

**T.C.
GEBZE TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**20. YÜZYILDA YENİ ŞEHİRLERİN GELİŞİM
SÜREÇLERİNİN ANALİZİ: ÇİN'İN
SHENZHEN ŞEHİRİ ÖRNEĞİ**

**REXILA KADEERHAN
YÜKSEK LİSANS TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI**

**GEBZE
2020**

T.C.
GEBZE TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

20.YÜZYILDA YENİ ŞEHİRLERİN GELİŞİM
SÜREÇLERİNİN ANALİZİ: ÇİN'İN
SHENZHEN ŞEHİRİ ÖRNEĞİ

REXILA KADEERHAN
YÜKSEK LİSANS TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI

DANIŞMANI
DR. ÖĞR. ÜYESİ YAŞASIN ERYILMAZ

GEBZE
2020

T.R.
GEBZE TECHNICAL UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

**ANALYSIS OF DEVELOPMENT CYCLE OF
NEW TOWNS IN 20TH CENTURY:CHINA'S
SHENZHEN CITY EXAMPLE**

REXILA KADEERHAN
**A THESIS SUBMITTED FOR THE DEGREE OF
MASTER OF SCIENCE**
DEPARTMENT OF CITY AND REGIONAL PLANNING

THESIS SUPERVISOR
ASSIST. PROF. DR. YAŞASIN ERYILMAZ

GEBZE
2020



YÜKSEK LİSANS JÜRİ ONAY FORMU

GTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 29/01/2020 tarih ve 2020/07 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından 27/08/2020 tarihinde tez savunma sınavı yapılan Rexila Kadeerhan'ın tez çalışması Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

JÜRİ

ÜYE

(TEZ DANIŞMANI) : DR. ÖĞR. ÜYESİ YAŞASIN ERYILMAZ

ÜYE

: DR. ÖĞR. ÜYESİ AYŞE NUR ALBAYRAK

ÜYE

: DR. ÖĞR. ÜYESİ TAYFUN SALİHOĞLU

ONAY

Gebze Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun

...../...../..... tarih ve/..... sayılı kararı.

ÖZET

Günümüzde artık her alanda olduğu gibi kentsel alanda da büyük değişimler ve gelişimler yaşanmaktadır. Modernleşme süreçleriyle birlikte, özellikle de hızlı bir şekilde kentleşen ülkelerde, “yeni şehir” olgusu ortaya çıkmıştır. Tezde 20. yüzyılın son dönemlerinde ortaya çıkan yeni şehirlerin kentsel gelişmelere etkisi incelenmektedir. Bu doğrultuda, yeni şehirlerin oluşturulmasına ilişkin plan ve politikaların kapsamlı bir biçimde analiz edilmesi hedeflenmiştir.

Bu araştırmada önce yeni şehir olgusunun nasıl ortaya çıktığını ve yeni şehirlerin nasıl geliştiğini açıklamaya yönelik literatür taraması yapılmış ve Shenzhen şehri, yeni şehir olgusu bağlamında örnek şehir olarak incelenmiştir. Bu bağlamda söz konusu şehrin gelişim süreci analiz edilerek kentteki yerleşme alanlarını etkileyen faktörler ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Tez kapsamında Shenzhen’in kentsel gelişim dinamikleri detaylı bir şekilde ele alınarak söz konusu kentin gelişmesini yönlendiren politikaların zaman içerisinde yaşadığı değişim irdelenmiştir. Çalışmada kentin gelişim dinamiklerinin incelenmesi sırasında konumundan, kalkınma hedeflerinden, ana ulaşım sistemlerinden, arazi kullanımına ilişkin verilerden ve sosyo-ekonomik göstergelerden yararlanılmıştır. Çalışma alanına ait tarihsel boyutta mekânsal ve sosyo-ekonomik göstergeler elde edildikten sonra, kente ilişkin zamansal gelişme dinamikleri de tanımlayıcı istatistiksel yöntemlerin kullanımı yoluyla teze dâhil edilmiştir. Ayrıca farklı dönemlerde elde edilmiş olan mekânsal verilerin üst üste çakıştırılmasıyla zamansal boyutta kentsel alanın nasıl bir değişime uğradığı da tespit edilmiştir.

Bu araştırma, farklı sosyo-ekonomik özelliklere sahip olan ülkelerde de yeni şehir çalışmaları için önemli katkılar sağlayacaktır. Ayrıca çalışma kapsamında detaylı olarak incelenen kentteki uygulamalar ile planlama kararları ve bu çerçevede uygulanan politikalara ilişkin yapılan performans değerlendirmelerinin gelecekte yapılacak olan diğer akademik çalışmalara da önemli bir örnek teşkil edeceği düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Shenzhen, Yeni Şehir, Kentsel Planlama, Kentsel Politika.

SUMMARY

As in all other aspects of life, urban areas have also been experiencing changes and developments. Along with the modernization processes of the last century, especially in rapidly urbanizing countries, the “new city” phenomenon has emerged. In this study, the impact of the recently emerged new towns on urban development is examined. Accordingly, in this study, it is aimed to make a comprehensive analysis of the plans, decisions and policies that affected the development of the new towns.

In this research, firstly, the literature about the emergence and the development of new town phenomenon has been reviewed thoroughly. In the context of new town phenomenon, the study examined and analyzed the development process of Shenzhen city of China and determined the factors which affected the development of Shenzhen settlement areas.

Within the scope of this study, it has examined in detail the urban development dynamics of Shenzhen city of China. Additionally, the planning decisions and policies that directed the development of Shenzhen city have been examined and how these decisions have changed over time. Location characteristics, development goals, main transportation systems of the city, land use and socio-economic indicators have been used to analyze the development dynamics of Shenzhen city. Moreover, within the scope of the study, after obtaining the spatial and socio-economic indicators related to the study area, temporal development dynamics have been analyzed by using descriptive statistical methods. In addition, the spatial data obtained in different temporal periods has been employed in sequence, and it has been determined how the urban area in the temporal dimension has differentiated.

The study contributes to the literature of the recently developing studies about new towns that are carried out in other countries with different socio-economic characteristics. Therefore, the performance evaluation of the planning decisions and policies that are put in practice will constitute an important step for the future academic studies about this topic.

Keywords: Shenzhen, New Towns, Urban Planning, Urban policy.

TEŞEKKÜR

Başta yüksek Yüksek lisans eğitimim boyunca yoğun emeğini ve desteğini esirgemeyen ve büyük bir sabırla beni yönlendiren çok değerli hocam ve tez danışmanım Sn. Dr. Öğr. Üyesi Yaşasın Eryılmaz'a, aynı şekilde tez konu seçiminde hiçbir desteğini esirgemeyen canım hocam Sn. Dr. Reyhan Yıldız ve Dr. Öğr. Üyesi Emre Tepe'ye, tezin analizine yol gösteren Çin'deki sınıf hocalarıma, tez savunma jüri üyeleri Sn. Dr. Öğr. Üyesi Ayşe Nur Albayrak ve Sn. Dr. Öğr. Üyesi Tayfun Salihoğlu'na değerli katkılarından dolayı teşekkürlerimi ve şükranlarımı sunarım.

Hayatımın her döneminde desteklerini ve güvenlerini hiçbir zaman esirgemeyen, varlıklarıyla güç veren sevgili babama, anneme ve kardeşime, yüksek lisans eğitimim ve tez çalışmam süresince yanımda olan herkese en içten teşekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZET	v
SUMMARY	vi
TEŞEKKÜR	vii
İÇİNDEKİLER	viii
SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ	xi
ŞEKİLLER DİZİNİ	xii
TABLolar DİZİNİ	xiv
1. GİRİŞ	1
1.1. Araştırmanın Konusu ve Amacı	1
1.2. Araştırmanın Önemi ve Metodu	1
2. DÜNYADA YENİ ŞEHİRLER	3
2.1. Literatür Taraması	3
2.2. İngiltere’de Yeni Şehircilik Hareketinin Gelişim Süreci	8
2.2.1. İngiltere’de Yeni Şehir Uygulamalarında Amaçlar	9
2.2.2. İngiltere’de Yeni Şehrin Gelişiminde Uygulanan Programlar ve Politikalar	12
2.2.2.1. Yeni Şehir Yasası (The New Towns Act 1946)	12
2.2.2.2. Merkezi Yönetim Yaklaşımı -Yeni Şehir Komisyonu	13
2.2.2.3. Merkezi Yönetim	13
2.2.2.4. Merkezi Yönetimin Yeni Şehir Gelişmesinde Rolü	14
2.2.3. İngiltere’de Yeni Şehrin Geliştirme Aşaması	15
2.2.4. İngiltere’de Yeni Şehir Gelişmesine Genel Bakış	18
2.3. Japonya’da Yeni Şehircilik Hareketinin Gelişimi	19
2.3.1. Japonya’da Yeni Şehir Planının Amaçları	19
2.3.2. Japonya’da Yeni Şehrin Gelişiminde Uygulanan Program ve Politikalar	19
2.3.3. Japonya’da Yeni Şehirlerin Gelişim Dönemleri	22
2.3.4. Japonya’da Yeni Şehir Gelişmesine Genel Bakış	24
2.4. ABD’de Yeni Şehircilik Hareketinin Gelişimi	25

2.4.1. ABD’de Yeni Şehir Planının Amaçları	26
2.4.2. ABD’de Yeni Şehrin Gelişiminde Uygulanan Program ve Politikalar	26
2.4.3. ABD’de Yeni Şehir Gelişim Dönemleri	29
2.4.4. ABD’de Yeni Şehir Gelişmesine Genel Bakış	31
2.5. Çin’de Yeni Şehircilik Hareketinin Gelişimi	31
2.5.1. Çin’de Yeni Şehir Planının Amaçları	33
2.5.2. Çin’de Yeni Şehrin Gelişiminde Uygulanan Program ve Politikalar	34
2.5.3. Çin’de Yeni Şehir Gelişim Dönemleri	37
2.5.4. Çin’de Yeni Şehre Genel Bakış ve Dünyadaki Yeni Şehir Deneyimini Çin ile Karşılaştırma	38
2.6. Bölüm Değerlendirmesi	41
3. ÇİN’DE YENİ ŞEHİR SHENZHEN’İN GELİŞME SÜRECİ VE İLİŞKİLİ FAKTÖRLER	44
3.1. Çalışma Alanı Hakkında Genel Bilgiler	45
3.1.1. Coğrafi Çevre ve Bölgeye Genel Bakış	45
3.1.2. Yeni Çin’in Kurulmasından Reform ve Açık Sisteme Geçiş Sürecine Kadar Çin’in Durumu	49
3.1.3. Shenzhen Özel Ekonomik Bölge’nin Kurulma Tarihi	50
3.2. Shenzhen’in Kentsel Sürecini Etkileyen Konular	51
3.2.1. Shenzhen’in Kentsel Gelişim Sürecini Etkileyen Politik Kararlar	51
3.2.1.1. Çin’in Reformu ve Açık Sisteme Geçiş Politikasının Shenzhen’in Gelişmesine Etkisi	51
3.2.1.2. Özel Ekonomik Bölgelerin Kurulmasında Başlangıç Koşullarının Etkisi	53
3.2.1.3. Shenzhen’in Kurulmasından Sonra Politik Kararların Etkisi	54
3.2.2. Shenzhen’in Sosyo-Ekonomik Gelişimi	56
3.2.2.1. Shenzhen’in Nüfus Gelişimi	56
3.2.2.2. Shenzhen’in Ekonomik Gelişimi	60
3.2.2.3. Shenzhen’in Sabit Kıymet Yatırım Hacmi Gelişimi	65
3.2.3. Shenzhen’in Yerleşim Alanının Gelişimi	67
3.2.4. Shenzhen Şehir Planlama Süreci	70
3.2.4.1. Shenzhen Özel Ekonomik Bölge Ana Planı (1986-2000)	71
3.2.4.2. Shenzhen Şehri Ana Planı (1996-2010)	74

3.2.4.3. Shenzhen Şehri Ana Planı (2010-2020)	82
3.3. Shenzhen'in Mekânsal Gelişme Süreci Modeli	86
3.3.1. Araştırmada Rehberlik Etmiş Modeller	86
3.3.2. Analiz Yöntemleri	87
3.3.3. Shenzhen'in Mekânsal Biçimin Etkileyen Faktörlerin Analizi	88
3.3.3.1. Regresyon ve Korelasyon Analizi	88
3.3.3.2. Shenzhen Yerleşme Alanlarını Etkileyen Faktörlerin Analizi	89
3.3.4. Shenzhen'in Mekânsal Biçimindeki Değişikliklerin Analizi	93
3.3.4.1. Shenzhen'in Sınırdaki Değişimin İncelenmesi	94
3.3.4.2. Shenzhen'in Yerleşim Alanındaki Değişimin İncelenmesi	95
3.4. Bölüm Değerlendirmesi	98
4. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME	100
KAYNAKLAR	106
ÖZGEÇMİŞ	113
EKLER	114
Diğer Ekler (CD)	

SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ

<u>Simgeler ve</u>	<u>Acıklamalar</u>
<u>Kisaltmalar</u>	
km	: Kilometre
km ²	: Kilometrekare
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
APA	: American Planning Association
BRT	: Bus Rapid Transit
CAD	: Computer Aided Design
CNU	: The Congress for the New Urbanism
GIS	: Geographic Information System
GSYİH	: Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla
INTI	: International New Town Institute
OCT	: Overseas Chinese Town Enterprises
TOD	: Transit-Oriented Development (Ulaşım odaklı gelişme)
TND	: Traditional Neighborhood Development
ULI	: Urban Land Institute
UR	: Urban Renaissance Agency

ŞEKİLLER DİZİNİ

<u>Şekil No:</u>	<u>Sayfa</u>
2.1: Dünyada tarihsel süreçte kentleşme oranı.	3
2.2: Dünyada tarihsel süreçte kentsel nüfus ve kırsal nüfus.	3
2.3: İlk yerleşimlerden Çatalhöyük/Türkiye.	5
2.4: Uluslararası Yeni Şehir Enstitüsünde araştırılmakta olan yeni şehirler.	7
2.5: Londra'nın gelişim süreci.	9
2.6: Güneydoğu çalışmasında İngiltere nüfusunun artmasına ilişkin tahminleri.	10
2.7: İngiltere yeni şehirleri bölgesel bir büyüme kutbu olarak odaklanması.	10
2.8: Büyük Londra yeşil kuşaklar ve yeni şehirler.	15
2.9: İngiltere'de yeni şehirlerin dağılımı.	16
2.10: Çin yönetimi tarafından yapılan yeni şehirler.	36
2.11: Çin'deki kentleşme düzeyi.	38
3.1: Shenzhen kent görüntüsü (1979 yılı).	44
3.2: Çin haritasında Shenzhen coğrafi konumu.	46
3.3: Shenzhen'in bölge haritası.	46
3.4: Shenzhen kent merkezi görüntüsü (2018 yılı).	48
3.5: Shenzhen Yantian bölgesi görüntüsü (2018 yılı).	48
3.6: Çin'in kentleşme düzeyinin dünya düzeyiyle karşılaştırılması.	49
3.7: Çin'in GSYİH'si (1952-1980).	49
3.8: Çin'in kişi başına düşen GSYİH (1952-1980).	50
3.9: Çin'in ekonomideki gelişmesi.	52
3.10: Nüfus artışı ve hızı.	56
3.11: Göçmen nüfus ve hanehalkı kayıtlı nüfus.	58
3.12: Shenzhen'de doğum ve ölüm oranı.	59
3.13: Shenzhen GSYİH artışı.	61
3.14: Shenzhen GSYİH büyüme oranı.	61
3.15: 3 tür sektörün artışı (1979-2017).	62

3.16: Birinci sektör artışı (1979-2017).	63
3.17: Üç sektörün GSYİH içindeki oranı (1979-2017).	63
3.18: Shenzhen’de emeğin sektörel dağılımı (2010).	64
3.19: Shenzhen’de emeğin sektörel dağılımı (2017).	64
3.20: Sabit kıymet yatırım hacmi.	65
3.21: Sabit kıymet yatırım hacmi büyüme oranı.	66
3.22: Yerleşim alanlarının değişiklikler.	67
3.23: Yerleşim alanında büyüme oranı.	67
3.24: Yerleşim alanı, nüfus, GSYİH ve toplam sanayi üretiminin Değişimi.	68
3.25: Shenzhen kentsel yeşil alanların mekânsal dağılımı.	69
3.26: Shenzhen banliyölerinin kentsel gelişme planı.	70
3.27: Shenzhen şehir planlama sistemini etkileyen faktörler.	71
3.28: Shenzhen özel ekonomik bölge ana planı (1986-2000).	71
3.29: Ana planı işlevsel bağlantılar haritası (1986).	73
3.30: Ana planı ulaşım analiz (1986).	73
3.31: Shenzhen şehri ana planı (1996-2010).	75
3.32: Arazi kullanım mevcut durum (1994).	75
3.33: Sanayi arazisi mevcut durum (1994).	76
3.34: Kentsel yerleşim yapısı planı (1996-2010).	77
3.35: Shenzhen uzun vadeli demiryolu planı.	80
3.36: Shenzhen şehir ana planı (2010-2020).	82
3.37: Kentsel yerleşim yapısı planı (2010-2020 Ana Plan).	85
3.38: Shenzhen arazi ıslah dinamik evrim haritası.	94
3.39: Yerleşim alan değişim haritası (1979-1985-1992-1995 yılları).	96
3.40: Yerleşim alan değişim haritası (1999-2001-2003-2005 yılları).	97
3.41: Yerleşim alan değişim haritası (2007-2014-2016 yılları).	98

TABLolar DİZİNİ

<u>Tablo No:</u>	<u>Sayfa</u>
2.1: İngiltere’de yeni şehirler.	17
2.2: Japonya’nın yeni şehir geliştirme organı ve yeni şehir sayısı ve alanları.	21
2.3: Japonya’da yeni şehir büyümesi.	25
3.1: Shenzhen bölgelerinin alanı büyüklüğü ve nüfusu (2018).	47
3.2: Çin’in beş büyük özel ekonomik bölgesinin alanı büyüklüğü ve kuruluş yılı.	51
3.3: Shenzhen her 5 yılda olan değişimler.	59
3.4: Shenzhen şehir planlama geçmişi.	71
3.5: 2006 yılında kentsel yerleşim alanı ile 2010 ana plan kontrol göstergeleri arasındaki karşılaştırma tablosu.	79
3.6: İnşaat dışı alan ve yerleşim alanının kentsel inşaat alanlarının karşılaştırılması tablosu.	79
3.7: Shenzhen belediye kamu güvenliği bürosu, nüfus verileri (2006).	83
3.8: Shenzhen’deki göçmen nüfusun yaşam süresi ve yüzde bileşimi (2006).	83
3.9: Modelin korelasyon analizi sonuçları.	91
3.10: Modelin regresyon analizi sonuçları.	92

1. GİRİŞ

1.1. Araştırmanın Konusu ve Amacı

“20. Yüzyılda Yeni Şehirlerin Gelişim Süreçlerinin Analizi: Çin’in Shenzhen Şehri Örneği” başlıklı bu çalışma, konusu itibarıyla alanında yapılmış öncü çalışmalardan olup; akademik çalışmalara bir basamak oluşturacaktır. Zira konu, özgün bir niteliğe haizdir. Tezin önemini arttıran bir diğer husus ise zengin bir akademik literatürün incelenmesi yoluyla ortaya çıkmış olmasıdır.

Araştırma kapsamında, 20. yüzyılın son dönemlerinde ortaya çıkan yeni şehirlerin, kentlerin gelişmesine olan etkisi incelenmiştir. Bu nedenle de tezde, şehir yönetimlerinin uyguladığı kentsel politikaların ve bu doğrultuda alınan kararlar çerçevesinde hayata geçirilen şehir planlamalarının kapsamlı bir biçimde analiz edilmesi hedeflenmiştir. Çalışma kapsamında son yüzyıl içinde kurulmuş olan Çin’in Shenzhen şehrinin kentsel gelişim dinamikleri detaylı bir şekilde incelenmiş ve mevzubahis kentin gelişimini yönlendiren planlama kararlarının ve uygulanan politikaların zamanla nasıl bir değişim gösterdiği ele alınmıştır. Aynı zamanda Shenzhen şehri örneği aracılığıyla yeni şehrin mekânsal formunun evrimi de ortaya konulmuştur. Dahası yeni şehirlerdeki sosyo-ekonomik dönüşümün senkronize olup olmadığı sorusu üzerinden yeni şehrin gelişme sürecine etki veren faktörler de tartışılmıştır. Kentin gelişme dinamiklerinin incelenmesi sırasında konumundan, kalkınma hedeflerinden, kentin ana ulaşım sistemlerinden, arazi kullanımına ilişkin verilerden ve sosyo-ekonomik göstergelerden faydalanılmıştır.

Yine araştırma kapsamında, birçok yaklaşımın temel niteliklerini içinde barındıran “Yeni Şehir” kavramı, yeni gelişen bir öge olarak değerlendirilmiştir. Kavram, kentlerin doğa ve insan için maksimum verimlilik sağlayacak şekilde yeniden yapılandırılması düşüncesini yansıtmaktadır.

1.2. Araştırmanın Önemi ve Metodu

Hızlı bir şekilde kentleşen gelişmekte olan ülkelerde, kentleşme bir sorun olarak gündeme gelmektedir. Nitekim yeni kent olgusu doğrultusunda kentsel planlamaya ilişkin alınan kararların etkisinin incelendiği bu tez çalışmasının Shenzhen örneğinden hareketle benzer sosyo-ekonomik özelliklere sahip olan diğer ülkelerde yapılacak olan

yeni kent çalışmaları için önemli katkılar sağlaması beklenmektedir. Ayrıca bu tez, literatürdeki boşluğu gidermeye yönelik bir katkı yapmayı da amaçlamaktadır.

Tez kapsamında, planlama teorisi çerçevesinde uygulanan politikaların ve alınan planlama kararlarının performans değerlendirmeleri yapılmıştır. Bu durum, tezin gelecekte yapılacak diğer akademik çalışmalara fayda sağlayacağı anlamına gelmektedir.

Bilindiği gibi modernleşmeyle birlikte hızlı bir kentleşme süreci yaşanmıştır. Bu da “yeni şehir” olgusunu ortaya çıkarmıştır. Çin’deki Shenzhen de yeni şehirlerdendir. Bu nedenle de Shenzhen, tez için örnek çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda son yüzyıl içinde kurulmuş olan Çin’in Shenzhen şehrinin kentsel gelişim dinamikleri detaylı bir şekilde araştırılmış, mevzubahis kentin gelişmesini yönlendiren planlama kararları ve uygulanan kentsel politikaların zaman içindeki değişimi incelenmiştir.

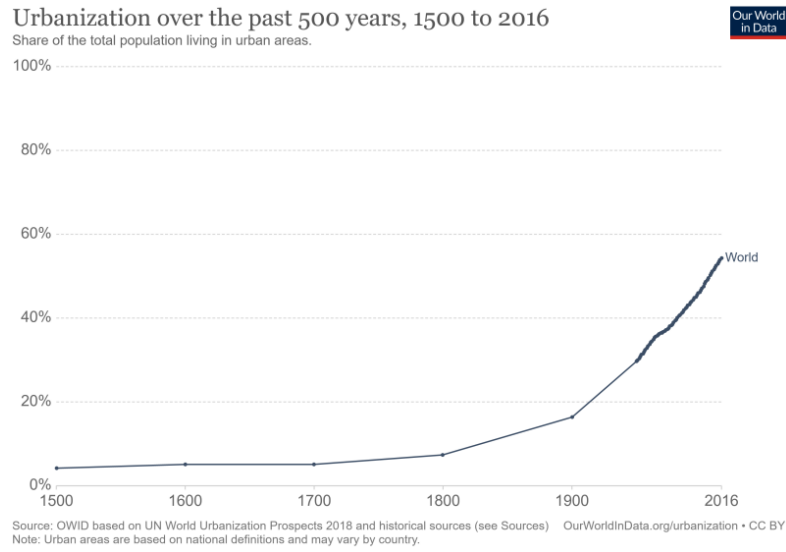
Çalışmanın metodu, literatür taramasına dayanmaktadır. Bu doğrultuda kentler üzerine yapılan çalışmalar incelenmiştir. Kentlerin incelenmesinde yararlanılan farklı göstergelerden hareketle, Shenzhen kentine dair veriler bulunmuş ve kentin gelişme süreci istatistiksel bir biçimde değerlendirilmiştir. Buna ek olarak konuyla ilgili akademik çalışmalar (kitaplar, makaleler, sempozyumlar, istatistikî bilgiler vb.) incelenmiş, bu çalışmalardan elde edilen bulgular, analiz edilerek teze katkı sağlamıştır. Araştırma alanıyla ilgili yapılmış çalışmaların yanı sıra resmi ve özel kurumların dokümanları da bilgi kaynağı olarak kullanılmıştır.

Tez çalışmasında, öncelikle farklı ülkelerde yeni şehirlerin nasıl gelişmeye başladıkları ve hangi planlama kararları ve kentsel politikaların söz konusu gelişmeleri yönlendirdiği araştırılmıştır. Tezin diğer bölümünde ise Çin’in Shenzhen şehrinin kuruluşundan günümüze kadar geçen süre zarfında kentin gelişimini etkileyen planlama kararları ve politikalar kapsamlı bir şekilde ele alınmıştır. Son olarak ise Shenzhen şehrinde elde edilen sonuçların diğer uluslararası örneklerle karşılaştırılması yapılarak modern yeni şehirlerin gelişme dinamikleri yorumlanmıştır. Bu bağlamda tezde, ülkelere göre yeni kent süreçlerinin birbirinden farklı bulunduğu ve bu süreçte başarılı olma durumlarının her ülkede farklı faktörlerin etkili olduğu sonucuna varılmıştır.

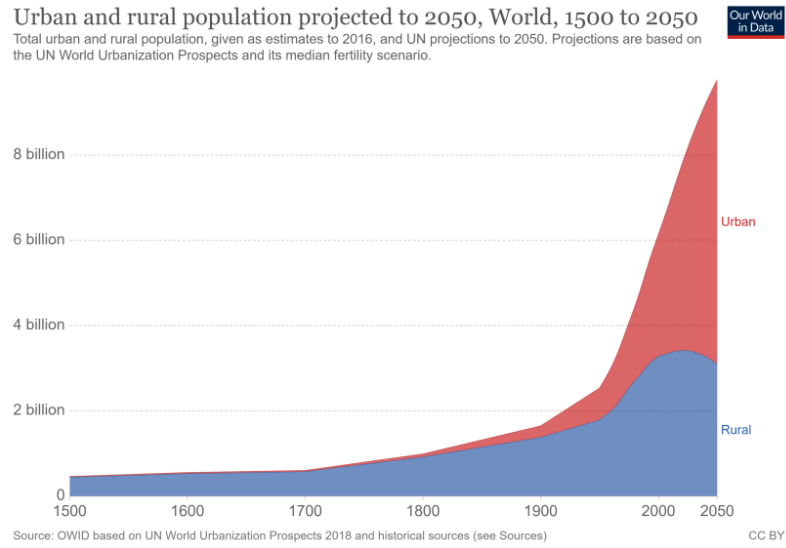
2. DÜNYADA YENİ ŞEHİRLER

2.1. Literatür Taraması

Tarihsel bir bakış açısıyla şehirleşme süreçleri irdelendiğinde görülmektedir ki 1800 yılında dünya nüfusunun yalnızca % 7,3'ü şehirlerde yaşarken; 1900'de bu oran, % 16'ya yükselmiştir. 2018 senesinde ise bahse konu oran % 55 seviyesine ulaşmıştır. 2030 yılında dünya nüfusunun % 60,4'ünün ve 2050 yılında ise % 68,4'ünün şehirlerde yaşayacağı öngörülmektedir [1]. (Şekil 2.1, Şekil 2.2)



Şekil 2.1: Dünyada tarihsel süreçte kentleşme oranı (%).



Şekil 2.2: Dünyada tarihsel süreçte kentsel nüfus ve kırsal nüfus (%).

Bu tahmin, insanlık tarihinde gelişme olduğu sürece kentleşmenin devam edeceğine işaret etmektedir. Kentleşmenin yol açtığı sorunlara karşı ise yeni şehirlerin kurulması vesilesiyle bazı çözümler bulunacağı ifade edilebilir. Bu nedenle önümüzdeki süreçte yeni şehir araştırmalarının ilerleyeceğini ifade etmek mümkündür.

Yeni şehirlerin inşası geçmişte ve günümüzde, dünyadaki birçok ülkenin ortak konusu olmuştur. Örneğin İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra İngiltere gibi gelişmiş ülkeler, Howard'ın "bahçe şehir" kavramından etkilenerek özellikle de metropollerin gelişiminde yeni şehir stratejisini benimsemiştir.

Bu çalışmada dünyada yeni şehrin ilk ortaya çıktığı İngiltere'nin Londra kenti yeni şehir konusunun belirgin hale getirilmesi amacıyla incelenmiştir.

Dünyadaki yeni şehir konusunda yapılan çalışmalar açısından mühim örnekler barındıran İngiltere, Japonya, ABD ve Çin'deki yeni şehirler arasındaki farklılıkların ortaya konulması da tez açısından son derece önemlidir. Zira yeni şehirlerin tarihini ve gelişme sürecini karşılaştırmak, Çin'in hızla gelişen ilk yeni şehri olan Shenzhen'in gelişme sürecinin anlaşılabilmesini kolaylaştırmaktadır.

Bu çalışmada da yeni şehirler konusunun belirgin hale getirilmesi amacıyla dünyada yeni şehrin ilk ortaya çıktığı İngiltere'nin Londra kenti incelenmiştir. Dünyadaki yeni şehir konusunda yapılan çalışmalar açısından mühim örnekler barındıran İngiltere, Japonya, ABD ve Çin'deki yeni şehirler arasındaki farklılıkların ortaya konulması da tez açısından son derece önemlidir. Zira yeni şehirlerin tarihini ve gelişme sürecini karşılaştırmak, Çin'in hızla gelişen ilk yeni şehri olan Shenzhen'in gelişme sürecinin anlaşılabilmesini kolaylaştırmaktadır.

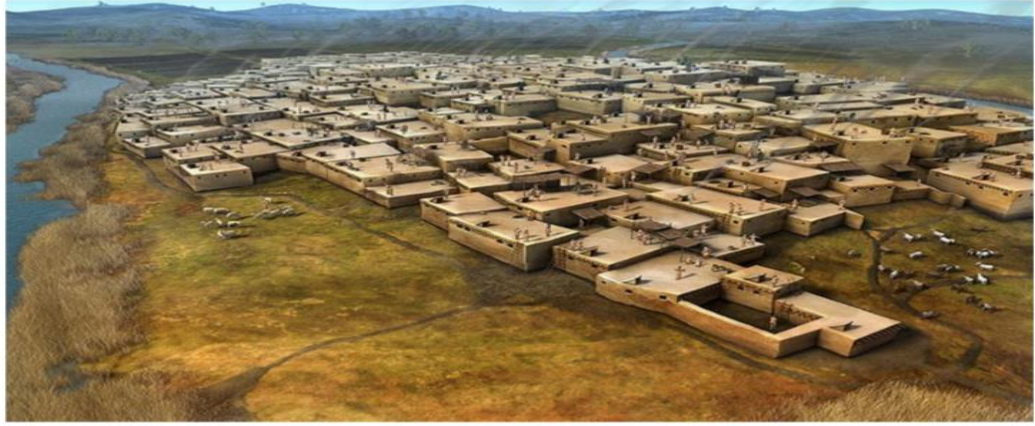
Öte yandan Charles Haar (1984) dış durumları araştırmayı şu şekilde belirtmektedir: [2]

"Dış durumları araştırmanın temel değeri, taşınabilir kavramları, teknolojileri ya da teknikleri keşfetmek değil, kültür ve deneyim hakkında derinlemesine düşünmekten ilham almak gerekmektedir"

Benzer şekilde Mao Qizhi, diğer ülkelerin deneyimini, özellikle de gelişmiş ülkelerin teknoloji tecrübesini geliştirmekte olan ülkelere aktarmada; yerel bağlantılarla ilgili yeterli bilgi ve anlayışa sahip olup olmadığımıza dikkat etmemiz gerektiğini belirtmiştir. Çünkü Qizhi, farklı ülkelerdeki kentsel planlamanın doğrudan karşılaştırılamayacağını ifade etmektedir [3]. Bu iddia, yeni şehir araştırmalarına da

uygulanabilir. Bu nedenle, “Yeni Şehir”in başlangıç aşamasına dönerek, yeni şehir kavramının çoklu karşılaştırmaları ve derinlemesine yorumları sayesinde ortak özelliklerin öne çıkarılması temelinde bir karşılaştırma yapılması hedeflenmiştir. Yeni şehirleri incelerken tarihsel veriler ve analizler, özel ve sağlam olmalıdır. Yani yeni şehrin sosyal, ekonomik ve politik arka planı kapsamlı bir şekilde düşünülmelidir.

“Yeni şehir”, eski zamanlardan beri var olan bir kavramdır. Bundan ötürü kavramın insanlık tarihindeki işlevleri de zengin çeşitliliğe sahiptir. Örneğin şekil 2.3’deki Çatalhöyük¹ gibi kendi kendine oluşan yerleşim yerleri ya da sömürgecilerin açtığı yerleşimler veya istilacılar için bir üs olarak madencilerin oluşturduğu kendiliğinden toplanma noktaları ve hatta çağdaş dönemde kentsel planlama alanında turistler için bir yerleşim yeri olarak değerlendirilen şekliyle yeni şehir kavramı için birbirinden farklı ve tutarsız çok sayıda tanımlama yapılmıştır.[4]



Şekil 2.3: İlk yerleşimlerden Çatalhöyük/Türkiye.

Araştırmacıların yeni şehrin kendine özgü tanımları hakkında farklı görüşlere sahip olduğu görülmektedir. Clapson M. kitabında “Yeni Şehir” kavramı şu şekilde tanımlanmaktadır: [5]

“Tamamen yeni, nispeten özerk topluluklar oluşturmak için evleri, hastaneleri, endüstriyi ve kültürel, rekreasyonel alanları ve alışveriş merkezlerini gruplandırarak, nüfusları büyük şehirlerden uzaklaştırmak için tasarlanmış bir şehir planlama biçimidir”

¹Çatalhöyük Neolitik Kenti, Güney Anadolu Platosu’nda yaklaşık 14 hektarlık bir alan üzerinde yer almaktadır. İki höyükten oluşan Çatalhöyük Neolitik Kenti’nin daha uzun olan Doğu Höyüğü, M.Ö. 7400 ve 6200 yılları arasına tarihlenen 18 Neolitik yerleşim katmanından oluşmaktadır.

Encyclopedia Britannica'da bir kentsel planlama biçimi olarak tanımlamıştır. Amacın büyük şehir dışındaki girişi yeniden düzenleyerek evler, hastaneler ve endüstriler kurarak ve kültür merkezleri, dinlenme tesisleri ve ticari merkezleri inşa ederek yeni ve nispeten bağımsız bir topluluk oluşturmak olduğunu söylemişlerdir [6].

Amerikalı akademisyenler ise yeni şehrin daha katı bir tanımını yaparak “yeni şehrin kapsamlı bir planlamayla oluşturulan kentsel bir topluluk olduğunu belirtmektedir. Yeni şehirler, ekonomik tabanın gelişmesini ve çeşitli belediye hizmetlerinin sağlanmasını teşvik ederek mümkün olduğu kadar kendi kendine yeterli (self-sufficient) olacak şekilde inşa edilmiştir” [7].

Koreli akademisyenler ise yeni şehri “planlanarak geliştirilen kent tipi yeni yaşam alanı” olarak tanımlamaktadır [8].

Çinli bilim adamları, Çin'deki yeni şehirlerin gelişmesinin gerçek durumu hakkında fikir birliği oluşturduğunu kabul ederek ve yabancı yeni şehir gelişiminin pratik deneyimine dayanarak, “yeni şehir” kavramına kendi tanımlarını önermişlerdir. Örneğin Jie Zhang ve Min Zhao (2005), yeni şehri “büyük şehirlerin banliyölerinde yer aldığı, kalıcı bir yeşil kuşağa sahip olduğu ve büyük şehirlerden izole edildiği, uygun ulaşım, eksiksiz tesisler ve güzel çevreye sahip, nispeten bağımsız kentsel topluluklar” olarak tanımlamıştır [9].

Wei Deng (1995) ise yeni şehri “merkezi alanın çevresine uygun düşük noktalarda konut ve sanayi alanları ve ilgili sosyal hizmet tesisleri inşa etmek, eski şehir nüfusunun yerleşmesi ve tahliyesi ile yeni sakinleri çekmek için konut, ulaşım, istihdam ve altyapı açısından

merkezi alan üzerinde artan baskıyı hafifletmek ve kentsel yayılmayı önlemek amacıyla oluşan topluluk” şeklinde açıklamıştır [10].

Xing Haifeng (2004), yeni şehri “kentleşme sürecinde, geniş şehir alanının genişlemesiyle, büyük kentin merkezinde belli bir mesafe olması ve belli kaynaklara (ulaşım, tesisler, peyzaj, üniversite, ekonomi vb.) dayanarak, kapsamlı planlama sonrasında şehir büyüklüğü ve yoğunluğuyla yeni planlanmış nispeten bağımsız şehir” şeklinde tanımlamıştır [11].

Cheng Feng (2006) de yeni şehrin “baştan tasarlanmış ve planlandığı gibi inşa edilmiş bir şehir, kasaba veya topluluk” olduğunu dile getirmiştir [12].

Uluslararası Yeni Şehir Enstitüsü'ne (International New Town Institute-INTI) göre yeni şehir, sıfırdan tasarlanmış ve kısa bir süre içinde inşa edilmiş şehir veya

kasabadır. Bahse konu şehirler, daha önce şehir olmayan bir yerde, uzmanlar tarafından ana plana göre tasarlanırlar. Bu işlem, yeni şehri zaman içinde gelişen tek bir “normal” şehirden ayırmaktadır. Ayrıca yeni şehirler, çoğunlukla politik (yukarıdan aşağıya) bir kararın sonucudur. Yeni bir şehrin "sıfırdan" kurulması çok zorlu bir girişimdir. Mimar veya planlamacıyı, modern planlama fikirlerine göre ustalık derecesinde, kentsel plan için ideal şekli bulmaya zorlar. Yeni Şehir, zamandaki bir anın ve hedeflerinin günümüze yansıyan bir görüntüsüdür [13].

Şekil 2.4’de Uluslararası Yeni Şehir Enstitüsü’nün sitesinde araştırılmakta olan yeni şehirlerin bir kısmı gösterilmiştir.[14]



Şekil 2.4: Uluslararası Yeni Şehir Enstitüsünde araştırılmakta olan yeni şehirler.

- Kategorik Olarak Yeni Şehirler

Çin’deki kuruluş nedenlerine göre yeni şehirleri; yerleşim yeni şehir, endüstriyel kalkınmaya öncülük eden yeni şehir, bilgi odaklı yeni şehir (üniversite kampüsü), büyük şehirlerin yayılmasıyla oluşan yeni şehir ve iş odaklı yeni şehir olarak ayırmıştır [11].

Chen Jinsong (2006) ise dünyadaki yeni şehirleri, şehir formunun temel itici gücüne ve farklı işlevlerine göre beş türe bölmüştür. Söz konusu sınıflandırma şu şekildedir: [15]

- Bahçe şehir (Stevenage, İngiltere)
- Saçak şehir (Radburn, ABD)
- Ulaşım odaklı yeni şehir (TOD) (Senri, Japonya)
- Endüstriyel yeni şehir (Tsukuba, Japonya)
- Alt Merkez olarak yeni şehir (Canberra, Avustralya)

David R. Phillips (1986) ise Güneydoğu Asya'daki yeni şehirleri, merkez şehirle olan ilişkilerine göre aşağıdaki şekilde ayırmıştır: [15]

- Tamamen bağımsız bulunan yeni şehirler,
- İşlevsel olarak merkezi kentin bir uzantısı olarak hizmet eden, fakat alt bölgelerden ayrılmış şehirler,
- Kentsel yerleşim alanlarının bir uzantısı olarak şehirler.

Yeni şehir kavramı ve tip ayrımı üzerine olan bakışta, uluslararası akademik çevrelerde ve hatta yerel akademik çevrelerde birleşmiş bir görüşün olmadığı anlaşılmaktadır. Kuruluş dönemleri ve ülkelerin ulusal koşullarındaki farklılıklar nedeniyle araştırmacılar, yeni şehrin amacı ve gelişme potansiyeli hakkında hemfikir değildir. Ancak bu karmaşık tanımlara rağmen “yeni şehir” kavramının iki mühim benzerliği bulunmaktadır:

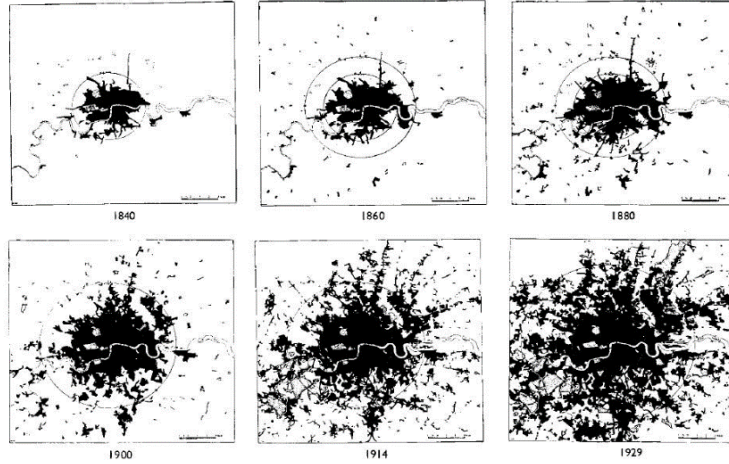
- Yapay planlama, yeni şehir kuruluşuna önemli ölçüde müdahale etmektedir.
- Yeni şehirlerin güçlü bir amacı bulunmaktadır.

