 unsuru söyler misiniz?
3. Yaşadığınız çevrede hoşunuza giden unsurlar veya uygulamalar nelerdir?
4. Yaşadığınız çevrede hoşunuza gitmeyen unsurlar veya uygulamalar nelerdir?
5. Çevrenizde görmek istediğiniz özellikler
6. Çevrenizde görmek istediğiniz etkinlikler nelerdir?
7. İkamet ettiğiniz mahalleden şehrin başka mahallelerine veya resmi kurumlara ulaşırken herhangi bir zorlukla karşılaşılıyor musunuz?
8. Yıl boyunca boş zamanlarınızı, şehir içinde veya dışında neler yaparak değerlendirmektesiniz?
9. Şehir içi ulaşım hizmetlerini nasıl değerlendiriyorsunuz?
10. Şehir içi güvenlik hizmetlerinde nelerden memnunsunuz? Olmasını istediğiniz başka güvenlik hizmeti var mı? Varsa bunlar nelerdir?
11. Sosyal ilişkilerin hayatınızdaki yerini ve önemini açıklar mısınız?
12. Balıkesir'de olmasını istediğiniz neler var?
13. Engelli, yaşlı, çocuk gibi dezavantajlı gruba sunulan kamu hizmetlerini nasıl değerlendiriyorsunuz?
14. Kadın ve erkeklere sunulan kamu hizmetlerini nasıl değerlendiriyorsunuz?
15. Yıl içinde şehir merkezindeki çarşıya ne sıklıkla gidirsiniz? Gitme nedenlerinizi söyler misiniz? (Çarşıda oturanlara sorulmayacak.)
16. Boş vakitlerinizi değerlendirmek için Atatürk Parkı'na veya herhangi bir parka haftada ne sıklıkla gidirsiniz? Gitmenizin nedenlerini söyler misiniz?
17. Yıl boyunca kullanmak zorunda olduğunuz ancak güvenli olmadığını düşündüğünüz güzergâhlar varsa, bunlar nereleridir?
18. Bu yerleri güvenli hale getirmek için sizce ne yapılmalı?
19. Şehir merkezinde güvenli olmadığını düşündüğünüz mahalleler var mı? Varsa hangileridir? (Bu soruyu kendi mahallenizi de göz önünde bulundurarak cevaplayınız.)
20. Güvenli bulmadığınız bu mahallelerle ilgili hangi olumsuzlukları duydunuz ya da gördünüz?

Cinsiyet	<input type="checkbox"/> Kadın	<input type="checkbox"/> Erkek			
Yaş	:				
Medeni Durum	<input type="checkbox"/> Bekar	<input type="checkbox"/> Evli	<input type="checkbox"/> Boşanmış	<input type="checkbox"/> Diğer	
Eğitim	: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	İlköğretim	Ortaöğretim	Önlisans	Lisans	Lisansüstü
Meslek	:				
Aylık ortalama geliriniz? (2018)	: <input type="checkbox"/> 1600 ve altı	<input type="checkbox"/> 1600-3500 arası	<input type="checkbox"/> 3500-5000 arası	<input type="checkbox"/> 5000 ve üzeri	ve
Ailenizdeki kişi sayısı	: <input type="checkbox"/> Tek	<input type="checkbox"/> 2 - 4	<input type="checkbox"/> 4 - 6	<input type="checkbox"/> 6 ve üzeri	
Ailenizde okula giden çocuk sayısı	: <input type="checkbox"/> Yok	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3 ve üzeri	
Ev tipi	: <input type="checkbox"/> Müstakil ev	<input type="checkbox"/> Apartman Dairesi	<input type="checkbox"/> Diğer		
Evinizin mülkiyet durumu	: <input type="checkbox"/> Kira	<input type="checkbox"/> Kendimize Ait	<input type="checkbox"/> Diğer		
Kaç yıldır Balıkesir'de yaşıyorsunuz?	: <input type="checkbox"/> 0-4 yıl	<input type="checkbox"/> 5-10 yıl	<input type="checkbox"/> 11-15 yıl	<input type="checkbox"/> 16-20 yıl	<input type="checkbox"/> 20 yıl ve üzeri
Hangi şehirden geldiniz?	:				



