

Review Article

Submission Date

17 / 03 / 2023

Admission Date

01 / 05 / 2023



Neoliberalleşme ve Küreselleşme Bağlamında Eski Sanayi Alanlarının Yenilenmesi: Londra Docklands ve Hamburg Hafencity Örnekleri

Renewal of Old Industrial Areas in the Context of Neoliberalization and Globalization: Examples of London Docklands and Hamburg Hafencity

Semina Akyapı¹ 

How to Cite:

Akyapı, S. (2023). Neoliberalleşme ve Küreselleşme Bağlamında Eski Sanayi Alanlarının Yenilenmesi: Londra Docklands ve Hamburg Hafencity Örnekleri. *Journal of Environmental and Natural Studies*, 5 (1), 85-97. DOI: <https://doi.org/10.53472/jenas.1266932>

ABSTRACT:

Towards the end of the 20th century, the city centers turned into the favorite spots of the service sector, and heavy industry moved from the city centers due to the change in the production system, environmental problems in the cities and the high wages of the workers. How to renew the emerging old industrial areas has become a new issue. Globalization, which grew with the neoliberal economic order, postfordist mode of production and new technologies in the 1980s, created global cities. Urban renewal, on the other hand, has entered a parallel line with this new global city approach. The aim of this study is to reveal the factors that caused the industrial areas, which were key places to become idle with the power they added to trade until the 1970s, and the policies in the renewal projects carried out in these industrial areas. In the study, first of all, what urban renewal is and the development process before 1980 is explained. Afterwards, the behind-the-scenes of the process that transformed urban renewal in a different direction after the 1980s and turned it into prestige projects for industrial areas with neoliberalization and globalization paradigms is explained. Docklands and Hafencity are two regions that have lost the old mission as a result of industrial decentralization. They were chosen because they are global and metropolitan cities, they are located in the European Continent where the development of 1970 was first affected, they have sufficient literature to be examined for the study. In particular, it has been an important criterion for London Docklands is considered one of the pioneers in old port-industry renovations. The Hafencity Project, on the other hand, is an important project in that it is located in Hamburg, which is considered the world's largest construction area.

KEYWORDS: *Urban Renewal, Port Area, Industrial Area, Globalization, Neoliberalism*

Öz:

20.yy'ın sonlarına doğru kent merkezleri hizmet sektörünün gözde noktalarına dönmüş, ağır sanayi ise üretim sisteminin değişimine, kentlerde yaşanan çevresel problemlere ve işçi maaşlarının yüksekliğine bağlı olarak kent merkezlerinden taşınmıştır. Ortaya çıkan eski sanayi alanlarının nasıl yenileneceği ise yeni bir uğraş konusu olmuştur. 1980'lerde neoliberal ekonomik düzenle, postfordist üretim tarzıyla ve yeni teknolojilerle büyüyen küreselleşme, küresel kentleri yaratmıştır. Kentsel yenileme ise bu yeni küresel kent yaklaşımıyla paralel bir minvale girmiştir. Bu çalışmanın amacı da 1970'lere kadar ticarete kattıkları güçle kilit yerler olan sanayi alanlarının atıl hale gelmesine etken olan faktörleri ve söz konusu bu sanayi alanlarında gerçekleştirilen yenileme projelerindeki politikaları ortaya koymaktır. Çalışmada öncelikle kentsel yenilemenin ne olduğu ve 1980 öncesine kadarki gelişim süreci

¹ **Corresponding Author Yetkili Yazar:** İstanbul Aydın Üniversitesi, Türkiye, seminaakyapi@stu.aydin.edu.tr, ORCID: 0000-0002-1804-6539

açıklanmıştır. Daha sonrasında ise kentsel yenilemeyi 1980'lerden sonra farklı bir yöne eviren, neoliberalleşme ve küreselleşme paradigmatlarıyla sanayi alanları için prestij projeleri haline getiren sürecin perde arkası açıklanmıştır. Docklands ve Hafencity alanları sanayi desantralizasyonu sonucu eski misyonunu kaybetmiş iki bölge olarak 1970 gelişmelerinin ilk tesiri ettiği yerlerden biri olan Avrupa Kıtasında yer almaları, küresel ve metropoliten kentler olmaları, çalışma için incelemeye tabi tutulmak adına yeterli bir literatüre sahip olmaları sebebiyle seçilmiştir. Özellikle Londra Docklands'ın eski liman-sanayi yenilemelerinde öncülerden biri olarak kabul edilmesi seçilmesi için önemli bir kriter olmuştur. Hafencity Projesi ise dünyanın en büyük imar alanı sayılan Hamburg'da yer alması açısından önemli bir projedir.