Bir diğer ifadeyle her ülkenin farklı siyasi ve ekonomik sistemlerinin yanı sıra ülkelerden bağımsız olarak yeni bir kentin gelişmesi, bölgesel ve ulusal hedeflere ve eylem iradesine dayanmaktadır. Her ne kadar yeni şehrin ekonomik olarak hayatta kalmasını sağlamak için nüfus büyüklüğü gibi belirli kriterler ülkelerin siyasi geçmişine ve bölgesel ağına (özellikle yeni şehrin konumu ve büyük şehirden uzaklığı) bağlı olsa da ideal bir durumda planlama ve uygulama sürecinde oluşturulan organizasyon, kaynakların elde edilmesini sağlayacak ve hedefe ulaşılan kadar yeni şehrin büyümesini kontrol etmeye devam edecek kadar etkili olmalıdır.

2.2. İngiltere’de Yeni Şehircilik Hareketinin Gelişim Süreci

İngiltere, yeni şehir konusunda dünyada tanınan en eski ve en klasik teorik deney üssü sayılabilir. En uzun test tarihine ve en derin fikir köklerine sahiptir. Bu sebeple de yeni şehirlerin kategorilerinde çeşitlilik vardır. Bununla birlikte İngiltere’deki yeni şehrin planlamadan uygulama sonuçlarına kadar giden tarihsel gelişime ve etkinliğine bakmak diğer ülkelere referans açısından önem taşımaktadır. Londra kentinin gelişim süreci şekil 2.5’te gösterilmiştir [16]. Çağımızda hızla gelişen kentleşme süreçleri

şaşırtıcı değildir. Benzer bir kontrolsüz yayılma da Çin’de Beijing, Shanghai ya da Türkiye’de İstanbul ve diğer büyük şehirlerde de gerçekleşmektedir. Bu yayılma, kontrol dışı bir niteliğe sahip olduğu gibi tam olarak önlenememektedir. Bu yüzden de yeni şehirlerin gelişme sürecinde İngiltere örneğini detaylı olarak incelemek gerekmektedir.



Şekil 2.5: Londra'nın gelişim süreci.

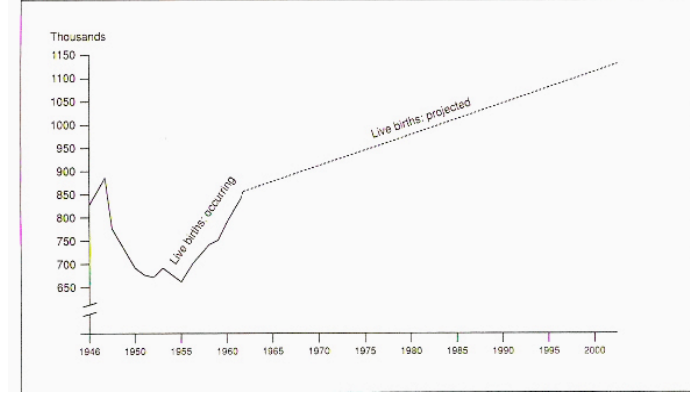
2.2.1. İngiltere’de Yeni Şehir Uygulamalarında Amaçlar

İngiltere'nin yeni şehrsel planlamasının hedefleri genel olarak bölgesel hedeflere (Büyük şehirlerde nüfus tahliyesi ve bölgesel kalkınma vb.) ve yeni şehrin iç hedeflerine (bağımsız ve bazı özel hedefler) dayanmaktadır. [17]

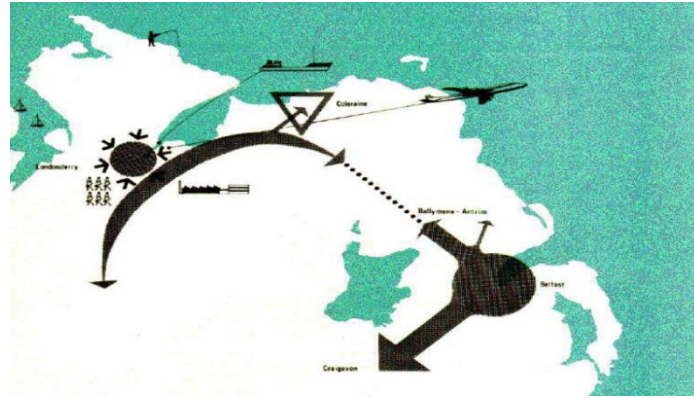
• Bölgesel Hedefler

Büyük Şehir Nüfusunun Tahliyesi: İngiltere’de yeni şehirlerin gelişimi, genelde belirli bir bölgesel hedefe ulaşmak amacıyla yapılmıştır. Bu hedef sayesinde yeni kentlerin oluşumu gerçekleşmiştir. Bu şehirleşme stratejisinde Londra ve diğer büyük şehirlerdeki aşırı nüfusu barındırmayı amaçlamıştır. İngiltere’de 1955 ve 1964 yılları arasında doğum oranlarında meydana gelen artış, ülke nüfusunun 0,7 milyon artmasına neden olmuştur. Bu durum, sanayinin gelişimiyle daha da kötüleşmiştir. Nitekim 1964 ile 1968 yılları arasında Harold Wilson liderliğindeki İşçi Partisi yönetimi, kontrolsüz nüfus artışı ve özellikle de kentlere gelmekte olan göçmen nüfusun nerede barınacağı konusunda bölgesel çalışmalar yapmıştır. Burada eski şehirlerin ve konut transferlerinin dönüşümü azalmaya devam ettikçe Londra'nın nüfusunun, şekil 2.6’da

gösterildiği gibi, 1960'larda 850.000'i geçeceği, 1967'den 1981'e kadar 1,1 milyon artacağı tahmin edilmiştir [17]. Bu nedenle de kent çeperlerinde çekim merkezleri oluşturulması planlanmıştır.



Şekil 2.6: Güneydoğu çalışmasında İngiltere nüfusunun artmasına ilişkin tahminleri.



Şekil 2.7: İngiltere yeni şehirlerinin bölgesel bir büyüme kutbu olarak odaklanması.

Bölgesel Kalkınma: İngiltere’de yeni şehir kurulmasının bir diğer önemli bölgesel hedefi de 1930’larda Büyük Buhran’ı yaşayan ve endüstrileri yıkıma uğrayan kentsel alanın yenilenmesidir. Örneğin Şekil 2.7’de gösterildiği üzere, ilk nesil yeni şehirlerin bir kısmı madencilik veya ağır sanayi bölgelerindeydi. Örneğin Güney Galler’de Cwmbran, Newton Aycliffe ve Peterlee gibi. Daha sonraları ise İngiltere’nin Kuzeydoğusunda Washington, East Kilbride, Glenrothes ve Cumbernauld şehirleri ve Orta İngiltere’de Livingston, Irvine şehirleri, 1960’lı yıllarda da Merseyside bölgesinin yeniden canlandırılması için yeni şehir olarak Skelmersdale ve Runcorn kurulmuştur. Göçmen nüfus için öncelikle yeni şehrin yeniden yerleşim politikası kullanılsa da nüfus baskısını azaltmayı hedefleyen stratejiler bahsi geçen dönemde popüler olan (Doğu bölgesindeki baskıyı hafifletmek amaçlı) bölgesel kalkınma

politikasıydı. Örneğin Washington'un yeni şehrinin kuruluş amacı İngiltere'nin kuzeydoğusunda ekonomik canlanma için "Büyüme Kutbu (Growth Pole²)" oluşturulmasıydı. Elektronik, otomobil, uzay aracı, tıp vb. gibi gelişmekte olan endüstri sektörleri, II. Dünya Savaşı döneminde Londra'nın kuzey ve batısında büyümüş, Soğuk Savaş sırasında ise tüketici talebi ve savaş sonrası bazı devlet sözleşmeleriyle gelişmeye devam etmiştir. Bu nedenle endüstriyel alanların genişletilmesine ihtiyaç vardı. Ancak yeşil alanların korunması ve diğer planlama kısıtlamalarından dolayı kentte bir yer bulamayan sanayi birimleri için yönetim politikasıyla bir kısım gelişmekte olan endüstrilerin desteklenen alanlara (Assisted Areas), özellikle de yeni şehirlere aktarılması düşünülmüştür. Sonuç olarak, Londra'nın çeperindeki yeni şehirlere, bu şekilde gelişen yeni sektörleri çekmiş ve kentsel alan gelişmeye başlamıştır [18].

- Yeni Şehir İç Hedefleri

Kendi Kendine Yetme (Self Contained): Yeni kentler; "Hem yaşayan, hem çalışan, dengeli ve bağımsız olması durumunda yeni bir şehir" olarak nitelendirilebilir. Burada belirtilen denge, aynı zamanda ikamet ve ekonominin kendinden dengelenmesidir. Ulaşım seviyesindeki "denge", şehir içinde ulaşımı en aza indirmektedir. Sosyal düzeyde ise istihdam ve sosyal nüfus arasında yapısal bir denge sağlamaktadır. Londra'da yeni şehirlere geliştirilmesinde ve yapımında sanayiye şehre çekmek, yeterli konut sağlamaktan daha önemli olmuştur. Çünkü çeperdeki yerleşimlerde kiralar Londra'nın merkezinde olduğundan çok daha ucuzdur. Bu yüzden de büyükşehirlerde düşük gelirli için ucuz evlerin yapımının sosyal dokuda dengeli sağlayamayacağı anlaşılmıştır [18]. II. Dünya Savaşı sonrasında sorunlara odaklı olarak kentsel planlama konusunda oluşturulan Reith Komitesi, yeni kentlerin kendi kendine yetmesi konusunu, "istihdamda ve yaşam ve iş hizmetleri konusunda günlük ihtiyaçlarını karşılayabilen, kendi dengesini sağlayan" şehirler olarak yorumlamıştır. Toplumun gelişmesiyle birlikte otomobil sahipliğindeki büyümeden kaynaklanan aktivitedeki artış da insanların iş bulmalarını ve barınma alanlarını kolaylaştırmış iş ve konut arama kapsamını genişletmelerine imkân sunmuştur. Bu eğilim, yeni şehrin sosyal olarak kendi içinde dengelenme olasılığını azaltmışsa da yeni şehir geliştikçe dengelenme oluşmaya başlamıştır [19].

²Büyüme kutbu (Growth Pole): Bağlantılı işletmeler ve endüstriler için ekonomik kalkınmayı teşvik amaçlı yenilikçi ve teknik olarak gelişmiş endüstrilerin yoğunlaşmasını sağlayan birimler.

Özel Hedefler: Yeni şehir planlamasında yukarıdaki ana hedeflerin yanı sıra, şehirlerin kendi koşullarının özelliği de bir etki yaratmaktadır. Örneğin Basildon, Londra'daki sekiz yeni şehirden biridir. 1920-1930'lu yıllar arasında ekonomik durumdaki yetersizlikler, bu alanlarda yaşayanların artışına sebep olmuştur. Bu da yeni şehir planlanırken gecekonduların temizlenmesi ve yerel yaşam ortamının iyileştirilmesini ana hedef haline gelmiştir. Diğer bir örnek olarak Corby yeni şehrinin planlanmasından bahsedilebilir. Söz konusu şehrin kurulmasındaki ana neden, bölgedeki çelik fabrikasının ihtiyaçlarını karşılamak ve istihdam edilen personel için yeni evler inşa edilmesidir [17].

2.2.2. İngiltere'de Yeni Şehrin Gelişiminde Uygulanan Programlar ve Politikalar

Yeni şehir kavramının geliştirilmesi hususunda önemli olan iki unsur vardır. Bunlar şehrin kanunlarla korunması ve çeşitli faktörlerin teşvik edilmesidir. Bu iki unsur, şehir kuruluşunda başarının temel sacayaklarıdır. İngiltere'nin yeni kentlerindeki özel durum da merkezi yönetimin gücünü ve eylem şeklini göstermektedir. Birleşik Krallık'taki sıradan şehirlere farklı olarak yeni şehir büyümesinde, merkezi yönetimin tüm süreç üzerindeki etkisi olduğu görülmektedir. Neredeyse 50 yıl süren yeni şehir politikasının tamamı, esasen bir ulusal politika olarak oluşturulmuştur. Dolayısıyla merkezi yönetimin etkisi göz ardı edilerek yeni şehrin gelişimi için dinamik bir mekanizma oluşturmak pek mümkün değildir [20].

2.2.2.1. Yeni Şehir Yasası (The New Towns Act 1946)

1946'daki Yeni Şehir Yasası (The New Towns Act 1946), imar ve tazminat sistemini belirlemek için Kentsel ve Kırsal Planlama Yasası'nı öngörmüş ve yeni şehirde arazi edinimi düzenlenmiştir. 1959'da Muhafazakâr Parti, orijinal Büyükşehir Yasası'ndaki değişikliklere dayanarak yeni bir Büyükşehir Yasası (The New Towns Act 1959) ilan etmiştir. Böylelikle Yeni Şehir yasası üzerinde belirli dönemlerde zamanın şartlarına uygun bazı değişiklikler yapılmış ve yeni kurallar eklenmiştir. Son olarak 1989'da yapılan Yeni Şehir Yasası'na ilişkin değişikliklerle yeni şehir kiracılarının ev sahibi olmasını sağlayan düzenleme yapılmıştır [20].

2.2.2.2. Merkezi Yönetim Yaklaşımı -Yeni Şehir Komisyonu

Yeni Şehir Komisyonu (New Towns Commission), 1959 yılındaki Yeni Şehir Yasası'na dayanarak önerilmiştir. Bu komisyon, 1961 yılında Merkezi Çevre Bakanlığı tarafından kurulmuştur. Başlıca görevi, yeni şehir geliştirme şirketinin kaldırılmasından sonra, yeni şehrin varlıklarını devralmak ve emlakları yönetmek, onarmak, çevre düzenlemesi yapmak ve gelişim bölgesini iyileştirmektir. Daha sonra İngiltere'deki tüm yeni şehirler, Yeni Şehirler Komitesi tarafından devralınmış ve Komite'nin merkezi Londra'da kurulmuştur [20].

2.2.2.3. Merkezi Yönetim

İngiltere'nin yönetim biçimi anayasal monarşidir. Merkezi yönetimde kentsel planlamayla ilgili yetkili olan kurumlar ise Çevre Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve Ticaret Komisyonları'dır. [20]

- Çevre Bakanlığı:

İngiltere Çevre Bakanlığı'na (Department of Environment); İskoç Bürosu (Scottish Office); Galler Bürosu (Welsh Office), Kuzey İrlanda Bürosu (Northern Ireland Office) bağlanmıştır. Örneğin Çevre Bakanlığı (Department of Environment, kısaca DoE) İrlanda bölgesinde kentsel planlama ve kentsel gelişimden sorumludur. Planlama politikaları ve bölgesel kalkınma politikaları da dâhil olmak üzere denetlemek, yeni şehirlerin geliştirilmesi ve konut yapımından sorumludur. Aynı zamanda şehir içi gelişim politikalarını da geliştirmekle yükümlüdür. 1970 yılında kurulmuş olan bakanlık, daha önce İskân ve Yerel İdare Bakanlığı (Ministry of Housing and Local Government), Kamu Yapıları ve Bayındırlık Bakanlığı (Ministry of Public Building and Works) ve Ulaştırma Bakanlığı (Ministry of Transport) gibi üç bakanlığın birleşmesinden oluşmuştur.

- Maliye Bakanlığı (Exchequer):

Yeni şehirlerin planlanmasında uzun vadeli krediler için kullanılmaktadır. Kullanılan kredilerin geri ödemesinde, kârını ayarlama ve gözden geçirme hakkına sahiptir.

- Ticaret Komisyonu (Board of Trade):

Yeni tesislerin yapımını gözden geçirmek, kredileri onaylamak, altyapı

hizmetlerini uygulamak ve atık arazileri geri kazanmaktır. Sanayi geliştirme lisansı (Industrial Development Act) verme hakkına sahiptir.

2.2.2.4. Merkezi Yönetimin Yeni Şehir Gelişmesinde Rolü

Merkezi yönetim, yeni şehirlerin gelişmesinde yatırım yapma, söz konusu yatırımları onaylama, yasalaştırma ve atama görevlerini yapmaktadır. [20]

- Yatırım Yapma:

1946 tarihli “Yeni Şehir Yasası”, merkezi yönetimin inşaat ve geliştirme harcamaları için her yıl yeni şehirlere 50 milyon sterlin ayırması gerektiğini öngörmüştür. Kalkınma şirketlerinin kalkınma gelirleriyle, yavaş yavaş geri ödeyeceği kredilerin faiz oranı merkezi yönetim tarafından belirlenmiştir. Merkezi Yönetim Yatırımları, yeni şehirler kurulması için uzun zamandır en önemli ve hatta bir süredir tek kaynaktır. 1950’lerde yaşanan ilk finansal zorluklar, muhafazakâr hükümet tarafından yeni şehir planının geçici olarak askıya alınmasına sebebiyet vermiştir. 1974 yılı itibarıyla Merkez Bankası’nın yeni şehir için birikmiş ödemesi yılda 1,5 milyar sterlin kadar olmuştur.

- Onaylama:

“Yeni şehir Yasası”, Çevre Bakanı’nın yeni şehir Kalkınma Planını gözden geçirme ve onaylama hakkına sahip olmasını sağlamaktadır. Yasalaştırma: İngiltere’de kentsel planlamayla ilgili mevzuat, merkezi yönetim tarafından doğrudan yayınlanmakta olup; iki yönü içermektedir. İlk olarak ilan edilen parlamento kararı (Act of Parliament), ikincisi ise Çevre Bakanı tarafından belirlenen yeni şehirlerdeki “düzenlemeler” (Regulations) ve “kurallardır” (Orders). Yeni şehir oluşturma hareketinin en önemli temeli olan yeni yasa ve düzenlemelerin getirilmesinin her zaman yeni şehrin üretim odaklı doğası üzerinde önemli bir etkisi vardır.

- Atama:

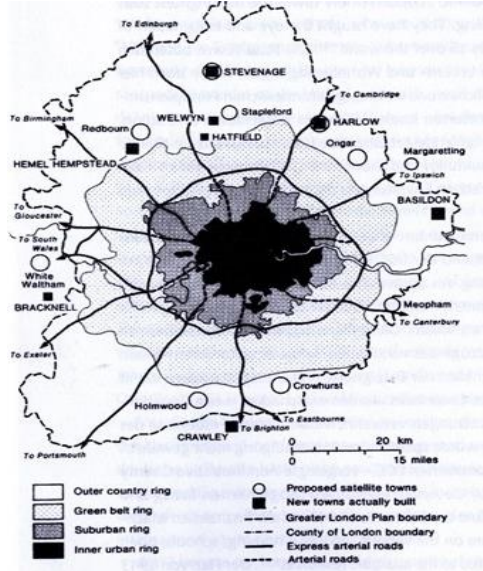
Yeni şehir projesi, yeni şehir komisyonu tarafından tamamlanır. Yeni şehrin kurulmasından sonra, merkezi yönetimin yaptığı ilk şey, gelecekteki yerel işten sorumlu olan yeni şehir geliştirme şirketi ve komite üyelerini belirlemektir. Bu sürecinin kendisi bir mesaj iletmektedir. Zira merkezi hükümet, yeni şehir gelişiminde yerel yönetim üzerindeki statü ve gücünü göstermektedir.

2.2.3. İngiltere’de Yeni Şehrin Geliştirme Aşaması

İngiltere’de şehir gelişim planları, II. Dünya Savaşı’ndan çok daha önce tartışılmaya başlamıştır. Zira yeni şehirleri geliştirme fikri, uzun yıllar boyunca Ebenezer Howard’ın izini süren birçok yazar tarafından ve onun öncüsü olduğu bahçe şehir hareketinden önce, Buckingham ve diğer fikirler vesilesiyle tartışılmıştır. Yeni şehirlerin II. Dünya Savaşı’ndan önce düşünüldüğüne, bir başka ispat da 1920’lerin hükümetinin Güney Galler’deki aşırı endüstriyelmiş bölge için başlattığı çözüm arayışlarıdır [21]. İngiltere’deki yeni şehrin kuruluşu üç dönemde gerçekleşmiştir: [22]

- Birinci Aşama, Savaş Sonrası Gelişme Aşaması (1946-1950 Yılları Arası)

Bu aşamada, Şekil 2.8’de gösterilen, Stevenage ve Harlow gibi yeni şehirlerin temsilcileri olan toplam 12 yeni şehir inşa edilmiştir [23]. Söz konusu dönemde inşa edilen yeni şehirler, esas olarak 1944 yılında Büyük Londra planı için ana öneri olan iç bükey ring sistemine dayalı bir bölgelemeye odaklanma şeklindeydi. İlk iç ring, merkezi alan, 2. ring banliyölerin oluşturulması, 3. ring 1938 yılındaki Yeşil Kuşak Kanunu’yla tanımlanan alana tekabül etmektedir. Bu Londra merkezli planın ana hedefi, Londra’nın daha fazla büyümesini önlemek olmuştur.



Şekil 2.8: Büyük Londra yeşil kuşaklar ve yeni şehirler.

- İkinci Aşama, Savaş Sonrası Gelişim Dönemi (1950-1964 Yılları Arası)

İngiliz şehirlerinde ekonomik iyileşme, hızlı nüfus artışı ve şehirler üzerindeki baskı artmaya devam etmiştir. Ancak söz konusu dönemde, İngiltere’deki yeni şehir

kuruluşu doğru bir yöne girmiş, yerleşim hacmi keskin bir şekilde artmıştır. Londra ve Glasgow gibi büyük şehirlere yakın olan Skelmersdale, Cumbernauld, Redditch ve Telford gibi yeni şehirler inşa edilmiştir. Aynı zamanda yeni şehirlerin inşaatının teorik araştırması da geliştirilmeye başlanmıştır.



Şekil 2.9: İngiltere’de yeni şehirlerin dağılımı.

- Üçüncü Aşama 1965’ten Sonra

Bu dönemde yeni şehrin yapımı, Runcorn’u ilk çalışma olarak almış ve göreceli olarak olgun bir aşamaya girmiştir. Buradaki temel amaç, istihdam imkânlarını arttırmak ve yeni şehri, büyük bir şehre bağlı yatakhane kenti yerine bağımsız ve eksiksiz bir küçük şehir haline getirmektir. Londra ile Birmingham arasında yer alan Milton Keynes, üçüncü nesil yeni şehirlerin en iyi temsilcisidir.

1970’lerin sonunda, ekonomik durumdaki değişikliklerden dolayı Birleşik Krallık’taki büyük şehirler çeşitli derecelerde kayıp yaşamıştır. İngiltere’nin kent politikası, büyük şehirlerdeki aşırı nüfus ve sanayiye desantralize etmek yerine, farklılaşarak büyük şehirlere şehir içi ekonomiyi yeniden kurmaya yönelmiştir. 1980’lerin sonrası “sürdürülebilir kalkınma” fikri, yeni şehir oluşturulması çağrışımını daha da genişletmiştir. Nitekim Yeni İskân (New Settlement) Planlaması kavramı ortaya çıkmıştır. 1990’lı yıllarda, eksiksiz ve temel bir kamu ve sosyal altyapıya sahip olmasının yanı sıra yeni şehirlerde daha kapsamlı yaşam için kültürel ve eğlence

tesisleri eklenmiştir. 20. Yüzyılın sonuna gelindiğinde ise İngiltere'deki nüfusun % 90'ının şehirlerde yaşadığı, şehirde yaşayan nüfusun da % 23'ünün yönetim tarafından planlanan ve geliştirilen çeşitli büyüklükteki yeni şehirlerde yaşadığı görülmüştür. 1947 ve 1968 yılları arasında İngiltere'deki yeni şehirlerin dağılımı şekil 2.9'da gösterilmiştir. 946 ha ile 14.267 ha büyüklüklere sahip bu kentlerde yoğunluk 11- 50 kişi/ha arasında değişmektedir (Tablo 2.1).[18]

Tablo 2.1: İngiltere'de yeni şehirler.

Yeni Şehir	Zaman	Alan Büyüklüğü (Ha)	Nüfus (1991)	Nüfus yoğunluğu (Kişi/Ha)
Aycliffe	1947	1.254	24.700	19,70
Basildon	1949	3.165	157.700	49,83
Barcknell	1949	1.337	51.340	38,40
Central Lancashire	1970	14.267	255.200	17,89
Corby	1950	1.791	47.139	26,32
Crawley	1947	2.396	87.200	36,39
Harlow	1947	2.558	73.800	28,85
Hatfield	1948	947	26.000	27,46
Hemel Hempstead	1947	2.391	79.040	33,06
Milton Keynes	1967	8.900	143.100	16,08
Northampton	1968	8.080	184.000	22,77
Peterborough	1967	6.451	137.930	21,38
Peterlee	1948	1.205	22.200	18,42
Redditch	1964	2.906	75.000	25,81
Runcorn	1964	2.930	64.200	21,91
Skelmersdale	1961	1.670	42.000	25,15
Stevenage	1946	2.532	75.000	29,62
Telford	1968	7.790	120.500	15,47
Warrington	1968	7.535	159.000	21,10
Washington	1964	2.270	61.190	26,96
Welwyn Garden	1948	1.747	40.500	23,18
Cwmbran	1949	1.420	49.286	34,71
Newtown	1967	606	11.000	18,15
Cumbernauld	1955	3.152	50.900	16,15
East Kilbride	1947	4.150	69.800	16,82
Glenrothes	1948	2.333	38.500	16,50
Irvine	1966	5.022	55.600	11,07
Livingston	1962	2.780	43.300	15,58

2.2.4. İngiltere’de Yeni Şehir Gelişmesine Genel Bakış

İngiltere’de toplam 28 tane yeni şehir yapılmıştır. Bilim insanlarının yeni İngiliz şehirlerine ilişkin geçmiş değerlendirmeleri şöyle özetlenebilir:

Thomas Ray (1969), Londra dışındaki Aycliffe'den Cumbernauld'a kadar olan bölgede 1946-1956 yılları arasında oluşturulan yedi yeni şehri incelemiştir. Yaptığı incelemelerde ise “Genel olarak, yeni şehir kuruluşları hedefleri açısından başarılı bir şekilde süreklilik arz eden kentsel büyümeyle başa çıkmanın bir yolunu sunmaktadır, Bu yöntem kamu kaynakları açısından ekonomik, toplum açısından insancıl ve politik olarak uygulanabilir. Kentsel sorunlar diğer ülkelerde daha belirgin hale geldikçe, böyle eşsiz katkımıza hayran kalacaklar ve taklit edilmesi ihtimal dâhilindedir” şeklinde bir sonuca varmıştır [24].

1980’lerde, Robert A. Henderson ise İskoçya örneğine yoğunlaştığı çalışmasında, yeni şehirlerin gelişmesi için finansal teşvikler alınabildiği için yer değiştirme ve alansal genişlemenin kolaylaştıracağını, yeni şehirlerin daha fazla üretime sahip olduğunu ve üretimin yoğunluğunun çok sayıda çalışanı bu şehirlere çektiğini belirtmiş ve böylece tüm kentin gelişebildiğini ifade etmiştir [25].

Colin Ward ise 1993’te yaptığı çalışmalarda yeni şehirlerin eksikliklerinin olduğuna dikkat çekmiştir. Bu eksikliklerin başlıcaları şehirlerde yaşam kalitesi kaybı, karma arazi kullanımı hususundaki eksiklik ve yaya ortamlarının eksikliği gibi konulardır. Ward, mevzubahis kusurların yeni şehirlerin orijinal planında ilan edilen hedeflerle çeliştiğini dile getirmiştir [26].

Ding Chengri (2005) ise “uluslararası kentsel gelişim deneyiminin, kendi kendine yeten, nispeten bağımsız uydu şehirlerin modası geçmiş bir hayalî kavram haline geldiğini ve dünyadaki hedeflerinin aksine, nispeten bağımsız bir uydu şehir olmadığını” ifade etmiştir [27].

Yukarıda ifade edilen yorumlardan hareketle, “eğer yeni bir şehir seçeneği olmasaydı, o insanlar nerede yaşayacaklardı?” sorusunu sormamız gerekir. Zira eğer yeni şehir politikası olmasa, insanların büyük çoğunluğu ya yüksek fiyat seviyesine sahip eski şehirde ya da kent çevresindeki yerleşim alanlarında yaşamaya yönelecekti. Bu durum, bazıları için ideal olmasa da sosyal bakış açısına göre ilk tercih, genellikle pahalı, ikincisi ise mevcut yapılaşma alanlarının genişlemesini getirecek çevredeki yeşil alanları ve kırsal alanları aşındıracaktır. Neticede İngiltere’deki yeni şehirler sakinleri için daha iyi bir yaşam ortamı sağlamıştır. Aynı zamanda ekonomik

kalkınmayı fakir ve büyüyen bölgelere odaklamış, böylece başka bölgelerin gelişmesini sağlamış ve ülkenin ekonomik baskısını paylaşmada önemli rol oynamıştır. Kentsel yapılaşma açısından yeni şehirlerin gelişme süreci, çok sayıda reform yapılmasını sağlamıştır.

2.3. Japonya’da Yeni Şehircilik Hareketinin Gelişimi

Japonya, yeni şehirlerin geliştirilmesi konusunda öncü ülkelerden biridir. 1950-1970’li yıllar, hızlı ekonomik gelişme ve nüfusun büyük bir kısmının kentlerde yaşaması nedeniyle Japonya’daki büyük kentsel alanlarda konut kıtlıklarının gözlemlendiği yıllar olmuştur. Bu nedenle de gerek merkezi yönetim ve gerekse de yerel yönetimler, düşük ve orta gelir gruplarının konut sorunlarını hızlı bir şekilde çözmek için yeni şehirler inşa etmeye başlamıştır. Japonya’da 1955 yılından 2013 yılına kadar geçen 60 yıllık zaman diliminde toplam 2009 yeni şehir inşa edilmiştir. Japon yeni şehirlerinde, kentin kuruluşuyla toplu konut politikasının birleştiği görülmüştür. Böylece Banliyö şehir (Commuter town) yaklaşımı ve ulaşım odaklı yerleşim (TOD) geliştirme modeli, yeni şehir planlama sürecinde referans olmuştur. [28]

2.3.1. Japonya’da Yeni Şehir Planının Amaçları

II. Dünya Savaşı’ndan sonra, kentsel ve kırsal alanlara yayılmış kalıntılarla, Japonya’nın dört bir yanında ciddi konut kıtlığı (1945 anketine göre ülke genelinde 4,2 milyon) yaşanmıştır. Bu dönemde, konut yapımında zorluklar, basit konutların inşasıyla bir dereceye kadar azaltılmış ve savaş sonrası ekonomik toparlanmanın ardından Japonya, 1950’lerde hızlı bir ekonomik büyüme dönemine girmiştir. Artan hane halkı gelir seviyeleri ve hızlı kentleşme, kentsel konut arzı ile talep arasındaki çelişkiyi de artırmıştır. Konut arzını sağlamak, düşük ve orta gelirli sınıfların konut sorunlarını çözmek, 20 yıldan uzun bir süredir Japon konut politikasının ana hedefi haline gelmiştir. [29]

2.3.2. Japonya’da Yeni Şehrin Gelişiminde Uygulanan Program ve Politikalar

Konutla ilişkili sorunları çözmek için Japonya, toplu konutları için merkezi

yönetim tarafından finanse edilen üç ana konut politikasını benimsemiştir: [30]

- Konut Finans Sandığı

1950 yılında, merkezi yönetim tarafından finanse edilen bir finans kuruluşudur. Başlangıçta bu kuruluşun asıl amacı, orta ve yüksek gelirli ailelere konut inşa etmeleri veya satın almaları için konut kredileri sağlamak ve vatandaşların yüksek kalitede kalıcı konutlara sahip olmalarına ve şehirlerin görünümünü iyileştirmelerine yardımcı olmuştur. Kurulduğu 1950'li senelerin başında, her yıl finanse edilen evlerin sayısı yaklaşık 80 bin olmuştur. Daha sonra ise işletme hızla gelişmiştir [31]. 1970'te yılda yaklaşık 250 bin adede, 1994 yılında ise 950 bine ulaşmıştır. Kredi büyüklüğü ise 12,6 trilyon Yen'i bulmuştur. Bu da Japonya'da o yıl ki toplam konut kredisi işinin % 45'ini teşkil etmiştir. Kredilerin büyüklüğü, bahsi geçen dönemden bu yana kademeli olarak azalmış ve 2001 yılında Konut Finans Sandığı kaldırılmıştır. Finans Sandığı kredisi kullanılarak yapılan veya satın alınan toplam ev sayısı ise 18,9 milyona ulaşmıştır. Bu da aynı dönemde (1950-2001) Japonya'da inşa edilen toplam ev sayısının yaklaşık 1/3'ünü oluşturmaktadır. [30]

- Toplu Konut Kanunu'nun Çıkarılması

1951'de Japonya'da yürürlüğe giren Toplu Konut Kanunu'nun amacı devlet ve yerel yönetimler arasında yapılacak işbirliği yoluyla, insanların konut ihtiyaçlarını karşılayabilecek sağlıklı ve modern evler inşa etmeyi ve bunu geliri düşük ailelere ucuza kiralayarak ulusal hayatın istikrarına ve sosyal refahın gelişmesine katkıda bulunmayı öngörmektedir. Toplu Konut Kanunu, 1951 yılında yürürlüğe girdikten sonra, Japonya'da toplu konut arzındaki yıllık artış, önce keskin bir yükselmeden ve daha sonra da kademeli bir azalma sürecinden geçmiştir. 1950'lerden 1970'lere kadar hızlı ekonomik büyüme ve büyük ölçekli yerel işgücünün büyükşehir bölgesine göçüyle birlikte, toplu konut arzı artmaya devam etmiş ve yılda yaklaşık 100 binden fazla birime ulaşmıştır. Bahsi geçen dönemden beri toplu konut arzındaki artış oranı düzenli olarak azalmaktadır. 2006'dan sonra, toplu konutlarındaki artış yılda sadece 20 bin birimdir ve % 80'i yeniden yapılanma içindir. [30]

- Japonya Konut Şirketi [30]

Japonya Konut Şirketi, (Sonraki Adı: Kentsel Canlanma Ajansı-Urban Renaissance Agency-UR) 1955 yılında kurulmuştur. Düşük gelirli toplumsal sınıfı hedef alan Toplu Konut'lardan farklı olarak, esasen orta gelirli aileler için toplu

konutlarının kiralanması ve satışı amacıyla kurulmuştur. Japonya, 1950 yılından sonra hızlı bir ekonomik büyüme dönemine girmiş ve yıllık ortalama GSYİH büyüme oranı yaklaşık %10'a yükselmiştir. Aynı zamanda hızlı kentleşme dönemine girilmiş ve yerel bölgelerden metropol alanlarına göç eden nüfus hızla artmıştır. Bu yüzden de ülke, yaklaşık 2,7 milyon konut ihtiyacıyla karşılaşmıştır.

Japonya Konut şirketinin ana görevleri şunlardır:

- Büyük şehirlerde büyük ölçekli konut alanlarının geliştirilmesi (genellikle yeni şehirler de dâhil olmak üzere yüz binlerce haneye sahip konut toplulukları)
- Yerleşim alanlarıyla ilgili destek tesislerinin ve kamu tesislerinin yapımı
- Büyük ölçekli kiralık dairelerin ve satılık ticari binaların inşası
- Toplu konutlarının kira yönetimi

1955'ten 2006 yılına kadar kamu kuruluşları toplam 1,5 milyon konut inşa etmiştir (yaklaşık 800 bin kiralık konut da dâhil). Elbette bu da ülkedeki konut kıtlığının azalmasına büyük katkı sağlamıştır. Büyükşehirlerde konut şirketlerinin konut yapımındaki önemli rolü, yerel toplulukların konut yapım politikalarını da etkilemiştir. Bu çerçevede 1965 yılında Japonya, "Yerel Konut Arzı Kanunu"nu kabul etmiş ve daha sonra da yerel konut kuruluşları kurmuştur.

Tablo 2.2: Japonya'nın yeni şehir geliştirme kuruluşları-yeni şehir sayısı ve alanları.

Proje Kuruluşları		Yeni Şehir Sayısı (oran)	Toplam alan (ha) (oran)
Yönetim		560 (27,5%)	65.800 (34,2%)
Kamu Kurumu	Japonya Konut Şirketi	267 (13,0%)	38.391 (19,9%)
	Diğer Kamu Kuruluşları	126 (6,1%)	10.786 (5,6%)
Özel Grup	Sivil organizasyon	645 (31,6)	44.681 (23,2%)
	Kişisel	441 (21,8%)	32.846 (17,1%)
Toplam		2.039 (100%)	192.504 (100%)

Japonya'nın yeni şehirlerinin kuruluşu, hızlı şehirleşme nedeniyle uygulanan konut politikasının ürünüdür. Bu bağlamda merkezi yönetim ve kamu kuruluşları, yeni şehirler inşa etme yoluna giderek yurttaşlarının ihtiyaçlarını hızla karşılamıştır. Konut sakinleri ise konut finans sandığını kullanarak uzun süreli düşük faizli konut satın alabilmiştir. Konutların inşasında kurumların rolü merkezi yönetim (toplu konutlar) % 34,2, kamu kurumları (Japonya Konut Şirketi) % 25,3 ve özel sektör % 40,3

şeklindedir. Tablo 2.2’de her bir kuruluşun Japonya’daki yeni bir şehrin gelişimindeki payı gösterilmektedir. Japonya’da yeni şehirlerin inşasının çoğunun merkezi yönetim tarafından yönetildiği ve asıl amacının da yurttaşlara toplu konut sağlamak olduğu ifade edilebilir. [32]

2.3.3. Japonya’da Yeni Şehirlerin Gelişim Dönemleri

Japonya’nın yeni şehirlerin gelişimi beş döneme ayrılabilir: [33]

- Yeni Şehirlerin Başlangıç Dönemi (1955-1965 Yılları):

Bu dönemde yeni şehrin kuruluşundaki asıl amaç konut ihtiyacını karşılamak, şehrin düzensiz yayılmasını önlemek ve iyi altyapıya sahip bir konut alanı sağlamaktır. Bu nedenle de yeni şehirler, metropollerde çalışan insanlar için bir ikamet yeri olarak tasarlanmıştır. Bu yerlere banliyö denilmektedir. Japonya, 1955 yılında hızlı bir ekonomik büyüme dönemine girmeye başlamıştır. 1973 yılında yaşanan petrol krizi öncesinde ülkenin yıllık ortalama GSYİH büyüme oranı % 9,1’e kadar yükselmiştir. Bu dönemde yüksek hızlı kentleşme sonucu üç büyükşehir bölgesine çok sayıda kişinin göç ettiği görülmüştür. Verilere göre, söz konusu dönemde, Tokyo bölgesinin yıllık nüfusu 500 bin ila 600 bin arasında artmıştır. Benzer bir şekilde Osaka bölgesinde yılda 200 bin, Nagoya bölgesinde de 100 bin civarında nüfus artışı yaşanmıştır. Bu çerçevede 1955 yılında “Japonya Konut Şirketi” kurulmuştur. 1961 yılında da İnşaat ve Emlak Dairesi Başkanlığı, “Beş Yıllık Konut Yapım Planı”nı hazırlamıştır. Bu plan, beş yıl içinde 4 milyon yeni ev inşa edilmesini öngörmüştür. Ünlü Senri, Senboku ve Kozoji gibi yeni şehirlerin inşası da bu dönemde başlamıştır. Tama ve Narita Yeni kentleri gibi diğer büyük yeni şehirler de aynı dönemde planlanmaya başlamıştır.

- Büyük Ölçekli Yeni Şehirlerin Kuruluşu ve Sorunların Ortaya Çıkması (1965-1973 Yılları)

Hızlı ekonomik büyümeyle birlikte nüfus, üç büyükşehir bölgesine göç etmeye devam etmiş ve kentsel alanın düzensiz yayılmasını kontrol etmek için Japonya, 1968’de “Kentsel Planlama Yasasını” revize etmiştir. Bu dönemde kentin büyümesini sınırlamak için yeni bir “şehir planlama” (Urban Planning Division) sistemi kurulmuştur. Bu amaçla, kentsel planlama alanını “Şehir ve cadde düzenleme alanı”na

bölmüştür. Aynı zamanda Japonya, yeni bir kapsamlı ulusal kalkınma planı hazırlamıştır [34]. Alınan bir dizi önlem, yönetimin yeni şehirlerin yapımındaki rolünü geliştirmiştir. Ancak aynı zamanda eğitim, tıbbi bakım ve diğer altyapı ihtiyaçlarını karşılamak sorumluların üzerinde ciddi bir finansal baskı oluşturmuştur. Sanayileşmenin ve artan toprak ve konut fiyatlarının neden olduğu çevresel sorunlar da sosyal memnuniyetsizliğe neden olmuştur.

