



BALIKESİR

18 Planlama Sorunu Stratejik Çözüm

EDİTÖRLER

Prof. Dr. Rahmi ERDEM
Doç. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR
Yrd. Doç. Dr. Kıvanç ERTUĞAY
Yrd. Doç. Dr. Fatih EREN
Arş. Grv. Çiğdem FINDIKLAR



NOBEL AKADEMİK YAYINCILIK EĞİTİM DANIŞMANLIK TİC. LTD. ŞTİ.

Yayın No.: 1909
Sosyal Bilimler No.: 67
ISBN : 978-605-320-816-7
© 1. Basım, Aralık 2017

BALIKESİR 18 PLANLAMA SORUNU 18 STRATEJİK ÇÖZÜM

*Prof. Dr. Rahmi ERDEM - Doç. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR - Yrd. Doç. Dr. Kıvanç ERTUĞAY
Yrd. Doç. Dr. Fatih EREN - Arş. Grv. Çiğdem FİNDIKLAR*



Copyright 2017, NOBEL AKADEMİK YAYINCILIK EĞİTİM DANIŞMANLIK TİC. LTD. ŞTİ. SERTİFİKA NO.: 20779

Bu baskının bütün hakları Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic. Ltd. Şti'ne aittir. Yayınevinin yazılı izni olmaksızın, kitabın tümünün veya bir kısmının elektronik, mekanik ya da fotokopi yoluyla basımı, yayımı, çoğaltımı ve dağıtımı yapılamaz.

Genel Yayın Yönetmeni: Nevzat Argun -nargun@nobelyayin.com-
Dizi Editörü: Naim Dilek -naim@nobelyayin.com-

Redaksiyon: Ramazan Erciyas -ramazan@nobelyayin.com-
Sayfa Tasarım: Tarkan Kara -erdal@nobelyayin.com-
Kapak Tasarım: Mehtap Yürümez -mehtap@nobelyayin.com-
Baskı ve Cilt: Atalay Matbaacılık Sertifika No.: 15689
Büyük Sanayi 1. Cad. Elif Sok. No.:7/236-237 İskitler / ANKARA

KÜTÜPHANE BİLGİ KARTI

Erdem, Rahmi., Alkan Meşhur, H. Filiz., Ertuğay, Kıvanç., Eren, Fatih., Fındıklar, Çiğdem.
Balıkesir 18 Planlama Sorunu 18 Stratejik Çözüm

Rahmi Erdem - H. Filiz Alkan Meşhur - Kıvanç Ertuğay - Fatih Eren - Çiğdem Fındıklar

1. Basım, 320 s., 160x240 mm

Kaynakça var, izin yok.

ISBN: 978-605-320-816-7

1. Balıkesir 2. Planlama

Genel Dağıtım: ATLAS AKADEMİK BASIM YAYIN DAĞITIM TİC. LTD. ŞTİ.

Sipariş: -siparis@nobelkitap.com-
Telefon: +90 312 278 50 77 - Faks: 0 312 278 21 65
e-satış: www.nobelkitap.com - esatis@nobelkitap.com
Bilgi: www.atlaskitap.com - info@atlaskitap.com

Dağıtım: Alfa, Arasta, Final, Prefix, TveK Dağıtım



NOBEL AKADEMİK YAYINCILIK EĞİTİM DANIŞMANLIK TİC. LTD. ŞTİ.
Ankara Büro: Mithatpaşa Cad. No.: 74/4 Kızılay ANKARA
Tel: +90312 418 20 10 Faks: +90312 418 30 20
Rasimpaşa Mah. Rıhtım Cad. Nemlizade Sok. Güleriyüz Apt.
No:9 Daire:3 Kadıköy / İSTANBUL Tel-Faks: +90216 418 20 10
nobel@nobelyayin.com - www.nobelyayin.com



EDİTÖRLER :

Prof. Dr. Rahmi ERDEM (Mimar, Şehir Plancısı)

1984 yılında Selçuk Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümünden mezun oldu. S.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalında yüksek lisansını ve hazırlık derslerini Yıldız Teknik ve İstanbul Teknik Üniversitelerinden alarak doktorasını tamamladı. Kent planlama, kentsel koruma ve yenileme konularında çalışmaları bulunmaktadır. Halen Selçuk Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde öğretim üyesi olarak görev yapmaktadır.

Doç. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR (Şehir ve Bölge Plancısı)

1995 yılında Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden mezun oldu. Yüksek Lisansını 1999 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Planlama Anabilim Dalında “Alt kentlerdeki Toplu Konut Alanlarında Sosyal Çevrenin Niteliksel Analizi” konusu üzerine yaptı. 2006 yılında Selçuk Üniversitesi Mimarlık Anabilim Dalında “Engellilerin Bir İstihdam Seçeneği Olarak Tele Çalışma: Modellenmesi ve Modelin Kent Planlama Açısından İrdelenmesi” başlıklı doktora çalışmasını tamamladı. Kent ve bölge planlama, evrensel-engelsiz tasarım, bilişim teknolojilerinin mekânsal etkileri ve konut alanları planlaması konularında çalışmaları bulunmaktadır. Halen Selçuk Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde öğretim üyesi olarak görev yapmaktadır.

Yrd. Doç. Dr. Kıvanç ERTUĞAY (Şehir ve Bölge Plancısı)

1999 yılında Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden mezun oldu. 2004 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Jeodezi ve Coğrafi Bilgi Teknolojileri (ODTU-GGIT) bölümünde yüksek lisansını tamamladı. 2009-2010 yılları arasında University of California, BERKELEY, Institute of Urban and Regional Development (IURD) misafir araştırmacı olarak görev aldıktan sonra 2011 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Jeodezi ve Coğrafi Bilgi Teknolojileri (ODTU-GGIT) bölümünde “Hareketli araç verisi ve Monte Carlo benzetimi kullanarak fiziksel erişebilirliğin CBS'ye dayalı olasılıksal modellemesi” konusunda doktora çalışmasını tamamladı. Şehir ve bölge planlama süreçlerinde coğrafi bilgi teknolojileri kullanımı, mekânsal analizler ve ağ analizleri, ulaşım planlaması ve kentsel erişebilirlik modellemesi konularında çalışmaları bulunmaktadır. 2012 yılından beri ÖYP kapsamında Selçuk Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde görev yapmaktadır.