Anahtar Kelimeler: *Kentsel Yenileme, Liman Alanı, Sanayi Alanı, Küreselleşme, Neoliberalizm*

GİRİŞ:

Kentler, sosyo-kültürel, ekonomik, teknolojik ve coğrafi koşullara bağlı olarak değişen yerleşim yerleridir. Bu sebeplerdir ki kentlerde; afet, savaş gibi dış etkenlerle ya da toplumun iç dinamiklerindeki farklılaşmalarla pek çok çöküntü bölgeleri oluşabilmektedir. İnsan ve kent birbirleriyle bağ kuran ve birbirini etkileyen ilişkisinin sonucunda kentlerde meydana gelen bu sorunlu alanlar yaşantıyı sektöre uğratabilen problemler yaratmaktadır. İnsanların yaşadıkları yerlerden zarar görmeye değil de fayda elde etmeye devam edebilmesi için çökme sürecine girmiş olan alanlarda bazı çalışmaların yapılması zorunlu hale gelmektedir. Çökmeye önlem olarak önceden ya da kentsel alanla bütünleşmenin sağlanması için çökmenin gerçekleşmesinden sonra yapılan bu çalışmalara kentsel yenileme adı verilmektedir.

İçinde bulunduğu zaman diliminin kente olan yansımalarının belirgin bir örneği olan Sanayi Devrimi ile kentsel yenilemeye yönelik faaliyetler başlamıştır. Ancak zaman ilerledikçe yalnızca kentler değil, yenileme çalışmaları da değişim sergilemiştir. Ortaya çıkışından itibaren, toplumsal gelişmelere bağlı olarak kentlerin yeni ihtiyaçlar kazanmasına ve daha önce yapılan yenilemelerdeki hatalardan ders çıkartılmasına bağlı olarak yenilemelerde farklı politikalar doğmuştur. Bu çalışmanın konusu bağlamında geniş ölçekte incelenen 1980'lerde de 1970'lerden beri süregelen gelişmelerle yepyeni politikalar sahne almış ve yenileme farklı bir yöne evrilmiştir.

Ekonomideki ve üretimdeki yeni paradigmlar hem kentlere olan bakış açısını değiştirmiş hem de Batı ülkelerinde uzun yıllar boyunca önemli bir gelir kaynağı olan sanayi alanları eski gücünü kaybettirmiştir. Kentlerin fiziksel ve işlevsel faktörlerinin ekonomiye olan katkısı, sanayi alanlarında yapılan yenileme projelerindeki tutumların referans noktasını oluşturmuştur. Bu çalışmanın amacı dünya tarihi için önemli değişikliklere sahne olan 1980'li yılların politikalarının akabinde kentlere olan yansımalarını saptamak ve etkinliğini kaybeden sanayi alanlarındaki yeni kullanımların belirlenmesinde etken olan faktörleri ortaya koymaktır. Çalışmada iki metropoliten kent olan Londra ve Hamburg, çöküntü bölgesi haline gelen, bu sebeple yeni işlevler ve imajlar kazandırılan Docklands ve Hafencity bölgeleriyle örnek proje alanları olarak seçilmiştir.

1. Kentsel Yenileme ve 1980'li Yıllara Kadar Yaşanan Süreç

Kentsel yenileme, niteliksel ve işlevsel kayıplar yaşayan ya da afet riskleri taşıyan kentsel alanlardaki problemlerin ortadan kaldırılmasına yönelik müdahaleleri içermektedir. Roberts (2000) kentsel yenilemeyi "kentsel sorunları çözmeyi ve değişime uğrayan veya iyileştirme fırsatları sunan bir alanın ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarında kalıcı bir iyileştirme sağlamayı amaçlayan kapsamlı ve bütünlük vizyon ve eylem" şeklinde ifade etmiştir. Özden (2001) ise "genel bir çerçeve içinde, kentsel yenileme, farklı nedenlerden ötürü zaman süreci içinde eskimiş, köhnemiş, yıpranmış ya da kimi durumlarda terkedilmiş, vazgeçilmiş kentsel dokunun, günün sosyo-ekonomik ve fiziksel koşulları göz önünde tutularak değiştirilmesi, dönüştürülmesi, ıslah edilmesi ve yeniden canlandırılarak kente kazandırılması" ifadelerini kullanmıştır.

Kentsel yenileme ilk defa, sanayi devrimi sonucunda kontrolsüz büyümüş, kırsal yerlerden oldukça büyük göç almış ancak insan sayısının yoğun artışına karşı doğru planlanmamış kentlerin sorunlarına çözüm arayışıyla başlamıştır. Düşük maliyetli ve çok fazla kişinin bir arada yaşadığı işçi konutlarında yerleşim kurulması, ulaşımdaki-altyapıdaki eksiklikler ve fiziki çevredeki sıkışıklık; kirlilik ve salgın hastalıklar gibi insan sağlığını olumsuz yönde etkileyen durumları meydana getirmiştir. Kentlere yeşil alanları getirme amacıyla gerçekleştirilen Park Hareketi ve Baron Housmann'ın öncülüğüyle başlayan geniş cadde ve bulvarların açılmasına yönelik çalışmalar yenilemeyle ilgili ilk eylemler olmuştur.