- Konut Talebindeki Değişiklikler ve Yeni Şehir Kuruluşlarında Gerileme Dönemi (1973-1980 Yılları)

1973 yılında patlak veren petrol krizi, petrolde Ortadoğu'ya bağımlı olan Japonya üzerinde olumsuz etki yapmıştır. Bu durum, Japon ekonomisi için önemli bir dönüm noktası olmuştur. Japonya, II. Dünya Savaşı'ndan sonra ilk negatif ekonomik büyüme dönemine tanıklık etmiş ve 1973 yılından 1990 yılına kadar ortalama yıllık GSYİH büyüme oranı %4,2'ye düşmüştür. Buna bağlı olarak Tokyo metropol bölgesine yönelik nüfus göçü, yılda on binlerce kişi seviyesine gelmiştir. Osaka ve Nagoya'dan göç ederek ayrılan nüfus ise bölgeye giren nüfustan daha yüksek olmuştur. Öte yandan yönetim ile halkın yaklaşık 20 yıl süren ortak çabalarından sonra, 1973 yılına kadar ülke genelinde toplam konut sayısı, toplam hane sayısını aşmıştır. Bu da Japonya'nın konut yapımını temel olarak konut talebini karşılayabileceğini göstermektedir. Yaşam standartlarının iyileştirilmesiyle birlikte, insanların çevre bilinci giderek artmış ve konut yapım koşullarına daha yüksek standartlar oluşmuştur. Büyük ölçekli konut arzı amacıyla inşa edilen yeni şehir evleri de memnuniyetsizlik vermiş bu nedenle de 1973 yılında çok sayıda konutlar boş kalmıştır.

- Endüstriyel Yapıdaki Değişiklikler ve Yeni Şehir Gelişim Dönemi (1980- 1990 yılları)

Japonya'nın "İşgücü Ekonomisi 2013" analizine göre, Japonya'nın endüstriyel yapı değişiminin genel eğiliminde birincil sektörde keskin bir düşüş ve üçüncül sektörde hızlı bir artış görülmektedir [35]. Sanayi yapısındaki değişiklikler yeni şehrin inşası için yeni fırsatlar getirmiştir. Buna bağlı olarak, artan özel girişimler araştırma, geliştirme ve bilgilendirme konularını da güçlendirmiştir. Bu, Tsukuba Araştırma Akademisi Şehri'nin büyük ölçekli gelişimi, inşası ve Kansai de dâhil olmak üzere diğer Akademi Şehirlerinin tartışılması ve planlanması için geçen bir dönemdir. Birçok yeni şehir de bu dönemde büyüme eğilimi göstermiştir. Aynı zamanda, Japon hükümeti

ve akademi, yeni şehrin inşasını ilgilendiren birçok konuda daha fazla tartışmaya başlamıştır. Örneğin konut arazilerinin çekiciliğinin nasıl artırılacağı, konut arazilerinin karma işlevleri, kadınların iş bulma imkânları, ortalama nüfustaki yaşlanmanın nasıl çözüleceği, çevre sorunları, altyapı sorunları, ulaşım sorunları vb.

- Düşen Konut Talebi, Kentsel Merkeze Dönüşü ve Yeni Şehirlerin Kurulmasının Sona Ermesi Dönemi (1990 Sonrası)

1990'lardan sonra, Japon ekonomisindeki durma eğilimi sürmüş ve 1991'den 2013'e kadar 20 yıldan fazla bir süre boyunca, GSYİH yıllık ortalama büyüme oranı % 0,9'a kadar düşmüştür. Aynı zamanda 2008 yılında Japonya'nın toplam nüfusu benzeri görülmemiş bir şekilde yaşlanma dönemine girmiş ve ülkenin nüfusu azalmaya başlamıştır. Bu dönemde konut fiyatlarında meydana gelen düşüş ve devletin uyguladığı büyük şehirleri canlandırma politikası nedeniyle insanlar kentsel merkezlere geri dönmeye başladığı görülmüştür [36].

Tüm bu nedenlerden ötürü 1990'ların sonlarında Japonya Konut Şirketi, yeni konut projelerini küçültmeye ve durdurmaya karar vermiştir. Böylelikle yeni şehir yapımı yerine, mevcut evlerin yenilenmesine ağırlık verilmiştir. Bu yüzden de Japonya'da yeni şehirlerin kuruluşunun temelde sona erdiği söylenebilir.

2.3.4. Japonya'da Yeni Şehir Gelişmesine Genel Bakış

İngiltere'deki bahçe şehir ve yeni şehir inşaatı fikirlerinden etkilenmesine rağmen Japonya'daki yeni şehir inşaatları, daha çok konut arazilerinin gelişimine odaklanmaktadır. [37]

Tablo 2.3'te gösterildiği üzere, 1955 yılından sonraki süreçte Japonya, kalkınma esaslı olarak yeni şehirlerin inşasına yönelmiştir [32]. 1955'ten 2009'a kadar uzanan yaklaşık 60 yıllık süreçte Japonya 1721 yeni şehir kurmuştur [28]. Japonya'nın bu kentleri, daha çok üç büyük metropol bölgesinde yoğunlaşmıştır. Örneğin Tokyo Metropolitan Bölgesi (Tokyo, Kanagava, Saitama, Chiba-ken), 537,9 km²'lik bir alana sahiptir. Bu da Japonya'daki tüm yeni şehirlerin alanının %28,4'ünü oluşturmaktadır. Benzer bir biçimde Osaka Metropol Bölgesi (Osaka ili, Kyoto ili, Hyogo-ken, Nara-ken) de 279,1 km²'lik yüzölçümüne sahip olup; tüm yeni şehirlerin alanının %14,7'dir. Nagoya metropol bölgesi (Aichi -ken, Gifu-ken ve Mie) de 179,5 km² olup; tüm yeni şehirlerin alanının %9,5'idir. Diğer yeni şehirler çoğunlukla Hokkaido'daki Sapporo,

kuzeydeki Kyushu'daki Fukuoka, Kitakyushu ve kuzeydoğudaki Sendai bölgelerinin yakınında yer almaktadır. Büyük ölçekli olan yeni şehirlerin inşa sürecinde Japonya, uzun planlama ve yapım süreçlerinin de etkisiyle birçok yeni şehir için farklı iş yöntemleri kullanmıştır. Japonya'nın yeni şehir konutlarının çoğu devlet tarafından finanse edilmekte ve kamu kurumları tarafından yönetilmektedir. Bunların yaklaşık yarısı kiralanmış evlerdir, bu yüzden düzgün bir şekilde yönetilmesi kolaydır [36].

Tablo 2.3: Japonya'da yeni şehir büyümesi.

Yıllar	Yeni Şehir	Yeni Şehir Alanı (ha)(Yıl)	Yeni Şehir Alanı Büyüme Oranı
1955-1959	32	26 (1960)	
1960-1964	121	148 (1965)	469,23 %
1965-1969	229	425 (1970)	187,16 %
1970-1974	256	923 (1975)	117,18 %
1975-1979	264	1.166 (1980)	26,33 %
1980-1984	250	1.382 (1985)	18,52 %
1985-1989	209	1.572 (1990)	13,75 %
1990-1994	179	1.715 (1995)	9,1 %
1995-1999	117	1.822 (2000)	6,24 %
2000-2004	53	1.878 (2005)	3,07 %
2005-2009	11	1.889 (2010)	0,59 %
Toplam	1.721		

Japonya'nın yeni şehir inşasının yükselişi ve düşüşü, her ülke için planlama ve geliştirmede bazı özel deneyimler ve dersler sunmaktadır. Aynı zamanda Japonya örneği, sürdürülebilir kalkınmanın önemini de ortaya koymaktadır. Mevcut durumda 2009'dan sonra Japonya'da yeni şehrin inşasının sona erdiği söylenebilir. Japonya'nın yüzölçümünün küçük olması, ülke ekonomisinin dünyadaki gelişmiş ülkeler seviyesine gelmesi Japonya'nın yeni şehirleşme sürecini başarılı kılmıştır. Nitekim kentleşme, ulusal kalite, eğitim, teknoloji ve diğer yönlerden yüksek seviyede olan Japonya'nın yeni şehir politikası, vatandaşların ihtiyacını karşılamıştır. Nüfusu azalmaya başlayan ve yaş ortalaması artan Japonya, günümüzde yeni şehirler inşa etmemekte ve daha ziyade var olan yeni şehirleri koruma ve yeniden yapılandırmaya odaklanmıştır.

2.4. ABD'de Yeni Şehircilik Hareketinin Gelişimi

1920'lerde kentsel yayılmayı yoğunlaştıran ciddi toplumsal çelişkilere cevap olarak, Birleşik Krallık ve ABD'de birbiri ardına üç kez "kentsel yayılma karşıtı"

kampanya başlatılmıştır. Yeni şehircilik hareketi, 1970'lerin üçüncü "kent yayılımı karşıtı" hareketinde önerilmiştir. Kentsel yayılmanın estetik kusurlarına kuvvetli bir saldırı, yeni şehirciliğin ortaya çıkması için doğrudan bir tetikleyici haline gelmiştir. Topluluğun, banliyö büyümesi yoluyla yeni şehircilik modeline geçişini sağlamak için 2010 yılı itibarıyla Amerika Birleşik Devletleri'nde inşa edilmiş veya yapım aşamasında olan yeni şehir topluluklarının sayısı 800'den fazladır [39].

Bu 800'den fazla uygulama projesinin etkisi bir yandan yeni şehirciliğin başarısı olarak Amerikalıların şehir ve varoşlardaki diyalektik düşüncesini etkilemiştir. Diğer yandan ise bazı yeni şehircilik uygulamaları çeşitli çevreler tarafından eleştiriye uğramıştır [38].

2.4.1. ABD'de Yeni Şehir Planının Amaçları

II. Dünya Savaşı'ndan sonra, ABD'de kentsel yayılma olgusu küçük şehirlerden büyük metropol alanlarına doğru ilerlemiştir. Bu durum, büyükşehir alanının yayılmasına neden olmuştur. Özellikle de Phoenix, Las Vegas ve Los Angeles gibi şehirlerde banliyö kentlerin yayılması, banliyölerin gelişiminden oldukça farklıdır. Böylece, kentsel yayılmayla oluşan, kent planlamasını önemsemeyen bir kentsel gelişim modeli meydana gelmiştir [40].

Bahse konu olan durumun yansıması olarak orta ve yüksek gelirli insanların konutlarının oluşması ve aşırı banliyöleşmesi, bir yandan merkezî kentin çökmesine, suç oranının yükselmesine ve yerel yönetimin vergi matrahının kaymasına neden olmuş; diğer yandan da motorlu taşıt trafiğindeki dalgalanmayla birlikte geniş alanlara yayılma durumu, ABD'nin toprak kaynaklarına, ormancılık kaynaklarına ve ekolojik düzenine zarar vermiştir. Doğaya, topluma ve çevreye verilen ciddi zararlar haricinde, potansiyel konutların ayrılması, sosyal sınıf farklılaşmasında daha belirgin bir artışa neden olmuş, ırk ayrımcılığı ve sosyal izolasyon yoğunlaşmıştır [41].

2.4.2. ABD'de Yeni Şehrin Gelişiminde Uygulanan Program ve Politikalar

ABD'de genellikle geleneksel mahalle topluluk gelişimi (TND: Traditional Neighborhood Development) ve toplu taşımayı kullanarak mahalle topluluğu gelişimi (TOD: Transit Oriented Development) tercih edilmiştir. TND modeli mimari detaylara,

blok tasarımına ve sosyal, ekonomik ve çevresel hususlara odaklanmaktadır. Bu nedenle de kentsel tasarım eğilimindedir. TOD modeli, konut ve ticari üniteler arasındaki kompakt gelişime odaklanmakta olup; bölgeler arasındaki ulaşım bağlantılarına önem verilmektedir [38].

CNU(Congress for the New Urbanism) yeni şehircilik için, kamu politikasına, kalkınma uygulamalarına, kentsel planlamaya ve tasarıma rehberlik etmek için üç seviyede öneri getirilmiştir: [42]

- Bölge: büyükşehir, şehir ve kasaba (The region: metropolis, city and town):

Bu seviye, metropoldeki küçük ve orta büyüklükteki birimlerin çevresel, ekonomik ve kültürel bağlantılarına önem vermekte olup; gelişim sınırlarını belirlemektedir. Uygun olduğunda, kentsel sınırlara bitişik yeni binalar mahalleler ve ilçeler olarak düzenlenmeli ve mevcut kentsel düzen ile entegre edilmelidir. Bitişik olmayan gelişmeler, kente bağımlı banliyöler (yatakhane kent) yerine kendi kentsel sınırlarına sahip yerleşimler olarak organize edilmeli bir iş/konut dengesi içinde planlanmalıdır.

- Mahalle, ilçe ve koridor (The neighborhood, the district and the corridor):

Bu seviye, kentin gelişimi ve canlanması için önemli bir alan ögesi olarak, kompakt, yürünebilir ve karma bir işlev tasarımına odaklanılmalıdır. Düzgün tasarlanmış ulaşım koridorları, uygun yerleşim yoğunluğu ve arazi kullanımı, toplu taşımanın teşvik edildiği yürüme mesafesinde duraklar, yaya dostu kompakt mahalle tasarımı gibi unsurlara önem verilmelidir.

- Bloklar, caddeler ve binalar (The block, the street and the building):

Sokakların ve kamusal alanların ortak kullanım yerleri olarak fiziksel olarak tanımlanması, yerleşimlerde otomobillere, yayaya ve kamusal alanın biçimine saygı gösterecek şekilde yer verilmesi, yayalar için güvenli ve konforlu mekânların tasarlanması, komşuların birbirlerini tanımasını ve topluluklarını komşuluk ilişkileri aracılığıyla korumak vurgulanmaktadır [43].

2009 yılında ilan edilen tüzükte, Yeni Şehirciliğin İlkeleri olarak:

- Yürünebilirlik: Evden ve işten 10 dakikalık yürüme mesafesindeki çoğu şey Yaya dostu sokak tasarımı.
- Bağlantılar: Birbirine bağlı ızgara yol şeması ağı, trafiği dağıtılması ve yürümeyi

kolaylaştırmak.

- Karma kullanım ve çeşitlilik: Mağazalar, ofisler, apartmanlar ve evlerin bir karışımı tasım. Mahalleler, bloklar ve binalar içinde karma arazi kullanım Bölgede yaşayanların (yaş, gelir düzeyi, kültür ve ırklar) çeşitliliği.
- Karma konut: boyut ve fiyat ve tür olarak farklı konutların erişim mesafesinde olması.
- Kaliteli mimari ve kentsel tasarım: Estetik, insan konforu ve bir mekân duygusu yaratmak, İnsan ölçekli mimari ve güzel çevre.
- Geleneksel mahalle yapısı: Fark edilebilir merkez ve Merkezde kamusal alan oluşturma.
- Artan yoğunluk: Hizmetlerin ve kaynakların daha verimli kullanımını ve yürüme kolaylığı sağlamak için daha yoğun bina, konut, dükkân alanları oluşturma, birbirine daha yakın keyifli bir yer oluşturma, küçük kasabalardan büyük şehirlere kadar tüm yoğunluklarda yeni şehircilik kurallarını uygulama.
- Yeşil Ulaşım: Şehirleri, kasabaları ve mahalleleri birbirine bağlayan kaliteli tren ağı oluşturma, Yaya dostu, bisiklet, paten, moped ve yürüyüşün daha fazla kullanımını teşvik eden samimi tasarım.
- Sürdürülebilirlik: Gelişimin ve operasyonlarının çevresel etkisi en aza indirme, Çevre dostu teknolojiler, ekolojiye saygı daha fazla yerel üretim, daha fazla yürüme, daha az sürüş.
- Yaşam kalitesi: tüm tasarım kriterleri ile yüksek yaşam kalitesi sağlayan, yaşamaya değer ve insan ruhunu zenginleştiren, yükselten ve ilham veren mekânlar yaratmak ifade edilmiştir. [43]

Jill Grant, Yeni şehircilik yaklaşımlar çeşitli isimler altında görüldüğünü söylüyor: [38]

- Andres Duany ve Elizabeth Plater-Zyberk tarafından yapılan ilk projeler genellikle “yeni-geleneksel şehir planlaması” (neo-traditional town planning) veya “geleneksel mahalle tasarımı” (TND: Traditional neighbourhood design) olarak adlandırılıyordu.
- Peter Calthorpe ve Doug Kelbaugh, ulaşım odaklı tasarım (TOD: transit-oriented design), ulaşım odaklı yerleşimler ve yaya bölgeleri ile tanınırlar. 1993ten bu yana geliştirilen “yeni şehircilik” kongrelerinde bu yaklaşımlar birleştirilerek,

“yeni şehircilik” olarak özellikle vurgulanmaktadır.

- 1990'ların ortasından sonuna kadar çok sayıda kişi yeni kentsel gelişimin odak noktası olarak “kentsel köylerden” bahsederken, ABD'deki Ulusal Valiler Derneği ise, “yeni topluluk tasarımı” (New community design), Emily Talen (2001) “geleneksel şehircilik” (traditional urbanism) terimlerini kullanmalarına karşılık, bu terimler büyük oranda kabul görmemiştir.
- 1990'ların sonunda, İngilizler bir “Kentsel Rönesans” (urban renaissance) konusunda heyecan duyarak ve “köy kent” (urban village) programları başlatırken, ABD ve Kanadalılar “akıllı büyüme”ye (smart growth) odaklanmıştır.

Bu yeni kentsel yaklaşımları isimlendirmede etiket ne olursa olsun, detaylı karma kullanım, karma konut türleri, kompakt biçim, çekici bir kamusal alan, yaya dostu caddeler, tanımlanmış merkezler ve sınırlar ile çeşitli ulaşım seçenekleri bu yerleşimlerin ortak ilkeleridir.

2.4.3. ABD’de Yeni Şehir Gelişim Dönemleri

Yeni şehir hareketlerinde dönemlere göre uygulama faaliyetlerinde farklı öncelikler bulunmaktadır. Hazırlık dönemi, topluluk geliştirme projelerine dayanmaktadır. Teorisi hâlâ keşif aşamasında olmasına rağmen Florida sahil topluluğu (Seaside Florida) gibi daha önceki projelerden bazıları, temelde yeni şehircilik pratiğinin yapısı belirlemiştir. Nitekim şehirlerin formasyon süresine teorik sistemin sürekli iyileştirilmesi eşlik etmiş ve pratik faaliyetler aşamalı olarak olgunlaşmıştır. Terfi dönemi boyunca, yeni şehircilik teorisi ve pratiği aynı anda çeşitlendirilmiş ve küçük ölçekli meydanlardan büyük ölçekli kentsel alanlara kadar değişen proje türleri ortaya konulmuştur.

Söz konusu projelerde, yeni şehirciliğin temel fikirleri ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda yeni şehircilik hareketi, 1970’li senelerde filizlenmiş ve 1990’lı yıllarda resmen kurulmuştur. Bahsi geçen yıllardan itibaren, gelişme üç aşamadan geçmiştir:

- Hazırlık Süresi:

İyi bir ulaşım sistemi ve yürüme sistemi inşa etmek bu dönemde hedef olarak belirlenmiştir. Örneğin Florida sahil topluluğu yerleşimi (1981), uygulanan ilk yeni şehircilik projelerindendir. Proje, sosyal ve kültürel arka plana dayanmış ve dâhili

olarak iyi bir yaşam ortamı oluşturmak amacıyla farklı ulaştırma sistemi seviyeleri değerlendirilerek kurulmuştur. [44]

- Biçimlendirme Dönemi:

Bu dönemde kaynak paylaşımı ve mahalle iletişimine odaklanma söz konusudur. Örneğin ilk yapılan planlardan biri olan HOPE VI 3 (1993) projesi, komşuluk ilişkilerini ve topluma ait binaların oluşturulmasına özel önem vermiştir. Konuya dair yaptığı çalışmalarda, Rachel (2005) konuya dair yaptığı New Holly⁴ projesinin topluluk oluşturma ve çok çeşitli topluluk kaynakları meydana getirme konusunda iyi sonuçlar elde ettiğini bulmuştur. [45]

- Terfi Dönemi:

Yaşanabilirlik, ekolojiyi ve sürdürülebilirliği vurgulamaktadır. Örneğin New York'ta Skanneateles Kent Projesi (2010) ve bu projede alınan tedbirler örnek gösterilebilir. Bu projenin amacı, kentler ve kasabalar arasındaki bağlantının tarihsel bağlamını ve onların geleneksel özelliklerini korumaktır. Proje, yaklaşık 48 km²'lik bir alanı kapsamaktadır. Projeye göre, söz konusu alanda yaklaşık 7500 kişi yaşamaktadır. Projeye ilişkin geliştirme ekibi, yerleşimde 10 kritere odaklanmıştır. Tasarım konsepti ise yeni Şehircilik Şartının özünü çok yönlü yansıtmıştır. Alınan tedbirler şunları içermektedir: [42]

- Kasabanın yayalaştırılmasını teşvik ederek karma kullanım ve tüketim derecelerine uygun bir şekilde çeşitli perakende dağıtımlarını sağlamak,
- Tarım arazilerinin geri dönüşümü ve korunması bağlamında kompakt ve kompozit yerleşim alanları inşa etmek,
- Kanalizasyonun artırılması için sulak alanlarda ekolojik yöntem kullanılması,
- Eğlence amaçlı alanları; özellikle de parkları artırmak,
- Yeşil koridorları birbirine bağlayan yürüyüş parkurları yapmak,
- Toplu taşıma araçlarının teşvik edilmesi yoluyla özel araçlara olan bağımlılığı azaltmaktır.

³UMUT VI, Amerika Birleşik Devletler Konut ve Kentsel Gelişim Departmanı'nın bir programıdır. Birleşik Devletleri'ndeki en kötü toplu konut projelerini karma gelirli gelişmelere dönüştürmek hedeflemiştir.

⁴New Holly (Eski adıyla Holly Park), Washington Seattle'ın güneydoğusunda bir topluluk ve 1940'larda savunma işçileri ve gazileri barındırmak için inşa edilmiştir.

2.4.4. ABD’de Yeni Şehir Gelişmesine Genel Bakış

Yeni şehircilik, halk tarafından içeriği ve uygulaması gibi pek çok bakımdan eleştirilmiştir. Yeni şehircilik konusunda ortaya çıkan sorgulama, genellikle kentsel yayılmanın etkisinden kaynaklanan diyalektik bir yansımadır. Bu konu, hâlâ akademik çevrelerde tartışılmaktadır. Zira yeni şehircilik, modernizmden bağımsız bir olgu değildir. Yeni şehircilik konusu uygulamada sıklıkla “karışık” hale gelmekte ve bu nedenle çeşitli eleştiriler almaktadır. Çünkü yeni şehirleşme sürecinde meydana gelen uyum problemleri, ortaya çıkan maliyetler, uygulama esasında profesyonellikten sapmaların yaşanması, ihtiyaçların ihmal edilmesi ve kötü uygulamaların yaşanmasının yarattığı etkiler, yeni şehircilik hareketine zarar vermektedir.

ABD’deki yeni şehirci topluluğunun çağdaş toplulukların inşası için ilham verdiği açıktır. Nitekim mevcut durumda yeni şehircilik hareketi, çeşitli eleştirel düşüncelerin etkisindedir [46]. Zira yeni şehirciliğin pratik etkisini yansıtan ABD’liler kentler ve banliyöler hakkında düşünülmesi hususunda ilham vermiştir. Bu anlamda Kentsel Arazi Enstitüsü (ULI: Urban Land Institute) ve Amerikan Plancılar Birliği (APA: American Planning Association) gibi birçok kuruluş akademik durumlarının istikrarını sağlamak için güçlerini birleştirmiştir. Ancak buna rağmen kentsel yayılma sorunu düzgün bir şekilde çözülmemiştir. Yeni şehirciliğe yönelen eleştiriler ise yeni şehirciliğin “yeniliğini” sorgulatmıştır.

Her ne kadar bu hareketin sonraki döneminde karşılaşılan eleştiri, toplumsal gerçekliğin doğru tasviri hususunda olsa da yeni şehircilik hareketinin bir çözüm stratejisi ve formül sağladığı inkâr edilemez. Ancak uygulama yöntemlerinin belirsizliği gibi faktörler de söz konusudur. Bu nedenle de yeni şehircilik hareketinin çerçevesini ayarlamak ve onun nasıl uygulanacağını düşünmek gerekmektedir.

2.5. Çin’de Yeni Şehircilik Hareketinin Gelişimi

Çin, 40 yıllık reform sürecinde, siyasi ve ekonomik reformların da etkisiyle, ulusal sermayenin mekânsal birikimini ve dağılımını teşvik etmiştir. Bu durum, Çin’in sosyal, politik ve kültürel farklılıkları sebebiyle kendine özgü özellikler sunmaktadır. Çin’in yeni şehir evrimini, özelliklerini ve sorunlarını anlamının önemli olduğu ifade edilebilir. Çünkü bu sürecin anlaşılabilmesi, Çin’in modern, politik, ekonomik ve sosyal gelişimini ve değişimlerini anlamak için de fayda sağlamaktadır. 1950’li

yıllardan önce, Batılı gelişmiş ülkelerde yeni şehirlere ilişkin arayış, halk tarafından kendiliğinden eylemselleşmiştir. 1960'lı yıllarda ise bu ülkelerdeki yeni şehirlerin kurulmasıyla, giderek daha işlevsel ve büyük ölçekli bir boyut kazanmıştır [47].

Akademisyen Feng Yunting, (Seçkin Öğretim Üyesi, Dalian Sosyal Bilimler Akademisi) “yeni şehir” in merkez şehirlerden ayrılmış ve belirli politika hedefleri için planlanan yeşil alanların bulunduğu büyük şehirlerin banliyölerini ifade eden bir kavram olduğunu belirtmiştir. O’na göre yeni şehirler, belirli bir endüstriyel alana dayanarak uygun ulaşım koşulları, gerekli tesisler ve güzel çevrede inşa edilmiş, nispeten bağımsız konut fonksiyonlarına ve endüstriyel fonksiyonlara sahip kentsel alanlardır [48].

Pei Zhang vd. (2013) yaptığı araştırma, Çin’de kentsel mekân büyümesi söz konusu olduğunda, yeni şehir hareketinin 1990’larda başlamış olduğunu göstermektedir. Çinli akademisyenler, ABD’deki “büyüme yönetimi” kavramını Çin’e taşımışlar, Çin’de kentsel mekânsal büyümenin türü ve yaklaşımı da araştırılmış ve “kentsel alanın genişletilmesi” gibi benzer kavramlar kullanılmıştır [49].

Çin’de hızlı kentleşme ve sanayileşme döneminde, büyükşehir bölgelerinin çoğu hızlı kentsel mekânsal büyüme sürecinden geçmektedir. Günümüzde hızlı sanayileşme yaşayan Çin şehirleri, istikrarlı bir büyüme eğilimi göstermektedir. Özellikle de 1990’lardan bu yana “kademeli olarak megapollerin büyüklüğünü kontrol etme” sınırı kaldırıldıktan sonra, büyükşehir oluşturma ve geliştirme konusunda dikkate değer başarılar elde edilmiş, 1990 ve 2005 yılları arasında, kentsel alanlarda Tarım Dışı nüfusu 1 milyondan fazla olan büyük şehirlerin sayısı 31’den 53’e yükselerek, bu şehirlerdeki toplam yerleşim alanı 4.169 km²’den 12.740 km²’ye genişlemiştir. Bununla birlikte kentsel merkezin çevreye hızla yayıldığı durumlarda, merkezi alanın aşırı yoğunluğu, kent çeperindeki köylerde ekili alanın aşınması, ekolojik çevrenin bozulması ve yaşam alanının kalitesinin bozulması gibi sorunlar ortaya çıkmıştır. Bu nedenle de yeni bir kentsel alan olarak, yeni şehrin kurulması yukarıdaki sorunları hafifletecek şekilde öne çıkmıştır [50].

Çin’in hızlı şehirleşme süreci, kentsel alan büyüme talebi ve kentsel-bölgesel ağ gibi yeni şehirlerin inşası ve gelişimine doğrudan yön vermiştir. Süreç içerisindeki dinamik denge, yeni şehirlere ait kentsel alanın sürdürülebilir ve sağlıklı bir şekilde büyümesini sağlamaktadır.

2.5.1. Çin’de Yeni Şehir Planının Amaçları

Çin’deki birçok şehir, kademeli olarak yeni şehir için konumlandırma ve planlama yapmıştır. Dolayısıyla yeni şehirlerin oluşturulmasındaki temel konumlanma ve tanımlama özellikleri aşağıdaki hususları içermektedir: [51]

- Merkezi Bölgeden Uygun Mesafe ve İzolasyonu Korumak

Yeni Şehir, büyük şehirlerin hızla genişlemesinde meydana gelen birçok tipik kent hastalığını çözmek için ortaya çıkmıştır. Yeni şehir, merkezi iş alanından uygun bir mekânsal mesafeye sahip olmalıdır. Bu koşulların kalıcı yalıtımla (yeşil alanlar veya sular gibi) sağlanması durumu iyi bir çözüm olarak görülmektedir. Merkezi alanla mekânsal bağlantıyı ve kentsel alanın daha fazla yayılmasını önlemek, aynı zamanda, belirli bir esneklik de vermektedir. Ancak bu şekilde, yeni şehir ve çevre, merkezi alanın işlevsel uyumuna ve mekânsal büyümesine etkili bir şekilde katılabilir ve kendi planlama ve genel inşaatlarının bağımsızlığını koruyabilir.

- Yeterli Kendini Kontrol Koşullarına Sahip Olması

Yeni şehirler, basit alan bağlamında bir “banliyöleşme” süreci, geleneksel bir idari sistem anlamında ilçelerin yenilenmesi değil; kendi kendine kontrol edebilen ve “bağımsız” sahip, aynı zamanda bir sinerji oluşturmak için merkezi alanla organik etkileşimi sürdürmelidir.

- Nüfus ve Sanayinin Eş Zamanlı Olarak Taşınması

Yeni şehirlerin geleneksel endüstriyel pazar yerleşiminden veya “banliyö yatakhane kent”den farklı olduğunun en önemli işareti, nüfus ve sanayisinin eşzamanlı olarak taşınmasıdır. Yani yeni kentlerde yaşam ve istihdam dengesi oldukça önemlidir. Aksi takdirde daha uzun yolculuk mesafesi, daha yüksek trafik baskısı ve sosyal maliyetler meydana gelecektir.

- Kentleşme ile Birlikte Karşılıklı Etkileşim ve Gelişme

Yeni şehirler, büyük şehrin alan baskısını hafifletebileceği gibi, alansal olarak yeni bir platform haline de gelebilir.

- Merkezi Alanla Etkileşim ve Rekabet Halinde Olması

Birçok büyük şehir, uzun süredir kentsel ve kırsal parçalanma ve etkileşim

eksikliği ile “merkez-çevre” ikili mekânsal yapısından etkilenmiştir. Yeni şehrin ve merkezi alanın ilişkisi ve bağımlılığı kaçınılmaz olarak yeni şehrin gelişim hedeflerinin gerçekleştirilmesini ve kentsel mekânın büyümesinin rasyonelliğini etkileyecektir. Mekânsal fonksiyonların konumlandırılması açısından yeni şehir, kademeli olarak merkezi olmayan bir kalkınma durumundan, yüksek düzeyde bir yığılma gelişimine, pasiflikten aktifliğe, bağımlılıktan eşitlik ve karşılıklılık esasına geçişi sağlamaktadır.

- Yeterli Çevre Bilinci Olması

Yeni şehirlerin kuruluşunda çevreye ciddi zarar veren büyük bir kentin “saçılma” gelişme modeline karşı bir yansıması ve bu konunun tartışılması mühim bir yere sahiptir. Özgün ekolojik dokuya ve kamusal alan ortamının inşa edilmesine saygı göstermek, çevrenin yaşanabilirliğini ve yaşam için maksimum desteği vurgulamak, doğal çevreyi tam olarak bütünleştirmek, teknolojik gelişmeyle birlikte ekolojik yeni kentin inşası, yeni şehrin işlevsel konumlandırılmasının temel eğilimidir.

- Bölgenin Genel Gelişim Stratejisini Gerçekleştirme

Kentsel alanın büyümesini gerçekleştirirken; yeni şehir idari sınırların ötesine geçmelidir. Kentin genel gelişimi ve kentsel ve kırsal alanların entegrasyonu için makul beklentileri sağlamalıdır. Sadece büyük şehirlerin mekânsal büyümesini desteklemekle kalmamalı, aynı zamanda çevre köylerin entegrasyonunu desteklemeli, çevredeki kırsal alanlarda yeni bir ekonomik büyüme düzeyine dönüşmeli, böylece şehirler bütünü çok merkezli bir birleşimi haline gelmelidir. Yeni şehrin nihai hedefi alanın genel mekânsal yapısını optimize etmek, yoğun ve kompakt kentsel gelişim modelini ve kentsel alanın dengeli büyümesini gerçekleştirmek olmalıdır [51].

2.5.2. Çin’de Yeni Şehrin Gelişiminde Uygulanan Program ve Politikalar

1950’li yıllarda Çin, Sovyetler Birliği’ni örnek alarak bu ülkeden bir dizi planlama teorisi ve yöntemi getirmiştir. O zamanlardaki planlama modeli, merkezi ve birleşik bir planlama sistemini ifade etmektedir. Bu dönemde “eşitlikçi” refah tipi, ortalama bir yaşam tesisleri standardı ve ana gövde olarak büyük endüstriyel projelere sahip yapım yöntemi teşvik edilmiştir. Üretime rehber olarak elverişli, verimlilik

düzenine ve işlevsel bölgelemeye dikkat etme gibi başlıca özellikler de söz konusudur. Öte yandan İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki yıllarda organik çözülme ve uydu şehirler gibi Batılı planlama teorileri de Çin'e tanıtılmıştır. Böylece Doğu ve Batı'nın ikili etkisi altında ve erken sanayi gelişiminin gerçek ihtiyaçlarına dayanarak Beijing, Shanghai ve Shenyang gibi diğer büyük şehirlerde bir dizi endüstriyel uydu şehir inşa edilmiştir. Bu uydu şehirler, çoğu yeni inşa edilen sanayi kuruluşlarını merkeze almış ve birleşik planlama ve tasarımı tercih etmiştir. Ayrıca entegre yatırımlarla sanayi alanları, yerleşim alanları ve çeşitli kamu hizmeti tesislerinin inşası gerçekleştirilmiştir. Daha sonra işletmelerin çalışanları ve aileleri, devletin bütüncül düzenlemesi altında bu uydu şehirlere taşınmıştır. Dolayısıyla bahsi geçen dönemde, uydu şehirler daha küçük ve aynı zamanda endüstri kategorisi çok daha basit, tesisleri yetersiz, merkez şehre aşırı bağımlılığı bulunan kentler olarak ortaya çıkmıştır. Bu nedenle de cazibeleri düşük olup, merkezi kentin nüfusu ve endüstrisini etkisiz hale getirmede çok sınırlı bir rol oynamıştır. [52]

20. yüzyılın sonlarına doğru Çin'in ekonomik küreselleşmeye uyum sağlamaya başlamanın etkisiyle ülkenin ekonomisi, toplumu ve kentleşmesi hızlı bir gelişme yaşamıştır. Büyük şehirlerdeki aşırı nüfus yoğunluğu ve sosyo-ekonomik faaliyetler ise kentsel operasyonlar üzerinde büyük baskı yaratmıştır. Bu nedenle yeni şehirlerin gelişimi zorunlu hale gelmiştir. Bu dönemde eski kentsel alanlardaki nüfus artışı ve endüstriyel kalkınma baskısını hafifletmek için geleneksel şehirlerin dışında yeni şehirler inşa etme yöntemi benimsenmiştir. Bu konuda büyük şehirler, yeni şehirlerin rolüne özel önem vermiştir. Örneğin Beijing ve Shanghai, mevcut şehir yapısını yeni şehir inşaatı yoluyla optimize etmek amacıyla 10'dan fazla yeni şehir planlamıştır.

Ekonomik küreselleşmenin ve yeni teknoloji devrimlerinin etkisi yoğunlaştıkça, çok merkezli bölgesel mekânsal yapılarla bölgesel işbirliği güçlendirilmiş ve büyük kalkınma projeleri vesilesiyle kentsel rekabet gücü artmıştır. Bu süreçte, ana politik hedef olarak büyük şehirlerin nüfusunu tahliye eden yeni şehirlere, yeni işlevler ve sorumluluklar verilmiştir. Bölgesel ve kentsel alanın yeniden inşası sürecinde bu şehirlerin temel özelliklerinin geliştirilmesi, şehrin gelecekteki gelişim stratejisinde başarıya ulaşabilmek için en önemli araçlardan biri haline gelmiştir [53].

Planlama kılavuzlarına yerel kalkınmanın temeli ve ihtiyaçları üzerinden bakıldığında, çeşitli bölgelerdeki yeni şehir uygulamaları, politik hedefleri ve oluşum mekanizmaları arasındaki farklılıklar göze çarpmaktadır. Örneğin eski şehrin

dönüşümü ile şehrin stratejik gelişimi arasındaki karşılıklı ilişkiyle (kurulan yeni şehir (Ningbo'nun doğusundaki yeni şehir gibi), kentsel yapıdaki değişikliklerin yarattığı yeni şehirler (Wuxi Binghu gibi), kentsel banliyölerde yeni şehirlerin yayılması sonucu olan yeni şehirler (Shanghai Baoshan ve Jiading gibi), önemli büyük projelerin inşasını destekleyen yeni şehirler (Tangshan Caofeidian, Shanghai Lingang gibi), geleneksel kasabalara dayalı olarak geliştirilen yeni şehirler, bölgesel örüntüdeki yeni değişiklikler nedeniyle, potansiyel ekonomik büyüme noktalarının etrafındaki işlevsel yeni şehirler (Hangzhou Körfezi Yeni Şehir gibi) yeni şehirler arasında mühim fonksiyonel ayrımlar vardır [22].

Son yıllarda ekonomi, teknolojik inovasyon ve ekolojiye verilen önem nedeniyle yeni şehirlerdeki son olaylar, bilgi inovasyonu ve ekolojik inşaat gibi kavramları daha da bütünleştirmiştir. Böylelikle teknolojik yeni şehir ve ekolojik yeni şehir gibi planlama ve inşaa projeleri yaygınlaşmıştır. [52]

Çeşitli yeni şehirler olsa da kabaca ekonomik ve sosyal kalkınma, kentsel yönetim, mekânsal bağımsızlık ve kentsel işlevlerin kapsamlılığı açısından bu şehirler iki kategoride ele alınabilir:



Şekil 2.10: Çin yönetimi tarafından yapılan yeni şehirler.

- Birinci Tip: Daha Kapsamlı Yeni Bir Şehir

Büyükşehir yönetimi tarafından bölgesel kalkınma stratejisine uygun olarak yaratılmış ve uzun vadeli politik hedeflerle yönlendirilmiştir. Aynı zamanda metropol alanının mekânsal yapısının yeniden düzenlenmesi için seçilen bir modeldir. Yerel gayrimenkul geliştirme hedeflerini değil; büyükşehir mekânsal stratejisini

yansıtmaktadır. Bu tür yeni şehirlerin işlevleri nispeten daha kapsamlıdır. Konum, ekonomi, toplum yapısı, şehir yönetimi, yol sistemi ve kamu hizmeti tesisleri bu yeni şehir tiplerinde bağımsızdır. İş ve konaklama belirli bir dengeye ulaşmıştır. 2015 yılına kadar Yeni Bölge'den 11 ve Ulusal Bağımsız İnovasyon Gösteri Bölgesi'nden 6 tane yeni şehir kurmuştur (Şekil 2.10) [54].

- İkinci Tip: Nispeten Tek Bir İşleve ve Merkeze Güçlü Bir Şekilde Bağımlı Olan Yeni Şehir

Mekânsal form, merkez şehrin sürekli gelişmesinin sonucudur. Bu tür yeni şehir planlaması, genellikle merkezi şehir planlamasının bir parçası olarak uygulanmıştır.

2.5.3. Çin'de Yeni Şehir Gelişim Dönemleri

Çin'de 1950'lerde başlayan yeni şehirlerin kurulması aşamasında Sovyetler Birliği planlama sisteminin ve Batı planlama teorisinin ikili etkisi olmuş ve bazı büyük şehirlerin etrafında birkaç endüstriyel uydu şehir kurulmuştur.

20. Yüzyılın sonundan bu yana, Çin'in gerçekleştirdiği reformların ve ülkenin ekonomik anlamda açık sisteme geçişi, çeşitli yerlerde yeni şehirlerin planlanması ve kurulmasını beraberinde getirmiş ve büyümeye devam etmiştir. Çin'in kentleşmesi 2004 yılında kentleşme oranı% 41'e ulaşmıştır. Çin ekonomisinin ve toplumunun daha da gelişmesiyle birlikte, kentleşmede şehir alanlarının hızlı genişlemesi; şehir sayısının hızlı büyümesi; kentsel endüstriyel kümelerin hızlı gelişimi söz konusu olmuştur. Böylece farklı içerik ve biçimlerde çeşitli “yeni şehirler” ortaya çıkmıştır. Bölgesel ve kentsel yapının optimize edilmesinde, kentlerin genel rekabetçiliğinin artırılmasında ve kentlerin koordineli gelişiminin teşvik edilmesinde belirli bir yöntem uygulanmıştır. Aynı gelir düzeyine sahip gelişmekte olan ülkelerle karşılaştırıldığında; genel kentleşme düzeyi yüksek değildir ve kentleşmenin bölgesel gelişimi dengeli dağılmamıştır. [55]

Şekil 2.11'de görüldüğü gibi Çin'deki kentleşme süreçlerinde, doğudan batıya doğru kademeli bir düşüş vardır [54]. Bu da ciddi bölgesel dengesizlikler bulunduğunu ortaya koymaktadır. Nitekim doğu bölgesi daha yüksek, orta bölge daha zayıf ve batı bölgesi geriye dönüktür. Bu da Çin'in ekonomik gelişimi ile doğal coğrafi koşullar yakından ilişkili olduğunu göstermektedir. [55]



Şekil 2.11: Çin'deki kentleşme düzeyi.