Yrd. Doç. Dr. Fatih EREN (Şehir ve Bölge Plancısı)

Selçuk Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünü 2003 yılında dereceyle tamamladı. Aynı bölümde “araştırma görevlisi” olarak çalışmaya başladı. Yüksek lisansını “Kentsel Dönüşümlerde Kamu ve Özel Sektör Ortaklıkları” konusu üzerine yaptı. 2007 yılında Türkiye Yüksek Öğretim Kurumu’nun (YÖK) yurt dışı doktora bursunu kazanarak, İngiltere’de Sheffield Üniversitesi’nde doktora eğitimine başladı. 2013 yılının başında, “Gayrimenkul Piyasalarının Uluslararasılaşması” konusu üzerine yaptığı doktora çalışmasının bitmesinin ardından Türkiye’ye Selçuk Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümüne döndü. Halen üniversitede, uzmanlık ve ilgi alanı olan kent ve bölge planlama, akıllı şehirler ve inovasyon, gayrimenkul piyasaları, gayrimenkul geliştirme ve yatırım konularında ders vermeye ve araştırma faaliyetlerinde bulunmaya devam etmektedir.

Arş. Grv. Çiğdem FINDIKLAR (Şehir ve Bölge Plancısı)

2012 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nden mezun oldu. 2017 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Kentsel Tasarım Anabilim Dalı’nda yüksek lisansını tamamladı ve aynı yıl Selçuk Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı’nda doktora eğitimine başladı. Araştırma görevlisi olarak çalışmalarına Selçuk Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nde devam etmektedir.

ÖNSÖZ

Tarihi, doğal ve kültürel değerleri ile öne çıkan Balıkesir şehri, Selçuk Planlama Okulu tarafından 2014-2015 Eğitim Öğretim Yılı Planlama Stüdyosu 5 ve Planlama Stüdyosu 6 dersleri kapsamında çalışma alanı olarak seçilmiştir. Bir yıl boyunca devam eden çalışmalarda, öğrencilere kronik hale gelmiş kentsel/kırsal sorunlara stratejik çözüm önerileri geliştirebilme becerisi kazandırmak hedeflenmiştir. Öğrencilerden seçtikleri tema bağlamında saptadıkları bir soruna ya da potansiyele ilişkin kuramsal ve kavramsal temel oluşturmaları, analiz ve sentezler üretmeleri ve meselelere süreç odaklı yaklaşarak stratejik çözümler geliştirmeleri istenmiştir.

Bu kitap, öğrencilerimizin seçtikleri alan veya sorun ekseninde sürdürdükleri çalışmaların bir ürünüdür. Bu deneyim sayesinde öğrencilerimiz, bir konuyu derinlemesine ele alarak inceleme fırsatı bulmuş, kapsamlı saha araştırması yürütme ve araştırmalarını akademik kurallara uygun olarak hazırlanmış bir makaleye dönüştürme becerisi kazanmışlardır.

Kitapta, şehir ve bölge planlama disiplininin ilgi alanına giren stratejik planlama, ulaşım planlaması, kentsel koruma, erişebilirlik, ekolojik planlama, kırsal kalkınma, hava kirliliği, endüstriyel simbiyoz, enerji-etkin planlama, geri dönüşüm, sürdürülebilirlik, yaşam kalitesi, yaşlı dostu kent vb. pek çok konuda yazılmış özgün ve ilgi çekici araştırma makaleleri yer almaktadır.

Balıkesir'e faydalı olmasını ümit ettiğimiz bu kitap, Balıkesir'e yönelik karar vericileri, kent yöneticilerini ve Balıkesirlileri şehrin sorun ve potansiyelleri üzerine daha hassas düşünmeye davet etmektedir. Kitabın hazırlık sürecinde öğrencilerimize maddi ve manevi desteğini esirgemeyen herkese en içten teşekkürlerimizi sunarız.

Editörler Grubu

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	v
İÇİNDEKİLER	vii
YAŞLI DOSTU KENT KAVRAMI VE POLİTİKALARI BAĞLAMINDA BALIKESİR	1
H. Filiz ALKAN MEŞHUR	
BALIKESİR KENT MERKEZİ ERİŞEBİLİRLİĞİNİN DOĞRUDANLIK ORANI ANALİZİ İLE ÖLÇÜMÜ VE DEĞERLENDİRİLMESİ	29
Kıvanç ERTUĞAY	
BALIKESİR NİÇİN STRATEJİK OLARAK PLANLANMALIDIR?	43
Fatih EREN	
BALIKESİR'DE KÖY KÜMELENME MODELİ	55
Mehtap KAĞNICI, Emine AYZ	
GELENEKSEL BALIKESİR EVLERİNİN KORUNMASI	69
Zeynep ÖZGÜL, Betül ATEŞ	
BALIKESİR'DE KIRDAN KENTE GÖÇ SORUNU VE EKO-KÖY YAKLAŞIM ANALİZİ: OVAKÖY ÖRNEĞİ	87
Pınar YABAN, Tülin KARATOPUK	
ENDÜSTRİYEL SİMBİYOZ PROJESİNİN BALIKESİR'E UYARLANMASI	103
Ayşe ÖZKAYA, Nuseybe DEMİR	
BALIKESİR'DE HAYVAN SAĞLIĞI VE REFAHININ SAĞLANMASI	121
Dilan SÖNECEK, Berivan DURAK	
BALIKESİR'DE ATIK (GRİ) SULARIN YENİDEN KULLANIMI	147
Nuray AKYAYCI, Özlem ERİK	