Tarihte bilinen ilk büyük çaplı yenileme hareketleri İkinci Dünya Savaşı ile başlamıştır. 1940'larda başlayan ve özellikle 1950'li yılları kapsayan süreç içerisinde, hükümetler tarafından, savaşın etkisiyle harabe olmuş kentsel alanlarda yeniden inşa (reconstruction) çalışmaları yapılmıştır. Sanayi devriminden kalma slum adı verilen işçi mahallelerinden da kurtulmanın hedeflendiği bu zaman diliminde, yeni yapılar için geniş alanları kapsayan yıkımlar gerçekleştirilmiştir. 1950 yılları Buldozer Dönemi olarak isimlendirilmiş, halkın sosyal ve ekonomik ihtiyaçları gözetenmiştir. Öyle ki insanlar yaşadığı ortamdan uzaklaştırılmış, tarihi doku korunmamış, halk karar verme sürecinde dışlanmış, düşük gelirli insanlar kendilerine lüks gelen yeni yaşantıya uyum sağlamakta güçlük çekmişlerdir (Erden, 2003).

1960'lı ve 1970'li yıllarda, yıkıp yenisini yapmanın karmaşıklığına nazaran, var olan üzerinde rehabilitasyon çalışmaları gerçekleştirilmenin, yerel halkın çıkarlarını çok daha gözetilen, sosyal ve ekonomik kayıpların çok daha az olduğu bir yaklaşım olduğu kabul edilmiştir. 1960'lardan sonra fiziki ve sosyal alanın ilişkisi fark edilmiş, yenileme hareketlerinin sosyal problemlere de çözüm getirebileceği fikri doğmaya başlamıştır. 1970'lerde artık katılımcılık kavramı da kentsel yenilemede ele alınan konulardan biri olmuştur. Ayrıca bu dönemde tarihi mirasın korunmasına yönelik yasalar da çıkartılmaya başlanmıştır (Erden, 2003).

2. Küresel Kent Politikalarının Ortaya Çıkışı

20.yy. sonlarına doğru, teknolojiye yeni atılımlarla ve Batı ülkelerindeki mali sıkıntılarla kentler yeni bir döneme geçmiştir. 1970'lerden itibaren meydana gelen gelişmeler silsilesi ışığında üretimde ve ekonomide baş göstermiş olan yeni yapılanmalar topluma kadar tesir eden bir dönüşümle sonuçlanmış, pek çok alanda uluslararası etkileşimi içeren küreselleşme, 1980'lerden sonra yeni bir boyuta geçmiştir. Kentler ise küreselleşmenin fiziki mekâna yansımalarına dönüşmüştür.

Batı'da 1960 sonlarından itibaren ekonomik durum iyiye gitmezken, üzerine 1973 petrol krizinin etkileri baş göstermiştir. Yaşanan mali bunalım, devletin otorite kurabilmesine olanak tanıyan Keynesyen ekonomik sistemi çöktürmüş, neoliberalizm adını alan yeni ekonomik sisteme geçilmiş ve serbest piyasanın egemenliğine girilmiştir. 1970'lerde ayrıca bilgi ve iletişimdeki yeni teknolojik gelişmeler üretimdeki yerlerini almaya başlamıştır. Bilgisayar-makine iletişiminin kurulması, üretimin müşteri istekleriyle çeşitlenebilen esnek bir yapıya bürünmesini ve makina bilgisine hâkim, uzmanlaşmış işgücünün üretimde yer almasını sağlamıştır. Böylelikle 1920'lerden itibaren Keynesyen sistemle birlikte işleyen standartlaşmaya ve kitlesel üretime dayalı fordist üretim modeli, yerini neoliberalizmle örtüşen ve enformasyon teknolojileriyle desteklenen post-fordist üretim modeline bırakmıştır (Dalbay, 2019). Serbest ekonomi özelleştirmeleri ve hizmet sektörünü ön plana çıkarmış olup, özel sektör yatırımcıları sermaye girdisini küresel ölçüğe çıkartmak için çabalamıştır. Postfordizmin ürün çeşitlenmesi reklam olgusunun değerini arttırmış (Şahin, 2020) markalar küresel çapta bir tanınırlık kazanmak istemiştir. Teknolojik gelişmelerin haberleşme-iletişim ağını genişletmesi özel sektörün söz konusu bu dışı açılma çabasını güçlendirmiştir. Ayrıca iletişim, bireyler arası kültür alışverişini de arttırmış, tüm bu gelişmelerle küreselleşme büyük bir ivme kazanmıştır. Bir anlamda 1980'lere bütünüyle tesir eden neoliberal sistem, postfordizm ve küreselleşme olguları birbiriyle eklenmiş ve birbirini yaygınlaştıran etmenler olmuştur.

Politik, iktisadi, ticari ve sosyo-kültürel unsurlarda küresel çapta bir yayılmayı ifade eden küreselleşmeyle; sermaye, ürünler, hizmetler ve teknolojik birikimler uluslararası bir dolaşım sağlamaktadır (Köse, 2003; Şenses, 2004). Kentler de söz konusu bu dolaşımın mekanları olarak pazarlama alanları haline gelmişlerdir. Serbest piyasanın ekonomik mücadelesinde hem girişimcilerine hem de bağlı oldukları ülkelere kazandırdıklarıyla bir gelir kaynağı olarak nitelendirilen kentler için artık "küresel kent" adında yeni bir kavram doğmuştur. Kentler, tüketimi toplayan ve arttıran bir faktör olarak değerlendirilmeye başlanmıştır.