Tüm bu bilgilerden hareketle, Çin'deki yeni şehirlerin gelişim süreci dört döneme ayrılabilir: [54]

- İlk olarak, 1950'li yıllar “eşitliğe” dayalı yaşam standartları ve refah oluşturmayı öngören ve büyük endüstriyel projelere dayalı yapım yöntemlerinin kullanıldığı süreçtir. Bu dönemde, işlevsel bölgelemeye odaklanılmıştır.
- 1980'den sonra ise kırsal ve kentsel reform dönemi yaşanmıştır. Söz konusu süreçte emek yoğun bir üretime dayanan kentleşme anlayışı teşvik edilmiştir.
- 1990'lar ise sosyalist piyasa ekonomisi dönemidir. Teknoloji ithalatı ve ekonomik dönüşüme dayanarak kentsel özelliklere ve mekânsal doğaya odaklanılmıştır.
- Son olarak 21. yüzyılın başlarından günümüze kadar olan dönemde Dünya Ticaret Örgütü'ne ve “Kuşak-Yol Projesi”ne (OBOR) Asya-Avrupa ticaret ve yatırım bağlantısı kurma amacı taşıyan uluslararası katılım sağlamayı öngören gelişmelere odaklanılmıştır.

2.5.4. Çin'de Yeni Şehir Genel Bakış ve Dünyadaki Yeni Şehir Deneyimini Çin ile Karşılaştırma

Yukarıda bahsedilen tüm yeni şehrin temel özelliklerini şu anda Çin'deki yeni şehir planlama ve geliştirme zamanıyla karşılaştırsak, sözde “yeni şehir”in önemli bir bölümünün aslında yeni kentsel kalkınma bölgeleri, kentsel kümeler veya çoğunlukla konut olan banliyö pazarları olduğunu ifade edebiliriz. “Yeni şehir” adı

altında yapılan bu gayrimenkul geliştirme faaliyetleri, kesinlikle dünya standartlarındaki yeni şehir yapımı değildir. Ancak Çin'in yeni şehir süreci, merkezi şehrin işlevlerini paylaşma, şehrin genel rekabetçiliğini artırma, bölgesel ağ gelişimini destekleme, kentsel ve kırsal alanların koordineli gelişimine rehberlik etme ve banliyö kentleşmesinin gelişimini destekleme gibi belirli sonuçlar elde etmiştir. Bu noktada yeni kentin inşasında çeşitli sorunlar yaşandığı ve bu şehirlerin bazı eksikliklerinin bulunduğu vurgulanmalıdır. Bu sorunlar ve eksikler dünyadaki yeni şehir özellikleri bağlamında aşağıda özetlenmiştir. Ülkelerdeki yeni şehirlerin koşulları, büyüklükleri, nüfusları ve konumları çok farklıdır. Dolayısıyla sadece yurtdışındaki birkaç yeni şehre bakarak, yeni şehir politikası için belirli deneyimleri veya yasaları özetlemek mümkün değildir. Fakat aynı zamanda dünyadaki ve Çin'deki yeni şehirler arasındaki farklılıklar belirtilmelidir. [52] Bu farklar şöyle sıralanabilir:

- Çin'de yeni şehirler oluşturulması, açık ulusal politik kılavuzlardan ve pratik yasal garantilerden yoksundur.

Ulusal ve yerel düzeyde yeni şehirlerin inşası ile ilgili herhangi bir mevzuat veya politika formülasyonu bulunmamaktadır. Yerel yönetimler planlama yönergeleri, inşaat konuları, kaynak yaratma, geliştirme ve yönetim gibi hususlara ilişkin prosedürleri her kent kendiliğinden araştırmaktadır. Çoğu yeni şehir, bağımsız anti manyetik merkezler oluşturmakta da zorluk çekmektedir. Xing Haifeng (2004), Çin'in çağdaş yeni şehirlerinin çoğu yeni bölgesel ekonomik büyüme noktaları olarak planlanmış ve temel işlevi de sanayinin gelişmesi olmuştur [11]. İş ve yaşam dengesini kurmayı amaçlayan İngiltere'deki yeni şehirden farklı olarak Çin'in yeni şehirleri, üretim işlevlerine odaklanmakta ve endüstriyel ekonominin belirgin özelliklerini sunmaktadır. Liu Jiayan (2003) da Çin'in yeni şehirlerinin yabancı şehirlerin planlama ve yapım özelliklerinden önemli ölçüde farklı süreçleri barındırdığını vurgulamaktadır [8].

- Yeni şehrin gelişiminin “zamanı” ve “coğrafyası” kavranmamaktadır. Uluslararası deneyim perspektifinden bakıldığında, yeni şehirler büyükşehir bölgelerinde ortaya çıkmıştır.

Merkezi şehirlerde nüfusun ve endüstriyel kalkınmanın hızla genişlemesi aşamasında, yeni şehir inşası için bölgenin genel işlevinin gerçekleştirilmesine elverişli bir yer seçmek bölgesel kalkınmanın kilit noktasıdır. Çin'deki yeni şehir

oluşturulmasında bölgesel strateji ve bölgesel koordinasyona yeterince önem verilmemiş; yeni şehrin nüfusu ve arazi büyüklüğü, bulunduğu şehrin veya bölgenin ekonomik kalkınma düzeyi planlama ve kalkınma kararlarına göre makul bir standarta göre belirlenmemiştir. Bazı küçük ve orta büyüklükteki şehirlerde de yeni şehirler kurulması planlanmaktadır. Lakin büyük sermayeye sahip yeni şehirler “boş şehirler” haline gelmiştir. Bazı şehirlerde, yeni şehir kalkınma yönetiminin otoritesi aşırı derecede düşüktür. Dahası yönetim, bölge yönetimine veya emlak şirketine bile bırakılmaktadır. Dolayısıyla metropolün genel stratejik hedeflerinden sapma yaşanmaktadır. Bazı yeni şehirlerde ise temel politika, kalkınma sürecinde gayrimenkul gelişimine indirgenmiş ve bu da arazi kaynaklarının israfına ve alanın düzensiz yayılmasına neden olmuştur. İşlevsel konumlandırma ve yeni şehir kuruluşunda otoritenin yetersizliği de bölgesel düzeyde yetersiz rekabete yol açmıştır [52].

- Bazı yeni şehirlerin işlevsel konumlandırma ve endüstriyel destek yetersizliği, büyük ölçekli bir projeye aşırı bağlı olmasına neden olmuştur.

Yeni şehir ile merkez şehir, yeni şehir ve bölgedeki diğer şehirler veya kasabalar arasındaki işlevsel ilişki açık değildir. Hatta gayrimenkul geliştirme projelerinin konumlandırılmasıyla sınırlı olarak sadece “arazi satışlarına” ve gayrimenkul geliştirmeye odaklanılmıştır. Bu nedenle yeni şehrin genel gelişimi ve büyümesi etkin bir şekilde ilerleyememiştir. Hizmet tesislerinin ve modern endüstrilerinin zayıf gelişimi, yeni şehirde kentsel işlevlerin gelişimini de kısıtlamıştır.

- Toplu taşıma ve hızlı toplu taşımaya yönelik planlama anlayışı (TOD) yeterince geliştirilmemiştir.

Uluslararası deneyim düşünüldüğünde, yeni şehirlerin toplu taşıma ve hızlı toplu taşımayla desteklendiği görülmektedir. Toplu taşıma ve hızlı toplu taşıma (demiryolları, hafif raylı sistem, metro ve hızlı ulaşım (BRT) vb. Dâhil) yeni şehrin gelişiminde önemli işlevi vardır. Kent, Nüfus ve yolcu sayısı ile ilişkin yapılan birçok çalışmada toplu taşıma yatırımlarının kentin gelişimini desteklediği ve emlak fiyatlarını (Hong Kong toplu taşıma odaklı ulaşım altyapısının ve Çin’in Wuhan şehri metro gelişiminin konut, ofis ve ticari birimlerde olumlu etkisine benzer olarak) artırdığı bulunmuştur [56]. Çin’in aksine, metropol bölgelerinde demiryolu geçişi olan şehirlerin banliyö hat ağlarının kapsamı düşük olmuştur. Yeni şehir ile ana şehir, yeni

şehir ve önemli sanayi bölgeleri ile bölgedeki diğer şehirlerarasında demiryolu geçişi bağlantılarının eksikliği vardır. Bu durum, sakinlerin özel araçları daha fazla tercih etmelerine neden olmaktadır. Bu da sürdürülebilir kalkınmaya elverişli değildir.

2.6. Bölüm Değerlendirmesi

Birçok ülkenin II. Dünya Savaşı'ndan sonra ekonomik kalkınmanın "altın çağına" girdiği tespit edilmiştir. Londra ve Tokyo gibi büyük şehirlerin ekonomisi ve nüfusu çarpıcı bir şekilde artmış ve kent arazisi yayılmaya devam etmiştir. Böylece tek merkezli, yüksek düzeyde toplanmış bir kent formu oluşturmuştur. Bu sorunlar kentsel ekolojik çevreye, kent verimliliğine ve kent yönetimine olumsuz etkiler yaratmıştır. Bundan dolayı kentsel ekonomik büyümenin sürdürülebilirliğini ve sosyal istikrarını sağlamak için Batı büyükşehir yönetimleri, "kentsel alan" geliştirme stratejilerini tasarlamaya ve uygulamaya başlamıştır. Bu bağlamda merkezî şehir alanı çevresinde uygun bir yer seçmek ve profesyonel veya kapsamlı işlevlere sahip küçük ve orta ölçekli yeni şehirler kurmak, büyük şehirlerin mekânsal koordinasyonu ve sürdürülebilir sosyal ve ekonomik kalkınması açısından önemli bir yol haline gelmiştir.

Aynı zamanda yeni şehir politikasının bir ülkenin kentleşme sürecinde canlanma ve çöküşe neden olabileceği tespit edilmiştir. Bu nedenle de yeni şehir kavramı, belli bir süre içinde doğmuş veya tahrip olmuş bir kavram değildir. Her ülkenin gelişim düzeyine göre değişmektedir. Örneğin Kazakistan, bağımsızlıktan sonra ulusal başkentini Astana olarak yeni bir şehirde inşa etmiştir. Ancak bu yeni şehrin amacı ülkenin karşılaştığı demografik sorunları ele almak değildir. Moğolistan gibi 21 ile ayrılmış büyük alan ve 3 milyondan az nüfusa sahip bir ülkede ise neredeyse nüfusunun %38'i tamamen başkentte yoğunlaşmıştır. Afrika'da az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde de birçok örnek bulunmaktadır.

Her ülkedeki farklı tarihsel geçmiş ve amaçlarla yeni şehir kurulması işletme türü de farklıdır. Bu yeni şehirlerin kuruluşundaki uluslararası temel deneyimler şöyle ifade edilebilir:

- Net İnşaat Hedeflerine ve İşlevsel Konumlandırmaya Sahip: Yeni Şehir İnşaatı İçin İlk Motivasyon

Yabancı metropollerde yeni şehirler, bir yandan kentsel banliyö oluşumu hakkındaki nesnel yasalara uyum sağlaması; diğer yandan da kentsel mekânsal yapının

koordinasyonunu ve işlev tahsisinin rasyonelleştirilmesini teşvik eden bir yönetim politikası oluşudur. Bu nedenle her yeni şehrin planlanması ve inşasında, yönetim bunun için net bir işlevsel konumlandırma ve yapım hedeflerine sahiptir. Yeni şehrin planlanması, inşaatı ve yönetiminde genel bir rehber rolü üstlenmektedir. Genel olarak yeni şehir kurulmasındaki asıl amaç, şehir merkezindeki yüksek yoğunluklu kalabalığı etkili bir şekilde tahliye etmek, birçok kentsel sorunu çözmek ve vatandaşların yaşam kalitesini yükseltmektir. Büyük şehirlerde sanayi transferi ve nüfus tahliyesi işlevlerini devreye sokarak, bölgesel ekonomik büyüme için yeni bir nokta veya bölgenin azalan ekonomisini canlandırmak için bir yer haline getirmektir. Şüphesiz ki bu amaç farklı bölgelerde değişmektedir. İngiltere'deki yeni şehirlerin çoğu, nüfusu aşırı kalabalık, engellenmiş ve sağlıksız bir ortamlardan uzaklaştırmak iyi bir yaşam ortamı oluşturmak ve esas olarak da bölgesel ekonomik kalkınmayı teşvik etmek için istihdamın artırılması gibi yerel sorunları çözmek amacıyla inşa edilmiştir.

- **Büyükşehir Planı ile Gelişim**

Yeni bir şehir inşa etmenin amacı büyük şehirlerin sorunlarını etkin bir şekilde çözmektir. Bu nedenle de yeni kent ile merkez kent arasındaki iç ilişkinin kapsamlı olarak ele alınması, metropol bölgesinin tamamı açısından bakılarak bölgesel rehberlikle büyükşehir alanı için plan geliştirmek ve batı metropolünde yeni bir şehir inşa etmek gerekmektedir. Örneğin İngiltere'de yeni şehir inşasının başlaması, Londra Metropolitan Alanı Planlamasıyla başlamıştır.

- **Destekleyici Yasalar ve Politikalar Geliştirmek**

Yönetimin davranışı, yeni şehir inşaatının başarısı veya başarısızlığı üzerinde belirleyici bir etkiye sahiptir. Yeni kentin düzgün bir şekilde inşa edilmesini sağlamak için batı büyükşehir yönetimleri, ilgili yasal ve destekleyici politikaları formüle etmişlerdir. Örneğin İngiltere'deki Yeni Şehrin gelişmesi ve inşasının başlangıcında; 1946'da Yeni Kent Yasası kabul edilmiştir. Daha sonra da yeni duruma adapte olabilmek için gerekli değişiklikler yapılmıştır. Aynı zamanda planların sorunsuz uygulanmasını teşvik etmek için yönetim arazi edinimi, mali gelir, konut inşası ve insanları yeni şehirde yaşamaya çeken politikaları formüle etmiştir.

- **Özel Bir Geliştirme ve Yönetim Ajansı Kurmak**

Karmaşık ve maliyetli bir sistem projesi olmasından ötürü yeni kentin

geliştirilmesi ve inşası, sosyal yönetimi ve politika uygulamasından tamamen sorumlu özel bir yönetim kurumu kurmayı gerektirmektedir. Bu yeni şehir inşa etmenin ana yöntemidir.

- Çeşitli Finansman Kanalları ve Kalkınma Modelleri

Yeni şehir inşaatı tecrübeleri, yeni bir şehrin inşası için büyük miktarda finans, düzenli bir proje, yeterli kaynak toplama ve etkili bir gelişme modeli seçmenin yeni şehir inşaatının başarı veya başarısızlıkla doğrudan ilişkili olduğu görülmektedir. Gelişim modelinin belirgin çeşitlendirilmiş özellikleri olmasına rağmen ülkeden ülkeye değişmektedir. Örneğin yeni şehir kuruluşunda maliyetlerinin yüküne bakıldığında, İngiltere de merkezi yönetim sorumludur. Japonya ise birçok taraftan fon toplamıştır. Bununla birlikte merkezi yönetimin hâlâ yeni şehir inşaatı maliyetlerinin “ana taşıyıcısı” olduğu görülebilir. Ancak yönetimin üzerindeki yükü azaltmak için Japonya, yabancı yeni şehir inşaatı özel sermayenin girişini teşvik etmek ve çekmek için aktif olarak özel yatırım kanallarını genişletmiştir.

- Sosyal ve Ekolojik Denge İçin Sürdürülebilir Hedefler Oluşturmak

Yeni ve doğru bir kent inşa etmek için farklı dönemlere ve aşamalara ihtiyaç duyulduğunu ve ilgili işlevlerin kademeli olarak iyileştirilmesi gerektiğini söylemek mümkündür. Ancak nihai amaç göreceli olarak bağımsız, eksiksiz ve kendiliğinden dengelenen bir “kenar şehir” (Edge City) inşa etmektir. Aynı zamanda yapısal dengeyi kurmaya gayret ederek, ekonomik ve sosyal kalkınmayı sürdürebilmek için nüfus ve istihdam dengesi, kendi işlevsel dengesi, ulaştırma sistemi dengesi, insan ve doğa ekolojik dengesi, tarih ve kültür dengesi de kurulmalıdır.

3. Çin’de Yeni Şehir Shenzhen’in Gelişme Süreci ve İlişkili Faktörler

Çin’de yeni şehirlerin güzel örneklerinden biri olan Shenzhen, eskiden küçük balıkçı köyleriyle dolu olan bir bölgeydi (Şekil 3.1) [57]. 1980 yılında Pekin yönetimi tarafından, Özel Ekonomik Bölge olarak belirtilmiştir. Ancak kuruluşunun ilk aşamasında Shenzhen, Çin’deki ekonomik yetersizlikten dolayı yeteri kadar destek görememiştir. Böylece Shenzhen’in yeni şehirciliği, sadece merkezi yönetimin bu bölge üzerindeki vergi indirimi ve arazi edinim politikası gibi uygulamalarla başlamıştır. Bu şehrin gelişmesinin başlaması, reform döneminde olan Çin’in dünyaya açılan ilk penceresi olarak dikkat çekmiştir. Ayrıca Shenzhen, gelişmeye başlayan bölgeler içinde en başarılısı olmuştur [58].

EK-B’de 40 yıllık reform sürecindeki önemli olayların listesine bakıldığında, Shenzhen’in hemen hemen her konuda Çin’in test alanı olduğu görülmektedir. Nitekim Çin’in yönetim sistemine ilişkin reformları ilk olarak Shenzhen’de hayata geçirilmiştir. Ekonomik gelişme tecrübesi de şüphesiz deneyim alanının değerli bir ürünüdür. Shenzhen, 40 yıldan fazla bir süredir doğru yöntem ve markalaşmanın etkisiyle her yönden çok kültürlü olan çekici bir şehirdir. Bu nedenle Shenzhen’in kültürel ve politik avantajları, tüm ülkenin gelecekteki gelişimini yönlendirmede önemli bir rol oynayacaktır. Dolayısıyla Shenzhen’in gelişim sürecini ve politikalarını araştırmak, yeni şehir araştırması için oldukça önemlidir. Bu bölümde, Çin’deki yeni şehrin nasıl konumlandığından yola çıkılarak Shenzhen’in gelişim tarihi, şehrin nasıl inşa edildiği ve planlama sürecinin yeni şehrin gelişiminde nasıl bir rol oynadığı incelenmektedir.



Şekil 3.1: Shenzhen kenti görüntüsü (1979 yılı).

3.1. Çalışma Alanı Hakkında Genel Bilgiler

Çin ekonomisine yön verecek yeni bir şehir inşa etmek amacıyla özel ekonomik bölge kurmayı hedeflemiştir. Aynı zamanda ülkenin ikinci başkanı Deng Xiao Ping, 1979'da Guangdong eyaletinin komisyon liderleriyle ayrı ayrı araştırma ve incelemelere katılmış ve "Shan Tou bölgesinde, Hong Kong'a yakın bir yer seçerek ihracat bölgesi yapalım ve yabancı sermaye kullanarak ekonomiyi geliştirelim" fikrini ortaya atmıştır. Bu yerin seçilmesinin üç nedeni vardır: [59]

- Guangdong Eyaleti'nde Guangzhou'ya ek olarak Shantou dünyanın en büyük dış ticaret bölgesidir. Dış ekonomik faaliyetlerde de daha deneyimlidir.
- Guangdong Eyaleti'nde yaşayan yurtdışı hane halkı kayıtlı Çinliler, yurtdışında yaşayanların üçte biridir. Bunların çoğu da yurtdışında etkilidir ve yatırım yapmaya çağrılabilirler.
- Bölge başarısız olsa da çok fazla etkilemeyeceği öngörülmüş ve o dönemde kaynakların sınırlı olması, vergi teşvikleri ve kredi eğilimi gibi bazı politikaların verilebileceği açıklanmıştır. Bir yıllık finansman hazırlığından sonra, 1980 yılının ikinci yarısından itibaren kent geliştirilmeye başlanmıştır.

Kentin seçilmesinde özel bir ekonomik bölge (SEZ) olarak kurulduğu yıllarda Shenzhen, komşusu Hong Kong'un bir uydu şehri ve/veya Pekin'in 'sosyalist özelliklere sahip kapitalizm'ile yapılan ilk deney üssü sayılabilir. Aynı zamanda, Shenzhen bir 'uydular şehri şeklinde gelişmiş, kendi içinde uydu yerleşimler olarak görülebilen birçok eski ve yeni proje geliştirme alanıyla oldukça parçalanmış bir şehir görünümü almıştır. Çin'in Shenzhen şehri, hem (büyük)şehir düzeyinde hem de alt şehir düzeyinde 'uydu şehri' olarak adlandırılabilir [60].

3.1.1. Coğrafi Çevre ve Bölgeye Genel Bakış

Shenzhen, Guangdong Eyaletinin güneyinde olup Hong Kong'un bitişiğinde Pearl River Delta'sında⁵ yer almaktadır. Çin'in en kalabalık üçüncü şehri olan Guangzhou'nun 100 km güneyindedir (Şekil 3.2). Shenzhen, Hong Kong'un

⁵Pearl River'in Güney Çin Denizi'ne aktığı Pearl River Haliçini çevreleyen alçak bir alandır. Dünyadaki en yoğun kentleşmiş bölgelerden biridir ve genellikle bir megakent olarak kabul edilir.

bitişinde yer alan bir şehir olup; Hong Kong'u ve Çin'in iç bölgelerini bağlayan bir köprü vazifesi görmektedir. Aynı zamanda Güney Çin kıyıları boyunca önemli bir ulaşım bağlantısı olan Shenzhen, Hong Kong üzerinden dünyaya açılan bir kapı ve uluslararası bir ticaret platformudur [61]. Shenzhen'in idari bölgeleri şekil 3.3 de gösterilmiştir [62].



Şekil 3.2: Çin Haritasında Shenzhen coğrafi konumu.



Şekil 3.3: Shenzhen'in bölge haritası.

Shenzhen, 1980'de merkezi Çin yönetiminin Özel Ekonomik Bölge statüsünü verdiği zaman yeni bir şehir oldu. Sadece 30 yılda, şehrin toplam nüfusu 300 binden yaklaşık 13 milyona yükseldi. Bu nüfusun % 65'i dışarıdan gelmiştir. Genişleme sürecinde şehir, “kentsel köyler” olarak adlandırılan yüzlerce köyü yutmuştur. Bu hızlı genişleme, gelişen bir ekonomiye değil; büyük bir göçmen nüfusa, arazi ve su kaynaklarının yetersizliğine, çevrenin bozulmasına ve ekolojik sistemin kırılganlığına sebebiyet vermiştir. Bu nedenle Shenzhen, ekonomik ve kentsel geleceğini ve kimliğini yeniden gözden geçirerek, üretim endüstrisi olan bir sanayi kentinden hizmet sektöründeki bilgi sektöründe üretken bir şehir olmaya doğru yol almaktadır. Aynı zamanda Çin'in ilk düşük karbonlu eko-gösteri şehri olmuştur [63].

Shenzhen'in düşük karbonlu şehir olabilmesi için kamu özel sektör işbirliği projeleriyle merkez bölgesine toplam 10 milyar yuan (yaklaşık 1.59 milyar dolar) yatırım yapıldığı tahmin edilmektedir [64].

Tablo 3.1: Shenzhen bölgelerinin alanı büyüklüğü ve nüfusu (2018).

ALAN	Arazi Alan Büyüklüğü (km ²)	Yılsonunda göçmen nüfus (10,000 kişi)			Nüfus yoğunluğu (kişi / km ²)
		Tüm Nüfus	Hanehalkı Nüfus	Göçmen nüfusu	
Tüm Şehir	1997,47	1302,66	454,70	847,97	6.484
Futian İdari Bölge	78,66	163,37	104,22	59,15	20.769
Luohu İdari Bölge	78,75	103,99	60,64	43,35	13.205
Yantian İdari Bölge	74,99	24,29	7,54	16,75	3.239
Nanshan İdari Bölge	187,53	149,36	92,16	57,21	7.965
Baoan İdari Bölge	396,61	325,78	57,29	268,49	8.214
Longgang İdari Bölge	388,22	238,64	72,78	165,86	6.147
Longhua İdari Bölge	175,58	167,28	34,10	133,19	9.527
Pingshan İdari Bölge	166,31	44,63	7,40	37,22	2.684
Guangming Yeni Bölge	155,44	62,50	7,74	54,76	4.021
Dapeng Yeni Bölge	295,38	15,30	3,88	11,42	518
Shenshan Özel İşbirliği Bölgesi	-	7,51	6,94	0,57	-

Shenzhen, 2004 yılında kırsal nüfusun olmadığı, tamamen kentli nüfusun barındığı ilk şehir olmuştur [57]. 2010 senesinde Forbes derginin yaptığı bir çalışmada Shenzhen dünyanın nüfus yoğunluğu en fazla olan 5. kent olarak açıklanmıştır. 2019 demografik yıllığına göre, 2018 yılı sonunda ise nüfus yoğunluğu 6.484 kişi/km² ve nüfusu da yaklaşık 13,02 milyondur. Tüm şehir alanı sekiz idari bölge, iki yeni bölge ve bir özel işbirliği bölgesinden kurulmuş olup 1997,47 km² büyüklüğündedir (Tablo 3.1) [65].

Şekil 3.3 ve tablo 3.1'de gösterilen Shenzhen'in idari bölgeleri ise Futian Bölgesi, Luohu Bölgesi, Nanshan Bölgesi, Yantian Bölgesi, Baoan Bölgesi, Longgang Bölgesi, Longhua Yeni Bölgesi (Longhua Bölgesi), Pingshan Yeni Bölgesi, Guangming Yeni Bölgesi ve Dapeng Yeni Bölgesi'dir [61]. Bunların arasında Nanshan Bölgesi, Futian Bölgesi ve Luohu Bölgesi kent merkezidir (Şekil 3.4) [58]. Yantian Bölgesi ise kentsel alanı oluşturmaktadır (Şekil 3.5) [66].

Shenzhen, Çin rekabetçilik endeksine göre, Çin'in Beijing, Hong Kong,

Shanghai gibi şehirlerinden yukarısında yer almaktadır. Küresel şehirlerin değerlendirmesine göre de Alfa şehirlerden (ekonomik olarak ileri seviyede, dünyayı etkilemekte başat kentler) olup, Amsterdam, San Francisco, Barselona, Münih ve Huston gibi şehirlerle aynı kategoridedir [57].



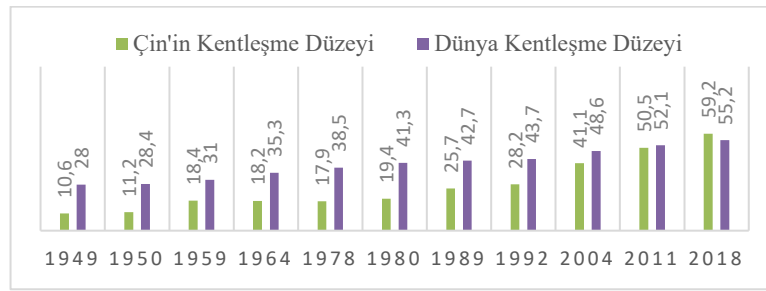
Şekil 3.4: Shenzhen kent merkezi görüntüsü (2018).



Şekil 3.5: Shenzhen Yantian bölgesi görüntüsü (2018).

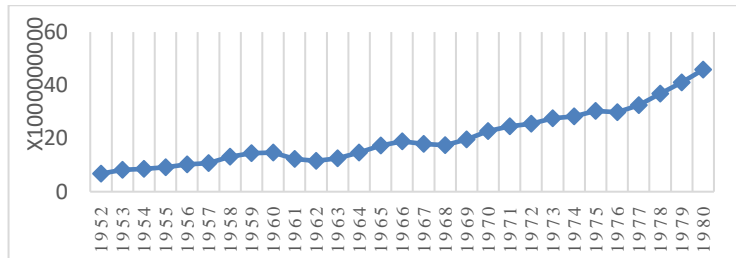
3.1.2. Yeni Çin'in Kurulmasından Reform ve Açık Sisteme Geçiş Sürecine Kadar Çin'in Durumu

Yeni Çin'in (1949) kuruluşundan reform ve açılma sürecine kadar (1978) çok uzun bir süre Çin, kapalı sanayileşme yolunu izlemiş ve merkezi ekonomik sistem uygulamıştır. Sosyal kaynakların yapılandırması konusunda da yönetim, idari talimatları takip etmiştir. Kentin gelişiminde, kentleşmeyi kontrol eden bir politika uygulanmıştır. [67] Kentleşme, 1949'da %10,64'ten 1959'da %18,4'e yükselmiştir (Şekil 3.6) [68]. Ancak yanlış politikalar nedeniyle 1959-1978'de kentleşme seviyesi, %18,4'ten % 17,9'a düşmüştür. "İlk Beş Yıllık Plan" (1953-1957) döneminden sonra bir dizi yeni sanayi ve maden kenti ortaya çıkmış ve Wuhan, Taiyuan ve Luoyang gibi eski şehirler de genişlemiş ve değişime uğramıştır. Çok sayıda tarım işçisi kentteki sanayi sektörüne transfer edilmiş, şehir ve kent nüfusu artmaya devam etmiştir.



Şekil 3.6: Çin'in kentleşme düzeyinin dünya düzeyiyle karşılaştırılması.

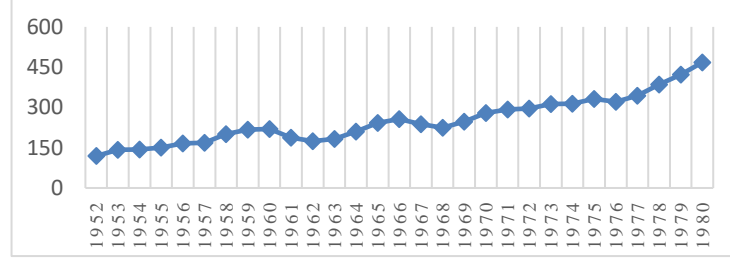
1950'den 1980'e kadar olan 30 yılda dünyadaki kentsel nüfusun oranı % 28,4'ten % 41,3'e yükselirken; Çin, sadece % 11,2'den % 19,4'e yükselmiştir. Bu sürede politikaların ve diğer faktörlerin etkisiyle Çin'in ekonomik kalkınma seviyesi nispeten düşük kalmıştır. [69]



Şekil 3.7: Çin'in GSYİH'si (1952-1980) (Yuan).

Dünyanın geri kalanıyla olan fark da açılmıştır. Şekil 3.7'de Çin'in GSYİH

değişimine bakıldığında, 1955'te Çin'in GSYİH'si dünyadaki GSYİH'nin % 4,7'sini oluştururken; bu rakamın 1980'de yüzde 2,5'e düştüğü görülmektedir. [68]



Şekil 3.8: Çin'in kişi başına düşen GSYİH (1952-1980) (Yuan).

Şekil 3.8'de görüldüğü üzere, 1979'da kişi başına düşen GSYİH 253\$ olup, dünya genelinde 150'den fazla ülke içinde 126. sıradaydı ve ABD'nin ise yalnızca 1/40'ıydı [68]. 1958'den 1978'e kadar geçen 20 yılda, çiftçilerin kişi başına düşen gelirin yıllık büyümesi ortalama 3 yuandan az bir artış göstererek 73 yuandan 133,6 yuana yükselmiştir. Şehir sakinlerinin kişi başına düşen yıllık geliri, yıllık ortalama 4 yuandan az bir büyümeyle 235 yuandan 316 yuana yükselmiştir. [70]

"11. Kongre" ile Aralık 1978'de göreve başlayan Başkan Deng Xiaoping, reformu uygulamak ve başlatmak için önemli kararlar almış ve kısa süre sonra reformların odağı şehirler olmuştur. Nitekim 1992'den sonra da kentleşme yeni bir aşamaya gelmiş ve çok sayıdaki kırsal kesim işçisinin, ikinci ve üçüncü sektörlere transferleri hız kazanmıştır. Aynı zamanda Guangdong Eyalet Yönetimi'nin uygulamalarıyla, merkezi yönetim Guangdong ve Fujian'da yeni bir özel ekonomik bölge kurmaya karar vermiştir. Neticede Çin, özel ekonomik bölgeleri kullanarak piyasadaki ekonomik reformları denemek suretiyle reform yapmaya çalışılmıştır [71].

3.1.3. Shenzhen Özel Ekonomik Bölge'nin Kurulma Tarihi

Shenzhen, ilk olarak 1573'te Xinan ilçesi olarak kurulmuştur. Xinan, 1913 yılından reform ve açılış sürecine kadar Baoan ilçesi olarak adlandırılmıştır. [70]

Şubat 1979'da Dışişleri Bakanlığı, birkaç yıl içinde Shenzhen'i sanayi ve tarımsal ihracat üretim üssüsüne getirmek ve aynı zamanda Hong Kong ve Makao'dan da bir turizm bölgesi haline gelen yeni bir sınır şehir yapmayı önermiştir. Mart 1979'da ise Guangdong Eyalet Partisi Komitesi, Baoan ilçesini Shenzhen olarak değiştirme kararı aldı. 1979 Kasım ayında ise Guangdong Eyalet Komitesi, Shenzhen'i il ve birinci

seviyede il belediyesine dönüştürmüştür. Mayıs 1980’de ise Shenzhen, resmi olarak bir “Özel Ekonomik Bölge” olarak belirlenmiştir. Shenzhen Özel Ekonomik Bölgesi’ne ek olarak tablo 3.2’de gösterildiği gibi, Zhuhai, Shantou, Xiamen ve Hainan Özel Ekonomik Bölgeleri de aynı zamanda kurulmuştur [59].

Tablo 3.2: Çin’in beş büyük özel ekonomik bölgesinin alanı büyüklüğü ve kuruluş yılı.

	Shenzhen	Zhuhai	Shantou	Xiamen	Hainan
Kuruluş Yılı	1980	1980	1980	1980	1988
Alan Boyutu	327,5	6,81	1,6	2,5	33.920

3.2.Shenzhen’in Kentsel Sürecini Etkileyen Konular

Shenzhen, dünya kentsel gelişim tarihinde “yeni şehir” olgusu açısından çok önemli bir başarıya imza atmıştır. Shenzhen’in hızlı gelişmesi, Hong Kong’la komşu olmasından ve Hong Kong’un güçlü coğrafi konumunun ve coğrafi avantajlarının etkisinden kaynaklanmaktadır.

Bununla birlikte Shenzhen’in gelişimi açısından politikaya, coğrafyaya ve konum faktörlerine ek olarak büyük bir nüfus akışı, GSYİH, kentsel inşaat ve diğer unsurlar da etkili olmuştur. Böylece 40 yıldan fazla bir süre sonra, geride kalan sınır kasabası olan Shenzhen, ülkenin ilk katman şehirleri ve bahçe şehirleri haline gelmiştir. Genel olarak Shenzhen’in gelişme aşamasında birçok olay piyasa ekonomisinin gelişmesi etrafında meydana gelmiştir. Piyasa ekonomisi ise sanayi temelinde gelişmiştir.

Aynı zamanda tüm şehrin mekânsal düzeni de piyasa faktörlerinden derinden etkilenmektedir. Shenzhen’in karar aldığı her büyük olay, kentin gelişiminde bir dönüm noktasıdır. Bu nedenle şehrin gelişimi, herhangi bir unsurdan ayrılamaz.

3.2.1. Shenzhen’in Kentsel Gelişim Sürecini Etkileyen Politik Kararlar

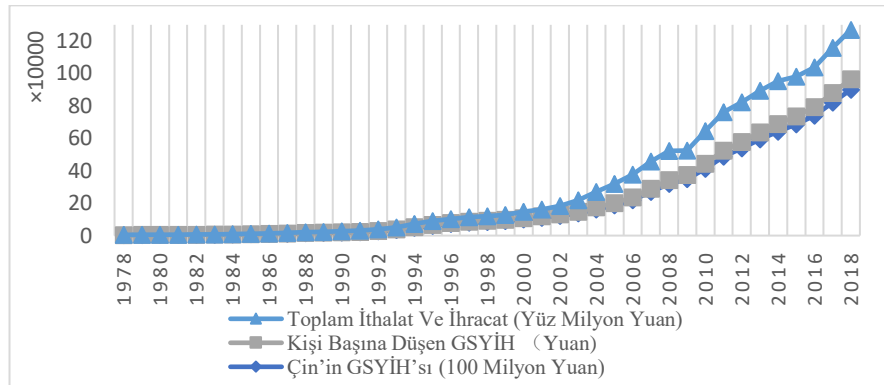
3.2.1.1. Çin’in Reformu ve Açık Sisteme Geçiş Politikasının Shenzhen’in Gelişmesine Etkisi

Dünya kentleşme gelişimi deneyimlerine göre, kentleşme gelişme süreci bariz faz karakteristiklerini gösterir. Genellikle kentleşme seviyesi, % 30’un altında olan ilk

aşama, % 30-70 orta (hızlandırılmış gelişim) aşamasıdır. % 70'ten fazlası da son aşamadır. Süreç boyunca, kentleşme ve sanayileşme yakından bağlantılıdır. Tahminlere göre, 1820 ve 1950 yılları arasında gelişmiş ülkelerde sanayileşme ile kentleşme arasındaki ilişki, +0,997 seviyesine bulunmuştur. Bu da sanayileşme ile kentleşme arasında çok anlamlı bir pozitif ilişki olduğunu göstermektedir. [72]

Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşundan reform ve açık sisteme geçişine kadar geçen süre içinde kentleşme yavaş bir şekilde gelişmiş ve dünya ortalamasının altında kalmıştır. Özel ekonomik bölgeleri kurarken (1978) Çin'deki kentleşme düzeyi, %17,9'du. Bu da dünya kentleşme seviyesi olan %38,5'ten yaklaşık %20 daha düşüktür. Ancak reform ve açık sisteme geçişten sonra Çin, dış yatırım çekerek teşvikler sağlamıştır. Ekonomi ve kentleşme düzeyinin hızlı bir şekilde gelişmesini teşvik eden Çin'in kentleşme düzeyinin uzun vadeli baskılama sonrasında telafi edici ilerleme ve gelişme elde ettiği görülmüştür. Nitekim 1990'lardan bu yana, Çin'in kentleşme düzeyindeki büyüme oranı 1980'lerdekinden çok yüksektir. 2011'de ise Çin'in kentleşmesi %50'den fazla olmuş ve 2018'de dünya kentleşme düzeyini aşmıştır.

Ek olarak şekil 3.9'daki gibi, Çin'in ekonomik kalkınmasının genel durumu da ilerleme kaydetmiştir [68]. Ekonomik toplam başta olmak üzere, kişi başına GSYİH, tüm toplumun sabit varlıkları, yabancı yatırımlar ve ithalat ve ihracat rakamlarında gözle görülür bir artış yaşanmıştır. Aslında 1978'de reformun yapılmasıyla karşılaştırıldığında, 2002 yılında Çin'de büyük bir ekonomik büyüme görülmüştür. Çin ekonomisinin hızlı ve istikrarlı bir şekilde gelişmesi ise kentleşmeyle ilişkilidir. Burada Shenzhen örneği gerçekçi bir temel teşkil etmektedir.



Şekil 3.9: Çin'in ekonomideki gelişmesi.

3.2.1.2. Özel Ekonomik Bölgelerin Kurulmasında Başlangıç Koşullarının Etkisi

Shenzhen Özel Ekonomik Bölgesi'nin kurulmasının başlangıcında, toplam alan 2020,5 km²; bunun özel bölge olarak belirlenmiş alanı ise 327,5 km²'ydi. Alan açısından Zhuhai, Shantou ve Xiamen'le kıyaslandığında, bölge çok daha büyük ve mega bir şehir haline gelmek için bir temel oluşturmaktadır. Ayrıca özel ekonomik bölgenin kurulmasının başlangıcında Shenzhen, nüfus ve yerleşim alanı planlaması açısından büyük adımlar atmıştır. Örneğin 1979'da ilk olarak Shenzhen kasabası, Shekou, Shatoujiao'da tek tek planlama yapmıştır. İşleme endüstrisinin gelişimine yön vererek yerleşim alanı 10,65 km², planlanan nüfus ise 200-300 bin olmuştur. 1980 yılında ise özel ekonomik bölgenin şehir planlaması gözden geçirilmiş ve "sanayi ile sınır kenti kurmanın temelini oluşturan ve işçi ve köylüleri birleştiren" gelişim yönü belirlenmiştir. İnşa edilen alan 60 km²'ye çıkarılmış ve planlanan nüfus 600 bin olmuştur.

1982 yılında Shenzhen, "Shenzhen Özel Ekonomik Bölgesi Sosyal ve Ekonomik Kalkınma Ana Hattı"nı düzenlemiştir. Bu temelde kentsel yerleşim düzeni daha da düzeltilmiş ve Shenzhen Özel Ekonomik Bölgesi'nin ana planının temel yapısı grup yapısı tarafından belirlenerek genel plan hazırlanmıştır.

1984'ten 1986'ya kadar Shenzhen Belediye Yönetimi, "Shenzhen Özel Ekonomik Bölge Ana Planı" hazırlığını düzenlemiştir. Nüfus büyüklüğü, 2000 yılına kadar 800 bin olarak belirlenmiştir. Planda kentin 122,5 km² ve 1,1 milyon nüfusa sahip olacağı tahmin edilmiştir.