KIRSAL ALANLARDA YAŞAM KALİTESİNİN ARTIRILMASI: BALIKESİR OVAKÖY ÖRNEĞİ.....	169
Şule YÜKSEL, Şerifenur İNNECİ	
KARBONSUZ YAŞAM BAŞLANGICI: BALIKESİR'DE SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM	187
Aziz DEMİRAL, Mostafa MALK	
BALIKESİR KENT MERKEZİNDE YAŞAM KALİTESİNİN ARTIRILMASI: ULAŞIM BOYUTU	203
Cansu AKÇOCUK, Büşra KARAGÖZ	
BALIKESİR KENT MERKEZİNDE TRAFİK YOĞUNLUĞUNUN ÇÖZÜMLENMESİ	215
Elif Dudu ŞENTÜRK, Nefise KARADELİ	
BALIKESİR KENTİ HAVA KİRLİLİĞİ ANALİZİ	225
Sümeyye ARIÇ, Matiullah FAIZY	
BÜYÜMEK İSTEYEN BALIKESİR.....	237
Tuba GÜLAY, Elif ERKEK	
ENERJİ VERİMLİLİĞİ AÇISINDAN BALIKESİR'DE BOR MADENİNİN KULLANIMI	259
Şeyma US, Zülfiye TAŞ	
BALIKESİR'DE BİSİKLETİN ULAŞIM ARACI OLARAK KULLANIMI	283
Noraddien MASROR, Mahbobullah NAWEED	
BALIKESİR'DE LOJİSTİK KÖY VE SANAYİ BÖLGELERİ.....	299
Kübra ÖVET, Merve DUMAN	

BALIKESİR NİÇİN STRATEJİK OLARAK PLANLANMALIDIR?

Fatih EREN

GİRİŞ

Balıkesir ile ilgili ayrıntılı değerlendirmelere geçmeden önce, bu bölümde Türkiye Planlama Sistemi'nin genel durumundan kısaca bahsetmekte fayda vardır. Türkiye planlama sisteminin temelleri "Akılcıl Kapsamlı Planlama Yaklaşımı"nın ürettiği "plan hiyerarşisi" ilkesine dayanmaktadır. İmar mevzuatı, bu anlayışa uygun olarak hazırlanmış, planlamaya ilişkin kurumsal yapı yine bu anlayışa göre oluşturulmuştur. 1900'lü yılların ilk çeyreğinde ortaya atılan ve 1980'lere kadar geçerliliğini koruyan bu planlama yaklaşımı artık içinde bulunduğumuz yeni çağın ihtiyaçlarına tam olarak cevap veremez hale gelmiştir. Bu doğrultuda Türkiye, son 30 yıl içinde planlama sistemini iyileştirmek ve daha iyi çalışır hale getirmek için "Stratejik Planlama Yaklaşımı"nın temel ilke ve felsefesini benimseyen bir dizi yasal ve kurumsal düzenlemeye gitmiştir. Bu düzenlemeler sonucunda mevcut planlama sisteminin temelleri değişmiş, ancak başlı başına stratejik planlama anlayışı temelinde yeni bir planlama sistemine de geçilememiştir.

Türkiye planlama sisteminin bugün "Akılcıl Kapsamlı Planlama Yaklaşımı" ve "Stratejik Planlama Yaklaşımı" arasında bir yerde durduğunu, bu iki yaklaşım arasında bir sentez üretmeye çalıştığını söylemek mümkündür. Bununla beraber sistem, yıldan yıla stratejik planlama yaklaşımına daha fazla yakınlaşmaktadır. Bu yönelimin arka planında Türkiye Hükümeti'nin 2008 yılında kabul ettiği "Türkiye'nin Stratejik Vizyon 2023 Belgesi" yatmaktadır. Bu belge Türkiye Cumhuriyeti'nin 100. kuruluş yıldönümü olan 2023 yılında, ülkeyi "*muassır medeniyetler seviyesine çıkartacak ve Türkiye'nin uluslararası ekonomik konumunu yükseltecek*" çok önemli makro kararlar içermektedir. 2023 Vizyonunda "Ekonomi" başlığı altında başta ulaşım ve lojistik olmak üzere pek çok yenilikçi sektör, Türkiye için stratejik lokomotif sektörler olarak belirlenmiştir. Bel-

genin kabul edilmesiyle beraber Türkiye, belirlenen sektörlerde hızlı gelişmenin sağlanması için büyük ölçekli projeler düşünmeye ve bu büyük projelerin hayata geçirileceği şehirlere ilişkin çok boyutlu araştırma, planlama ve hazırlık çalışmaları yürütmeye başlamıştır. Türkiye şehirlerinin stratejik düşünülerek planlanması gereği, sırasıyla 2009 yılında ilan edilen Kentleşme Şurası Sonuç Bildirgesinde; 2011 yılında kabul edilen 61. Hükümet Programında; 2011 yılında çıkarılan 644 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede; 2013 yılında değiştirilen 3194 sayılı İmar Kanunu Değişikliğinde ve 2014 yılında kabul edilen 10.Kalkınma Planında açıkça dile getirilmiş, bu yönde girişimlere ve çabalara hız verilmiştir.

Gerçekten de jeopolitik konumu gereği çok dinamik özellikler sergileyen Türkiye şehirlerinin, hantal hiyerarşik ve bürokratik bir yapı ile; zaman alan ve değişikliklere ayak uyduramayan karar üretme mekânizmaları ile; planlamanın uygulamadan ayrı düşünüldüğü bir sistemle; ve ağırlıklı olarak fiziksel gelişmeye odaklı imar plancılığı anlayışı ile planlanarak yönetilemeyeceği açıktır. Balıkesir, her açıdan stratejik düşünülerek planlanması gereken Türkiye şehirlerinin başında gelmektedir. Bu çalışmada “Balıkesir niçin stratejik olarak planlanmalıdır?” sorusuna bir cevap aranmaktadır. İlk bölümde stratejik planlamanın genel özelliklerinden bahsedilmekte, ikinci bölümde Balıkesir’de stratejik düşünmemizi gerektiren hususlara sırasıyla değinilmektedir. Bu araştırmada literatür taraması, saha araştırması, gözlem, derinlemesine görüşme, odak grup görüşmesi ve doküman incelemesi yöntemleri birlikte kullanılmıştır.