Dünya ekonomisinde söz sahibi olan ve küresel sisteme hitap eden küresel kent düzeninde; eğitimde, ekonomide, kültürde, hizmette, eğlencede ve ticarete uluslararası bir kapsayıcılık mekân planlama stratejilerinin ana konusu olmuştur. Bu kapsamda AVM, spor salonu, stadyum, fuar ve kongre merkezi, konser salonu, sinema-tiyatro salonu gibi yapılar yapılmaya başlanmıştır. Sermaye akışını çeken finans merkezleri kurulmuştur. Turizm sektöründe değerlendirilmiş olan tarihi yapılar restore edilip yeni işlevler kazanmıştır. Konut ve çevre gelişimi orta ve üst gelirin ikametüne dönük yapılandırılmıştır. Yerli ve yabancı ziyaretçileri kazanma çabasında ulaşım sistemleri ve konaklama yapıları ayrıca önem arz etmiştir. İşlevsel gelişimin yanı sıra estetik görünüm ve imaj da kentlerin cazibe merkezlerine dönüşmesi için etken olarak değerlendirilmiş, pek çok yaratıcı tasarım gerçekleştirilmiştir (Geniş, 2011; Şahin, 2020; Tümtaş ve Ergün, 2016).

3. Sanayinin Desantralizasyonu ve Sanayi Alanlarının Yenilenmesi

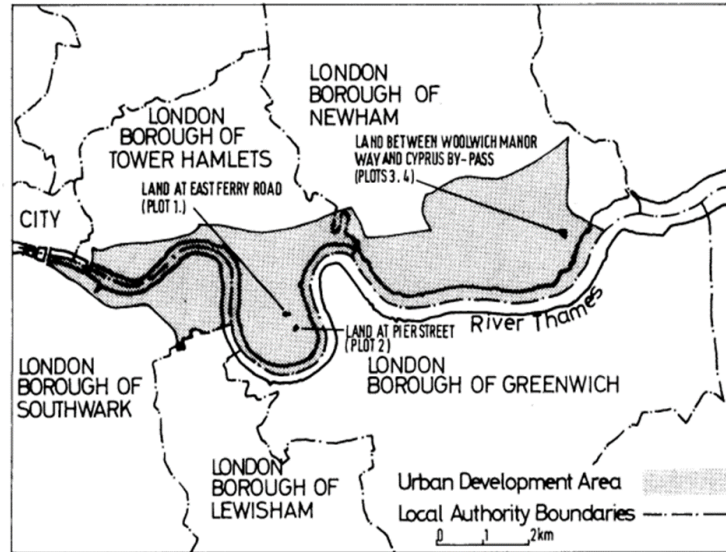
Neoliberal politikalar ve beraberindeki postfordist üretimin yarattığı etkiler Batı ülkelerinde sanayinin desantralizasyonu ile sonuçlanmıştır. Postfordizmin esnek üretim tarzı, fordizmdaki yüksek sayıdaki üretim zorunluluğunu ortadan kaldırmış, büyük üretim alanları yerlerini küçük işletmelere bırakmıştır. Hizmet ve finans sektörlerinin yükselişi, daha önce sanayi için yapılandırılan kentlere yeni bir soluk getirmiştir. Üretim alanlarını ve işçiler için düzenlenmiş konut, eğitim ve sağlık binalarını içeren kentler hizmete dönük yapılarla donatılmıştır. İşçi ağırlıklı kent merkezlerinin yerine yaratıcı-beyin takımı geçmiştir (Şahin, 2020). Ağır sanayiye sahip çok uluslu firmalar, ulaşım ve haberleşmedeki olanakların da artmasıyla, Batı'daki ekonomik krizden kurtulup daha ucuza hammadde bulabilecekleri ve işçi çalıştırabilecekleri üçüncü dünya ülkelerine kaymıştır.

Sanayi alanlarının düşüşünde çevresel faktörler de etkili olmuştur. Zamanın teknolojik olanaklarıyla taşımacılık için en iyi alternatifin deniz ulaşımı olmasından mütevellit, eski sanayi alanlarının konumlandığı araziler liman alanlarıdır. Ancak kent merkezlerine yakın olmaları tercih edildiği için pek çoğu nehir gibi dar su yollarında kalan liman tesisleri, ilerleyen yıllarda deniz yolculukları için üretilmiş yepyeni araçların ebatları için yetersiz kalmış, ek olarak havayolu ve demiryolu sistemleri de gelişme göstermiştir. Bunun yanı sıra etrafı konutlarla sarılmış olan üretim alanları için genişleyecek yer kalmamıştır. Kent merkezleri ise sanayinin getirdiği çevre kirliliği problemlerinden olumsuz etkilenmiştir.