1986-2000 yıllarında Shenzhen Özel Ekonomik Bölgesi'nin gelişmesi için kapsamlı düzenlemeler yapılmıştır. 1989 yılında ise Shenzhen Özel Ekonomik Bölgesi'nin gelişme durumuna göre, genel plan kısmen revize edilmiş ve şehir alanının 2000 yılında 1,5 milyon nüfusuyla 150 km² olacağı tahmin edilmiştir. Pek çok plandan da görüleceği üzere Shenzhen, sıradan bir özel ekonomik bölgenin içeriğine göre planlanmamıştır. Yüksek bir yeni şehir standartlarına göre planlanmıştır. Bununla birlikte Shenzhen'in gelişimi, her planlamada beklenenden daha hızlı olmuştur. Bu durumda ise uygulanan diğer politikaların etkisi vardır. [59]

Tıpkı İngiltere'deki yeni şehir yapılanmaları gibi, yasa her koşulda toprak alımını kolaylaştırdığı için kentleşme hareketi başarılı olabilmıştır. Shenzhen'in gelişim sürecinde de Çin yönetimi, kentin hızlı gelişimini teşvik etmek için

Shenzhen'e çeşitli yönlerden özel tercihlili politikalar vermiştir [65]. Neticede Shenzhen'in gelişmesi, özel ekonomik bölgenin orijinal halini aşmış ve Shenzhen, bir mega şehre dönüşmüştür.

3.2.1.3. Shenzhen'in Kurulmasından Sonra Politik Kararların Etkisi

Büyük bir zaman diliminde, nüfus ve GSYİH gibi sosyo-ekonomik kalıplara ek olarak Shenzhen'deki yerleşim alanının evrimi birkaç önemli tarihsel faktörden etkilenmiştir. Birincisi, özel ekonomik bölgenin sınırlanmasıdır. Shenzhen kurulduktan sonra, belirlenen hatla özel ekonomik bölge ve bölge dışı alan olarak belirlenmiş ve iki farklı sistem üzerinden kontrole alınmıştır [73]. Shenzhen'in başarıya ulaşmasında, verilen kararlar önemli bir rol oynamıştır. Tüm bu kararlar, Ek-B'de sıralanmıştır.

1980'de öncelik olarak Hong Kong'un bitişiğindeki Luohu inşaat projesi başlatılmış ve böylece Shenzhen Özel Ekonomik Bölgesi'nin inşası için ilk adım olmuştur. 1983'te ise Pekin'deki Çin Merkez Askeri Komisyonu, 20.000 altyapı mühendisliği askeri, Shenzhen Özel Ekonomik Bölgesi inşaatını desteklemek amaçla Shenzhen'e transfer edilmiştir. 1984'te de "üç günde bir bina" hızında yapılan "Shenzhen Uluslararası Ticaret Merkezi" inşa edilmiştir. Bu Shenzhen şehrinin sembolü olmuştur. 1985 yılında da büyük projelerden biri olan Çin anakarasında ilk tema park "Overseas China Town" inşaatı başlamıştır. Diğer büyük bir proje ise 1991'de Shenzhen Baoan Havaalanı inşaatının tamamlanmasıdır. Bu Baoan bölgesinin kentleşmesinin hızlanmasına neden olmuştur. 1993'te ise Baoan ve Longgang adıyla iki ilçe kurulmuştur. 1996'ya gelindiğinde ise Asya'nın en yüksek binası ve dünyanın dördüncü en yüksek binası olan Shenzhen Diwang Binası tamamlanmıştır.

Çin, 1 Temmuz 1997 tarihinde Hong Kong üzerindeki egemenliğini resmen yeniden tesis etmiştir. Bu da Hong Kong'daki 150 yıllık İngiliz sömürge yönetiminin sona erdiği anlamına gelmektedir. Shenzhen'in Hong Kong ile olan coğrafi yakınlığı nedeniyle Shenzhen'in gelişiminde "Hong Kong faktörü" de özel bir rol oynamıştır. Aslında Hong Kong, eski dönemlerden beri Shenzhen'i etkilemiştir. Ancak Hong Kong'un resmen Çin'e bağlanması, söz konusu etkiyi daha da güçlendirmiştir. Dolayısıyla bu etki, Shenzhen'in modern bir uluslararası şehir haline getirilmesinde teorik ve pratik düzeyde mühim bir katkı yapmıştır. Aynı zamanda Pearl River Deltası'nın gelişimine de elverişlidir. Tüm bu faktörler ise Shenzhen'in uluslararası bir

şehir olarak gelişimine katkı yapmıştır. Zira Shenzhen, Hong Kong ve Anakara arasında bir köprü ve merkez konumundadır. Dahası Hong Kong ile Shenzhen arasında politik ve sosyo-ekonomik bir etkileşim de olmuştur. Politik bakımdan Hong Kong'un Çin'e katılması, Shenzhen ile Hong Kong arasında bölgesel bir ilişki tesis edilmesini sağlamıştır. Nitekim mevcut durumda Hong Kong ile Shenzhen, tek bir ülkenin sınırları içerisinde önemli işbirliği geliştirmeyi başarmıştır. Sosyo-ekonomik açıdan ise Shenzhen ile Hong Kong arasında finans, ticaret, bilgi, turizm, limanlar ve altyapı inşaatındaki işbirliğinin genişlediği görülmektedir. Bu da Çin'in bölgedeki diğer şehirlerinin gelişimini de teşvik etmiştir. Söz konusu ilerlemeler, Shenzhen'in reformu, açılışı, inşaatı ve gelişimi için yeni şartlar ortaya koymuştur. Shenzhen'de reformların hızlandırılması ve açık piyasa deneylerinin daha da ileri götürülmesi mühim fırsatlar yaratmıştır.

1997'de de "Shenzhen Üniversiteler Bölgesi" Projesi, Çin Eğitim Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Bu, Shenzhen yerel yönetimi ve ünlü üniversiteler tarafından desteklenen ve ana hedefi tam zamanlı lisansüstü öğrencileri yetiştirmek olan bir okul grubudur. 2004 yılında, şehir planlaması tüm şehir alanının tamamını kapsayarak, özel bölgenin dışındaki 250 km²'lik araziye devlet arazisine dönüştürerek yapılaşma için büyük miktarda alan açmıştır. 2005'te ise Futian Bölgesi'ndeki Yu Nong Cun'un yıkarak, Shenzhen'in kentsel yenilenmesini ve dönüşümünü tetiklemiştir. 2007'den sonra ise Shenzhen ulaşım tesislerinin inşaatı hızlı bir gelişme aşamasına girmiştir. Aynı yıl, Shenzhen Körfezi Köprüsü (Shenzhen Bay Bridge) tamamlanmış ve trafiğe açılarak Hong Kong ve Shenzhen başarıyla bağlamıştır. Shenzhen Körfezi ve Futian Limanı'nın açılması, şehrin gelişimini daha da hızlandırmıştır. 2010 yılında, Shenzhen özel ekonomik Bölgesinin kapsamı genişletilmiştir. Özel ekonomik bölgenin iç ve dış gelişimini daha iyi entegre etmek için 2007 yılında Guangming Yeni Bölgesi, 2009 yılında Pingshan Yeni Bölgesi ve 2011 yılında Longhua Yeni Bölgesi ve Dapeng Yeni Bölgesi kurulmuştur. 2011 yılında demiryolu taşımacılığı projesinin ikinci aşamasının inşaatı tamamlanarak toplam 178 km²'lik beş demiryolu transit ağı oluşturulmuştur. Kapsamlı bir entegre ulaşım merkezi olan Shenzhen Kuzey İstasyonu devreye alınmış ve Hong Kong'un yüksek hızlı demiryolu trafiği faaliyete geçmiştir. 2013 yılında Baoan Havaalanı Terminal T3 devreye girmiş ve Xiamen-Shenzhen Demiryolu tamamlanarak trafiğe açılmıştır. 2015 yılında ise Shenzhen'in kentsel kentsel arazisi 900 km²'ye yükselmiştir. Ancak 2010 ana planında, 2020 yılına kadar Shenzhen'in

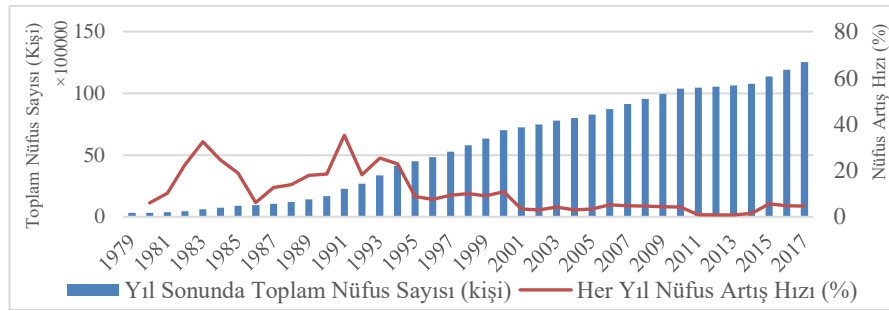
kentsel alanını 900 km²'de kontrol edilmesini önerilmiştir.

Shenzhen'in mevcut yerleşim arazi kaynakları sınırlıdır. Dolayısıyla gelecekteki kentsel alanların akıllı gelişimi, artan arazi gelişiminden arazi stok gelişimine dönüşecektir. Böylece kentsel yenileme, ikincil sektör kalkındırma yollarıyla yönlendirilecektir.

3.2.2. Shenzhen'in Sosyo-Ekonomik Gelişimi

3.2.2.1. Shenzhen'in Nüfus Gelişimi

Yerleşim alanının gelişmesinin itici gücünün bir diğer faktörü nüfus değişimidir. Şekil 3.10'a bakıldığında, Shenzhen'de yaşayan nüfusun 40 yıldan fazla bir süredir büyüme eğilimini sürdürdüğü görülmektedir. Büyüme hızına göre kabaca dört aşamaya ayrılabilir:



Şekil 3.10: Nüfus artışı ve hızı (1979-2017).

- Birinci Aşama: 1979-1986:

Bu dönemde büyüme hızı son derece yüksek ve istikrarlı olduğu görülmektedir. En yüksek büyüme oranı 1983'te % 32,4, en düşük büyüme oranı ise 1986'da % 6,1 olmuştur. Bu aşamada, yerleşik nüfus 314,1 binden 935,6 bine yükselmiştir. Bu dönemde Luohu inşaatı başlamıştır. Çin Merkez Askeri Komisyonu 20.000 altyapı mühendis askeri Shenzhen'e transfer etmiştir. Buna ek olarak Çin'de 1983'de iş sözleşme sistemine reformu yapılmıştır. Bahse konu reformu ilk uygulayan Shenzhen şehridir. Bu yeni sistem, şehre insanların göç etmesine neden olan faktörlerden biridir.

- İkinci Aşama: 1986-1996:

Bu aşamadaki nüfus artış hızı hala çok yüksektir. Genellikle önceki aşamadan daha istikrarlıdır. Ancak dalgalanmalar daha belirgindir. En yüksek artış, 1991 yılında

% 35,2'ydi. Bu aşamada, yerleşik nüfus 1987'deki 1,0544 milyon olarak kayda geçmişken; 1996 yılında 4,82 milyon olmuştur. Bu dönemdeki nüfus değişikliğine etki veren iki önemli karar vardır. Bunlardan ilki "Shenzhen Konut Yöntem Sistemi Reform Planı"nın yayınlanmasıdır, ikincisi ise taşımacılığa verilen önemdir. Örneğin bahsi geçen dönemde Shenzhen Baoan Havaalanı, Guangshen Otoyolu ve Toplu Taşımacılık açılmıştır. Ay Shenzhen'ın nüfus artışı da 20. yüzyılın başında önemli bir düşük dalgalanma göstermiştir. Nitekim Shenzhen ekibinin göçmen nüfusunun soruşturulması ve cezalandırılması, bazı göçmenlerin ayrılmasıyla sonuçlanmıştır.

- Üçüncü Aşama: 1996-2006:

Bu aşamada nüfus büyüme hızı yavaşlamıştır. Toplam dalgalanma oranı ise düşmüştür. 2000 yılında en yüksek büyüme oranı % 10,9 ve 2004 yılında en düşük büyüme oranı % 2,9 olmuştur. Shenzhen'in daimi nüfusu, 1997'deki 5,27 milyondan 2006'da 8,71 milyona ulaşmıştır. Bu dönemde eğitim ve teknolojiye daha fazla önem verilmiştir. Örneğin Shenzhen-Hong Kong Sanayi, Eğitim ve Araştırma Üssü, Shenzhen Üniversiteler Bölgesi, Yüksek Teknolojili Mülkiyet Hakları Borsası, International Student Pioneer Parkı ve Shenzhen Menkul Kıymetler Borsası "KOBİ sektörü" kurulmuştur. Ayrıca Guangdong ve Hong Kong'la olan yolcu ve malzeme akışını sağlamak ve ekonomik gelişimi teşvik etmek amacıyla Huanggang Liman'ının çalışma zamanını arttırmıştır.

- Dördüncü Aşama: 2006'dan Sonraki Dönemler:

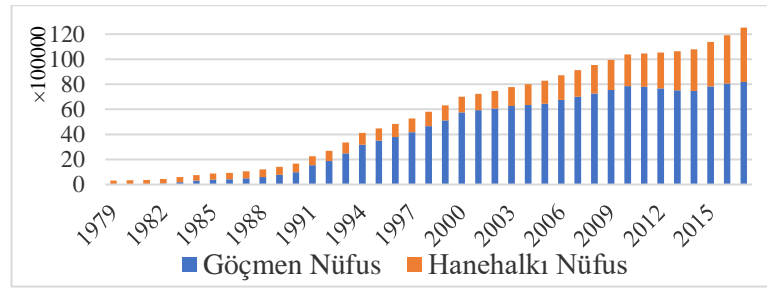
Bu aşamadaki nüfus büyüme hızı yavaştır. Ortalama % 5 düzeyinde tutulmuştur. Dalgalanma aralığı ise dardır. 2015 yılında en yüksek büyüme oranı % 5,6 ve 2012 yılında en düşük büyüme oranı % 0,8'dir. Bu dönemin ortası olan 2010 yılında Shenzhen'in yerleşik nüfusu 10 milyonu aşmış ve kent, bir mega şehir olmuştur. Toplam nüfus, 2007'de 9,13 milyondan 2018'de 13,02 milyona yükselmiştir. İnsanların yaşam tarzını kolaylaştırmak amaçla alınan kararlardan bazıları da şunlardır: 2007 yılında Hong Kong Batı Koridoru ile Shenzhen'i bağlayan "Shenzhen Körfezi Köprüsü" trafiğe açılmıştır. Ardından "Shenzhen-Hong Kong Yenilik Çemberi" İşbirliği Anlaşması imzalanmıştır. Buna ek olarak "Nüfus İkamet İzni Geçici Tedbirleri", Shenzhen Şehri Yenileme Önlemleri uygulanmıştır. Ayrıca "Shenzhen Belediyesinin Düşük Gelirli Sakinler İçin Sosyal Yardım Hakkında Geçici Önlemler" tanıtılmıştır. 2010'da patlak veren finansal krizle birlikte, Shenzhen'in endüstriyel

yapısı daha da geliştirilerek bazı konular yeniden ayarlanmıştır. Bununla birlikte zaman içerisinde Çin'in diğer şehirlerin artan çekiciliğiyle birlikte, bazı göçmen işçiler kendi memleketlerine dönmeyi seçmiştir. Dolayısıyla Shenzhen nüfusunun yıllık ortalama büyüme oranı % 1'in altına düşmüştür.

Shenzhen'in Nüfus Artışının Özellikleri:

- Kısa bir süre içinde çok hızlı nüfus artışı yaşanması

Shenzhen'in 1979'da 0,31 milyon olan nüfusu, 2018'de yıllık ortalama % 10,2'lik bir büyümeyle 13,02 milyona yükselmiştir. Bahse konu olan süreçte şehrin yerel hanehalkına dair nüfus büyüme oranı % 7,1 olurken; göçmen nüfusun büyüme oranı ise % 25,4 olmuştur. Özellikle de reformdan sonraki 15 yılda (1979-1994), Shenzhen nüfusu yaklaşık % 20 oranında artmıştır.



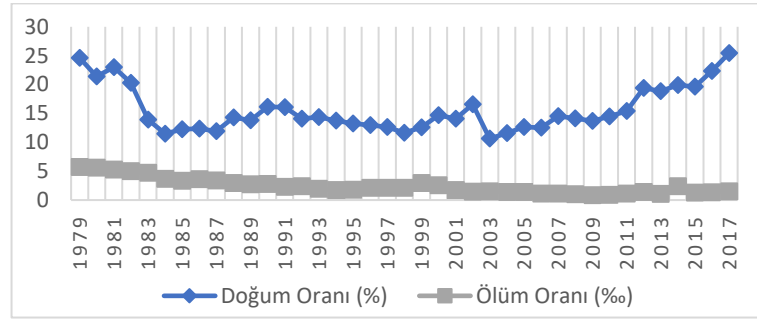
Şekil 3.11: Göçmen nüfus ve hanehalkı kayıtlı nüfus (kişi).

- Göçmen nüfusun, nüfus artışının ana itici gücü olması

Göçmen nüfus, Shenzhen nüfusunun ana bileşeni haline gelmiştir. Bu yüzden de Shenzhen'in nüfus büyüme hızında belirgin dalgalanmalara olmuştur. Şekil 3.11'e göre, 1979'da Shenzhen'deki hanehalkı nüfusu 312,6 bindi. Göçmen nüfus ise tüm nüfusun sadece % 0,5'ini oluşturuyordu. Ancak 1992 sonrası dönemde göçmen nüfusun büyüme oranı % 70'i aşmıştır. 1998'den 2003'e kadar büyüme oranı % 80'den fazlaydı. 2004'ten sonra ise göçmenlerin oranı yavaş yavaş azalmaya başlamıştır. Neticede 2013 yılında Shenzhen'de hanehalkı olarak kayıtlı nüfus 3,1 milyon olmuştur. Göçmen nüfus ise 7,5 milyona ulaşmış ve toplam nüfusun % 70'ini oluşturmuştur. 2017 yılı sonunda da Shenzhen'in hanehalkı olarak kayıtlı nüfusu 4,5 milyon ve toplam nüfusun % 65'ini oluşturan göçmen nüfusu, 8,47 milyon şeklinde kayıtlara geçmiştir.

- Shenzhen nüfusunun çoğunluğunu gençler ve çalışan nüfusun oluşturması

1990'dan bu yana, Shenzhen'deki hanehalkı büyüklüğü küçülmektedir. Nitekim 2000 yılında hane başına 2,63 kişinin yaşadığı görülmüştür. Şehirdeki 15-65 yaş arası nüfus oranı her geçen yıl artmaktadır. Bu durum, Shenzhen'in sosyal ve ekonomik gelişimi için güçlü bir işgücü kaynağı oluşturmaktadır. 2016 yılına ait istatistikler, şehirdeki ortalama yaşın 32,5 olduğunu göstermektedir. 15-65 yaş arası nüfusun oranı ise 2016 senesinde % 83,23 olarak kaydedilmiştir. 1979'dan sonra Shenzhen'deki ölüm oranı da düşmüştür. Bu veriler, çok sayıda gencin başka yerlerden Shenzhen'e göç ettiğini göstermektedir. Bununla birlikte 1982'de "bir çocuk sistemin" getirildiği ve bu yüzden de doğum oranının azaldığı bilinmektedir (Şekil 3.12).



Şekil 3.12: Shenzhen'de doğum ve ölüm oranı.

Tablo 3.3: Shenzhen her 5 yılda olan değişimler.

Yıl	1980-1985	1985-1990	1990-1995	1995-2000	2000-2005	2005-2010	2010-2015
Nüfustaki Yıllık Değişim Oranı /%	21,50%	13,74%	21,77%	9,32%	3,37%	4,61%	1,87%
Göçmen nüfusun yıllık ortalama değişim oranı /%	101,93%	19,73%	28,70%	10,49%	2,30%	4,01%	-0,08%
GSYİH Yıllık Büyüme Oranı /%	70,59%	34,49%	37,47%	21,37%	17,81%	14,71%	12,49%
Sabit kıymet Yatırımının Yıllık Büyüme Oranı /%	89,05%	13,34%	34,64%	19,68%	11,79%	10,46%	11,14%
Ortalama Yıllık Ücret Büyüme Oranı /%	19,82%	12,22%	23,32%	13,42%	7,11%	9,21%	9,94%
Sosyal hizmet uzmanlarının yıllık ortalama büyüme oranı /%	16,97%	27,35%	22,27	9,73	3,94	5,64	3,63%

- Shenzhen nüfusunun hızlı büyümesinin temelde ekonomik gelişmeden kaynaklanması:

Tablo 3.3'ten gördüğümüz gibi, Shenzhen'in nüfus artış hızı, GSYİH büyüme oranı ve sabit kıymet yatırımıyla uyumludur. Şehirdeki ekonomik gelişme, girişimcilik

ve istihdam için iyi bir ortam oluşturmuş ve insanların yaşam standartlarını iyileştirmiştir. Buna ek olarak endüstriyel yapının ayarlanması, Shenzhen'deki nüfus değişimini bir dereceye kadar etkilemiştir. 1980'lerde ve 1990'ların başında, geleneksel üretim endüstrisinin Shenzhen'de de gelişmesi, çok sayıda yabancı nüfusu şehre çekmiştir. Söz konusu nüfus artış hızı, endüstriyel yapının ayarlanması ve bazı girişimler nedeniyle 1990'lı yıllardan sonra göçmen nüfusun da azalmasıyla yavaşlamıştır.

- Nüfus kültürel düzeyinin (yüksek ve düşük seviyeli olarak) iki düzeyde olması:

Ekonomik ve sosyal gelişimi ve çevresel faktörler sayesinde Shenzhen çekici bir kent haline gelmiştir. Bu nedenle şehir, hem uluslararası firmaların hem de yerel firmaların ilgisini çekmiştir. Bu nedenle mevcut durumda Shenzhen, uluslararası ve yerli üniversite öğrencilerinin iş seçimi için ilk tercih ettiği şehirdir. Nitekim 2013 yılında, Shenzhen'de 50 binden fazla yurt dışında eğitim görmüş öğrenci kayıt yapmıştır. Aynı zamanda Shenzhen'in üniversite eğitimi nüfusu oranı da Çin'in ulusal ortalamasının üzerine çıkmıştır.

Bununla birlikte Shenzhen, düşük kültürel seviyede de önemli bir nüfusa sahiptir. Nitekim Shenzhen'de yaşayan ortaokul ve ortaokul altı eğitim seviyesine sahip nüfus oranı hala % 50'den fazladır. Bunun ana nedeni Shenzhen'deki kolej ve üniversite sayısının çok az olması ve kolej öğrencilerinin sayısının Pekin, Şanghay ve diğer güçlü eğitim şehirlerinden daha az olmasıdır. Bu durumun bir diğer sebebi ise Shenzhen'in endüstriyel yapısında, çok sayıda düşük kaliteli sanayi ve geleneksel sanayi alanının bulunmasıdır. Bu nedenle çok sayıda kişi üretim hattında, perakende endüstrisinde ve ikram servis alanlarda çalışmaktadır.

3.2.2.2. Shenzhen'in Ekonomik Gelişimi

Kentsel gelişim düzeyi GSYİH ile yakından ilişkilidir. Bu bölümde toplam GSYİH büyüklüğü ve yıllar içindeki büyüme oranı incelenmektedir. Şekil 3.13'de gösterilen veriye göre, Shenzhen'in GSYİH göstergesi kırk yılı aşkın bir süredir büyüme eğilimini sürdürmüştür.

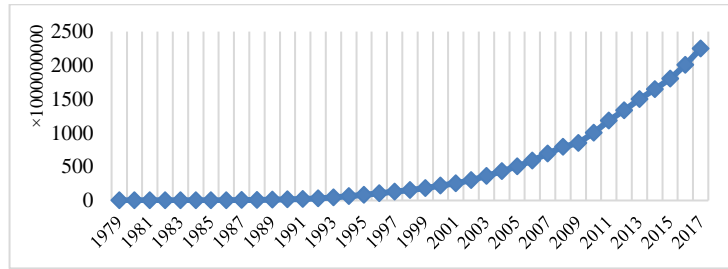
Şekil 3.14'de gösterilen büyüme hızına göre kabaca dört aşamaya ayrılabiliriz:

- Birinci Aşama 1979-1986:

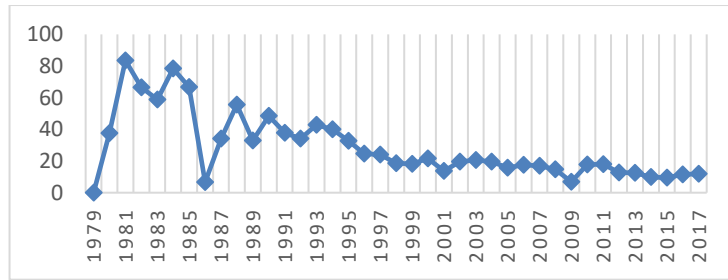
Bu aşamada son derece hızlı bir GSYİH büyümesi gerçekleşmiştir. Ancak çok

bu hız oldukça dengesizdir. En yüksek büyüme oranı 1981’de % 83,53 ve en düşük büyüme oranı 1986’da % 6,72’dir. Bu dönemde, Shenzhen GSYİH 196 milyon yuandan 4,17 milyar yuana yükselmiştir.

1981’de Shenzhen Shekou Limanı resmen dış dünyaya açılmıştır. Sonraki yıllarda ise devlet, Daya Körfezi Nükleer Santrali’ni onaylamıştır. Ayrıca Yüksek Teknoloji Pazarı’nın gelişimini teşvik eden Bilim-Teknoloji Endüstri Parkı ve Teknoloji Ticaret Borsası yapılmış ve ülkenin ilk döviz takas merkezi kurulmuştur. Bu yapılan büyük projeler ve alınan kararlar Shenzhen ekonomisinin büyümesini destekleyen unsurlardandır.



Şekil 3.13: Shenzhen GSYİH artışı (yuan).



Şekil 3.14: Shenzhen GSYİH büyüme oranı (%).

- İkinci Aşama 1987-2001:

Genel olarak büyüme hızı, öncekinden daha yavaş olmuştur. 1988’deki en yüksek büyüme oranı % 55,60’tır. 1997 yılında ise oran % 23,75’tir. Shenzhen, GSYİH 1987 yılında 5,590 milyar yuandan 1997 yılında 129,742 milyar yuan’a ulaşarak 100 milyar yuan aşmıştır. 1987’de özel teknoloji işletmelerinin kurulması teşvik edilmiştir. Bu teşvik sayesinde Huawei ve ZTE gibi bir dizi yüksek teknoloji işletmeleri kurulmuştur. Aynı zamanda Teknoloji Endüstrisi Finansmanı Üçleme Denemesi başlatılmış ve Teknoloji Danışma Komitesi kurulmuştur. Ayrıca Shenzhen Tarım Ürünleri Merkezi Toptan Satış Pazarı ve Shenzhen Demir dışı Metal Borsası açılmıştır. Shenzhen ve Hong Kong komşuluğunda, aynı zamanda Çin anakarasının

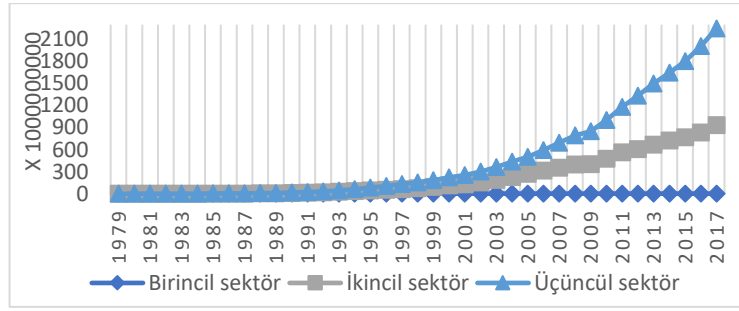
ilk gümrüklü sanayi bölgesi olan Shatoujiao Serbest Ticaret Bölgesi de kurularak Shenzhen'in ihracat ve ithalatının gelişmesini desteklemiştir.

- Üçüncü Aşama 2001-2009:

Söz konusu dönemde GSYİH, genel olarak istikrarlı olmuş ve büyüme hızı yavaşlamıştır. Bununla birlikte GSYİH, 2009'da bir düşüş göstermiştir. Bu düşüşte, 2008 yılında dünya çapındaki emtia fiyatlarının azalması etkili olmuştur. Bahsi geçen dönemlerde başarılı bir gelişme ise doğal gazın genel dönüşümünü başlatılması ve 2007'de Shenzhen Limanı yıllık konteyner hacminin 20 milyonu aşması olarak sayılabilir.

- Dördüncü Aşama 2009'dan Sonraki Dönemler:

Mevzubahis dönemde Shenzhen'in GSYİH büyüme hızı azalmaya devam etmiştir.



Şekil 3.15: 3 tür sektörün artışı (1979-2017) (yuan).

Shenzhen'in Üç Sektörün⁶ Artışının Özellikleri:

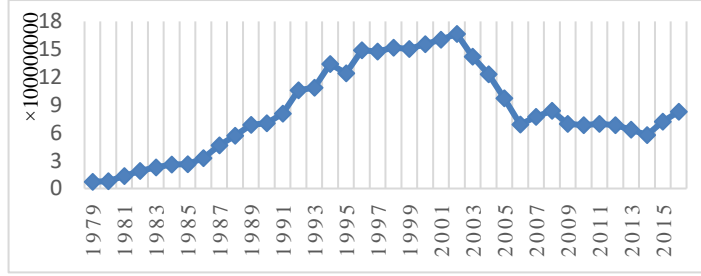
Şekil 3.15'de gösterilen ve 1980'den 2017'ye kadar Shenzhen'in ekonomik verilerinin karşılaştırmalı analizi yapıldığında görülmektedir ki şehrin hızlı ekonomik büyüme süreci, genel olarak ikincil ve üçüncül sektörün hızlı geliştiği; fakat birincil sektörün ise yavaş büyüme ve hatta azaldığı bir süreçtir. Şekil 3.15 ve şekil 3.17'deki rakamların karşılaştırılması ve analizinden aşağıdaki kararlar verilebilir:

- Son 40 yılda Shenzhen'deki üç sektörün gelişme hızı düzensiz olmuştur.

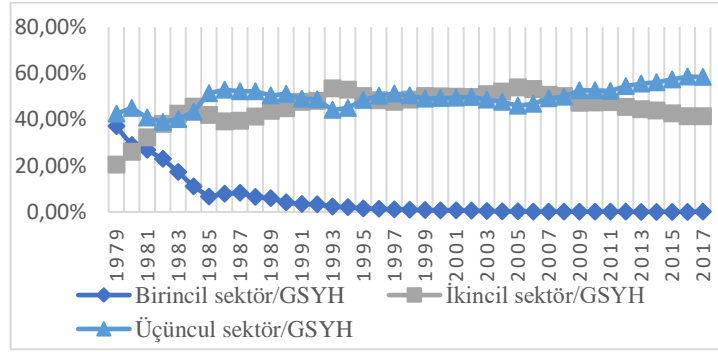
Şekil 3.16'de Shenzhen'in birincil sektöründe 1980'den sonra büyümeye devam

⁶ Üç sektör birincil, ikincil ve üçüncül sektörleri içermektedir. Birincil sektör, tarım, hayvancılık, madencilik, balıkçılık ve ormancılık gibi ekonomik faaliyetlerdir. İkincil sektör, ham maddenin işlenip insanların kullanabileceği ürünlere dönüştürüldüğü faaliyetlerdir. Üçüncül sektör, birincil ve ikincil ekonomik faaliyetler sonucunda üretilen ürünlerin tüketiciye ulaştırılması ve pazarlanması ile ilgili hizmet sektörleridir.

ediyor olsa da büyüme oranının ikincil ve üçüncül sektöre kıyasla yavaş olduğu görülmektedir. 2002 yılı ise dönüm noktası olmuş ve Shenzhen'in birincil sektör geliştirme hızı azalmıştır. En ciddi düşüş ise 2002-2006 döneminde gerçekleşmiştir. Bu dönemde ortalama büyüme oranı % -19,82 olmuştur. 2014 yılına ise birincil sektörün büyümesi yılların en düşük seviyesi olmuştur.



Şekil 3.16: Birincil sektör artışı (yuan).



Şekil 3.17: Üç Sektörün GSYİH içindeki oranı (1979-2017).

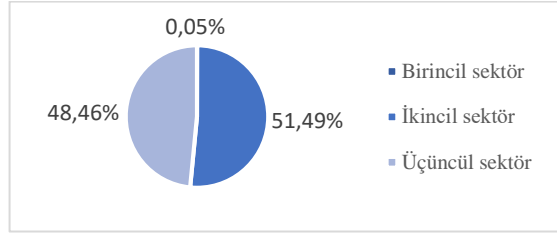
- Endüstriyel yeniden yapılandırma ve ekonomik büyüme arasında ciddi bir ilişki vardır.

Şekil 3.15 ile şekil 3.17 karşılaştırıldığında, GSYİH'deki hızlı büyümenin esas olarak hızla büyüyen ikincil ve üçüncül sektör tarafından oluşturulduğu düşünülebilir. Nitekim orijinal sanayi yapısının değişimi ve o sırada uygulanan ekonomi politikalarıyla birlikte ticaret, teknoloji ve yönetim yöntemleri gibi konularda yatırımlar gelmiştir. Bu nedenle üretim kapsamı genişletilmiş ve üretim şekli gelişmiştir. Tüm bu gelişmeler, kapsamlı şekilde endüstriyel yapıyı optimize etmiştir.

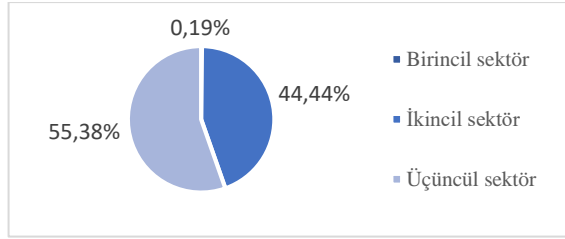
Şekil 3.17'de görüldüğü gibi, sanayi yapısının optimizasyonu ve iyileştirilmesi, doğrudan birincil sektörün üretiminin GSYİH'deki oranının düşmesine yol açmış ve ikincil ve üçüncül sektörlerin oranı hızla artmaya başlamıştır. Bu da tüm ekonominin hızlı büyümesini sağlamıştır.

- Çin'in endüstriyel yapısı 1980'lerde hala tarıma dayanan bir toplumdur.

Şekil 3.16'de birincil sektörün bu dönemde bir büyüme eğilimini sürdürdüğü ve üretim ve büyüme oranının hızla geliştiği görülürken, şekil 3.15'ye bakıldığında, birincil sektör gelişme oranının ikincil ve üçüncül sektörlerden daha yavaş olduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenle şekil 3.17'te gösterildiği gibi, GSYİH içindeki çıktı değeri oranı hızlı bir düşüş göstermiştir.



Şekil 3.18: Shenzhen'de emeğin sektörel dağılımı (2010).



Şekil 3.19: Shenzhen'de emeğin sektörel dağılımı (2017).

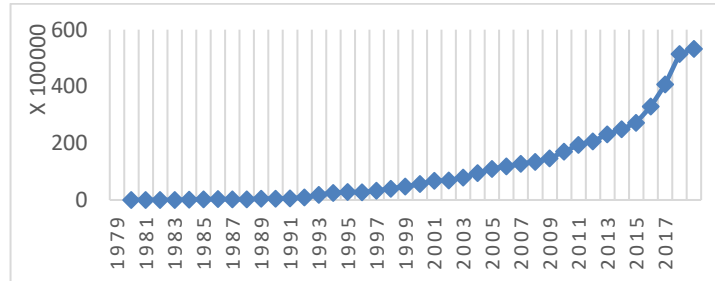
- Shenzhen'in işgücü 2010 yılında ikincil ve üçüncül sektörde yoğunlaşmıştır.

Şekil 3.17 ile birlikte endüstriyel yapıdaki her bir endüstrinin GSYİH'deki çıktı değerinin oranına bakıldığında, Shenzhen'in iş gücünün ikincil ve üçüncül sektörde yoğunlaştığı görülebilir. Bununla birlikte Shenzhen'e bağlı işgücünün büyük çoğunluğu dışarıdan sağlanmaktadır. Şekil 3.18 ve 3.19'da gösterildiği gibi, Shenzhen'in üçüncül sektörü sadece 7 yılda % 48,46'dan % 53,38'e yükselmiştir. Bu dönemde Shenzhen'de yaşam kalitesi artmıştır. Öte yandan Shenzhen'in birincil sektörün iş gücü gerilemiştir. Böylece Shenzhen, tamamen ikincil ve üçüncül sektörün gelişimine odaklanan bir sanayi kentine dönüşmüştür. Bugün dünyadaki ana ekonomik kalkınma modu ve endüstriyel yapının ayarlanması üçüncül sektöre odaklanmıştır. Gelecekte şehirlerin gelişme ivmesi ise insanların yaşam kalitesinin iyileştirilmesi ve fazla emeğin diğer endüstrilerde aktarılması üzerine olmalıdır.

3.2.2.3. Shenzhen'in Sabit Kıymet Yatırım Hacmi Gelişimi

Yatırım, tüketim ve ihracat alanları ekonomik büyümeyi tetikleyen üç ana unsur olarak bilinmektedir. Yatırımın önemli bir bileşeni olan sabit kıymet yatırımı, sosyal ve ekonomik kalkınma için önemli bir itici güçtür. Zira bir ülke veya bölgenin belirli bir süre içinde ekonomik büyüme ve tam istihdam gibi belirli ekonomik ve sosyal hedeflere ulaşmak için sabit kıymetlere yatırım yapması kaçınılmazdır.

Sabit kıymet yatırım faaliyetlerinin gelişimi, arazi ve fonlardan etkilenmektedir. Sabit kıymet yatırımları ise arazi piyasasına müdahale ve krediden etkilenebilir. Tahmin edileceği gibi hükümet politikaları, bu süreçte önemli bir rol oynamaktadır. Buna ek olarak sabit kıymet yatırımının kendiliğinden büyümesi, önemli politika ve kurumsal değişiklikler olmadan, ekonominin kendiliğinden eylemsiz gelişmesinin sonucudur. Shenzhen'in ulusal ekonomisinin gelişmesiyle, insanların yaşam standartlarının iyileştirilmesi ve insan sayısındaki artış, bir taraftan sabit kıymetlere olan talebin artmasına yol açarken; diğer taraftan da kâr amaçlı özel sermayenin aktif olarak yatırım kanallarını aramasına neden olmaktadır. Bu da sabit kıymet yatırımı teşvik etmektedir.



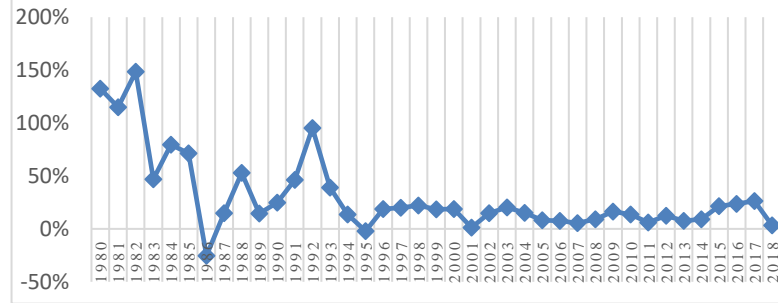
Şekil 3.20: Sabit kıymet yatırım hacmi (yuan).

Shenzhen şehrinin sabit kıymet yatırım hacmi, 1979'da kentin kurulduğu tarihten bu yana, şekil 3.20'de gösterildiği gibi sürekli artış göstermiştir. GSYİH'nin yıllık büyüme oranı % 29,5, sabit kıymet yatırımlarının yıllık ortalama büyüme oranı ise % 31,3 olmuştur. Şehrin yıllık yatırıma katkı oranı % 20'den fazladır ve zaman zaman % 80'in üzerine çıkmıştır. Bu, sabit kıymet yatırımının ülke ekonomisi üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğunu söylemek mümkündür.

Shenzhen'deki yatırım sermayesinin kaynağı temel olarak banka kredilerine, kendi kendine toplanan fonlara ve diğer fonlara dayanmaktadır. Bu üçünün toplamı

tüm fonların % 90'ından fazlasını oluşturmaktadır.

Şekil 3.21'de gösterilen Shenzhen'in sabit kıymet yatırımının büyüme oranına göre, sabit kıymet yatırımının geliştirme süreci aşağıdaki bölümlere ayrılmıştır:



Şekil 3.21: Sabit kıymet yatırım hacmi büyüme oranı.

- Birinci Aşama (1979-1986 yılları arası):

İlk aşamada sabit kıymet yatırımlarının büyüme hızı %98,9 olmuş ve 1982'de ise en yüksek rakamlara ulaşarak %148 olarak kayda geçmiştir. 1982'de yapılan yatırımların çoğu İmalat, Taşımacılık, Depolama ve Posta Hizmetleri, Finans ve İşletme Hizmetleri, Gayrimenkul, Toptan ve Perakende, Su Koruma, Çevre ve Kamu Tesisleri vb. gibi alanlara yapılmıştır. Bu yatırımların %74,1'i Çin anakarası tarafından, %22,1'i ise girişimcilik konusunda ileri düzeyde olan Hong Kong tarafından yapılmıştır, kalan %3,8'i ise yabancı ülkelerce yapılmıştır [74]. Bu işlemleri destekleyen büyük projelerden biri çerçevesinde Nanyang Ticaret Bankası Shenzhen Şubesi açılmıştır. Bu banka, Çin anakarasında ⁷tanıtılan ilk yabancı fonlu banka olmuştur.