KURAMSAL ÇERÇEVE

Strateji, kentsel çalışmalar ve planlama literatüründe farklı anlamlarda kullanılabilen bir kavramdır. Bu makalede “strateji”, hedef, politika ve eylemleri birleştiren, bütünleşik bir kapsamda ele alan bir kavram anlamında kullanılmaktadır. İyi formüle edilmiş bir strateji, yerel çekişmeleri, kısıtlılıkları, değişen ortam koşullarını ve birbirine bağımlı kentsel girişimleri dikkate alır. Bu dikkate alış, bir şehrin kaynaklarının benzersiz şekilde kullanılması anlamına gelmektedir (Quinn, 1995: 5). Steiner’e göre (1997) stratejik planlamada dört farklı bakış vardır. Birinci bakış, geleceğe yöneliktir. Bugün vereceğimiz kararların gelecekte nasıl yansımalarının olacağını kestirmek gerekir. İkincisi sistematik bakıştır. Hangi plan kararı ne zaman, nasıl ve kim tarafından gerçekleştirilecek ve sonuçları ne olacak sorularının yanıt bulması, bir organizasyon inşasını gerektirir. Üçüncü

bakış felsefiktir. Hızlı tanımlanmış süreçler, prosedürler, yapılar ve teknikler yerine düşünce-yoğun ilerleyen entelektüel bir çabaya ihtiyaç vardır. Dördüncü bakış ise yapısalıdır. Yürürlükte olan onaylı farklı mekânsal, ekonomik ve sosyal planlar ve programlar arasında yasal ve yönetsel bağlantıları ve uyumu oluşturmakla ilgilidir (Steiner, 1997: 13-15).

Büyük kentsel sorunlar çoğunlukla kompleks hale gelmiş bir sistemin ürünüdür. Organize olmuş karmaşık sorunlar, derinlemesine düşünülecek üretilmiş organize çözümlere ihtiyaç duyar. Stratejik planlama, özellikle kronik hale gelmiş kentsel problemleri çözmede etkili bir araçtır çünkü bu yaklaşım planlama sürecinde, karmaşık kentsel problemleri daha anlaşılır kılmak adına “şüphe” ve “belirsizlik”lere özel olarak eğilmektedir (Mason ve Mitroff, 1981: 15).

Stratejik planlama, stratejik seçimler yapmakla başlar. Doğası gereği uzun vadeli, istikamet verici ve bütünleştiricidir. Mekansal anlamda hangi kararın hangi ölçekte uygulanacağına ilişkin kararlar içerir. Planlamanın etkili olması, doğru kararın doğru plan ve yönetim ölçeğinde kurgulanmasına bağlıdır. Stratejik bir kararın hangi alternatif senaryolar düşünüldükten sonra hangi kapsam ve çerçevede alındığı ve bu kararda kamu yararının nasıl tanımlandığı stratejik planlama açısından önemli bir konudur (Goodstadt, 2007: 316).

Organizasyonel özelliğine bakarak stratejik planlamayı, “izlenmesi gereken kurallar bütünü” yerine, “kreatif yöntemler kullanan pek çok aktörün dahil olduğu mücadeleler bütünü” şeklinde tanımlamak daha doğrudur. Bu yönüyle aslında problem çözmeye odaklanmış bürokratik yanı güçlü bir süreçtir (Huntsman, 1994). Başarı, aktörlerin nasıl bir araya getirildiği ve eylemlerin hangi sırayla yapıldığı konusuna fazlasıyla bağımlıdır. Farklı güç ve kaynaklara sahip aktörler ortak bir amaçla bir araya geldiklerinde bu işbirliği pek çok fayda üretir. Ancak bu bir araya geliş yerel düzeyde gerçekleşmelidir.

Stratejik planlama sürecinde kamusal politikaların pek çok alanına müdahaleler söz konusu olmaktadır. Yerel toplulukların bu kamusal müdahalelere siyasi bir destek vermesi kritik bir konudur. Stratejik bir planlama sürecinde iş dünyasının da desteğine her zaman ihtiyaç duyulur. Yerel aktörlerin, siyasetin ve iş dünyasının belli bir amaçla bir araya gelişi, stratejik planlama alan sınırlarını çok aşan bir etki doğurur (Baş ve Yüzer, 2015). Stratejik planlamada çok zekice düşünülerek belirlenmiş çok

net bir ortak hedef olmalıdır. Stratejik planlamanın mekânsal ayağı mutlaka düşünülmelidir. Mekanın devreye girişi, farklı yerleşim alanları arasında bir tercih yapmayı da beraberinde getirecektir. Konut, ulaşım ve ekonomik büyüme gibi büyük ölçekli yatırımların nerede yapılacağı ve nerede yapılmayacağı konusunda en geniş uzlaşşı zeminine ulaşmak şarttır. Uygulanabilirlik ve değişikliklere uyum sağlama konusu üzerine özel olarak düşünülmelidir. Stratejik planlama süreci, hem politik hem de profesyonel bir liderliğe ihtiyaç duyar. Güçlü bir sahiplenme olmadan sürecin sorunsuz ilerlemesi mümkün olamaz (RTPI, 2015).