Atıl duruma gelen sanayi alanları için yenileme çalışmaları 1980'lerden itibaren görülmeye başlanmış ve ağırlıklı olarak 1980-1990 kentsel yenileme politikalarının egemenliğinde gerçekleşmiştir. Geniş alanlara yayılan bu yenileme projeleriyle sermaye girdisi yüksek küresel kentler yaratılmaya çalışılmıştır. 1980'ler den önce kamu ağırlıklı projeler geliştirilirken, daha sonrasında ise neoliberal ekonomi politikalarının yaygınlaşmasıyla birlikte kademeli olarak kamu-özek sektör ortaklıkları ya da tamamen özel sektör ağırlıklı projeler görülmeye başlanmıştır (Köksüz ve Baz, 2019). Sermayeciye avantaj sağlayabilecek pek çok yasal düzenlemelere gidilmiştir. Diğer sektörlerde olduğu gibi inşaat sektörü de serbest piyasa eksenli bir hale gelmiş ve gayrimenkul odaklı mega-prestij projeleri meydana gelmeye başlamıştır. Ancak yatırımcıların ve üst gelir gruplarının ilgisini çekmeye ve kalıcı yerleşimlerini kazanmaya yönelik faaliyetlerle yerel halk göz ardı edilebilmiştir. Dolayısıyla bu uygulamalar bir yönüyle soylulaştırmaya da yol açmıştır. 1990'lardan neoliberal politikalar ve ekonomi canlandırma hedefleri devam etse de yenilemeler daha ılımlı bir hale bürünmüştür. Ekonomik, sosyal, fiziki ve toplumsal unsurlarıyla daha kalıcı bir gelişim yaklaşımı başlamıştır (Kuşçu, 2018). Özel sektörün yanı sıra pek çok sivil toplum kuruluşu ve yerel halk da proje ortakları arasına girmiştir. Ayrıca kültür mirası koruması ve sürdürülebilirlik gibi konulardan kentsel yenilemenin gündemine oturmuştur.

4. Londra Docklands Kentsel Yenileme Projesi

Londra Docklands Liman Alanı, İngiltere'nin başkenti Londra'da, Thames Nehri'nin çevresinde yer almaktadır. Güney tarafında Southwark, Greenwich, Lewisham kuzey tarafında ise Tower Hamlets ve Newham ilçelerine bağlı olan bölge, 1960'lı yıllar öncesinde dünyanın en büyük limanı olarak görülen (LDDC, 1997) yaklaşık 2 bin hektarlık bir alandır. Şekil 1'de Docklands'ın alanı ve bağlı bulunduğu ilçelerle olan ilişkisi görülmektedir.

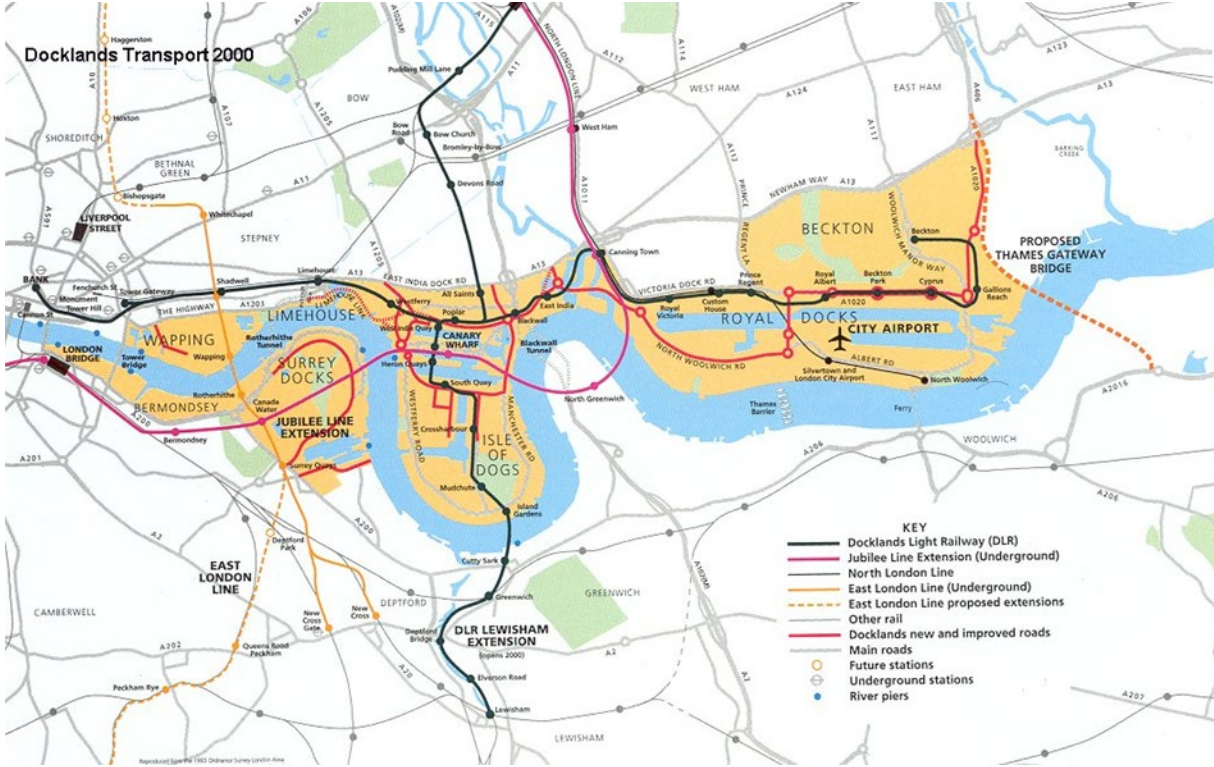


Şekil 1. Londra Docklands Alanı ve Bağlı Bulunduğu İlçeler (<https://www.legislation.gov.uk/ukxi/1989/1391/note/made>, t.y.)