- İkinci Aşama (1987-1995 yılları arası):

Bu dönemde sabit kıymet yatırımlarının ortalama hızı %27,4'tir. 1988 yılında Pekin yönetimi, devlete ait yeni bir varlık yönetim sistemine liderlik yapan yatırım ve yönetim şirketi kurulmuştur. 1992 yılında "Shenzhen Özel Ekonomik Bölge Arazi Kullanım Transfer Kanunu" yayınlanarak devlete ait arazi kullanım haklarının devri düzenlenmiştir. Buna ek olarak "Shenzhen Özel Ekonomik Bölge Gayrimenkul Kayıt Yönetmeliği" de yayınlanmıştır. Bu nedenle 1992'de Gayrimenkul geliştirmeye yapılan yatırım en yüksek seviyeye ulaşmıştır.

⁷ Çin anakarası: Çin'in Hong Kong, Makao ve Tayvan hariç anakara bölgesidir.

- Üçüncü Aşama (1996-2007 yılları arası):

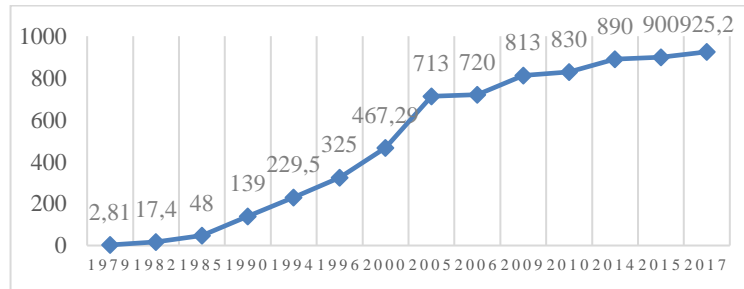
Bu dönemde sabit kıymet yatırımlarının ortalama büyüme hızı %14,3'tür. 2001'deki büyüme hızı %1' olup; en düşük seviyeyi kaydetmiştir. Söz konusu yılda su, gayrimenkul, çevre ve kamu tesisleri ile elektrik ve gaz üretim sektörü dışındaki diğer sektörlerin yatırımın büyüme hızı düşmüştür.

- Dördüncü Aşama (2008'den Sonra):

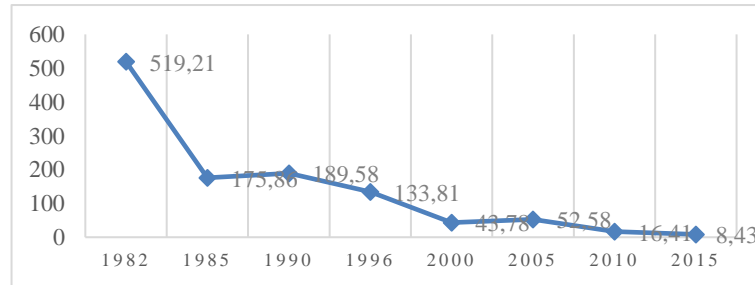
Bu dönemde sabit kıymet yatırımlarının ortalama büyüme hızı %12,9'dur. 2008'den sonraki yıllarda ise büyüme hızı tutarlı ve dalgalanma aralığı dardır.

3.2.3. Shenzhen'in Yerleşim Alanının Gelişimi

40 yılı aşkın bir süredir Shenzhen'de sürekli büyüme eğilimini sürdürmüştür. İstatistik yıllıkları, istatistik bültenleri ve ana plandan elde edilen faydalanılarak hazırlanan Shenzhen'in yerleşim alanlarının değişiklikleri şekil 3.22'de değerlendirilmiştir.



Şekil 3.22: Yerleşim alanlarında değişiklikler (km²).



Şekil 3.23: Yerleşim alanında büyüme oranı (%).

Şekil 3.23'e göre, yerleşim alanının büyüme hızı dört aşamaya ayrılabilir. İlk iki aşama yüksek hızlı gelişim dönemleridir ve son iki aşama sabit olma eğilimindedir.

- Birinci Aşama (1979-1986 yılları arası):

Bu dönemde yerleşim alanları ortalama yıllık % 200'ün üzerinde hızlı büyüme göstermiştir. Bu nedenle yerleşim alanının ölçüğü 1979'da 2,81 km²'den 1986'da 47,60 km²'ye hızla yükselmiştir.

- İkinci Aşama (1987-1996 yılları arası):

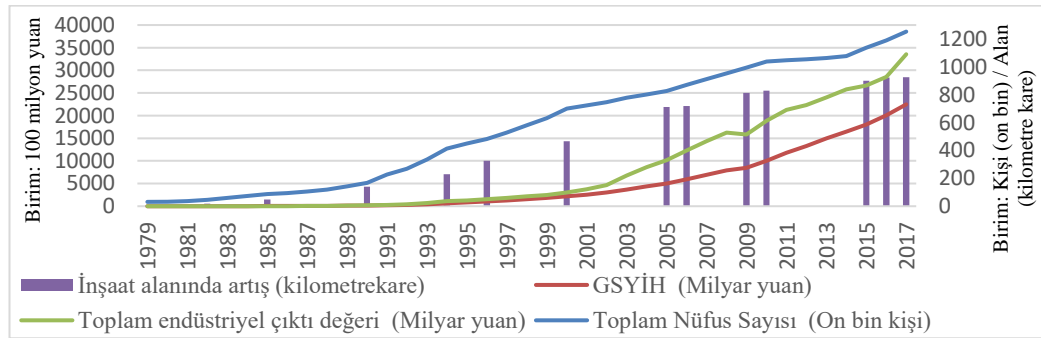
Yerleşim alanlarının büyüme oranı yıllık ortalama % 100'ün üzerindedir. Nitekim 1996'da Shenzhen'in inşa alanı 325 km²'ye ulaşmıştır.

- Üçüncü Aşama (1997-2006 yılları arası):

Bu aşamadaki yerleşim alanlarının büyüme oranı % 100'ün altına düşmüş ve Shenzhen'in yerleşim alanının genişlemesi 2009 yılında 813 km²'ye ulaşmıştır.

- Dördüncü Aşama (2007'den Sonraki Dönem):

Bu aşamadaki yerleşim alanlarının büyüme hızı nispeten düşük ve dalgalanma aralığı dardır. Shenzhen'deki yerleşim alanlarının büyüklüğü 2015 yılında 900 km²'ye genişlemiştir.



Şekil 3.24: Yerleşim alanı, nüfus, GSYİH ve toplam sanayi üretiminin değişimi.

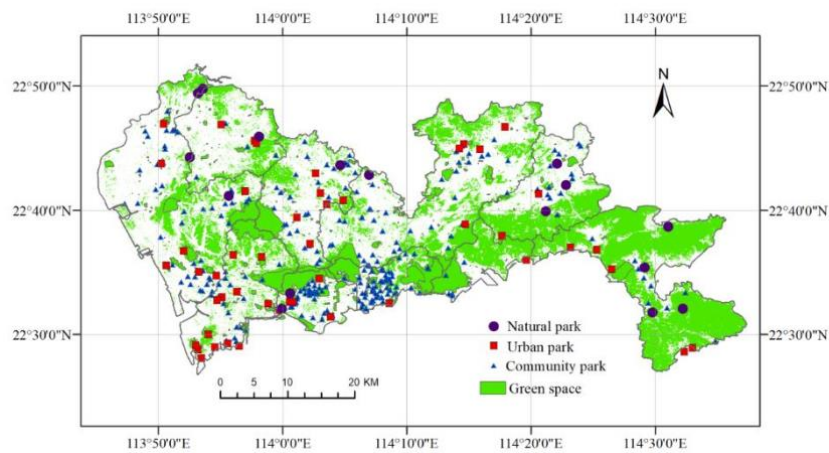
Shenzhen'in yerleşik alanı, nüfusu, toplam sanayi üretimi ve GSYİH'si 40 yılı aşkın sürede nüfus, GSYİH ve diğer sosyo-ekonomik göstergelerle paralel bir büyüme eğilimi sergilemiştir. Ancak ilgili zaman aşamalarının bölünmesinde bazı farklılıklar vardır. Nüfus, GSYİH ve diğer göstergelere bir karşılaştırma yapılarak bakıldığında, yerleşim alanının değişimi bazı aşamalarda yavaşlık ve bazı aşamalarda ise hızlı gelişme göstermiştir. Mevzubahis değişimleri şekil 3.24'den görebiliriz.

İstatistiklere göre, Shenzhen'in inşa alanı 1992'de ilk kez 200 km²'ye ulaşmıştır. Bu tarihten önceki uzun sürede, Shenzhen yapılandırmasını doğal tepelere, orman

alanlarına ve nehir boyları gibi yerleşim dışı alanlara doğru sürdürmüştür. Google Earth'teki hava görüntüsünde doğrudan geniş bir yeşil alan görülmektedir. Şehir 1992 yılında, ilk kez yerleşim alanı tanımlanabilir hale gelmiştir. Bundan sonra da bölge, 1999'da 400 km²'ye, 2003'te 600 km²'ye ve 2007'de 800 km²'ye ulaşmıştır. Zaten hava görüntüsü de böylelikle yavaş yavaş daha düzenli şekle gelmiştir. Bu da şehir planlama sürecinin en güzel etkisidir. Böylece yerleşik alan genişlemesiyle Shenzhen'in iç mekân formu, basit bir yerleşik olmayan alandan, yerleşik ve yerleşik olmayan alanların neredeyse 1:1 oranında bir arada bulunduğu mekânsal bir desene dönüşmüştür.

IPCC'ye (2014) göre, "Kentsel alanlar küresel enerji kullanımının % 67-76'sını ve küresel enerjiyle ilişkili CO₂ emisyonlarının % 71-76'sını oluşturuyor" ve azaltma olmaksızın, küresel ortalama yüzey sıcaklığı olan 3,7 ° C'yi 2100 yılına kadar 4,8 ° C'ye çıkaracağı tahmin edilmektedir. Sanayi devriminden bu yana kentsel alanlar endüstriyel gelişmeler, inşaat, ulaşım, ev ve ilgili faaliyetler yoluyla büyük miktarlarda sera gazı salmıştır. Şehirlerin iklim değişikliği sorununun bir parçası olduğu ve ayrıca özellikle bütünleşmiş politikalar uygulandığında çözümünün kilit bir parçası olduğu büyük ölçüde kabul edilmiştir [75].

Dünya nüfusunun yarısından fazlası artık kentsel alanlarda yaşadığından ve kentsel nüfus artmaya devam edeceğinden, daha fazla yeni kentsel alan gerekecektir. IPCC'ye (2014) göre kentsel arazi örtüsünün 2000 ile 2030 arasında % 56–310 oranında genişlemesi beklenmektedir [76].

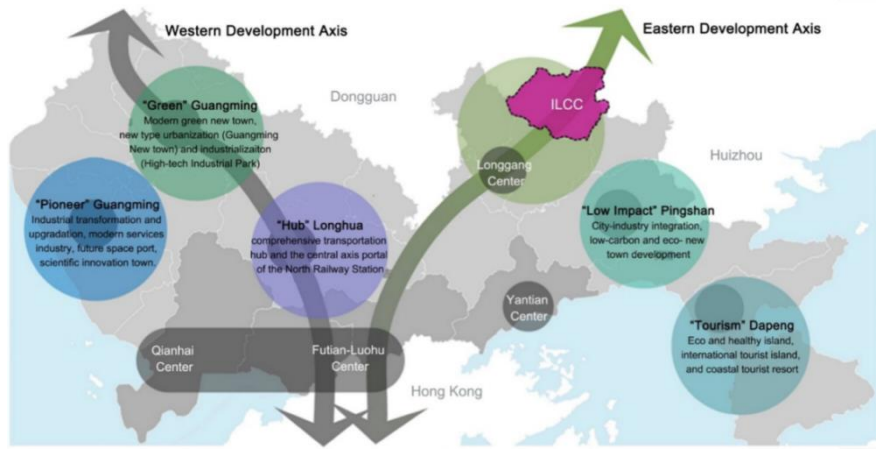


Şekil 3.25: Shenzhen kentsel yeşil alanların mekânsal dağılımı.

Shenzhen'de de bu nedenle karbon salınımını azaltılması yönünde çalışmalar ve yeşil koridorlar oluşturulması tüm planlarda farklı derecelerde uygulanmaya

çalışılmıştır[75]. Kentsel yeşil alanlar, ekonomik gelişme, ekolojik koruma ve yaşam koşullarına fayda sağladığı için kentsel sistemlerde önemlidir. Kentsel sistemlerde, yeşil alanların soğutma, yüzey akışını azaltma ve ekolojik koridorlar olarak hizmet verme gibi çeşitli işlevleri vardır ve bölgede yaşayanların emlak kire değerlerinde de fiyat artışına yol açtığı Shenzhen örneğinde saptanmıştır (Şekil 3.25) [77].

Shenzhen'in endüstriyel dönüşümü daha fazla kentsel genişlemeyi çeperdeki Longgang Bölgesinde sağlamış, daha önceleri önemli görülmeyen Pingdi alt bölgesi, ulusal düşük karbonlu şehir kalkınma taleplerini karşılayabilecek ve aynı zamanda bölge ve şehir için yeni bir sanayi odaklı kalkınma bölgesi sağlayabilecek yeni bir ekonomik büyüme kutbu geliştirmenin merkezi haline gelmiştir (Şekil 3.26) [76].

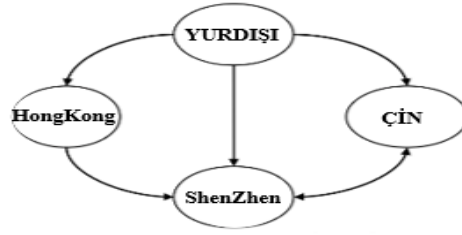


Şekil 3.26: Shenzhen banliyölerinin kentsel gelişme planı.

3.2.4. Shenzhen Şehir Planlama Süreci

İkinci Dünya Savaşı'ndan veya Çin İç Savaşı'ndan sonra, hızla gelişen ülkelerde kentleşme sorunu ortaya çıkmıştır. Bu sorunun çözümü için önemli bir şehir planlama süreci gerekmektedir. Shenzhen, kent planlama sürecinin kökeni de temel olarak gelişmiş ülkelerin kentsel planlama sisteminden gelmiştir [78].

Shenzhen, ulusal düzeydeki kentsel planlama deneyimlerden istifade etmek için 1982 yılında başlayan planlamaya yabancı planlıları ve planlama ajanslarını davet etmiştir. Aynı zamanda Shenzhen, bahse konu olan tarihte en gelişmiş şehir olan Hong Kong'un şehir planlama sisteminden ve Çin'in kentsel planlamasından kaçınılmaz olarak etkilenmiştir (Şekil 3.27). Aşağıdaki tabloda, Shenzhen şehrinin üç ana planı ve planlardaki temel hedefler özetlenmiştir (Tablo 3.4).



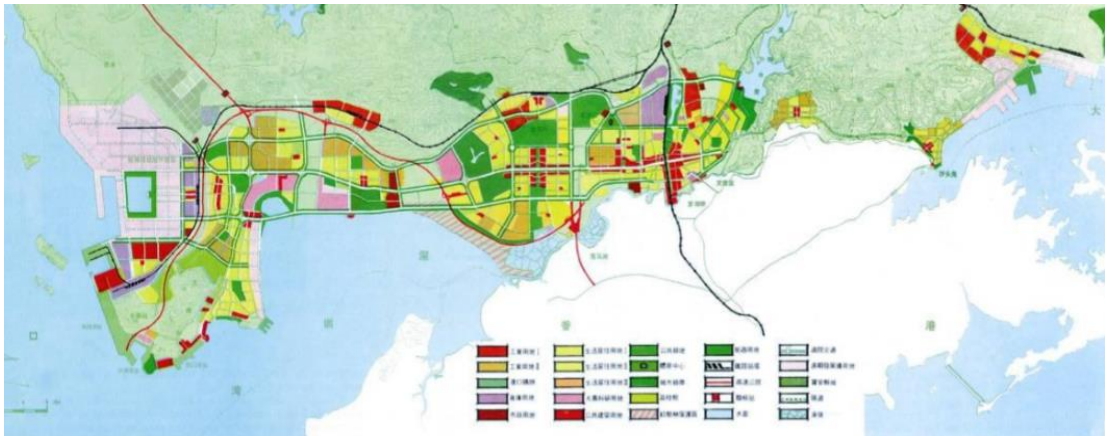
Şekil 3.27:Shenzhen şehir planlama sistemini etkileyen faktörler.

Tablo 3.4: Shenzhen şehir planlama süreci.

1986-1996 Özel Ekonomik Bölge Ana Planı	1996-2010 Shenzhen Şehir Ana Planı	2010-2020 Shenzhen Şehir Ana Planı
<p>Ana fikir:</p> <p>1.Şehrin tek merkezli yapısını çok merkezli bir yapıya dönüştürmek.</p> <p>2.İnsanların yaşamlarını kolaylaştırmak.</p> <p>3.Kentsel trafik üzerindeki baskıyı azaltmak. (Şekil 3.29)</p>	<p>Ana fikir:</p> <p>Özel bölge merkez olarak kenti kuzeye doğru ilerletmek için endüstriyel hiyerarşik düzene göre üç gelişme bölgesi tanımlanmıştır.</p> <p>Birinci daire: Esas olarak üçüncül sektöre odaklanmaktadır,</p> <p>İkinci daire: Özel bölgedeki sanayi ve ulaşım endüstrilerini uygun şekilde desteklenecek alan</p> <p>Üçüncü daire: Çevreyi korumak ve uygun endüstriler aracılığıyla düşük yoğunluklu yapılaşmayı korumak. (Şekil 3.34)</p>	<p>Ana fikir:</p> <p>1.Kuzey-Güney kalkınma eksenini daha ayrıntılı planlamak.</p> <p>2. Kentsel yapıyı optimize etmeye devam etmek ve iç bağlantılar ile çevre arasındaki koordinasyonu güçlendirmek.</p> <p>3. Kentsel yenilenmeyi teşvik etmek. (Şekil 3.37)</p>

3.2.4.1. Shenzhen Özel Ekonomik Bölge Ana Planı (1986-2000)

Ekim 1984-Mart 1986 tarihlerinde Shenzhen Özel Ekonomik Bölge Ana Planı oluşturulmuştur (Şekil 3.28) [79].



Şekil 3.28:Shenzhen özel ekonomik bölge ana planı (1986-2000).

- Planın Geliştirme Süreci ve Teknik Özellikleri:

1984 yılında küçük bir yerleşimken birkaç yıl içinde hızla gelişen Shenzhen’de, Özel Ekonomik Bölgesi için 1984 yılında başlayan plan çalışmaları 1986 yılında tamamlanmıştır. Tasarımcılarının: Qilin Song, Dawei Jiang, Xuecheng Ni, Xiang Yi, Hengli Qiao, Zhenzheng Wu, Guoqiang Zhang, Xuezhen Liu olduğu Shenzhen Özel Ekonomik Bölgesi, 1986 -2000 planı ile önemli bir ilerleme kaydetmiştir [79]. Bilindiği gibi bir kentin doğasını ve ölçeğini makul bir şekilde belirleyen ve dağınık şehir alanlarını etkin bir şekilde düzenleyen modern bir şehir inşa etmek için “Nasıl bir ana plan yapmak gerekiyor?” sorusuna cevap verebilme gereksinimi ortaya çıkmaktadır. Bu sebeple dış dünyayla entegrasyonu daha da mümkün kılmak, Hong Kong’la daha yakın bağlar oluşturmak, yeni başlayan piyasa ekonomisine uyum sağlamak ve “dört pencere” ile “iki yönlü” yayılım etkilerini gerçekleştirmek amacıyla 1986 yılında Ana Plan’a ilişkin çalışmalar başlamıştır.

Projede Shenzhen’in “endüstriyel odaklı kapsamlı özel ekonomik bölge” olacağı açıklanmıştır [80]. Uzmanlar Shenzhen’in endüstrisinin “hafif sanayi, küçük sanayi, sofistike sanayi, yüksek teknoloji sanayisine” dayandırılmasını önermiştir [81]. Özel Ekonomik Bölge’nin yol ağı ise doğrusal kümelenmiş bir mekânsal yapıyı desteklemiştir.

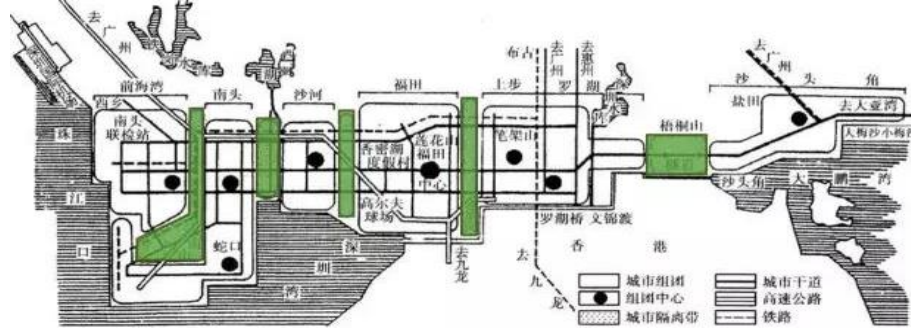
Plan kapsamında Shenzhen Özel Ekonomik Bölgesi’nde doğudan batıya 49 km uzunluğa ve kuzeyden güneye doğru 7 km gelişime sahip bir alanda, şekil 3.28’da gösterildiği gibi, doğudan batıya, farklı işlevlerde ve birbirini tamamlayan altı grup oluşturulmuştur. Bu gruplar arasında değişen genişlikte izolasyonu sağlamak üzere yeşil kuşaklar planlanmıştır [79].

Planlanan yerleşim alanı 122,5 km²’dir ve gelişim için yeterli alan bırakılmıştır. Nüfus büyüklüğü 1,1 milyon olarak belirlenmiştir. Plan kapsamında 1,5 milyon kişilik altyapı dikkate alınarak yapılacağı ve ulaşım sisteminin 2 milyon kişiye hizmet etmesi öngörülmüştür [80].

Şekil 3.29’de, Plan kapsamında “Üç Yatay ve On İki Dikey” karayolu aks sistemi projelendirilmiştir. Şekil 3.30’da gösterilen haritaya göre, Shenzhen ekonomisinin hızlı gelişmesine ve trafik hacmindeki hızlı büyümeye göre çok yönlü ve kapsamlı bir ulaşım sisteminin planlanması hedeflenmiştir. Söz konusu planda Fu Tian ise kentsel kültür merkezi alanıdır [79].

Plan, kentsel yerleşim alanlarının ve sanayi alanlarının yerini kapsamlı bir

şekilde düzenlemiş ve nüfus yoğunluğunu ve katman kontrolünü makul bir şekilde belirlemiştir [80]. Ayrıca Shenzhen, kentsel yapı standardının uluslararası seviyede olması önerilmiştir.



Şekil 3.29: Ana planı işlevsel bağlantılar haritası (1986).



Şekil 3.30: Ana planı ulaşım analiz (1986).

- Planlamanın Uygulaması:

1986 ana planın rehberliğinde, Shenzhen Özel Ekonomik Bölge'nin kentsel inşaatı temelde düzenli bir şekilde yapılmış ve iyi sonuçlar elde etmiştir.

- Endüstriyel Yapı Açısından:

Plandaki 15 sanayi bölgesinin 10 tanesi inşa edilmiş, revizyon planında 3 tanesi iptal edilmiş ve 2 tanesi henüz inşa edilmemiştir. Shenzhen'in endüstrisi çok hızlı geliştiği için 1988 yılında yapılan planlama düzeltmesinde sanayi bölge alanını 18,5 km²'den 25 km²'ye yükseltmeyi planlamıştır. Ancak bu talep yerine getirilememiştir. 1988'den sonra, Özel Ekonomik Bölge'nin dışındaki kasabaların da endüstriyel gelişimi hızlanmıştır. Shenzhen'in ihracata yönelik emek yoğun sanayi özellikleri nedeniyle endüstriler, bölge dışına taşınmaya başlamıştır. Dolayısıyla 1994 yılının sonunda, Özel Ekonomik Bölge'nin sanayi bölgesi 14 km²'ye düşmüş ve bölge

dışındaki sanayi bölgesi 176 km²'ye ulaşmıştır.

- İkamet-İstihdam Dengesi Açısından:

İşlevsel grup planlamasında “ikamet-istihdam dengesi” teorik olarak kentin “kaydırma gelişimi” modelini sağlamaktadır. Göçmen nüfusun “istihdam, ikamet” modeli, yeni özellikleri yansıtmakta ve konut arazisine olan talep seviyesinde düşüklüğe neden olmaktadır. Bu ise arazi kullanımında dengesizlik yaratmaktadır. Nitekim konut arazilerinin bolluğu, emlak gelişimi için iyi koşullar sağlamış; fakat “ikamet-istihdam” yapısını daha karmaşık hale getirmiştir.

- Karayolu Trafığı Açısından:

Gruplar arasında trafik kullanım artışı nedeniyle ana yollarının yetersizliği kademeli olarak ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu durum, yerel bölgede trafik sorunlarını meydana getirmiştir.

- Arazi Kullanımı Açısından:

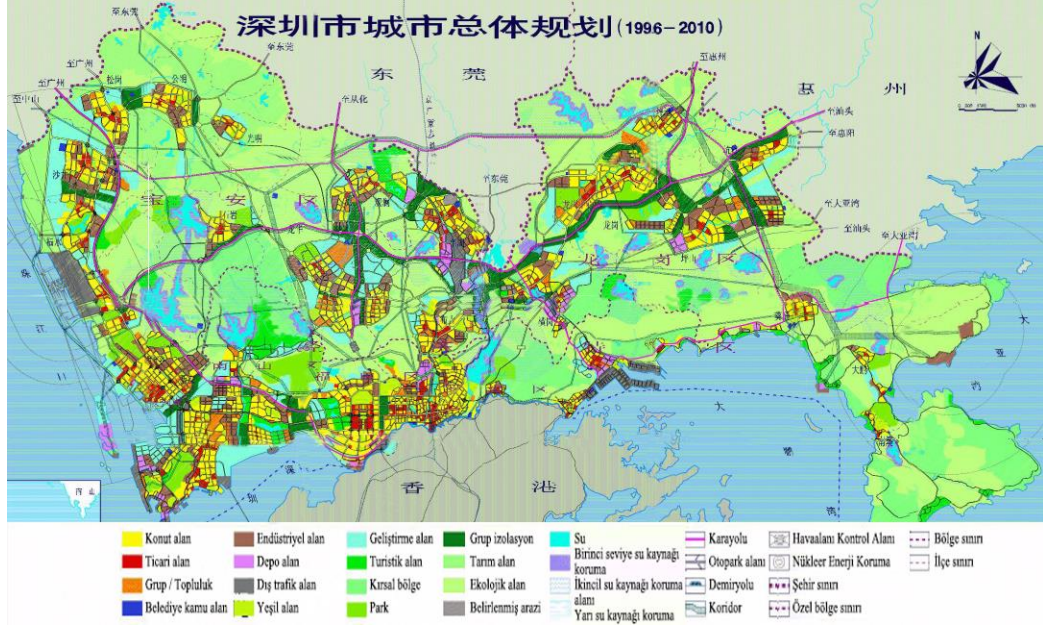
Bölgede inşa edilen yerleşim alanı 101 km²'dir. Bu rakam, işlenebilen arazinin beşte üçüydü. Bununla birlikte arazi sisteminin reformundan önce arazilerin işletmelere geniş çapta tahsis edilmesi nedeniyle yönetimin araziler ve arazi piyasası üzerindeki kontrolü zayıflamış ve arazi kaynakları yetersiz kalmıştır. 1988'den sonra, bölge dışındaki kasabaların inşaatı aniden hızlanmış ve 1994 yılında ise inşa edilen alan, 198 km²'ye ulaşmıştır.

- Kentsel Destek Tesisleri Açısından:

Kamu tesisleri ve altyapısı, planlanan nüfus büyüklüğüne göre düzenlenmiş ve belirli bir esneklik derecesine göre ayrılmıştır. Fakat buna rağmen nüfus büyüklüğü, yüksek oranda arttığı için yapısal bir kıtlık söz konusudur. Özellikle emlak geliştirme zirvesinde, makro kontrol zayıftır. Fakat bu da kentsel yardımların daha iyi performans göstermesini destekleyen tesisler ile diğerleri arasındaki farkın artmasına neden olmuştur.

3.2.4.2. Shenzhen Şehri Ana Planı (1996-2010)

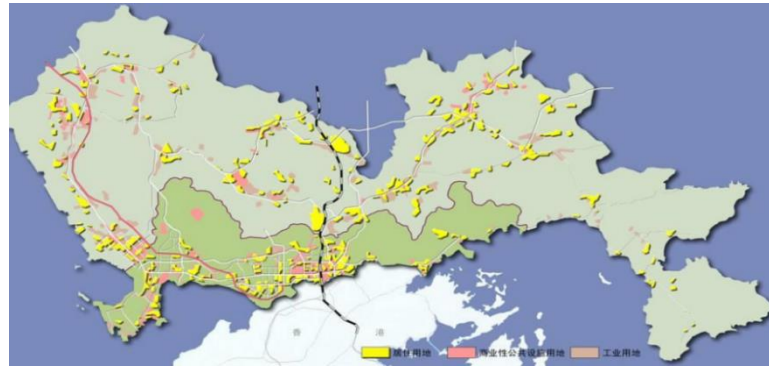
Shenzhen Şehri Ana Planı, Şekil 3.31'de gösterilmiştir ve Haziran 1993 – Haziran 1996 tarihleri arasında plan hazırlanmıştır. [82]



Şekil 3.31: Shenzhen şehri ana planı (1996-2010).

- Planlama Aşamasında Shenzhen (1994) ve Kentsel kalkınmanın Karşılaştığı Yeni Durum: [82]

Shenzhen, özel ekonomik bölgeden şehre doğru genişlemiş ve şehir genelinde üretim ve yaşam faktörlerinin tahsisi gereksinim ortaya çıkmıştır. Modern bir uluslararası şehir hedefi oluşturulması, kentin işlev ve yapısının yeniden belirlenmesini gerektirmektedir. Shenzhen ve Hong Kong arasındaki yakınlama sorunu, Shenzhen'in Hong Kong'un refahını ve istikrarını sağlamak için yapısal bir hazırlık yapmasını gerektirmektedir.



Şekil 3.32: Arazi kullanım mevcut durum (1994).

“Sürdürülebilir kalkınma” stratejisinin çıkması, şekil 3.32’de gösterildiği gibi, Shenzhen’de arazi geliştirme için yeni ilkeler ve hedefler sağlamıştır. Aynı zamanda sanayi arazi kullanımı 1994 yılında 82,4 km’ye ulaşmıştır (Şekil 3.33) [82].



Şekil 3.33: Sanayi arazisi mevcut durum (1994).

- Planın Geliştirme Süreci ve Teknik Özellikleri

Ana planın asıl görevi, şehrin özelliğini ve ölçeğini, uzun vadeli kentsel mekânsal yapı ve yeni endüstriyel gelişim alanlarını belirlemektir. Shenzhen ve Hong Kong ile Pearl River Delta bölgesi arasında ekonomik işbirliğini ve koordineli kalkınmayı teşvik etmek amacıyla çeşitli şehirsal arazi türlerinin, entegre ulaşımının, kamu tesislerinin ve altyapı miktarını, yerleşimini ve büyük projelerini düzenlemektir. Bununla birlikte Shenzhen'in şehir görüntüsünü korumak ve güçlendirmektir. [82] 1996 yılı ana planı, planlama yönteminde bir dizi yeni girişimde bulunmuştur. Plan şunları içermektedir:

- Şehrin Özelliğini Belirlemek:

Modern endüstrilerin koordine edildiği ve geliştirildiği kapsamlı bir özel ekonomik bölge, Güney Çin'deki merkez şehirlerden biri ve modern bir uluslararası şehir diye belirlemiştir. [80]

- Kentsel Gelişim Stratejilerinin Belirlemek:

1996 yılı ana planının görevlerinden biri, kentin şeklini ve yapısını belirlemek ve endüstrilerin uygun kentsel alanda düzenlemektir. Shenzhen'in uzun vadeli gelişimine uyan bir makro yerleşim yapısını kurmaktır. [82]

- Kentsel Plan Olarak:

Ana planda doğal ekoloji ve yapay ekoloji gibi iki seviyeli bir mekânsal çerçeve açısından kentsel gelişimi geliştirme alanı ve ikincisi, koruma kalkınma alanı teşkil etmektedir.

- Kentsel İnşaat Yerleşim Yapısı Olarak:

Şekil 3.34'de görüldüğü gibi plan, "üç eksen, dokuz işlevsel grup, altı bağımsız

gelişmesini teşvik edecek ve yeni bir ekonomik büyüme noktası haline gelmiştir. [82]

- Ana Planın Uygulaması:

1996 yılında ana planın uygulanmasından bu yana geçen on yılda, sosyal ve ekonomik kalkınmada, kentsel inşaatın yönlendirilmesinde ve desteklenmesinde mühim bir rol oynamıştır. Kentsel yapının kontrolü ve rehberliği daha etkili olmuş ve kentsel yapının kalitesi büyük ölçüde iyileştirilmiştir. Fakat aynı zamanda bazı sorunlar da ortaya çıkmıştır. Spesifik olarak, 1996 ana planının çeşitli açılardan performans değerlendirmesi aşağıdaki gibidir: [80]

- Sosyal ve Ekonomik Kalkınmanın Yönlendirilmesi Açısından:

1996 yılı ana planı altyapıdaki ilerlemeye rehberlik ederek şehrin verimli çalışmasını sağlamıştır. Aynı zamanda konut, yeşil alan, turizm tesisleri, kamu tesisleri vb. inşaatlarında, kentin çekiciliğini artırmaya, kaliteli bir kentsel altyapı inşa etmeye ve hızlı ekonomik kalkınmanın gereklerine daha iyi uyum sağlamaya odaklanmıştır. Shenzhen Limanı dünyanın 4'üncü en büyük konteyner limanı haline gelmiştir. Ayrıca Shenzhen Havalimanı 10 milyondan fazla yolcuyla ülkedeki 4'üncü havaalanı ve hava kargo merkezi haline gelmiştir.

- Ana Planın Oluşturulması Açısından

Shenzhen'deki çeşitli sokak ofislerinin aynı endüstriyel yapısından dolayı üretim hizmetleri esas olarak Hong Kong'a bağlıydı. Shenzhen şehir merkezi ve ilçe merkezi olarak iki merkez sistemiyle temsil edilmektedir. Bu nedenle 1996 senesi ana planında önerilen merkezi yapısal sistem yeni ayarlamalar gerektirmiştir. Aynı zamanda üç eksen hızla gelişmiştir. Batı eksen en güçlü gelişmeye sahip olan Pearl River Delta'da önemli bir endüstriyel haline gelmiştir. Orta eksen şehrinin işlevsel tahliyesini devralarak kentin kapsamlı hizmet işlevini üstelemiştir. Doğu eksen ise ekonominin gelişmemesi nedeniyle nispeten geri kalmıştır. Kentsel grup yapısı açısından da geçtiğimiz on yılda daha da güçlendirilmiş, 1996 ana planında önerilen "9 işlevsel grup ve 6 bağımsız kent" ten, tüm şehirde 11 grubun kapsadığı mekânsal yapıya gelişmiştir.

- Şehrin Genel Boyutunun Kontrol Açısından:

Genel plan, 2010 yılında toplam nüfus kontrolünün 4,3 milyon olacağını ve kentsel yerleşim alanı alanının 480 km²'ye ulaşacağı öngörülmüştür. Aslında 2006

yılına kadar şehir nüfusu ve arazi kullanımı, beklenen hedefi aşarak nüfus 8,46 milyona ve yerleşim alanı 729, 08 km²'ye ulaşmıştır. Kayıtlı hane sayısı (1,96 milyon) ise planlanan hedefe (2 milyon) ulaşmamıştır. Şehrin geçici nüfusu ise hızla artmaktadır. Bu da toplam nüfus içindeki kayıtlı nüfusun oranında düşüş eğiliminde olduğunu göstermektedir. Yerleşim alanı ölçeğinde, 2006'nın sonunda, şehirdeki yerleşim alanı 729,08 km² seviyesine ulaşmıştır. Bu da yerleşim alanına dair beklenen hedefin 250 km² kadar fazlası olduğunu göstermektedir.

Tablo 3.5: 2006 yılında kentsel yerleşim alanı ile 2010 ana plan kontrol göstergeleri arasındaki karşılaştırma tablosu (Birim: km², %).

		Konut	Ticari	Kamu Kurumu	Sanayi	Depolama arazi	Dış trafik	Yol, plaza	Belediye	Yeşil Alan	Özel	Toplam
2010 plan	Alanı	122,9	16,4	54,1	84,1	19,5	42,5	74,5	13,8	45,3	5,4	478,7
	Oran	26	3	11	18	4	9	16	3	9	1	100
2006 Mevcut durum	Alanı	192,8	33,6	36,7	265,8	11	33	85,5	14,4	51,8	4,5	729,1
	Oranı	26,44	4,61	5,03	36,46	1,51	4,52	11,72	1,98	7,11	0,62	100
Fark	Alanı	69,9	7,2	-17,4	181,7	- 8,5	- 9,5	11	0,6	6,5	-0,9	250,4
	Oranı	+	+	-	+	-	-	+	+	+	-	

- Kentlerdeki Her Türlü Yerleşim alanını Yönlendirme Açısından

Tablo 3.5'teki mevcut kentsel inşaatına göre, planlanan arazi kategorileri, sanayi arazisi ve konut arazisi üzerinde yoğunlaşmıştır [80]. Mevcut sanayi arazi alanı (256,9 km²) planlanan miktarın üç katından fazla (84,1 km²) olup; kontrol endeksini geçen 181,8 km² toplam arazi kullanımının %72,7'sini oluşturmaktadır. Kentte 600'den fazla büyük ve küçük sanayi bölgesi bulunmaktadır.

Tablo 3.6: İnşaat dışı alan ve yerleşim alanının kentsel inşaat alanlarının karşılaştırılması tablosu (Birim: km²).

Alan Adı	1994 Mevcut durum	2010 Ana Plan	2006 Mevcut durum	(değişim1) 1994-2005 Mevcut durum	(değişim2) 2010 Ana plan-2005 Mevcut durum
İnşaat dışı alan	1487	1422	974	- 513	- 448
İnşaat alan	299	478,7	729,08	+ 430,08	+ 250,38

- Kapsamlı Kentsel Arazi Kullanımı Açısından:

Kentsel yerleşim alanlarının hızlı bir şekilde yükselmesinden dolayı özel bölge dışındaki köy ve kasabaların hâkim olduğu kalkınma modeli, tarım arazisi, doğal çevreyle ilgili arazi, grup ayırma bölgesi ve su kaynağı koruma alanı gibi yerleşim dışı

araziler plan dışı olarak açılmıştır. Plan, altı tip yerleşim dışı arazinin toplam planlamasının 1422 km² olduğunu ve neredeyse on yıllık bir uygulamanın ardından kontrolün büyük ölçüde kırıldığını belirlemiştir. Bu da tablo 3.6'da gösterilmiştir [80].

- Kamu Tesislerinin Planlanması ve İnşası Açısından:

On yıllık inşaatın ardından hastaneler, okullar ve stadyumlar gibi şehir düzeyinde büyük ölçekli kamu tesisleri yapılmıştır. Ancak bir sonraki seviyedeki kamu tesislerinde yatırım varlıklarının bulunmamasından dolayı değer verilmemiştir. Bu da ilçe düzeyinde, özellikle kasaba düzeyinde, kamu hizmeti tesislerinin gelişimi çok yavaş geliyordu. Özellikle de özel ekonomik bölge dışındaki kamu tesisleri inşaat projelerinin uygulanması daha da kötüleşmiştir.



Şekil 3.35: Shenzhen uzun vadeli demiryolu planı.

- Entegre Ulaştırma Planlaması ve İnşaatı Açısından:

Geçtiğimiz on yıl boyunca Shenzhen'deki havalimanları, limanlar ve limanlara dayalı otoyollarla bütünleşmiş bir ulaşım ağı kurmuştur. Bu da hızlı motorizasyonun yol açtığı trafik baskısının azaltılmasında olumlu bir rol oynamıştır. Bölgesel lojistik merkezlerinin durumu da kademeli olarak oluşmuştur. Şehir yakındaki Guangzhou, Hong Kong'a bağlanabilir karayolu trafiği tamamen sona ermiştir. Şekil 3.35'de gösterilen Shenzhen Uzun Vadeli Demiryolu Planı 270 Km uzunluğunda 9 hattan oluşmaktadır [80], toplu taşımacılık açısından M1 ve M4 Rumuzlu raylı sistem hatlarının, büyük kapasiteli toplu taşımacılığın gelişimini büyük ölçüde desteklemiştir. Demiryolunun tam olarak yayılmasıyla, Shenzhen'deki demiryolu için mevcut mantıksız yerleşim düzeni nedeniyle eksikliğin 1996 ana planlaması çerçevesinde ayarlanması gerekli olmuştur. Son on yılda ise Shenzhen Havaalanı ve liman hızla

gelişmiştir. Son zamanlarda belediye, “kenti limanla güçlendirmek” hedefini önermiş ve “Çin ve Hong Kong” yeni bir yükseklikte geliştirilmesi için fikirler tavsiye etmiştir.

- Belediye Tesislerinin Planlanması ve İnşaatı Açısından:

Planın rehberliğinde, kentsel altyapı inşaatı önemsenmiş ve o dönemde ekonomik güç ve gelecekteki kalkınma ihtiyaçları dikkate alınmıştır. Buna rağmen mevcut nüfus büyüklüğü ve arazi kullanım alanının planlama beklentilerinin karşılanmasını zorlaştırmış ve yeni araştırmalara ihtiyaç duyulmuştur.