BALIKESİR'DE STRATEJİK PLANLAMA

Bu bölümde Balıkesir'de stratejik düşünmemizi gerektiren farklı hususlara sırasıyla değinilmektedir Balıkesir'de tarım (%39.71), sanayi (%19.04), turizm ve sağlık en fazla öne çıkan sektörlerdir. Özellikle Ayvalık ve Edremit dolaylarında zeytinyağı üretimi yapılmaktadır. Zeytinyağı üreticiliği, bu ilçelerden başlayıp bir koridor şeklinde Çanakkale'ye Ayvacık, Bayramiç ve Lapseki ilçelerine doğru uzanmaktadır. Üretilen zeytinyağları ilk olarak İzmir'e ulaştırılmaktadır. Şehir ile özdeşleşen ve birer kimlik ögesine dönüşen diğer tarımsal ürünler ise bamya, börülce ve kavundur. Şehirde en fazla turisti Ayvalık, Burhaniye, Edremit, Gönen ve Erdek ilçeleri çekmektedir. Edremit'e gelen turistler çoğunlukla Ayvacık, Ezine ve Ecebat üzerinden İstanbul'a; Gönen ve Erdek'e gelen turistler ise Tekirdağ'a geçiş yapmaktadır. Turistler Güre, Havran, Gönen, Balya, Manyas, Susurluk, Balıkesir Merkez, Savaştepe, Bigadiç ve Sındırgı'ya termal kaynak suları için; Burhaniye, Ayvalık, Erdek ve Marmara Adası'na mavi bayraklı plajları için; Kaz Dağları Milli Parkı ve Alaçam Dağlarına doğa sporları için gelmektedir. Balıkesir aynı zamanda bölgesel çapta hizmet veren bir sağlık odağıdır. Şehre sağlık hizmeti almak üzere İstanbul, Bursa, İzmir ve Manisa'dan çok sayıda insan gelmektedir. Balıkesir'de sanayi alanlarının en fazla Gönen ve Bandırma ilçelerinde kümelendiği görülmektedir. Bandırma ve Balıkesir Merkez'de Organize Sanayi Bölgeleri; Gönen'de Deri İhtisas OSB ve Burhaniye'de Zeytin İhtisas OSB yer almaktadır. Bu OSB'lerin Bursa ve İstanbul'da yer seçen sanayicilerle güçlü ilişkileri söz konusudur. Mevcut OSB'lerin %47'si dolu, %53'ü boş durumdadır (GMKA, 2013). Çok sektörlü bir ekonomik yapıya sahip Balıkesir'de yukarıda sıralanan sektörel çeşitlilik ortamının korunması gerekir çünkü dünyada eşine az rastlanır şekilde pekçok doğal

kaynak ve potansiyel, benzersiz bir güzellikte şehirde bir arada bulunmaktadır. Tarım, turizm, sanayi ve sağlık sektörlerinin birbirine zarar vermeden uyum içinde çalışması ve sürdürülebilir gelişimi ancak şehirde özel bir strateji izlendiği takdirde mümkün olabilir.

Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu (URAK) tarafından 2009 yılından itibaren hazırlanmaya başlanan “İllerarası Rekabetçilik Endeksi”nde, Türkiye’nin 81 ili arasında Balıkesir her yıl 26. ve 30. sıralar arasında yer almıştır. Çok yönlü kaynak değerlerine ve istisnai bir lokasyon avantajına sahip şehrin ekonomik rekabette geri kalmış olması, ilin planlanma ve yönetim anlayışında bir değişikliğe gitmek gerektiğine işaret etmektedir. Rekabette geri kalış bir yönüyle Türkiye’de geçerli olan yatırım teşvik uygulaması sisteminde Balıkesir’in 3.bölgede yer alması ile ilişkilendirilebilir. Bununla beraber, “İllerarası Beşeri Sermaye Endeksi”nde Balıkesir, Türkiye’nin 81 ili arasında 2009 yılında 18. sırada yer alırken, 2014 yılında 32.sırada kendisine yer bulmuştur. İle ait beşeri sermaye birikiminin azaldığı anlaşılmaktadır. Bu durum, son yıllarda yetenekli insanların Balıkesir’de durmak istemeyip başka illere göç ettiğini, genç işsizliği probleminin ilde arttığını ve şehir ekonomisinin üretken kapasitesinin giderek azaldığını gösterir. Yetenekli insan stoğu kaybedildiğinde, yenilikçi fikir ve ürün üretim ortamı da kaybolmaktadır. Nitekim “Yenilikçilik Endeksi”nde Balıkesir 2009 yılında 25.sırada iken, 2014 yılında 37.sıraya gerilemiştir. Her ne kadar Balıkesir çekim gücünü son yıllarda kaybediyor gibi görünse de, ilde bu gidişatı tersine çevirecek gelişmeler yaşanmaktadır. Stratejik düşünülerek planlanan bölgesel ölçekli ulaşım ve altyapı projeleri, Balıkesir için yeni bir dönemin başlayacağına sinyallerini vermektedir.

Balıkesir, İstanbul ve Ankara’yı karayolu, demiryolu ve denizyolu ile İzmir’e bağlayan bir şehir durumundadır. Balıkesir’i kuzeydoğu-güneybatı istikametinde keserek ilerleyen Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu Projesi 2019 yılı içinde tamamlanacaktır. Susurluk ve Balıkesir Merkezden geçen otoyol projesi tamamlandığında İstanbul-İzmir arası karayolu erişim süresi 9 saatten 3 saate inecektir. Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyol Projesi ise 2023 yılı içinde tamamlanacaktır. Sivil uçuşlara yönelik bölgesel çalışacak olan Balıkesir Merkez Havalimanı ve Körfez Havalimanı projelerinin yapımı devam etmektedir. Bu otoyol ve havalimanı projeleri Balıkesir’in Marmara ve Ege Bölgesi şehirleri ile daha fazla bütünleşmesi anlamına gelmektedir. Bu bütünleşme ile şehir ekonomisinde

bir büyüme ve refah ortaya çıkacak, inşaat sektörü hareketlenecek ve çok farklı sektörlerden yatırımcılar şehre ilgi duymaya başlayacaktır. Şu anda mütevazı bir nüfusa, ekonomik büyüklüğe ve ticari işleyişe sahip Balıkesir, artan erişilebilirliğin doğurduğu etkiyle kendisine yönelecek ilgiyi doğru ve istenen şekilde yönetebilmek için sarsılmaz bir vizyona ve itina ile belirlenmiş stratejik hedeflere ihtiyaç duymaktadır.