1930 yıllarının ortasında, Londra'ya kattığı 100.000 kişilik istihdamla zirvededir. Ancak 1960'lı yıllardan itibaren imalat, ticaret gibi rihtımı etkileyen sektörlerin zayıflaması ve denizcilik teknolojisindeki konteynerleşme gibi gelişmelerin görülmesi sonucunda düşüşe geçmeye başlamıştır. 1960 yıllarının sonuna gelindiğinde Londra Liman Otoritesi [The Port of London Authority (PLA)] rihtımın yeterli geliri elde etmediğine karar vermiştir (Tanış, 2015). 1981 yılında kapatılmış ve yenileme sürecine girmiştir. Alanla ilgili verilere göre Docklands'ın nüfusu 1971 ve 1981 yılları arasında %20 azalmıştır. 1978 ve 1981 yılları arasındaki sürede 10.000 kişi işini kaybetmiştir. 1981 yılında işsizlik oranı %17,8 olarak hesaplanmış ve alanın %60'ı kullanım dışı kalmıştır (LDDC, 1998a).

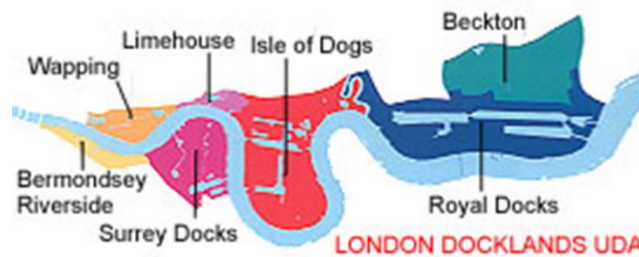
Alanın yenilemesine yönelik olarak 2 Temmuz 1981 yılında London Docklands Development Corporation (LDDC) kurulmuştur. LDDC'ye hükümetin desteğiyle Yerel Yönetim ve Arazi Planlama Yasası kapsamında bir dizi kontrol yetkisi ve sorumluluk verilmiştir. Devlet tarafından şirkete bir fon sağlanmış ve bölge arazileri için zorunlu satın alma hakkı tanınmıştır. LDDC ile hedeflenenler bölgenin barınma, iş, hizmet, sosyal faaliyet gibi koşullarının iyileştirilmesiyle yaşam standartlarının yükseltilmesi, ayrıca olanakları ve fiziksel görünümüyle yatırımcıları kendine çeken bir alanın yaratılmasıdır. Bu kapsamda LDDC; altyapı sistemlerinin kurulması, yeni ulaşım hatlarının kurulmasıyla kentin geri kalanıyla entegrasyonun sağlanması, yatırımcılara çeşitli mali teşviklerin uygulanması, estetik bir kentsel çevrenin oluşturulması ve bölgeye yaşam, eğitim, sağlık, eğlence gibi çeşitli fonksiyonların getirilmesi üzerine çalışmalar yapmıştır.

Rıhtımın ihtiyaç duymağı altyapı ve ulaşım sistemleri bölgenin planlanan yeni kullanımı için zorunlu ihtiyaç haline gelmiştir. Elektrik, su, gaz, drenaj, kanalizasyon şebekeleri oluşturulmuş (LDDC, 1998b), ulaşım sistemi için ise Docklands Hafif Raylı Sistemi kurulmuş, Jubilee Metro hattı uzatılmış, yeni otoyollar açılmış ve Londra Havalimanı yapılmıştır. 1987 yılında kullanımına başlanan Docklands Hafif Raylı Sistemi başlangıçta Isle of Dogs bölgesine kuzeyden ve doğudan bağlantılar sağlarken, zamanla batı ve güney uzatmaları da yapılmıştır. Öte yandan Jubilee hattı, Londra metro hattına 7 durak eklenmesiyle şehirden Docklands'a bir metro uzantısının getirilmesini olanak tanımıştır. Eklenen otoyol bağlantıları arasında ise en önemlisi 1993 yılında kullanıma açılan Limehouse Link Tüneli'dir. Tarihi yapı alanına müdahale edilmemesi için yeraltından geçirilmiş ve böylelikle bölge doğuya bağlanmıştır (Feriotto, 2015). Şekil 2 de Docklands'ın ulaşım sisteminin haritası görülmektedir.