- Çevrenin Korunması Açısından:

Ana planın uygulanmasından bu yana Shenzhen, sürdürülebilir kalkınma stratejisine uymuş ve ekolojik çevre koruma çalışmalarında iyi sonuçlar elde etmiştir. Nitekim Shenzhen; “Uluslararası Bahçe Şehri”, “Ulusal Çevre Koruma Model Şehri” ve “Ulusal Toprak ve Su Koruma Ekolojik Çevre İnşaat Gösteri Şehri” unvanlarını kazanmıştır. Ayrıca Çin Habitat Çevre Ödülü” gibi bir dizi ödül kazanmıştır. Çevre koruma hedefi için bir dizi yasa ve yönetmelik getirilmiş, ekolojik koruma ve inşaat çalışmaları daha da güçlendirilmiştir. Bununla birlikte şehrin birçok sorunu da vardır. Bu sorunlar şunlardır:

- Ekolojik yapı ve arazi ciddi şekilde zarar görmüştür.

- Su ortamı açısından içme suyu kaynak rezervuarlarının su kalitesi iyi durumda olup; genel seviye su kalitesi standartlarının gereklerini karşılamıştır. Ancak nehir suyu sorunludur. Özellikle kurak mevsimde, toplam su kalitesi yüzey suyu kalitesi standardını karşılayamamıştır.

- Atmosferik çevre açısından, kentin genel çevre hava kalitesi 2006 yılında iyi bir seviyedeydi. Ulusal birinci ve ikinci seviye çevre hava kalitesi standartlarını karşılayan gün sayısı 359 ve tüm yılın % 98,4’ünü oluşturuyordu. Genel hava kalitesi iyi olmasına rağmen asit yağmuru kirliliği açıkça bozulmuştur ve motorlu taşıtların egzoz emisyonları ana kirlilik kaynağı haline gelmiştir.

1996 ana planı dört önemli rol oynamıştır:

- Kentin yapısını makul bir şekilde oluşturmuş ve iyi bir temel atmıştır.
- Kentsel altyapı ve kamu tesislerinin inşasına etkili bir şekilde rehberlik etmiş ve kentsel işlevlerin geliştirilmesini desteklemiştir,

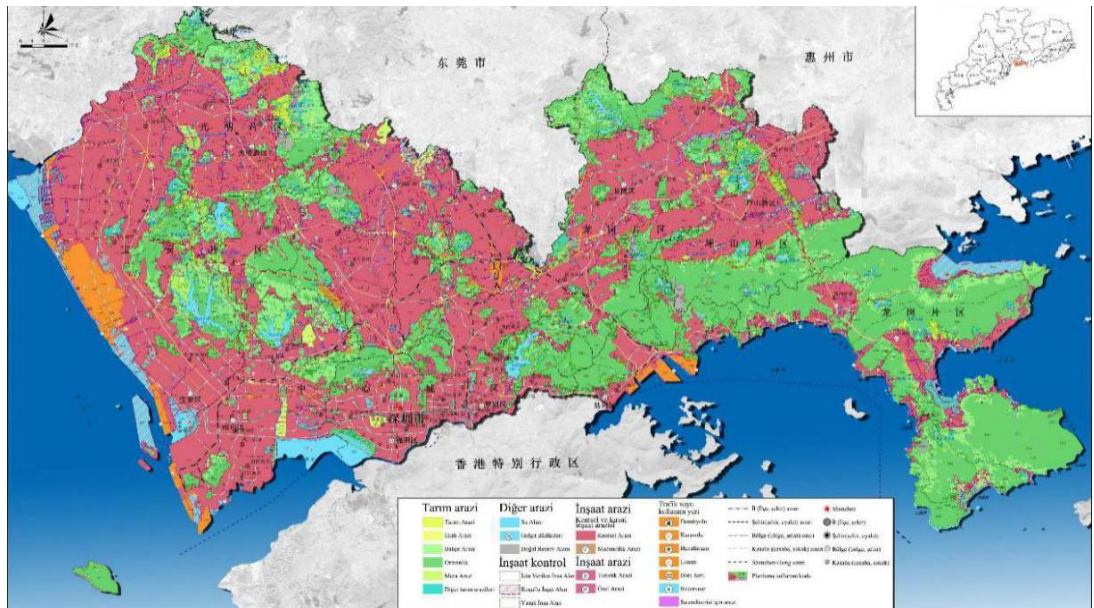
- Kentsel arazi kullanımını etkili bir şekilde yönlendirmiş ve çeşitli arazi türlerinin rasyonel yerleşim planını ve yoğun kullanımını teşvik etmiştir,
- Bir sonraki planlama seviyesine ve çeşitli projelerin hazırlanmasına rehberlik etmiş ve çeşitli girişimlerin koordine gelişimini teşvik etmiştir.

1996 ana planı, kentsel planlama alanını bütün şehre doğru genişletilmesi ve batı, orta ve doğunun gelişim eksenini temel iskelet olarak oluşturmuştur. Şaft ve kemer kombinasyonu, kentin grup yapısının ilerlemesi, yüksek hızlı büyüme aşamasının kentsel alan genişletme ihtiyaçlarına uyarlanmıştır. Ancak 1996 ana planında düzeltilmesi ve iyileştirilmesi gereken bazı eksiklikler vardı. Bunlar şu şekilde sıralanabilir:

- Kentsel gelişim stratejisini etkileyen alan kontrolü yeterli değildir.
- Planın uygulanmasına yönelik koruma politikaları eksiktir. İdari sistem, karar alma mekanizması ve yönetim politikaları gibi reform önlemleri yeterince ilerlememiştir.

3.2.4.3. Shenzhen Şehri Ana Planı (2010-2020)

Shenzhen Şehir Ana Planı Şekil 3.36’da gösterilmiştir ve plan yapım süreci proje tamamlanma zamanı Ekim 2006- Ocak 2008 arasındır [80].



Şekil 3.36: Shenzhen şehir ana planı (2010-2020).

- Planlama Aşamasında Shenzhen ve Kentsel kalkınmanın Karşılaştığı Yeni Durum:
Shenzhen'in 20 yıldan fazla süren yapılaşma döneminde, şehir hızlı bir sanayileşme ve kentleşme yaşamıştır. Nüfus büyüklüğü hızla artmış ve yerleşim alanının ölçeği genişlemiştir. Shenzhen'in hızlı gelişimi, kentsel köyleri, eski yerleşim alanlarını ve eski sanayi alanlarını da kapsamıştır. [80]

Tablo 3.7: Shenzhen belediye kamu güvenliği bürosu, nüfus verileri (2006)
(Birim: kişi,%).

Toplam Kişi Sayısı	Yaşam Süresi			Cinsiyet	
	Bir Aydan Az	Bir ay - Bir Yıl	Bir Yıldan Fazla	Erkek	Kadın
10.356.514	946.032	4.093.397	5.317.085	5.248.113	5.108.401
	% 39,52	% 51,34	% 50,67	% 50,67	% 49,33

- Kentsel Nüfus Büyüklüğü:

Shenzhen'in nüfusu göçmenler nedeniyle hükümetin Shenzhen'deki nüfus büyüklüğüne ilişkin verilerinden oldukça farklıdır. Shenzhen Kamu Güvenliği Bölümüne göre, 2005 yılında Shenzhen'in toplam nüfusu 12,17 milyon, hanehalkı nüfusu sadece 1,8 milyon ve buraya taşınan nüfus ise 10,3 milyondur. Bu da tablo 3.7'de ayrıntılı olarak gösterilmiştir [83]. 2010 yılında hanehalkı nüfusu 2,51 milyon ve göçmen nüfus 10,37 milyon olup; toplam nüfus 13,22 milyona ulaşmıştır. Bunların arasında göçmen nüfus sayısı, hanehalkı nüfusun % 77'sini oluşturmaktadır. Bu da tablo 3.8'de gösterilmiştir [84].

Tablo 3.8: Shenzhen'deki göçmen nüfusun ikamet süresi ve oranları (2006)
(Birim: kişi, %).

İkamet Süresi	Nüfus (kişi)	Yüzde (%)
Bir Aydan Az	50.313	0,45
Bir Ay - Altı Ay	708.082	6,39
Yarım Yıl- Bir Yıl	1.746.007	15,76
Bir Yıldan Fazla	8.574.752	77,4

- Kent alanı ve Özellikleri

Özel Ekonomik bölgenin kuruluşundan bu yana geçen 27 yılda Shenzhen, 1979'daki 3 km²'den 2006 yılının sonunda 729,08 km² boyutuna ulaşmıştır. Bunların arasında bölge içi %25,62 ve dışı ise %74,3'tür. Temel ekolojik kontrol hattında

bulunan yerleşim alanı 94,86 km² olup; toplam inşaat arazisinin %13,01'ini oluşturmaktadır. Bunlara 29,22 km² sanayi alanı ve 9,85 km² konut alanı dâhildir. [80]

- Arazi Kaynakları

Kamu güvenlik birimine göre, kentte kentsel yerleşim alanlarının nüfus yoğunluğu 2005 yılında 17.308 kişi/km² ye ulaşmıştır. Özellikle Luo Hu bölgesindeki rakam en yüksek olup 35.560 kişi/km² ulaşmıştır. Böylece Shenzhen'de nüfus yoğunluğu, trafik tıkanıklığı ve çevresel bozulma gibi kentsel sorunlar meydana gelmiştir [80].

- Endüstriyel Durum

2006 yılında Shenzhen sanayi bölgesi, 265,79 km² olmuştur. Bunun içinde özel bölgenin sanayi bölgesi 20,50 km² ve özel bölgenin dış bölgesi 245,29 km² olup; özel bölgenin dışındaki sanayi bölgesi ise tüm kentin sanayi arazisinin %92'sini oluşturmuştur. Sanayi arazileri, yerleşim alanlarının %36,46'sını teşkil etmektedir. Bunların arasında, bölge içi %10,97 ve bölge dışı %45,2'dir. Özellikle bölge dışındakiler, ülkenin ve Shenzhen'in şehir planlama standartlarından (yaklaşık % 15 - % 25) oldukça yüksektir [80].

- Planın Geliştirme Süreci ve Teknik Özellikleri:

“Özel ekonomik bölge, ulusal ekonomik merkez ve uluslararası şehir” olarak yeni bir kentsel yapı kurmak ve dünya standartlarında bir metropol alanı inşa etmek için Shenzhen-Hong Kong işbirliğinin gelişim hedefleri belirlenmiş ve ulusal bir kalkınma stratejisi haline gelmiştir.[85] Genel kentsel gelişim hedefi kapsamında, bölgesel işbirliği, ekonomik dönüşüm, sosyal uyum ve ekolojik korumanın alt hedefleri önerilmiştir. Söz konusu öneriler; mevcut mekânsal düzeni sürdürmek, bölgesel bağlantıları güçlendirmek ve “üç eksenli, iki kayışlı, çok merkezli” açık alan yapısı inşa etmektir. Plan kapsamında dört ilçe ve beş hatta yer kontrolünü uygulanmıştır. Ayrıca sanayi, konut, kamu hizmetleri ve yeşil alan sistemleri de dâhil olmak üzere ekonomik ve sosyal çevre için bir destek sistemi oluşturulmuştur.

- Kalkınma Hedefleri:

2010-2020 Shenzhen ana planının genel hedefi uyumlu bir toplumda öncü bir şehir inşa etmek; bununla birlikte koordineli ekonomik, sosyal ve çevresel kalkınmayı sağlamak ve sosyalist bir model şehir inşa etmektir. [80]

- Endüstriyel Gelişim ve Yerleşim:

2010 yılında Shenzhen'in sanayi katma değeri 2005 yılındaki değerine göre iki katına çıkmıştır. Bu planlama tahmini ise mevcut sanayi üretim değerine bağlı olarak yıllık ortalama büyüme oranını % 15'ten fazla tutmayı öngörmüştür. Planda, 2020 yılına kadar kentin sanayi katma değeri, 2005'ten iki katına çıkması beklenmektedir. Bu hesaplama göre, kentin sanayi katma değerinin 2020 yılında 10,000 milyar yuan'a ulaşması hedeflenmektedir [86].

- Ulaşım Geliştirme Hedefleri ve Stratejileri:

Şehirde toplu taşıma sayısının 2020 yılına kadar günde 400-450 milyon yolcu-km' ye, toplam yük trafiğinin ise günde 20-25 milyon araç-km'ye ulaşacağı tahmin edilmiştir [86].

3.3. Shenzhen'in Mekânsal Gelişme Süreci Modeli

3.3.1. Araştırmada Rehberlik Etmiş Modeller

Analizde ana yol olarak Michael Robert Günter Conzen'in "Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis" adlı Çalışması mevcut kentsel formun arkasındaki itici güçlerin aşamalı analizi bölümünde yararlanılan kaynaklardandır. Bu çalışmaya dayanarak, bu aşamada amaçlanan Shenzhen'in kentsel evrimini farklı aşamalara bölerek, sosyo-ekonomik kalkınma sürecindeki kilit düğümleri tanımlamak, sonra sosyo-ekonomik gelişme sırasındaki değişimleri mekânsal formun evrimine yansıtma ve mekân-zamanın örtüşmesi altında mekânsal form geliştirme bağlamını açıklığa kavuşturmak da hedeflenmiştir. [87]

Tüm bunlarla birlikte Conzenian Okulu'nun (Conzenian School) Kohort Analizine (Cohort Analysis) de bakıldığında, bu düşünce okulunun teorisinde "kentsel peyzaj"ın (Townscape) evrimi ile sosyal, politik, ekonomik ve kültürel faktörler arasındaki ilişki olduğu görülmektedir. Michael Robert Günter Conzen'e göre, kentin gelişiminde kentsel ruhun nesnel tezahürü (Objectivation of spirit) veya sosyal gerçekliğin fiziksel görünüşüdür ve kentsel tarihi kayıtların birikmesiyle ilişkilidir. Dolayısıyla kentin tarihi coğrafi yapısının incelenmesi, kentsel morfoloji çalışmasının ilk adımıdır. Bunlarla birlikte Conzen, kentsel peyzajı, plan (Town plan), mimari doku (Building fabric) ve arazi kullanım şekli (Land utilization) gibi üç formdan oluşan bir

kompleks olarak tanımlamıştır. [88]

Bunlar arasında kent planı, kentsel yerleşim bölgelerindeki tüm yapay alanların mekânsal dağılımı olarak tanımlamak mümkündür. Bu da şehirdeki diğer desenin sınırladığı, bu yapay alanlarla şehrin geçmiş varlığı arasındaki bağlantıyı oluşturarak gelecekteki biçim ve arazi kullanımında uzun vadeli bir çerçeve rolü oynamasında etkili olmuştur. Dolayısıyla kent planı, zengin bir tarihsel bilgi içermekte olup; kentsel gelişim sürecinin her aşaması tarihi haritalara göre ele almaktadır. Bu bağlamda planlama kararları ve sosyo-ekonomik veriler doğrultusunda şehrin gelişimi sağlıklı bir biçimde değerlendirilebilmektedir.

3.3.2. Analiz Yöntemleri

Bu araştırma yöntemlerinin öncülüğünde, ilk olarak Çin'deki yeni şehir olan Shenzhen şehrinin sosyo-ekonomik gelişme sürecindeki değişiklikleri analiz ederken Shenzhen yeni şehir gelişmesine etkileyen faktörleri tespit etmeyi amaçlamıştır. Bu amaca ulaşmak için 1979-2019 yıllar arasında Shenzhen'in nüfus artış, yabancı sermaye yatırımlarının, birincil, ikincil ve üçüncü sektör, dış ticaret dengesi, yerleşim alan büyümesini nasıl etkilediğini regresyon analiziyle ve tüm faktörlerin birbiriyle ilişkisini öğrenmek için de Korelasyon analiziyle incelenmiştir. Bu analizi SPSS yazılımında uygulanmıştır.

Analiz aşamasında 1978'den 1990'a kadar Shenzhen'de yıllık veri bulunmamasından dolayı, veriler esas olarak Shenzhen 1991, 1996, 2001, 2006, 2011, 2016, 2018, 2019 nüfus sayısı ve istatistik yıllığı verilerine aittir.

Tezdeki araştırmanın ilk adımında şehrin yerleşim alanında sosyo-ekonomik gelişmenin etkisi regresyon ve korelasyon analiziyle incelenmiştir.

Son olarak Shenzhen'in genel mekânsal formunun evrimi analizi yapılmıştır. Bu analiz sürecinde, GIS verilerinin elde edilmesi zor olduğundan, bu bölüm analiz için temel veriler olarak Google Earth'te sağlanan Shenzhen hava fotoğrafçılığı görüntülerini kullanmaktadır. Veriler açısından, 1979'dan 2016 yılına kadar Google Earth, Shenzhen'in her yıl Aralık ayında çekilen uydu görüntülerini sağlamıştır. Ancak bunlar arasında, 1980'den 1983'e kadar hava görüntü verileri eksiktir, 1984 ve 1985'in uydu görüntüleri tamamen aynıdır ve 1986'nın uydu görüntüleriyle çok benzerdir. Dolayısıyla nihayet elde edilen tarihi hava görüntüleri, Aralık 1979 - Aralık 1985-Aralık 2017, toplam 33 zaman noktasını içermektedir (EK-C).

Aynı zamanda, şehir planlama haritalarına, arazi kullanım durum haritalarına, istatistiksel bültenlere, tarihsel vektör haritalarına ve tarihi hava fotoğrafların CAD vektör çizim yoluyla ve alan istatistiklerine göre, bu bölümde Shenzhen'in farklı yıllardaki yerleşim alanlarının toplam alanı özetlenmektedir. Ek olarak bitişik yıllara göre ortalama büyüme oranını ve son olarak Shenzhen'in yerleşik bölgelerinin yıllar boyunca alan değişikliğini elde etmek üzere çalışma yapılmıştır.

3.3.3. Shenzhen'in Mekânsal Biçimin Etkileyen Faktörlerin Analizi

3.3.3.1. Regresyon ve Korelasyon Analizi

Mekânsal gelişim sürecini etkileyen faktörler, regresyon analiziyle modellenmiştir. Regresyon analizi, bağımlı değişken ile bir veya daha çok bağımsız değişken arasındaki ilişkiyi incelemek amacıyla kullanılan bir analiz yöntemidir. [89]

Tek Değişkenli Regresyon Analizi: Bir bağımlı değişken ve bir bağımsız değişken arasındaki ilişkiyi incelemektedir. Tek değişkenli regresyon bağımlı ve bağımsız değişkenler arasındaki ilişkiyi temsil eden bir doğru olduğu ve bu doğrunun denklemi bulunarak iki veri grubu arasındaki ilişkinin gücü belirlenir.

Çok Değişkenli Regresyon Analizi: Bağımlı değişken ve 2 veya daha fazla bağımsız değişkenle aralarındaki ilişkinin derecesini farklı algoritmalarla ifade eden modelleri bulmaya yarayan analize, çok değişkenli regresyon analizi adı verilir.

Regresyon analizi, önemli bir istatistiksel yöntem olup, bağımlı değişken ile bağımsız değişken(ler) arasındaki ilişkiyi açıklamak için kullanılmaktadır. Regresyon analizi, bu ilişkinin matematiksel bir ifadesidir. Ek olarak, bağımlı ve bağımsız iki değişken arasındaki, ilişki eğrisel, polinomial, logaritmik, üstel vb. regresyon modelleri ile açıklanır.

Regresyon analizi yöntemi, "Bağımlı ve bağımsız değişkenler arasında bir ilişki varsa etkisini bulmaya ve verilerin değişimi ile ileriye dönük tahminin mümkün olup olmadığı değişkenlerin etkisinin ne olduğu gibi konularda cevap aranılır.

Bu araştırmada da Shenzhen şehrinin gelişme süreci analiz edildiği için esas olarak yerleşme alanının büyüme oranı bağımlı değişken olarak ele alınmış ve şehrin gelişiminin sağlıklı bir biçimde temellendirilmesi için regresyon analizine başvurulmuştur. Ayrıca tüm bağımsız değişkenleri tek tek deneyerek en anlamlı analiz sonucuna ulaşılması hedeflenmiştir. Bu noktada belirtmek gerekir ki bağımsız

değişken bağlamında değerlendirilen nüfus artış hızında şehrin ekonomik gelişimi, göçmen nüfus alması, şehrin kültürel düzeyi, genç ve çalışan nüfusun oranı olumlu faktörler olarak etkili olmuştur.

3.3.3.2. Shenzhen Yerleşme Alanlarını Etkileyen Faktörlerin Analizi

Büyük yerleşim yerlerinde ortaya çıkan ve büyük şehirlerin özelliği olan sanayi ve ticaret, kişisel ve toplumsal ilişkilerinin yayılma alanını genişletmektedir. Şehirleşme olgusu, belirli bir zaman aralığında şehir olarak kabul edilen yerleşme birimlerinde nüfus artışıyla birlikte görülen ekonomik ve toplumsal yapıdaki değişmeyi belirleyen bir süreçtir. Ancak şehirleşmeyi sadece bir nüfus hareketi gibi ele almak yeterli değildir.

Keleş'e göre kentleşme farklı teknolojik, sosyal ve siyasi değişimlerin etkisiyle oluşan, toplum yapıları ile birlikte yaşayanların davranışlarına tesir ederek yerleşimleri başka biçimlere dönüştürebilme gücünü içeren süreçtir [90].

Dolayısıyla yukarıdaki bölümlerde bahsedilen Shenzhen'in gelişme sürecine etki eden coğrafya gibi doğal faktörlere ve şehir planlama kararları gibi politik faktörlere ek olarak sosyal faktörlerin etkisini elde etmek amacıyla çoklu regresyon analizi yapılmıştır.

Formül:

$$Y_i = (b_0 + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n) + e_i \quad (3.1)$$

- Y: Yerleşim alanında artış
- X₁: Birincil Sektör
- X₂: İkincil Sektör
- X₃: Üçüncül Sektör
- X₄: Toplam ihracat-ithalat hacmi
- X₅: Göçmen Nüfus
- X₆: Hanehalkı Kayıtlı Nüfus
- X₇: Sabit kıymet yatırım hacmi
- X₈: Toplam İşletme Sayısı

Araştırma Hipotezi:

H₀: Bağımsız değişken ile bağımlı değişken arasındaki regresif (sebeup sonuç ilişkisi) ilişki anlamsızdır.

H₁: Bağımsız değişken X₁ ile bağımlı değişken Y arasındaki regresif (sebeup sonuç ilişkisi) ilişki anlamlılık seviyesindedir.

H₂: Bağımsız değişken X₂ ile bağımlı değişken Y arasındaki regresif (sebeup sonuç ilişkisi) ilişki anlamlılık seviyesindedir.

H₃: Bağımsız değişken X₃ ile bağımlı değişken Y arasındaki regresif (sebeup sonuç ilişkisi) ilişki anlamlılık seviyesindedir.

H₄: Bağımsız değişken X₄ ile bağımlı değişken Y arasındaki regresif (sebeup sonuç ilişkisi) ilişki anlamlılık seviyesindedir.

H₅: Bağımsız değişken X₅ ile bağımlı değişken Y arasındaki regresif (sebeup sonuç ilişkisi) ilişki anlamlılık seviyesindedir.

H₆: Bağımsız değişken X₆ ile bağımlı değişken Y arasındaki regresif (sebeup sonuç ilişkisi) ilişki anlamlılık seviyesindedir.

H₇: Bağımsız değişken X₇ ile bağımlı değişken Y arasındaki regresif (sebeup sonuç ilişkisi) ilişki anlamlılık seviyesindedir.

H₈: Bağımsız değişken X₈ ile bağımlı değişken Y arasındaki regresif (sebeup sonuç ilişkisi) ilişki anlamlılık seviyesindedir.

Regresyon analizini yapmak için önce tüm değişkenler arasında doğrusal yönde bir etkiye sebep olması gerekmektedir. Dolayısıyla öncelikte korelasyon analiz yapmamız gerekmektedir.

Korelasyon açıklamasına göre, tablo 3.9'daki değişkenler arasında ilişki olduğu varsayılmaktadır. Burada yerleşme alanı büyüme oranıyla yurtdışı sermaye yatırımının, ikinci ve üçüncü sanayilerin ve göçmen nüfusunun ilişkilerinin kuvvetli olduğu görülmektedir. Pearson korelasyon 1 yakın ve sig.1-tailed'in 0,05'ten küçük olmasıyla analizdeki değişkenlerin ilişkili olduğunu söylemek mümkündür.

Regresyon analizinin istatistik değerleri tatmin edicidir. F istatistiği olasılık anlam değerinin 0,0000 olması bu modelin istatistik açıdan hata oranı 0 ve modelin anlamlı olduğunu ifade etmektedir. Bağımsız değişken ile bağımlı değişken arasındaki regresif (sebeup sonuç ilişkisi) ilişki vardır. Dolayısıyla boş hipotez H₀ reddedilir.

Tablo 3.9: Modelin korelasyon analizi sonuçları.

Pearson Korelasyon									
	Y: Yerleşim alanında Artış	X1: Birincil Sektör	X2: İkincil Sektör	X3: Üçüncül Sektör	X4: Toplam ihracat- ithalat hacmi	X5: Göçmen Nüfus	X6: Hanehalkı Kayıtlı Nüfus	X7: Sabit kıymet yatırım hacmi	X8: Toplam İşletme Sayısı
Y: Yerleşim alanında Artış	1								
X1: Birincil Sektör	0,56	1							
X2: İkincil Sektör	0,972	0,416	1						
X3: Üçüncül Sektör	0,956	0,392	0,997	1					
X4: Toplam ihracat-ithalat hacmi	0,975	0,473	0,964	0,953	1				
X5: Göçmen Nüfus	0,983	0,593	0,926	0,9	0,951	1			
X6: Hanehalkı Kayıtlı Nüfus	0,916	0,347	0,981	0,991	0,921	0,844	1		
X7: Sabit kıymet yatırım hacmi	0,963	0,449	0,994	0,991	0,953	0,927	0,976	1	
X8: Toplam İşletme Sayısı	0,964	0,468	0,989	0,991	0,959	0,919	0,981	0,986	1
Sig. (1-tailed)									
	Y: Yerleşim alanında Artış	X1: Birincil Sektör	X2: İkincil Sektör	X3: Üçüncül Sektör	X4: Toplam ihracat- ithalat hacmi	X5: Göçmen Nüfus	X6: Hanehalkı Kayıtlı Nüfus	X7: Sabit kıymet yatırım hacmi	X8: Toplam İşletme Sayısı
Y: Yerleşim alanında Artış	.								
X1: Birincil Sektör	,000	.							
X2: İkincil Sektör	,000	,004	.						
X3: Üçüncül Sektör	,000	,006	,000	.					
X4: Toplam ihracat-ithalat hacmi	,000	,001	,000	,000	.				
X5: Göçmen Nüfus	,000	,000	,000	,000	,000	.			
X6: Hanehalkı Kayıtlı Nüfus	,000	,014	,000	,000	,000	,000	.		
X7: Sabit kıymet yatırım hacmi	,000	,002	,000	,000	,000	,000	,000	.	
X8: Toplam İşletme Sayısı	,000	,001	,000	,000	,000	,000	,000	,000	.

Tablo 3.10: Modelin regresyon analizi sonuçları.

Katsayılar ^a					
	Standart olmayan katsayılar		Standart katsayılar		Sig.
	B	Std. Error	Beta	t	
(Sabit terim)	-2,787	1,495		-1,864	0,072
X1: Birincil sektör	0,107	0,051	0,028	2,083	0,046
X2: İkincil sektör	0,306	0,159	0,495	1,924	0,064
X3: Üçüncül sektör	0,319	0,151	0,508	2,109	0,043
X4: Toplam ihracat-ithalat hacmi	-0,003	0,02	-0,006	-0,155	0,878
X5: Göçmen Nüfus	0,52	0,075	0,694	6,965	0,000
X6: Hanehalkı Kayıtlı Nüfus	0,156	0,347	0,082	0,448	0,657
X7: Sabit kıymet yatırım hacmi	0,528	0,072	0,667	7,287	0,000
X8: Toplam İşletme Sayısı	0,066	0,092	0,096	0,725	0,474
R	0,999 ^a		Ayarlı R ²	0,997	
R ²	0,998		Std. Tahmini hata	0,03324	
Durbin-Watson	1.144				

B sabit terim katsayısıdır. Bu bağımsız değişkenler sabitken; bağımlı değişken olan yerleşim alanının artışın -2,8 olması beklenmektedir. Regresyonun açıklama gücü 0,99 olarak çıkmıştır. Bu sonuç, yerleşim alanının bağımsız değişkenler tarafından yüzde 99 oranla açıklanabildiğini göstermektedir. Düzeltilen R kare analizin açıklama kapasitesini göstermektedir. Durbin-Watson değerinin 2'den küçük olarak 1,14 olması, bu modelde pozitif oto korelasyon olduğunu göstermektedir.

Tablo 3.10'a bakıldığında, her bir (X₁ birincil, X₂ ikincil ve X₃ üçüncül sektörler, X₅ göçmen nüfus, X₆ hanehalkı Kayıtlı Nüfus, X₇ sabit kıymet yatırım hacmi,) bağımsız değişkenlerle (Y yerleşim alanında artış) bağımlı değişkeni arasındaki regresif (sebepl sonuç ilişkisi) ilişki anlamlılık seviyesinde ve pozitif yönde bulunmuştur. Diğer bir deyişle, bu bağımsız değişkenlerde meydana gelen belli

oranlardaki artış, beraberinde yerleşim alanında belli oranda artışa neden olmaktadır. Bu nedenle bu bağımsız değişkenlerin yerleşim alanını etkileyen faktörler analizi belirleyici olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla hipotez H₁, H₂, H₃, H₅, H₆ ve H₇ kabul edilir.

Şehirde göçmen nüfusun yerleşim alanı artışına etkisine bakıldığında; tahmine uyumlu olarak pozitif işaretle çıkmıştır. Esneklik değerinin de 0,52 olduğu görülmektedir.

Sabit kıymet yatırım hacmi ise birincil, ikincil ve üçüncül sektörleri destekleyerek yerleşim alanının gelişmesinde büyük katkı sağlamıştır. Bu da analizde kanıtlanarak anlamlı, pozitif ve mutlak değer olarak 0,528 olmuştur. Bu sabit kıymet yatırımının yüzde 1 birimlik artışının yerleşim alanının gelişmesinde 0,528 oranla artış göstereceği tespit etmektedir.

X₄ Toplam ihracat-ithalat hacmi ve X₈ toplam İşletme Sayısı bağımsız değişkenlerle (Y yerleşim alanında artış) bağımlı değişkeni arasındaki regresif (sebebe sonuç ilişkisi) ilişki anlamsızdır. Dolayısıyla boş hipotez H₄ ve H₈ reddedilir.

3.3.4. Shenzhen'in Mekânsal Biçimindeki Değişikliklerin Analizi

Geçtiğimiz 40 yıl boyunca Shenzhen, son derece hızlı bir kentleşme süreci yaşamıştır. Bu süreç, bir yandan piyasa ekonomik sisteminin keşfi altında sermaye, kentsel inşaatın hızla gelişmesine neden olmuş; diğer yandan da Shenzhen şehir yöneticileri, kentsel planlama yoluyla resmi inşaatı güçlü bir şekilde etkilemiştir. Şehir planlama ve kentsel gelişim stratejilerinde sürekli ayarlamalar ve ileri tahminler yaparak etkili bir şekilde kentsel gelişim sürecini ve yönünü ayarlamıştır. Aynı zamanda makul bir kentsel yapı seçerek beklentileri karşılayan ideal kentsel formları teşvik etmiştir.

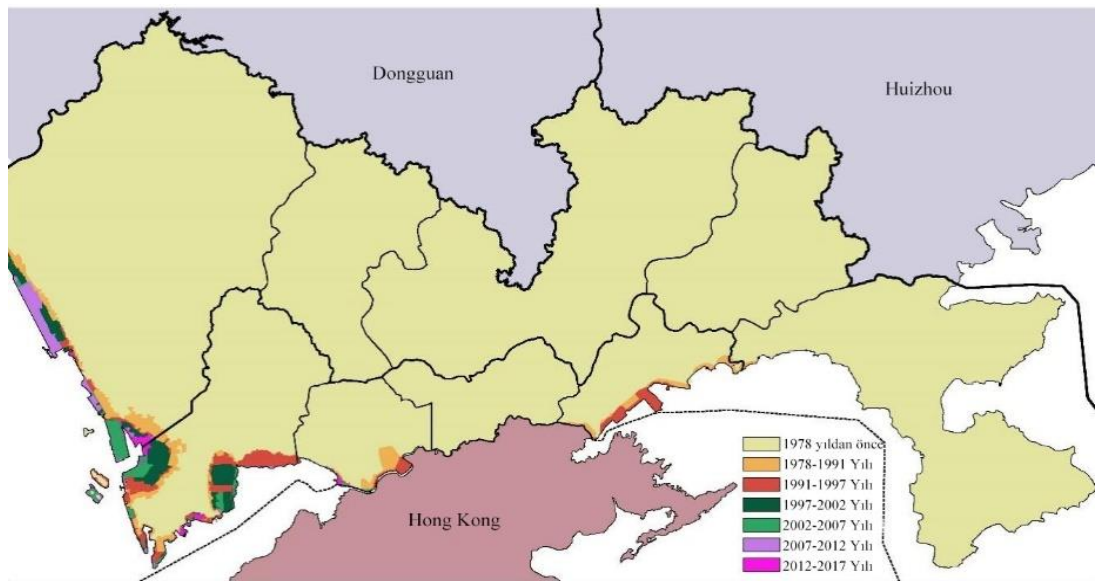
Kentsel model açısından sürekli düzenlemeler ve iyileştirmeler yoluyla, idari bölümler içindeki fiziksel alanda arazi kaynaklarının yetersizliği gibi kentsel alan geliştirme konularında atılımlar yapılmış, kentsel kalkınma için esnek alan ayırarak uzun vadeli planlama araştırması yapmıştır. Kentsel planlama, arazi politikaları, konut inşaatı ve gayrimenkul geliştirme sistemleriyle yüksek hızlı kentsel kalkınma ve mekânsal evrimi sürekli olarak ayarlamış ve koordine etmiştir. Örneğin 1986 yılında Shenzhen'in merkezi bölgesinin yer seçimi ve kapsamı belirlenmiştir. Ancak 2001 yılına kadar bölgenin yasal planları, mahalle tasarımı, kamusal alan planlaması ve

tasarımı, kentsel tasarım ve bina düzeni gibi alanlarda yerleşim ve uygulama şehri inceledikten sonra başlayabilmiştir. Bu dönemlerde hükümetin altyapı inşaatına yaptığı sürekli yatırım, Shenzhen’de toplumun ve ekonominin kapsamlı ve koordineli gelişimi için iyi bir donanım temeli hususunda garanti sağlamıştır. Böylece, Shenzhen’in kentsel mekânsal şekli, hükümetin ve piyasanın iki yönlü rolü altında son 40 yılda büyük ölçüde değişmiştir.

Bu çalışmada Shenzhen’in sosyo-ekonomik büyümesi, zaman çizelgesini takip ederek Shenzhen’in mekânsal formunun evriminin gözden geçirilmesi gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda değişen alan şeklini göstererek ve yerleşim alanının toplam büyüklüğünü ve yıllık büyüme oranını inceleyerek kentsel mekânsal formun genel modeli de değerlendirilmiştir. Buna ek olarak tarihi görüntü haritalarının analizine dayanarak Shenzhen’deki kentsel arazi evriminin analiz haritası da ortaya konulmuştur.

3.3.4.1. Shenzhen’in Sınırdaki Değişimin İncelenmesi

Şehirde mekânsal biçiminde yaşanan değişimlerde, ilk incelenecek kentsel biçim unsuru kentin sınırıdır. Şekil 3.38’e göre, Shenzhen’in doğu ve batı deniz alanlarında sabit bir sınırı olmadığı, sadece Dongguan ve Huizhou ile kuzey sınırında veya Hong Kong ile güney sınırında sabit bir sınır varlığını bulunduğu görülmektedir. Esas olarak Shenzhen, gelişme sürecinde deniz doldurarak arazi elde etme yoluna gitmiştir.



Şekil 3.38: Shenzhen arazi ıslah dinamik evrim haritası.

1979'dan 1985'e kadar iki tarihi hava görüntüsünü karşılaştırarak Shenzhen Özel Ekonomik Bölgesi'nin kuruluşunun ilk günlerinden itibaren kıyı şeridi boyunca şerit formu halinde deniz doldurarak arazi kazandığı görülmektedir. Daha sonra ise Çin'in iç bölgeleri-Hong Kong-Macao karayolunun inşaatıyla Futian'ın merkezi alanı, daha önce var olan deniz alanını yavaş yavaş doldurmuştur. 1980'lerin ortasından 20. yüzyılın sonuna kadar deniz doldurarak arazi elde etme hızlı şekilde gelişmeye devam etmiş ve proje alanlarının çoğu Baoan'ın batı kıyısında ve Shenzhen sınır alanında yer almıştır. 1991 yılında, Shenzhen Baoan Uluslararası Havaalanı, deniz doldurma yoluyla inşa edilmiştir. 2005-2010 yılları arasında deniz alanında Shajin, Baoan havalimanları, Qianhai ve diğer doldurulmuş denizalanı 34,65 km²'ye eşdeğerdir. Şimdiye kadar Shenzhen, 15 deniz doldurma alanı belirlemiştir. Shenzhen'in (2006-2020) arazi kullanımı hususunda 33,3 km²'lik kısa dönem projesi ve 47,6 km²'lik uzun vadeli bir deniz doldurma projesi öngörülmüştür. Proje toplam 80,88 km²'lik bir alandadır. 2010 yılına kadar planlanan alanının % 80'i tamamlanmıştır.

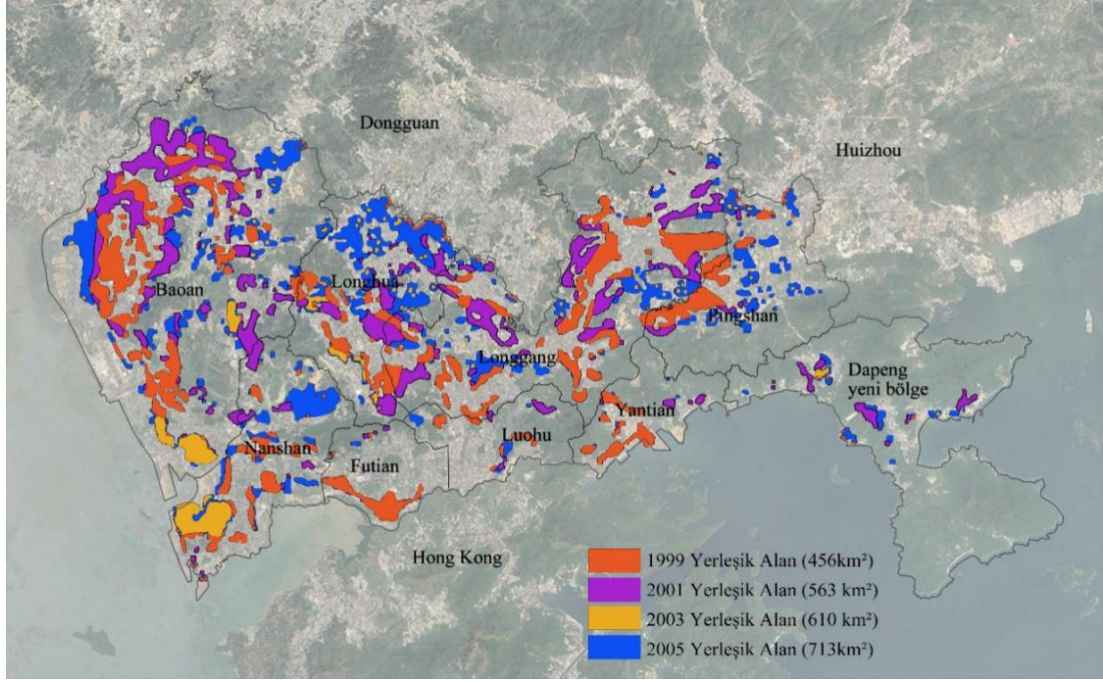
Deniz doldurarak arazi kazanma planlarının getirdiği kentsel arazi sınırlarının evriminin Shenzhen'de tartışmaya değer iki yönü vardır. Bunlardan ilki, söz konusu planlar nedeniyle oluşan arazilerin Shenzhen'in kentsel gelişimini güçlü bir şekilde desteklediği ve büyük ekonomik faydalar sağladığıdır. İkincisi ise mevcut yaklaşımın yarattığı ekolojik hasardır.