Balıkesir, hem Ege hem de Marmara Denizi ile ilişkisi olan bir ildir. Şehrin Ege Denizi ile olan teması Ayvalık Limanı, Tatlısu Körfezi İskelesi, Paşa Koyu İskelesi, Cennet Koyu İskelesi, İğdeli Koyu İskelesi, Kuz Koyu İskelesi, Gümüş Koyu İskelesi, Kemer Koyu İskelesi ve Ilıca Koyu İskelesi üzerinden sağlanırken, şehrin Marmara Denizi ile olan teması Bandırma Limanı, Bağfaş Limanı, Erdek İskelesi, Avşa Adası İskelesi, Marmara Adası İskelesi, Saraylar Belediye İskelesi ve Badalan İskelesi üzerinden sağlanmaktadır. Hem karasal bağlantıları hem de deniz bağlantıları güçlü şehirlerde kara-deniz, kır-kent, arazi kullanımı-ulaşım sistemi arasında bir denge kurmak çok kolay olmamaktadır. Denge noktasının belirlenmesi için stratejik düşünmek gerekir.

TR22 Bölgesi içinde kalan Balıkesir, 1.186.688 nüfusa ve 14.299 ha. yüzölçüme sahiptir. Kişi başı km^2 'ye 83 kişi düşmektedir. Bu özelliği ile il, Marmara Bölgesi'nde yaşayan toplam nüfusun %4.6'sını barındırmakta, bölge yüzölçümünün ise %14.8'lik kısmını oluşturmaktadır. İlde yıllık nüfus artışı binde -2'dir. Net göç hızı binde 14.9'dur. Ortalama hane halkı büyüklüğü 2.85'tir. İle ait yaş piramidi, 0-29 yaş arası genç nüfusun, 30-59 yaş arası orta yaş nüfusunun gerisinde kaldığını göstermektedir. Şehirde işgücüne katılım oranı %47.2 seviyelerindedir. İl nüfusunun %44.4'ü kayıtlı bir işte çalışmaktadır. Şehirde çalışmayan nüfus 427.422'dir. İşsizlik oranı %6'dır (TUIK, 2016). Bu veriler, yakın gelecekte şehir ekonomisindeki büyümeden, Balıkesirlilerden daha çok dışarıdan şehre göç edecek kesimin istifade edeceğini göstermektedir. Balıkesir'e ait mevcut sosyo-demografik yapı bir dönüşüm baskısı altındadır. Yerel sosyal düzenin ne oranda devam edeceği veya şehrin Adana ve Mersin gibi kozmopolit bir yapıya bürünüp bürünmeyeceği konusu stratejik olarak ele alınması gereken bir konudur. Şehirde işgücüne katılım oranının %70'lere çıkarılması, çalışır durumda olmayan yerli nüfusun ilde büyüyen sektörlerde istihdamının öncelenmesi ve işsizlik oranının %1'in altına düşürülmesi Balıkesir'de izlenecek sosyo-ekonomik stratejilerden biri olabilir.

Balıkesir, Marmara Bölgesi içinde İstanbul ve çevresine yoğunlaşmış durumda olan sanayiye kendisine çekebilecek illerden biridir. Şehir, yenilikçi sanayi yatırımları için uygun boş alanlar barındırmaktadır. Bununla beraber şehirde bir kümelenme sergilemeyen, dağınık vaziyette bulunan sanayi alanları mevcuttur. Bölgede enerji ciddi bir sorundur. Balıkesir, sahip olduğu yenilenebilir enerji kaynaklarını doğru şekilde harekete geçirebilirse, bölgenin enerji ihtiyacını karşılama rolünü üstlenebilir. Gıda, orman ürünleri, petrokimya, ana metal, maden, cam ve kompozit sanayinin Balıkesir genelinde geliştiği görülmektedir. Bugün için Balıkesir Merkez'de ağaç, kimya ve makine sanayi yatırımları öne çıkarken, tarım ve hayvancılığa dayalı biyoenerji yatırımları için bu alanda uygun bir potansiyel bulunmaktadır. Dursunbey ilçesinde orman ürünleri, Bandırmada ise petrokimya sanayi üzerine bir ihtisaslaşma potansiyeli bulunmaktadır. Şehirde varlığını devam ettirecek sanayi alanları ile şehirde geliştirilecek yeni ekonomik sektörler arasında simbiyotik endüstriyel ilişkiler mutlaka stratejik olarak kurgulanmalıdır. Bugün itibariyle Balıkesir'de tarım ve hayvancılığa dayalı sanayilerin gıda sektörü ile; orman ürünlerine dayalı sanayinin makine sektörü ile; petrokimyaya dayalı sanayinin lojistik sektörü ile; metal sanayinin kimya sektörü ile; keresteye dayalı sanayinin maden sektörü ile; ve cama dayalı sanayinin kompozit sektörü ile içsel hayati bağları vardır. Yıllar içinde kurulmuş bu simbiyotik bağların koparılması ne kadar önemliyse, farklı türdeki sanayi tesisleri ve sektörleri arasında yeni simbiyotik bağların kurulması da yeşil sanayi altyapısının kurulması ve sürdürülebilir ekonomik kalkınmanın sağlanması noktasında o kadar önemli bir konudur.