Şekil 2. Docklands Ulaşım Sistemi (<http://www.lddc-history.org.uk/transport/1tran3.jpg>, 1997)

Geniş Docklands alanı Şekil 3'teki gibi bölgelere ayrılmıştır. Söz konusu bölgeler; Bermondsey Riverside, Surrey Docks, Wapping and Limehouse, Isle of Dogs, Royal Docks ve Beckton'dur. Bu bölgelerden Wapping and Limehouse ve Surrey Docks'da eski rıhtım yapıları, başta lüks konutlar ve sanatçılar için stüdyo alanlarını olmak üzere çeşitli yeni kullanımlara açılmıştır. Surrey Docks'da Lavender Pond, Stave Hill, Russia Dock Woodland ve Pearson Park ekoloji parklarıyla yeşil alan yatırım yapılmıştır. Ayrıca LDDC, bu bölgede ticaret ve istihdamın artması için Surrey Quays Alışveriş Merkezi'ni ve Canada Yard'da restoran, oyun, kulüp sinema gibi kullanımları içeren bir kompleksi inşa edilmiştir. En son tamamlanan Royal Docks'da ise Royal Business Park, Doğu Londra Üniversitesi Dockland Kampüsü, Thames Gateway Teknoloji Merkezi ve pek çok uluslararası organizasyonun gerçekleştiği Excel Sergi Alanı ön plana çıkmıştır (Feriotto, 2015).



Şekil 3. Docklands Taşımacılığı (<http://www.lddc-history.org.uk/transport/1tran3.jpg>, 1997)

Isle of Dogs projesinin esas odağını oluşturan bölgedir. Adeta bir finans-büro alanı olarak düşünülmüş ve Docklands Projesinin baskın fonksiyonunu oluşturmuştur. Öyle ki Isle of Dogs'taki toplam 482 dönümlük (195 hektar) alan, Hükümet tarafından Britanya'nın 11 Girişim Bölgesinden (EZ) biri olarak ilan edilmiş ve ilgili bölgede yatırımcıları çekmek amacıyla vergi muafiyetleri gösterilmiştir (LDDC, 1998b). Bölgedeki Canary Wharf adını alan gökdelen kümesinin bünyesinde Citigroup ve HSBC gibi dünyanın en büyük bankalarından bazıları yer almaktadır (Kollowe, 2015). Şekil 4'de Canary Wharf görülmektedir.



Şekil 4. Canary Wharf (<https://group.canarywharf.com/about-us/>, t.y.)

Yenilemede çevre düzenlemeleri de yapılmıştır. Rıhtımların doldurulması durdurulmuş, hatta bazı doldurulmuş yerler tekrardan açılmıştır. Yaya ve bisiklet yolları oluşturulmuştur. Ağaçlandırma çalışması yapılmıştır. Nehir sınırında marina, Surrey Docks Su Sporları Merkezi ve Millwall Yelken Merkezi yapılmıştır. Eski limanın yeşil alanları düzenlenmiş ve yeni donatılar eklenerek kent sakinleri için açık rekreasyon alanlarına dönüştürülmüştür. Bunun yanı sıra pek çok ekoloji parkları yapılmış ve Doğu Hindistan Rıhtım Havzası'nda bir yaban kuşları barınağı yaratılmıştır. Sosyal aktivitelere yönelik de Limehouse Gençlik Kulübü, St Andrew's Oyun Alanı, Docklands Binicilik Merkezi gibi daha pek çok tesis yapılmıştır (LDDC, 1998a). Şekil 5'deki Docklands Yelken ve Su Sporları Merkezi sosyal aktivite alanlarına örnektir.



Şekil 5. Docklands Yelken ve Su Sporları Merkezi (<https://isleofdogslife.wordpress.com/tag/docklands-sailing-and-watersports-centre/>, 2019)

Bölgenin tarihi mirası LDDC'nin gündem konularından biri olmuştur. İnşa yıllarının ve niteliklerinin referans alınmasıyla yıkılacak ya da korunacak olan yapılar belirlenmiştir. Ancak, koruma tam olarak sağlanamamıştır. Örneğin Queenhithe Dock rıhtımı, bir otel projesi için yıkılmıştır. Ayrıca binaların kütleleri koruma da cephelerde eski görünüşlerinden farklı tasarımlar yapılmıştır (Tanış, 2015). Tıpkı yeni inşaatlar gibi tarihi yapıların restorasyonu için de LDDC tarafından mali teşvikler gerçekleştirilmiştir. Böylelikle bölgenin tarihsel kimliği de kentsel tasarımın bir parçası haline getirilmiştir. Şekil 6'da Wapping'de yer alan bir bina tarihi yapılarla yüklenen yeni işlevlere örnektir.