3.3.4.2. Shenzhen'in Yerleşim Alanındaki Değişimin İncelenmesi

Veri tabanı olarak tam yerleşim alanı verilerinin eksikliği nedeniyle verilerin çoğu, Google Earth haritasından sağlanan verilere göre hesaplanmıştır. Aynı zamanda her planlama döneminde Shenzhen'in güncel bir arazi kullanım haritası bulunduğunu göz önünde bulundurulmuştur. Bu bağlamda Shenzhen'in kara sınırı, mekânsal yapısı ve genel modelinin evrimi düşünülerek Shenzhen'in yerleşik alanının mekânsal formunun evrimi aşağıdaki aşamalara bölünmüştür:

- Birinci Aşama 1979-1986:

Shenzhen kentsel inşaatı, temelde erken deneysel uygulama ve sonraki adımlar hızlı ilerleme olarak özetlenebilir. Şekil 3.39'da gösterilen Shenzhen'in ilk kentsel yerleşim faaliyetleri, Shekou ve Luohu Tren İstasyonlarının iki limanının yakınında, sırasıyla 0,5 km²'lik ve 0,8 km²'lik küçük bir gelişmeyle başlamıştır. Daha sonra,



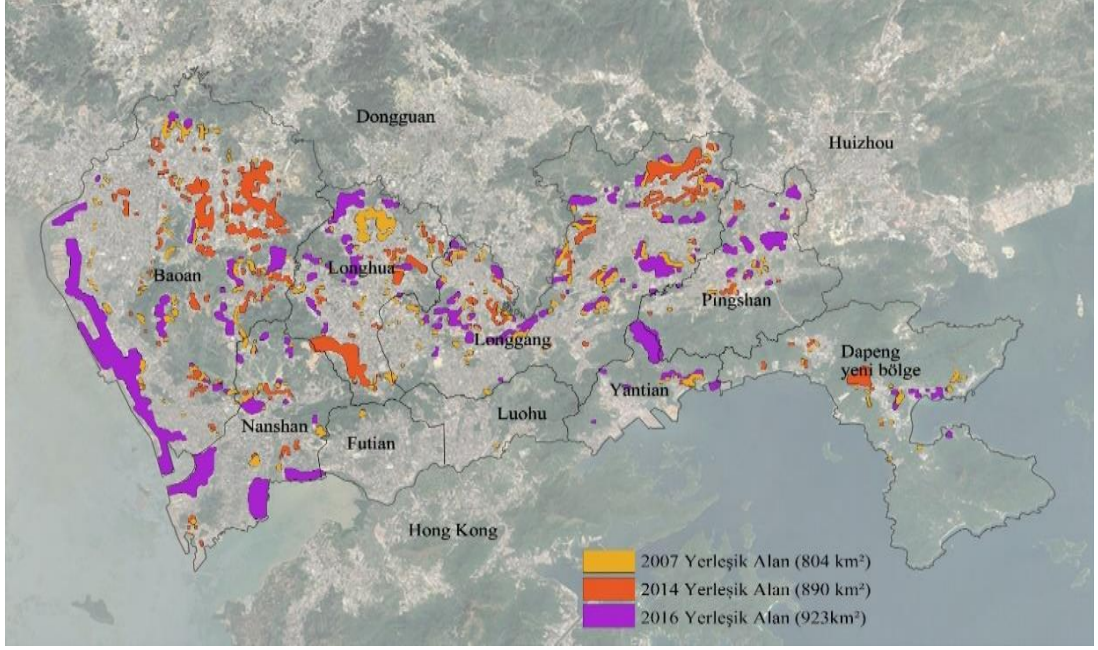
Şekil 3.40: Yerleşim alanı değişim haritası (1999-2001-2003-2005 yılları).

- Üçüncü Aşama 1997-2006:

Mevzubahis aşama, Özel Bölge'nin dış alanının büyük ölçekli gelişimine ve kalitesini artırmak için Özel Bölge'deki boşluğu doldurma aşamasına aittir. Bununla birlikte Özel Bölge'nin dışındaki kasabalar da hızlı kentleşmeye devam etmiştir. 1994-2000 yılları arasında Özel Bölge'nin dışındaki yerleşim alanları, yıllık ortalama 22,6 km²'lik bir genişlemeyle 198,4 km²'den 333,9 km²'ye genişlemiştir. Bu aşamadaki değişimler şekil 3.40'da yer almaktadır.

- Dördüncü Aşama 2007'den Sonraki Dönem:

Bu aşamada Shenzhen, temel olarak arazi kullanımında azami sınırlara ulaşmıştır. Özel bölgenin artık iç ve dış ayrımı yok hale gelmiş ve tamamen kentsel dönüşüm aşamasına girilmiştir. Şekil 3.41'e bakıldığında, mekânsal formda gelişme hızı da güçlü farklılıklar göstermektedir. 2007'den önce ve 2014'ten sonra, alanın genişlemesi son derece hızlı ve temel olarak 3-5 yıl içinde 100 km²'lik bir büyüme sağlamıştır. 2007'den 2014'e kadar olan dönemde, inşaat alanının ölçek genişlemesi keskin bir şekilde yavaşlamış ve 100 km²'lik bir büyümenin elde edilmesi 8 yıl sürmüştür.



Şekil 3.41: Yerleşim alanı değişim haritası (2007-2014-2016 yılları).

3.4. Bölüm Değerlendirmesi

Sosyo-ekonomik analizlere göre, Shenzhen'deki mevcut yerleşim alanı değişiminin ve göçmen nüfusun üç sektör ve sabit kıymet yatırımlarından etkilendiği görülmektedir.

Shenzhen'in nüfus büyümesindeki değişim, topoğrafya, toprak, avantajlı çevre ve ulaşım gibi faktörler sanayinin gelişmesi, esnaf sayısının fazlalığı, modern teknolojideki değişim ve sosyo-ekonomik durumlar, planların uygulanması yoluyla kente yapılan yabancı yatırım ve devlet yatırımların düzenlenmesi vesilesiyle cazibe merkezi haline gelmiştir.

Shenzhen'in yerleşim alanının değişimi, dengeli bir model oluşturmuştur. Shenzhen'in zaman boyutu, mekân boyutuyla birleştirilerek kentsel mekân morfolojisini yansıtırken; kentsel mekân formunun önemli özelliklerinden biri de 40 yıl içinde Shenzhen'in sınırlarının denize doğru genişlemesi ve yerleşim alanı genişlemeye devam etmiştir. Böylece 1979 yılında 2,81 km²'den toplam kentsel alanın % 0,14'ünü oluşturan yerleşim alanı 2018'de 923,25 km²'ye ulaşmıştır. Bu da toplam kentsel alanın % 46,23'üne tekabül etmektedir.

Shenzhen'in kentsel mekânsal formunun iç değişim hızı, artmaya devam ettikten sonra önemli ölçüde yavaşlamıştır. 1979'dan 1991'e kadar geçen 14 yılda 200 km²'lik

alan genişlemesi vuku bulmuştur. Yerleşim alanında 200 km²'lik büyüklüğe ulaşmak için 1992'den 1997'ye kadar olan ikinci aşamada 7 yıl ve 1997'den 2003'e kadar üçüncü aşamada ve 2003'ten 2007'ye kadar olan dördüncü aşamalarda 4 yılda gerçekleşmiştir. Beşinci aşama ise 2008'den günümüze kadar sürmüştür.

Bu süreçte şehir planlaması, rehberlik ve kontrol etmede çok güçlü bir rol oynamıştır. Google Earth'den bakıldığında, mekânsal yapıdan mekânsal genişlemeye kadar olan sürede oldukça düzenli bir görünüm yansıtmaktadır.

Shenzhen, sosyo-ekonomik analizi ile mekânsal biçimdeki değişimler analizlerine bakıldığında, şehrin yerleşim alanının ve sosyo-ekonomik faktörlerin evrimi aynı yönde gelişmiştir. Ancak büyüme hızı, tamamen senkronize değildir.

4. SONUÇ ve GENEL DEĞERLENDİRME

“Yeni Şehir” olgusu şu anda bile gerçekleşmekte olup; 2050 yılında dünya nüfusunun yaklaşık olarak %70’inin şehirlerde yaşayacağı tahmin edilmektedir. Bu durum, şehirlerin 21. yüzyılda insan yaşamının sosyo-ekonomik, kültürel ve ekolojik özelliklerini tanımlayacağını açıkça göstermektedir. Aynı zamanda günümüzde oldukça hızlı devam eden ve beraberinde yoğun bir düzensizlik getiren şehirleşme süreçleri, hem mekânsal bir şekilde yoğunlaşmış insan yerleşimlerinin hem de modern kapitalizmin ana boyutlarının kümelenildiği, üretildiği ve rekabet ettiği altyapısal düzenlemelerin küresel ağının oluşumuna neden olmuştur.

Birçok gelişmiş ülkenin II. Dünya Savaşı’ndan sonra genel olarak ekonomik kalkınmanın “altın çağına” girdiği tespit edilmiştir. Londra ve Tokyo gibi büyük şehirlerin ekonomisi ve nüfusu çarpıcı bir şekilde artmış ve kent arazisi yayılmaya devam ederek tek merkezli bir kent formu oluşturmuştur. Bu sorunlar, kentsel ekolojik çevreye, kent verimliliğine ve kent yönetimine birçok sorun getirmiştir. Dolayısıyla kentsel ekonomik büyümenin sürdürülebilirliğini ve sosyal istikrarını sağlamak için Batı büyükşehir yönetimleri “kentsel alan” geliştirme stratejilerini tasarlamaya ve uygulamaya başlamıştır.

Son yüzyılda modernleşmeyle birlikte hızlı bir şekilde kentleşen ülkelerde “yeni şehir” olgusu ortaya çıkmıştır. “Yeni şehir”, sıfırdan tasarlanmış ve kısa bir süre içinde inşa edilmiş şehirlerdir. “Yeni Şehir” birçok yaklaşımın temel niteliklerini içinde barındıran yeni gelişen bir kavram olarak öne çıkmakta, doğa ve insan için maksimum verimlilik sağlayacak şekilde yeniden yapılandırılması düşüncesini yansıtmakta ve bu doğrultuda kentlerin gelişimine kapsayıcı bir bakış açısıyla katkı sağlanması amaçlanmaktadır. Yeni şehir kavramı, önce İngiltere’de ortaya çıkmış, sonrasında ise ABD, Japonya ve Çin gibi ülkelerde de yaygınlaşmaya başlamıştır. Yeni şehir olgusu ekoloji, peyzaj ve altyapı gibi faktörler başta olmak üzere sosyal, kültürel, politik ve iktisadi alanlarda bütüncül bir dinamizmi yenilenmeyi ifade etmektedir.

Yeni şehir politikası, genellikle faydalı olmakla birlikte bazı yerlerde iç yönler ve dış faktörler nedeniyle bazı eksiklikleri vardır. Bunları ise şu şekilde sıralayabiliriz:

- Birincisi, başlangıçta yeni şehrin temel amacı büyük şehirlerin nüfusunu tahliye etmektir. Ancak bazı yeni şehirlerin planlama ve inşaatının ilk aşamasında “kamu imajı” ve “kişisel algılar” inşasına daha az dikkat edilmiştir. Bu durum,

sakinlerin önceki ideal bir yaşam ortamı ve yaşam kalitesi umutlarını yok etmiş ve nüfus çekiciliğini azaltmıştır. Bu, bazı yeni şehirlerin planlanan nüfusa ulaşamamasına yol açmıştır. Aynı zamanda yeni şehir ile ana şehir arasındaki mesafeyi ayarlarken; yeni şehrin bir kısmı ana şehre çok yakın olduğu için ana şehir nüfusunun bir kısmı yeni şehirlere taşınsa da çalışma alanlarının hâlâ ana şehirde olmasına neden olmuştur. Bu yüzden de trafik baskısını artırmıştır.

- İkincisi, konut inşaatının henüz olgunlaşmamış çok fazla yeni teoriyi ve teknolojiyi benimsemesidir. Bazı olgunlaşmamış tasarım teknikleri, insanların güvenlik duygusunu zayıflatmıştır.
- Üçüncüsü, toplu sosyal konutların toplam konut içindeki oranının çok yüksek olması, yaşam koşulları olmayan çok sayıda göçmeni cezbetmiş ve birçok yerleşim yerini ekonomik ve sosyal zorluklara sürüklemiştir.
- Dördüncüsü, yeni şehrin dengeye ulaşması, yeni şehrin etkin işlevinin anahtarıdır. Ancak bazı yeni şehirlerin tam olarak kendi dengeli kalkınma çerçevelerini inşa edememesi, yeni şehirlerin sürdürülebilir gelişme göstermelerini engellemiştir. Bunlar esas olarak nüfus ile istihdam, sanayi ile işlev ve ekonomi ile toplum arasındaki dengede kendini göstermektedir. Bu durum, yeni şehirlerin inşasında ana derstir.

Çin'in hızlı şehirleşme sürecine kentsel alanın büyüme talebi, kentsel-bölgesel ağ gelişimi ve diğer geçmişler, yeni şehirlerin inşası ve gelişimine doğrudan yön vermiştir. Bu doğrultuda en başarılı yeni şehirlerden biri de Shenzhen'dir. Shenzhen, 1980'de merkezi Çin hükümetinin Özel Ekonomik Bölge statüsünü verdiği ve bulunduğu yere bir şehir planlamasıyla gelişmeye başlamıştır. Nitekim şehir nüfusu, 40 yılda 300 binden 13 milyona yükselmiştir. Bu nüfusun % 65'i dışarıdan gelen kişilerdir.

Aynı zamanda başarılı gelişme neticesinde Çin'in birinci kademe şehrine ulaşan ve Çin'in en yaşanabilir bahçe şehri olan Shenzhen, bu tezin konusu olmuştur. Çalışma kapsamında son yüzyıl içinde kurulmuş olan Shenzhen şehrinin kentsel gelişim dinamikleri detaylı bir şekilde incelenmiş, söz konusu kentin gelişmesini yönlendiren plan ve politikaların zaman içinde nasıl bir değişim gösterdiği ve nasıl uygulandığı ele alınmıştır.

Ek-B'de Shenzhen'in 40 yıllık reformu ve açılma sürecinde önemli olayların listesine bakıldığında, şehrin gelişmesine, Çin'in reformları ve dışa açılma sisteminin

önemli etkiler yaptığı görülmektedir. Aynı zamanda Shenzhen, özel ekonomik bölge olarak Çin'in önemli bir test alanı olmuştur. Zira reformlar ilk burada uygulanmıştır. Bu durum ise Shenzhen'in gelişmesi için gerçekçi bir temel oluşturmuştur.

Bununla birlikte Shenzhen'in altyapısına ilişkin kararların bu yeni şehrin gelişiminde önemli bir başlangıç teşkil ettiği ifade edilebilir. Şehrin kalkınmasında merkezi yapıdaki sanayi yapısının gelişimi, başarılı çevre mühendisliği, nüfus ve sanayi göçünün meydana getirdiği "itme gücü" ve planlama rehberliği tarafından üretilen "çekicilik" etkili olmuştur. Bütün bu faktörler, Shenzhen yeni şehrinin kurulması ve gelişimi için ideal unsurlardır.

Shenzhen gelişme sürecinde üç ana plan uygulanmıştır. Bu planların ilki 1986 Ana Planı'dır. Bu planda, Shenzhen Özel Ekonomik Bölgesi'nin dar ve uzun coğrafi koşullarına ve kentsel evriminin kademeli inşasının özelliklerine göre, bölge 6 gruba ayrılmıştır: Yantian-Shatoujiao grubu, Luohu-Shangbu grubu, Futian grubu, Shahe grubu, Nantou grubu ve Mawan grubu.

Söz konusu plan, şehrin tek merkezlikten, çok merkezli olmasına dönüştürmüştür. Plan, insanların yaşamlarını kolaylaştırmayı ve kentsel trafik üzerindeki baskıyı azaltmayı amaçlamıştır. Nüfus büyüklüğünün yaklaşık 840 bin kişiyle kontrol altında olması planlanmıştır. Her bir grubun nüfus büyüklüğü nispeten dengeli üretim ve yaşam prensibine dayanmaktadır.

İkinci plan ise 1996-2010 Ana Planı'dır. 1986 Shenzhen Özel Ekonomik Bölgesi Ana Planı'ndan bu yana, aradan geçen 10 yılın ardından kentsel alan çok değişmiştir. Kentsel mekân biçimindeki en belirgin değişiklik, alan inşaatının özel ekonomik bölgenin içinde tamamlanması ve dışındaki alana taşmasıdır. Bununla başa çıkmak için 1996 Ana Planı, Shenzhen'in tüm alanlarına odaklanarak kapsamlı bir arazi planlamasına yönelmiştir.

Üçüncü plan ise 2010-2020 Ana Planı'dır. Shenzhen'in 2010 ana planı daha çok bölgesel bir uzay sistemi planı gibidir. Planın bu yönü, 1996 versiyonuna dayanmaktadır.

Söz konusu planların başarılı yönleri şunlardır:

- Kentsel altyapı düzenlemelerini uygun şekilde ilerletmesi nedeniyle hızlı kentsel gelişime uyum sağlaması
- Zamanında planlama hedeflerini ayarlayarak şehrin işlevsel ihtiyaçlarının karşılanması

- İyi bir kentsel çevre oluşturmak için kalkınma ve koruma arasındaki ilişkiyi koordine etmesi
- Planlama sürecinde, ulaşım sisteminin tüm ihtiyaçları karşılayabilmesi ve Çin'in trafik sorunu olmayan büyük şehirlerden biri olması
- Bilim ve teknolojinin gelişmesine önem vermesi ve yetenekli iş gücüne destek vermesi nedeniyle Shenzhen'in Çin'de başarılı şekilde markalaşmayı sağlaması

Yeni şehirlerin kentsel planlama sistemi tamamlandığında, destekleyici bir yasal garanti sistemi oluşturulmalı ve kentsel inşaatlar bu yasalara göre yapılmalıdır. Yasal sisteme uygun planlama, yeni şehir planlamasının mühim bir özelliğidir. Shenzhen'in kentsel planlama uygulaması, piyasa ekonomisi altında yasal plan sisteminin arazi kaynaklarının ve kamu tesislerinin gelişimini ve kullanımını geliştirdiğini de kanıtlamaktadır.

İngiltere, Japonya, ABD ve Çin'deki yeni şehir politika gelişimlerine göz atıldığında, yeni şehir planlaması birçok sosyal faktörden (doğum oranı, aile büyüklüğü, yaşam tarzı değişiklikleri vb.) etkilenmektedir. Aynı zamanda bu faktörlerin neden olduğu belirsizlikten kaynaklanan sapmalar da "kelebek etkisi" olabilir. Bu da yeni şehir planının uygulanmasında büyük değişikliklere yol açabilir. Bu nedenle planın uygulanmasındaki başarı veya başarısızlık yeni şehir planında kullanılan fikir ve teknik yöntemlerle ilişkilendirilemez.

Genel olarak Shenzhen'in gelişme aşamasında birçok büyük olay piyasa ekonomisinin gelişimi içerisinde meydana gelmiştir. Piyasa ekonomisi ise sanayi temelinde gelişmiştir. Aynı zamanda tüm şehrin mekânsal düzeni de piyasa faktörlerinden etkilenmektedir. Shenzhen'in karar aldığı her büyük olay, kentin gelişiminde bir dönüm noktasıdır. Bu yüzden de bir şehrin gelişimi, herhangi bir unsurdan ayrılamaz. Bunlar arasında nüfus ve ekonomi, kentsel kalkınmanın itici gücü olarak dikkat çekmektedir. Zira bir şehir, sadece insanlarla arz ve talep üretebilir; fakat sermaye ile değer ve fiyat üretebilir. Aynı zamanda bir şehrin mekânsal biçimi sosyoekonomik yapısıyla daima simbiyotiktir.

Bu tezde Shenzhen şehrinin yerleşim alanının gelişmesinin sosyo-ekonomik faktörleri, regresyon ve korelasyon yöntemiyle analiz edilmiştir. Bu analiz sonucunda göçmen nüfus, ikincil ve üçüncül sektör ve sabit kıymet yatırımı gibi bağımsız değişkenlerin yerleşim alanının gelişimini pozitif yönde etkilediği bulunmuştur. Tüm bu faktörlerin gelişmeleri, aynı yönde artış eğilimindeyken; ortalama büyüme hızı

belirgin bir düşüş eğilimindedir. Tezde Shenzen, Çin'deki pilot çalışma alanı konumundadır.

Son dönemlerde göreceli olarak Shenzhen'in avantajı giderek ortadan kalkmaktadır. Son yıllarda Shenzhen'in arazi kaynakları, gittikçe kıt hale gelmiş ve büyük projeler için arazi yetersiz kalmıştır. Özel Ekonomik Bölge'nin politika avantajları azalması ve işgücü maliyeti anakaraya göre nispeten yüksek olması, Shenzhen işletmeleri için artan bir işletme maliyetine yol açmıştır. Buna ek olarak Shenzhen'in son dönemlerdeki endüstriyel sabit kıymet yatırımındaki olumsuz büyümenin önemli bir nedeni de ulusal yatırım odağının orta ve batı bölgelerine doğru kaymasıdır.

Analiz sonucunda yerleşim alanını pozitif yönde etkileyen bağımsız değişkenleri açıklayacak olursak Shenzhen'in nüfus artışının özellikleri şunlardır:

- Kısa bir süre içinde çok hızlı nüfus artışı yaşanması,
- Göçmen nüfus, nüfus artışının ana itici gücü olması,
- Shenzhen nüfusunun çoğunluğunu gençler ve çalışan nüfusun oluşturması
- Shenzhen nüfusunun hızlı büyümesi temelde ekonomik gelişmeden kaynaklanması,
- Kentteki nüfusun kültürel düzeyinin iki düzeyde olması.

Sanayi faktörü incelendiğinde ise Shenzhen şehrinde 1990'lardan sonra ikincil sektörün hızla büyüdüğü görülmektedir. Bu da Shenzhen'in ikincil ve üçüncül sektörün yapı ayarlaması yoluyla verimli bir sanayileşme sürecine girdiğini göstermektedir. Sonrasında ise birincil sektörün de bu dönemde büyüme eğilimini sürdürdüğü ve üretim ve büyüme oranını hızla geliştirdiği görülmüştür. Ancak gelişme oranının ikincil ve üçüncül sektörlerden daha yavaş olduğu bilinmektedir.

Sabit kıymet yatırım hacmine bakıldığında, Shenzhen'deki yatırım sermayesinin kaynağı banka kredilerine, kendi kendine toplanan fonlara ve diğer fonlara dayanmaktadır. Bu üçünün toplamı ise tüm fonların %90'ından fazlasını oluşturmaktadır. Kısacası Shenzhen'in yerleşim alanının gelişiminin temel kaynağı sabit kıymet yatırımdır. Bu da yeni şehirlerin yatırıma dayalı geliştiğini ortaya koymaktadır.

Tez kapsamında çalışma alanına ilişkin tarihsel boyutta mekânsal ve sosyo-ekonomik göstergeler elde edildikten sonra, zamansal gelişme dinamikleri tanımlayıcı

istatistiksel yöntemlerin kullanımı yoluyla incelenmiştir. Ayrıca farklı zamansal periyotlarda elde edilmiş olan mekânsal verilerin üst üste çalıştırılması ve zamansal boyutta kentsel alanın nasıl bir farklılaşmaya uğradığı tespit edilmiştir. Tezde ulaşılan neticelerden biri Shenzhen'in kentsel mekânsal formunun genel olarak dengesiz olduğudur. Son 40 yılda, Shenzhen yerleşim alanındaki değişim, orijinal özel ekonomik bölgedeki alanın doldurulması, özel bölgenin iç ve dışındaki rezonans gelişmesi, şehrin entegre gelişmesi ve şehir sınırı ile yerleşim alanlarının sınırlarının genişlemesi şeklinde devam etmiştir.

Bu çalışma kapsamında Shenzhen şehrinin gelişme sürecinin özelliklerine yapılan analize sonuç olarak yerleşim alanını gelişme sürecin sosyo-ekonomik yapısıyla zamansal ve mekânsal değişimi görme açısından şehir yönetiminde önemli bir uygulama sahasıdır.

Özetle yeni şehri, tamamen ideal bir deney platformu olarak görmek gerekmektedir. Basit deneysel sonuçla orijinal planın esaslarını değerlendirmekte bir mantık yetersizliği vardır. Gelişmiş ülkelerde olduğu gibi gelişmekte olan ülkelere de sayıları artan yeni şehir uygulamaları yerel şehir sorunlarını çözmeye, akıllı yönetim ve gelecekçi bir şehir planlama açısından son derece önemli ve yol göstericidir. Bu sayede zaman, mekân ve maddi tasarruflar şehrin dengeli büyümesini ve yayılmasını sağlayabilir.

Şehir planının uygulanması ne kadar iyi olursa, planın etkinliği de o kadar yüksektir. Bu nedenle "etkililik", aynı zamanda planın belirli bir ölçüde uygulama seviyesinin bir yansımasıdır. Kısacası Yeni Şehrin hızlı büyüme sürecinde, esnek siyasi operasyonları benimseyerek planlama haklarının etkili bir şekilde uygulanması ve planlama niyetinin gerçekleştirilmesi için yönetim becerilerinin kullanılması yoluyla, "yeni şehir planlamasının etkinliğini" en üst düzeye çıkarılması gerekmektedir. Dolayısıyla yeni şehirler için yapılan planlar, kentsel gelişmeyi öngörme yerine onu izleme eğilimindedir. Bu nedenle de uygulanan bu tip modeller, kente ait bir karar vermeden önce muhakkak uygulanıp test edilmeli ve kentsel karar stratejileri, söz konusu modellerden çıkan sonuçlara göre geliştirilmelidir.

KAYNAKLAR

- [1] Web 1, (2018), <https://ourworldindata.org/urbanization#what-share-of-people-will-live-in-urban-areas-in-the-future>, (Erişim Tarihi: 05/01/2020).
- [2] Haar C. M., (1984), "Cities, Law, and Social Policy: Learning from the British", Lexington, Lexington Books.
- [3] Qizhi Mao, (2007), "从德美两国城市土地利用规划试论西方现代城市规划的发展 (On the Development of Modern Urban Planning in the West from Urban Land Use Planning in Germany and the United States)", Doctoral Thesis, Tsinghua University.
- [4] Web 2, (2017), <https://www.arqueologiaimposible.es/2017/07/08/çatal-höyük-la-primera-ciudad-de-la-humanidad/>, (Erişim Tarihi: 09/02/2020).
- [5] Clapson M., (1998), "Invincible green suburbs, brave new towns: social change and urban dispersal in postwar England", Manchester University Press.
- [6] Web 3, (2017), <https://www.britannica.com/topic/new-urbanology>, (Erişim Tarihi: 08/09/2020).
- [7] Stanley D. B., Jack F. W., Donald J. Z., (1983), "Cities of the world: World Regional Urban Development". Harper & Row series in geography, New York, Harper & Row.
- [8] Jiayan Liu, (2003), "借鉴国际经验, 适时推动我国大都市区新城建设:以广州新城概念规划为例 (Using International Experience for Reference in Promotion of New Town Construction in Metropolitan Cities in Our Countries: With the Conceptual Planning for New Towns in Guangzhou as an Example)", *Planners*, 19(10), 16-19.
- [9] Jie Zhang, (2003), "当前我国新城规划建设的若干讨论:形势分析和概念新解 (Some Consideration on New Town Planning and Construction in China)", *China City Planning Review*, 27(5).
- [10] Wei Deng, (1995), "香港的新市镇建设及其规划 (New Town Construction and Planning in Hong Kong)", *Urban Planning Overseas*, (4), 7-11.
- [11] Haifeng Xing, (2004), "新城有机生长规划论: 工业开发先导型新城规划实践的理论分析 (New Town Organic Growth Planning Theory: Theoretical Analysis of Industrial Development Pilot New Town Planning Practice)", Xinhua Publishing House, 15.
- [12] Urban Planning Society of China, (2006), "规划 50 年: 2006 中国城市规划年会论文集 (50 years of planning: Proceedings of the 2006 China Urban Planning Conference)", China Architecture & Building Press, 495.

- [13] Web 4, (2020), <http://www.newtowninstitute.org/spip.php?article415>, (Erişim Tarihi: 05/01/2020).
- [14] Web 5, (2020), <http://www.newtowninstitute.org/spip.php?rubrique52>, (Erişim Tarihi: 09/02/2020).
- [15] Jinsong Chen, (2006), “新城模式:国际大都市发展实证案例 (New Town Model: Empirical Cases of International Metropolis Development)”, China Machine Press, 14.
- [16] Carter H., (1985), “Updating Human Geography: The Analysis of Town Growth 1. Problems, Sources and Methods”, *Teaching Geography*, 10(3), 113-119.
- [17] Terence B., John P., (1992), “Milton Keynes: image and reality”, *Granta Editions*, 22-27.
- [18] Burton A., Harley J., (2002), “The New Towns Record, 1946-2002”, IDOX Information Services, Logical Innovations, Ltd.,
- [19] Bruton M. J., Sheila Bruton, Li YU, (2003), “英国新城发展与建设 (Development And Construction Of British New Towns)”, *Planing Studies Overseas*, 27(12), 78-81.
- [20] Juan Hao, (1997), “西欧城市规划理论与实践 (Western European Urban Planning Theory and Practice)”, Tianjin, Tianjin University Press, 9-20.
- [21] Ogilvy, Audrey A., (1975), “Bracknell and its migrants: twenty-one years of new town growth”, HM Stationery Office.
- [22] Jie Zhang, Min Zhao, (2005), “新城规划的理论与实践: 田园城市思想的世纪演绎 (Theory and practice of new town planning: the century of ideological interpretation of Garden City)”, China Architecture & Building Press, 61.
- [23] Peter H., (1989), “London 2001”, London, Unwin Hyman, 37.
- [24] Thomas R., (1969), “Aycliffe to Cumbernauld: a study of seven New Towns in their regions”, *Political and Economic Planning*.
- [25] Henderson R. A., (1984), “The employment performance of established manufacturing industry in the Scottish new towns”, *Urban Studies*, 21(3), 295-315.
- [26] Ward C., (1993), “New Town, home town: The lessons of experience”, Vol. 10, Calouste Gulbenkian Foundation London.
- [27] Chengri Ding, (2005), “城市规划与空间结构: 城市可持续发展战略 (Urban planning and spatial structure: strategies for sustainable urban development)”, China Architecture Publishing & Media Co., Ltd, 239.

- [28] Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism: Land and Construction Industry Bureau, (2013), “全国のニュータウンリスト (New town list nationwide)”.
- [29] Yoshihito Honma, (2004), “戦後住宅政策の検証 (Verification of postwar housing policy)”, Tokyo, Shinzansha Publisher Co.,Ltd.
- [30] Erbiao Dai, Yan Li, (2012), “日本城市的公共住房政策：成就、改革及其对中国的启示 (The Evolution of Public Housing Policies in Japan: Implications for China)”, China Urban Studies, 5(Commercial Press), 162-175.
- [31] Web 6, (2012), <http://www.stat.go.jp/index.html>, (Erişim Tarihi: 05/01/2020).
- [32] Web 7, (2013), <http://www.mlit.go.jp/common/001257051.pdf>, (Erişim Tarihi: 05/01/2020).
- [33] Infrastructure Ministry of Land, Transport and Tourism, (2004), “わが国のニュータウンの総括に関する研究 (Research report on the overview of new towns in Japan)”.
- [34] Guofang Zhai, (2009), “日本国土规划的演变及启示 (Evolution and Implication of Japanese Spatial Planning)”, Urban Planning International, 4, 85-90.
- [35] Labour and Welfare Ministry of Health, (2013), “平成 25 年版労働経済の分析構造変化の中での雇用・人材と働き方日本と働き方(Analysis of 2013 Labor Economy Employment, Human Resources and Work Styles in a Changing Structure Japan and Work Styles)”.
- [36] Infrastructure Ministry of Land, Transport and Tourism, (2013), “国土形成計画見直しに当たっての基本的考え方 (Basic approach in reviewing national land formation plans)”.
- [37] Web 8, (2018), <https://offer.able.co.jp/oshieteagent/city/new-town/>, (Erişim Tarihi: 05/02/2020).
- [38] Grant J., (2005), “Planning the good community: New urbanism in theory and practice”, Routledge, 57-64.
- [39] Local Government Commission in cooperation with U.S. EPA, (2003), “Creating Livable Neighborhoods: Density in Your Comuunity”.
- [40] Travis, W. R., (2007), “New geographies of the American West: Land use and the changing patterns of place”, Island Press.
- [41] Yan Song, Chun Zhang, (2013), “美国新城市主义规划运动再审视 (Reflections on the New Urbanism Movement in the U.S.)”, Urban Planning International, (1), 98-103.

- [42] Web 9, (2020), <https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism>, (Erişim Tarihi: 05/01/2020).
- [43] Alias A., Ali Azlan Shah, Wai Chan Keen, (2011), “New urbanism and township developments in Malaysia”, *Urban Design International*, 16(2), 76-93.
- [44] Jeanne M. P., Susan E. L., (1996), “Environmental factors and sense of community in a planned town”, *American journal of community psychology*, 24(1), 109-143.
- [45] Kleit R. G., (2005), “HOPE VI new communities: Neighborhood relationships in mixed-income housing”, *Environment and Planning A*, 37(8), 1413-1441.
- [46] Andrew P., (2004), “Application of selected new urbanist principles to residential infill developments in mature suburbs of Greater Boston”, Massachusetts Institute of Technology.
- [47] Greed C., (1996), “Introducing Town Planning” 2, illustrated ed, Longman.
- [48] Yunting Feng, (2010), “新城建设与全域城市化——以大连市为样本的研究 (New City Construction and Global Urbanization: A Study Based on Dalian)”, *City*, (11), 12-20.
- [49] Pei Zhang, Fangxin Cheng, Tao Tian, (2011), “城市空间增长“相关概念辨析与发展解读 (Analysis and Development of the Related Concepts of “Urban Spatial Growth”)”, *Planners*, 27(4), 104-108.
- [50] Dongfeng Yang, Jingwen Wang, Chengzhi Yin, (2008), “我国大城市空间增长基本动力的实证研究——经济发展、人口增长与道路交通 (An Empirical Study on the Basic Dynamics of Spatial Growth in China’s Large Cities)”, *China Population, Resources and Environment*, 18(5), 74-78.
- [51] Xue Bai, Binbin Du, (2012), “新城建设与城市空间增长:内涵、识别及限制 (New City Construction and Urban Spatial Growth: Connotation, Identification and Limitations)”, *Reform of the Economic System*, (5), 38-42.
- [52] Min Zhao, Yuli Wang, (2017), “新城规划与建设实践的国际经验及启示 (New Town Planning and Construction: International Experience)”, *Journal of Urban and Regional Planning*, 4(1), 65-77.
- [53] Dongfeng Yang, Jingwen Wang, Guopin Xiong, (2007), “1990 年以来国际新城建设趋势探讨”, *Areal Research and Development*, (6), 20-24.
- [54] Web 10, (2015), <http://www.rksi.org/sites/default/files/document/664/1-liang-hao.pdf>. (Erişim Tarihi:01/02/2020),
- [55] Jianmin Ding, (2007), “试析我国城市化进程中新城建设(The Construction of New Towns in the Process of Chinese Urbanization)”, *Modern Urban Research*, (04), 81-83.

- [56] Kamil DEMİRCAN, Senay OĞUZTİMUR, (2019), "Metro Hatlarının Konut Fiyatlarına Etkisine İlişkin Literatür Taraması", Megaron, 14(3).
- [57] Web 11, (2020), https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_3444401, (Erişim Tarihi: 02/09/2020).
- [58] Richard, Hu, (2020), "The Shenzhen Phenomenon: From Fishing Village to Global Knowledge City", Routledge.
- [59] Musheng Luo, (2000), "中国经济特区发展史稿 (Draft Development History of China's Special Economic Zones)", Guangdong People's Publishing House, 1-14, 17-24, 33-38, 41-53, 76-84.
- [60] Marco Bontje, (2019), "Shenzhen: satellite city or city of satellites?. International Planning Studies", 24(3-4), 255-271.
- [61] Web 12, (2020), <https://baike.baidu.com/item/深圳/140588?fr=aladdin>, (Erişim Tarihi: 04/01/2020).
- [62] Web 13, (2020), <https://baike.baidu.com/item/深圳市行政区划/18655114?fr=aladdin>, (Erişim Tarihi: 02/01/2020).
- [63] Web 14, (2020), <http://www.newtowninstitute.org/spip.php?rubrique54>, (Erişim Tarihi: 06/01/2020).
- [64] Changjie Zhan, Martin de Jong, (2018), "Financing eco cities and low carbon cities: The case of Shenzhen International Low Carbon City", Journal of Cleaner Production, 180, 116-125.
- [65] National Bureau of Statistics of China Shenzhen Survey Team, (2019), "深圳统计年鉴(2019 Shenzhen Statistical Yearbook 2019)", China Statistics Press.
- [66] Web 15, (2020), <http://www.jdonline.com.hk/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=75&id=41819>, (Erişim Tarihi: 02/09/2020).
- [67] Chuanjiang Liu, (1999), "中国城市化的制度安排与创新 (Institutional Arrangement and Innovation of China's Urbanization)", Wuhan, Wuhan University Press.
- [68] Web 16, (2020), <https://data.worldbank.org.cn/indicator/EN.URB.LCTY?locations=CN>, (Erişim Tarihi: 05/01/2020)
- [69] Guang Lin, Hongyan Zhang, (2000), "成功与代价: 中外城市化比较新论 (Success and Cost: A Comparative Study of Chinese and Foreign Urbanization)", Nanjing, Southeast University Press.
- [70] Dongbin Su, (2001), "中国经济特区史略 (A Brief History of China's Special Economic Zones)", Guangzhou, Guangdong Economy Publishing House, 33-53, 76-84.

- [71] Dixin Xu, (1988), “当代中国的人口 (The population of contemporary China)”, China social sciences press.
- [72] Wenzheng Xie, Wei Deng, (1996), “城市经济学 (Urban economics)”, Tsinghua University Press.
- [73] Web 17, (2020), <https://baike.baidu.com/item/二线关>, (Erişim Tarihi: 16/02/2020).
- [74] Oguztimur, S., (2014), "The Key Areas Turkey Needs to Work on Due to Improve Entrepreneurship", 54th Congress of the European Regional Science Association, Regional development & globalisation: Best practices, 26-29 August 2014, St. Petersburg, Russia, European Regional Science Association (ERSA), Louvain-la-Neuve.
- [75] Ng, M. K., (2019), "Governing green urbanism: The case of Shenzhen, China", Journal of Urban Affairs, 41(1), 64-82.
- [76] Linjun Xie, Ali Cheshmehzangi, May Tan-Mullins, Andrew Flynn, Tim Heath , (2020), "Urban entrepreneurialism and sustainable development: A comparative analysis of Chinese Eco-Developments". Journal of Urban technology, 27(1), 3-26.
- [77] Yuhan Yu, Wenting Zhang, Peihong Fu, Wei Huang, Keke Li, Kai Cao, (2020), "The Spatial Optimization and Evaluation of the Economic, Ecological, and Social Value of Urban Green Space in Shenzhen", Sustainability, 12(5), 1844.
- [78] Tianhe Huang, (2014), “城市规划与发展分析——以深圳市为例 (Urban Planning and Development Analysis: Taking Shenzhen as an Example)”, Regional Economy, (05), 143-144.
- [79] China Academy of Urban Planning and Design: Shenzhen Branch, (1986), “深圳经济特区总体规划 1986—2000 (Master Plan of Shenzhen Special Economic Zone 1986-2000)“.
- [80] Shenzhen Municipal People’s Government, (2008), “深圳市城市总体规划 2007-2020 (Shenzhen City Master Plan 2007-2020)”.
- [81] Dawei Jiang, (08.10.2018), “造城记——亲历深圳经济特区总体规划 (City Making——Experience the Master Plan of Shenzhen Special Economic Zone)”, Yuzhen Yang, Pengpai News.
- [82] Shenzhen Municipal Planning and Natural Resources Bureau, (1996), “深圳市城市总体规划 1996-2010 (Shenzhen Urban Master Plan 1996-2010)”.
- [83] Web 18, (2007), <http://ga.sz.gov.cn/ZWGGK/TJSJ/TJXX/>, (Erişim Tarihi: 09/02/2020).
- [84] Web 19, (2007), <http://www.szfwzl.com/>, (Erişim Tarihi: 08/02/2020).

- [85] Web 20, (2010), http://www.szcaupd.com/project-ztgh-i_11235.htm, (Erişim Tarihi: 05/01/2020).
- [86] Shenzhen Municipal People's Government, (2009), "深圳市城市总体规划 2009-2020 (Shenzhen City Master Plan 2009-2020)".
- [87] Conzen M. R. G., (1960), "Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis ", Wiley on behalf of The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers), Printed in Great Britain.
- [88] Whitehand J. W. R., (2001), "British urban morphology: the Conzenian tradition", Urban Morphology, 5(2), 103-109.
- [89] Web 21, (2020), <http://w3.balikesir.edu.tr/~bsentuna/wpcontent/uploads/2013/03/Regresyon-Analizi.pdf>, (Erişim Tarihi: 10/01/2020).
- [90] Fatma ZEREN, Burcu KILINÇ SAVRUL, (2012), "Türkiyede şehirleşmeyi etkileyen faktörler: Mekansan Ekonometri Analizi", Journal of Yasar University, 28(7), 4479-4765.

ÖZGEÇMİŞ

Rexila KADEERHAN. Aslen Kazak Türklerinden olup, Çin’de Xinjiang Uygur Özerk Bölgesi Changji ilçesinde doğdu. 2009 yılında başladığı Guangdong Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde 5 yıllık lisans eğitiminde ilk aşamada 3 yıl mimarlık ve sonra da 2 yıl bölge planlama alanlarında eğitim görmüş ve şehir tasarım projesiyle 2014 yılının Temmuz ayında mezun olmuştur. 2012-2013 yıllarında Çin’deki tüm yükseköğretim kurumlarındaki kentsel ve kırsal planlama bölümlerinin kentsel ve kırsal sosyal uygulamaları çalışmalarına katılmış ve üçüncülük ödülü kazanmıştır. Aynı yıl, üniversite düzeyinde birincilik ödülü olarak “Weilun Teknoloji İnovasyon Bursu” kazanmıştır. Mezun olduktan sonra ise Guangdong Teknoloji Üniversitesi’ne bağlı Tasarım Enstitüsü’nde 2 yıl çalışmıştır.

2016 yılında Gebze Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında Yüksek Lisans eğitimine başlamıştır.

EKLER

Diğer Ekler (CD)