Balıkesir arazisinin %35'i tarım, %46'sı orman ve %14'ü çayır-mera ile kaplıyken, il arazisinin %4'ü tarımdışı bir özellik sergilemektedir. Şehir için hazırlanan planlarda genel olarak tarım sektörü öne çıkmaktadır. Ancak yalnızca tarım odaklı kalkınma vizyonu Balıkesir için yeterli olmayacaktır çünkü İstanbul, Bursa ve İzmir gibi güçlü sanayi odaklarına yakınlık, şehrin tarım dışında farklı bölgesel rollere doğru kaymasına neden olacaktır. İlde sektörel sakinlik yerini sektörel hareketliliğe bırakmak üzeredir. Şehir, stratejik bir yaklaşımla mevcut sakin ekonomik yapısının istenen yönde nasıl değişebileceği konusuna özel olarak eğilmelidir. İstanbul ve Bursa'dan çıkmak durumunda kalan ve yer arayan sanayicilerin ilk yöneldiği yer Balıkesir olmaktadır. Balıkesir, yetenekli çalışabilir durumda olan nüfusu elinde tutma, girişimciliğini ve rekabetçiliğini artırma,

katma değeri yüksek yenilikçi ve teknolojik yeşil sanayi yatırımları gerçekleştirme, tüm bunları yaparken bir taraftan da yaşanabilirliğini, doğal, tarihi ve kültürel değerlerini koruma gibi yükümlülüklerle karşı karşıyadır. Marmara Bölgesi çapında hazırlanacak stratejik mekânsal plan ile ancak Balıkesir, yükümlülüklerinin altından rahat kalkabilir ve kendisine yönelen kentleşme ve sanayileşme baskısını yönetebilir. Kendisine yönelen tehditleri bertaraf etmek Balıkesir'in tek başına yapabileceği bir iş olmanın çok ötesindedir; Marmara bölgesi şehirleri arasında işbirliği ve dayanışmaya dayalı organize bir hareket şarttır.

Balıkesir, İstanbul'un etkisi altında bulunan 13 şehirden biridir. Balıkesir dışındaki diğer iller sırasıyla Tekirdağ, Edirne, Kırklareli, Çanakkale, Bursa, Eskişehir, Bilecik, Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu ve Yalova'dır. İstanbul'un etki alanında kalmalarının yanında bu şehirler vasıflı ve çalışkan nüfuslarıyla öne çıkmakta, bölge ekonomisine büyük katkılar yapmaktadır. Türkiye'nin ekonomik verimlilik ve üretkenlik düzeyi en yüksek bu şehirler bu çalışmada "Marmara Kentsel Bölgesi" şeklinde anılacaktır (Resim 1). İstanbul'un, Balıkesir'in ve kentsel bölge içindeki diğer 12 şehrin kaderi ve geleceği birbirine fazlasıyla bağlıdır. Balıkesir kalkınacaksa, bunu ancak diğer illerle beraber işbirliği halinde gerçekleştirebilir. İstanbul ve yakın çevresi kentsel sorunlarla boğuşurken, Balıkesir'in kendisini bu sorunlardan soyutlayabilmesi söz konusu değildir. Bölgesel bakış sayesinde Balıkesir'e nüfus ve sanayi yığılmasının önüne geçilebilir, gelişme ve yatırım dengeli şekilde Marmara Bölgesi geneline yayılabilir.



Resim 1: Marmara Kentsel Bölgesi içinde Balıkesir

Balıkesir, yenilenebilir enerji kaynakları, tarım ve hayvancılık faaliyetleri açısından zengin bir ildir. Aynı zamanda hem Marmara hem de Ege Denizi'ne açılan limanlara sahiptir. Bu özellikleri ile kentsel bölgenin gıda, enerji ve lojistik ihtiyacını karşılayan destekleyici bir role bürünebilir. Büyük resme bakıldığında Balıkesir, aynen Marmara Kentsel Bölgesi'nin diğer şehirleri gibi, Asya ve Avrupa kıtaları arasında bir geçiş noktası olma özelliği taşımaktadır. Doğal bir lojistik üs olma potansiyeli fark edilen Balıkesir'de çok işlevli lojistik merkez yatırımları son yıllarda hız kazanmıştır. Devam eden bölgesel ölçekli karayolu ulaşım ve altyapı projeleri tamamlandığında, Balıkesir-İstanbul arası seyahat süresi 2 saate; Balıkesir-Bursa arası ve Balıkesir-İzmir arası seyahat süresi 1,5 saate inecektir (UBAK, 2016). Balıkesir, tek vücut gibi hareket etmeye başlayacak olan kentsel bölgenin önemli bir uzvuna dönüşecektir. Şehir, kentsel bölge içinde karayolu, demiryolu ve denizyolu ulaşım bağlantıları ve transit taşımacılığı yönlendiren bir merkez olabilir. Ege limanlarından Türkiye'ye giren taşıtların ve yüklerin, Balıkesir'de bir ayırtırmaya tabii tutulduktan sonra yurt geneline sevk ve idaresi yapılabilir. Gökköy Lojistik Merkez Projesi ve Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonları (BALO) Projesi, bu yönde atılmış önemli adımlardandır.

Balıkesir'de doğal ekosistem alanlarının (tarım, çayır, mera, orman, göl vb.) toplam şehir arazisine oranı %95 seviyelerindedir. Şehirde tarım dışı yerleşilebilir alanların toplam şehir arazisine oranı ise %5'tir. Dolayısıyla şehir, çok özel bir ekosisteme sahiptir. Bu doğal ve kültürel ekosistem şehirde birçok turizm türünün gelişmesine olanak vermektedir. Şehrin her ilçesi adeta kendi özelinde bir turizm odağıdır. Bu ekosistem Marmara Kentsel Bölgesi içinde süreklilik içinde devam etmektedir. Kentsel bölgenin kendi içinde artan ulaşılabilirliği ve dış dünya açısından artan erişilebilirliği, Balıkesir'e gelen turistlerin aynı zamanda Marmara Denizi etrafında oluşmuş tüm güzelliklere, doğal ve kültürel mirasa kolaylıkla kısa sürede erişmelerine imkân verecektir.

Değişim süreci içine giren Balıkesir'de bilgi teknolojileri, AR-GE, haberleşme, rüzgâr, biyokütle, sağlık, eczacılık, biyomedikal, havacılık uzay, savunma, biyo-teknoloji ve gıda sektörlerinin gelişimi için çok elverişli bir coğrafi, iklimsel, beşeri ve ekonomik ortam vardır. Şehrin kuzeyi dağlık, batısı ormandır; şehirde yerleşilebilir araziler çoğunlukla güneyde kalmaktadır. Eğer Balıkesir stratejik hamleler yaparak burada sıralanan yüksek nitelikli prestij sektörlerine yönelik yatırımları ve bu sektör-

lerde çalışmak isteyen nüfusu kendisine çekmeyi başabilirse, kentsel bölge içinde gerçekleşecek rol paylaşımında özel bir görev ve misyon üstlenebilir. Hem Marmara Denizi'ne hem de Ege Denizi'ne kıyısı bulunan Balıkesir, kentsel bölge içinde doğal güzellikleri, verimli tarım arazileri ve güzel iklimi ile öne çıkmaktadır. Bilgiye dayalı yenilikçi ve kreatif sektörlerde çalışan insanların yerleşeceği düşük nüfuslu ve yapı yoğunluklu, sürdürülebilir yaşam ve çalışma alanlarına sahip küçük kompakt yeni şehirler Balıkesir'de kurulabilir. Teknoloji-yoğun üretim yapacak olan bu küçük yeşil şehirler, kentsel bölgeyi ve Türkiye'yi küresel yenilikçilik ve rekabetçilik endekslerinde hızla üst sıralara taşıyacaktır.

SONUÇ

Balıkesir stratejik bir bakışla planlanırsa ne elde eder sorusu bu çalışma ile bir ölçüde cevaplanmıştır. Balıkesir, Marmara Kentsel Bölgesi bütününde düşünülmüş şehirlerarası rol paylaşımına bağlı olarak, kendisi için acilen sarsılmaz bir stratejik vizyon geliştirmekle işe başlamalıdır. Belirlenen vizyon çerçevesinde geliştirilecek kentsel stratejiler, hedef, politika ve eylemlerle birlikte kurgulanmalıdır. Geleceğe yönelik, sistematik, felsefik ve yapısal bakışları ve düşünceleri içeren stratejik planlama, Balıkesir'in kaynaklarının ve potansiyellerinin benzersiz şekilde bir araya getirilmesini sağlayacaktır. Balıkesir'in kompleks hale gelmiş kentsel problemleri stratejik yaklaşımla ele alınırsa, organize ve kreatif çözümler üretilebilir. Daha önemlisi kentsel karar ve eylemlerin sonuçlarının ne olacağı daha öngörülebilir hale gelir. Bölgesel bir yaklaşımdan yoksun olarak tek başına Balıkesir'in sürdürülebilir ve yaşanabilir bir şehre dönüşmesi mümkün değildir. Balıkesir'in kaderi, başta İstanbul olmak üzere Marmara Denizi'ni çevreleyen diğer şehirlerden bağımsız değildir. Bu yüzden merkezi veya bölgesel bir otorite tarafından Marmara Kentsel Bölgesi için bir stratejik mekânsal plan hazırlanmadan, aktörlerin nasıl bir araya getirileceği ve eylemlerin hangi sırayla yapılacağı belirlenmeden, Balıkesir için kentsel ölçekte bir strateji planı hazırlığına girilmemelidir. Doğal ve ekosistem alanlarının çok büyük yer kapladığı Balıkesir'de uygulanabilir ve değişikliklere uyum sağlayan kentsel stratejiler üzerine özel olarak düşünülmelidir. Arada kalmışlık durumu yaşayan Türkiye Planlama Sistemi'nin yasal, kurumsal ve yönetsel yapısını gerçek anlamda geleneksel yaklaşımın kalıntılarından kurtarması büyük önem arz etmektedir. Sonuç olarak stratejik planlama Balıkesir'e, kamu

ve özel sektör kurumları arasında eşgüdüm; kentsel yönetimde aşağıdan yukarıya ve yatayda ağsal etkileşim; süreç ve eylem odaklı idari sınırları aşan bir bakış açısı; fiziksel, sosyal, ekonomik, çevresel, kültürel ve kurumsal gelişim konularının birbirini tamamlar şekilde ele alınması; kritik kentsel sorunların çözümü; yeni trendlere ve sürprizlere açık, esnek bir planlama anlayışı; çok paydaşlı, müzakere ve istişareye dayalı karar alma alışkanlığı; ve mekânla ilişkisi iyi kurulmuş hedef, politika ve eylemler getirecektir.

KAYNAKLAR

- Baş, A. ve Yüzer, M.A. (2015). Kalkınma Ajanslarının Performans Durumlarının İncelenmesi ve Bölgesel Eşitsizliklerin Giderilmesi. Editör: AKPINAR, R., Ar-Ge ve İnovasyon Programlarında Değerlendirme ve Etki Analizi. Kitapana Yayınevi, 1.Baskı, İstanbul, ISBN: 9786056465550.
- GMKA. (2013). TR22 Güney Marmara Bölgesi 2014-2023 Bölge Planı. Güney Marmara Kalkınma Ajansı, 2.Baskı, Balıkesir.
- Goodstadt, V. (2007). Strategic planning in the Galsgow metropolitan region, H.T.Dimitriou and R.Thompson. Strategic Planning for Regional Development in the UK. Oxon: Routledge.
- Huntsman, S. (1994). Using strategic planning to drive organizational change. Long Range Planning. 27 (1): 50-55.
- Mason, R.O. ve I.I.Mitroff. (1981). Challenging strategic planning assumptions: theory, cases and techniques. New York: John Wiley & Sons.
- Quinn, J.B. (1995). Strategies for change: some useful definitions. In The strategy process, H.Mintzberg, J.B. Quinn and S.Ghoshal. London: Prentice Hall.
- RTPI. (2015). Strategic Planning: Effective cooperation for planning across boundaries. Royal Town Planning Institute. January 2015. Policy Paper.
- Steiner, G.A. (1997). Strategic Planning: a step-by-step guide. New York: Free Press Paperbacks.
- TUIK. (2016). Türkiye İstatistik Kurumu. Balıkesir Ekonomik Verileri. Online: <http://www.tuik.gov.tr/Start.do> (Erişim Tarihi: 20.11.2016).