Şekil 6. Wapping Bölgesi Lüks Konut Daireleri Olarak Kullanılan Eski Depo Binası (Jacqueline Banerjee, <https://victorianweb.org/art/architecture/industrial/10.html>, 2009)

Docklands 1980'lı yıllardan itibaren yaklaşık yirmi yılda Avrupa'nın en önemli finans merkezine dönüşmüştür (Yılmaz, 2015) LDDC'nin Mart 1998'de yayımladığı ve 1981-1998 yılları arasında karşılaştırdığı verilere göre, işsizlik oranları 1981'de %17.8 iken, Aralık 1997'de %7.2'dir. İstihdam sayısı 27.200'den, 85.000'e çıkmıştır. İstihdamın artmasıyla birlikte nüfus ikiye katlanmış, 39.400'den 83.000'e çıkmıştır. 24.000'den fazla yeni konut inşa edilmiş, 3 milyon metrekare yeni ticari bina tamamlanmış ve işletme sayısı 1.021'den 2.690'ye çıkmıştır (LDDC, 1998a). Nüfusu arttıran bir diğer etken ise ev sahibi olma oranının artmasıdır. Beckton'dan başlayan bir girişimin olumlu yanıt vermesiyle, bölge geneline yayılan ucuz konut inşası stratejisi sonucunda 1981 yılında %5 olan ev sahipliği oranı %45'e çıkmıştır (LDDC, 1998b). Ancak kentsel yenilemede bazı olumsuz sonuçlar da görülmüştür. Yerel makamların ve yerel halkın planlamada dışlandığına yönelik eleştiriler vardır. Ayrıca büyük çaplı bir yenileme çalışması olarak toplumsal değişime yol açmış, yerel halk nüfusundaki değişimle soylulaştırmayı beraberinde getirmiştir (Tanış, 2015). Şekil 7'de Docklands'ın yenileme öncesi hâli ve 1993'e kadarki gelişimi görülmektedir.



Şekil 7. Sol: Docklands Yenileme Öncesi (İ.B.B. Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü, t.y.) Sağ: Docklands 1993 Yılı (<https://alondoninheritance.com/london-history/london-docklands-a-1976-strategic-plan/>, t.y.)

5. Hamburg Hafencity Kentsel Yenileme Projesi

Hafencity, Almanya'nın Hamburg ilçesinde yer almaktadır. Hamburg, Avrupa'nın ikinci büyük limanına sahip kenti olarak liman yenilenmesi projeleriyle de Avrupa'nın en büyük inşaat sahası ve en geniş çaplı imar projesi olarak değerlendirilmektedir (Haznedar, 2008). Hafencity Projesi alanı, Alster Gölü'nün ve Elbe Nehri'nin geçtiği bir alana konumlanmıştır. 157 hektarlık projenin yapımına 1997 yılında başlanmıştır. Şekil 8'de Hafencity'nin Hamburg'daki konumu görülmektedir.



Şekil 8. Hamburg ve Hafencity ilişkisi (<https://www.mapz.com/en/manual>, t.y.)

Uzun yıllar boyunca liman alanıyla ticari işlevini sürdürmüş olan Hamburg, 1800'lü yılların ikinci yarısında, demiryolu gibi ulaşım ağlarının geliştirilmesi ve ticaret faaliyetlerin artmasıyla büyük bir endüstriyel liman haline gelmiştir. Bulunduğu yer dolayısıyla pek çok saldırının merkezi konumu olan Hafencity bölgesi, özellikle 2. Dünya Savaşı sırasında büyük hasar almış ve pek çok yapısı yıkılmıştır. Savaş sonrası yapılaşmaya yönelik çalışmalarda düzelmeye sürecine girse de diğer limanlar gibi o da sanayi desantralizasyonundan etkilenmiştir. Hâlâ küçük çaplı üretim ve taşımacılık faaliyetleri yapılsa da kent merkezinin diğer alanlarına nazaran çok durgun ve izole kalmıştır. Sonunda yenilenmesi gerektiğine yönelik karar alınmıştır.

Proje 1997 yılında o dönemin belediye başkanı Henning Voscherau tarafından ilan edilmiş, aynı yıl senato ve parlamentonun onayından geçmiştir (Bruns-Berentelg, 2014). Kent konseyi tarafından bir master plan 1998 yılında hazırlanmıştır. Ancak hazırlanan plan, kentle ilgili genel hedeflere yönelik olmakla beraber kapsamlı bir tasarım değildir. Bu bağlamda 1999 yılında bir master plan yarışması yapılmış ve yarışmayı Kees Christiann/ Astoc kazanmıştır. 2000 yılında kabul edilen master plan, 2006 yılında bir revizyon geçirmiştir. Şekil 9'da Hafencity için yapılan master plan görülmektedir.



Şekil 9. Hafencity 2006 Master Planı (<https://www.hafencity.com/ueberblick/masterplan>, t.y.)

Projede amaç, kent merkezinden kopmuş olan Hafencity'i bütünlüştürmek ve âtil durumdaki bölgeye hareketlilik getirip kültürel, sosyal, turistik ve ticari faaliyetleri hayata geçirmektir. Projenin kent merkezini %40 büyütmesi beklenmektedir. Proje içeriğinde, 15.000 kişinin barınması için 7.500 konut, 45.000 kişilik istihdam alanı, 10,5 km kıyı şeridi gezinti yolu, 26,5 ha kamusal açık alan (parklar, meydanlar, mesireler) yer almaktadır. Bölge için hedeflenen alan kullanım yüzdelerinde, bina alanları %32'lik kısmı, kamusal mekanlar %24'lük kısmı, trafik alanı %23'lük kısmı, kamuya açık olan açık alanlar %14'lük kısmı, kamuya açık olmayan (özel) açık alanlar ise %7'lik kısmı kaplamaktadır. (Hafencity, 2021). Projenin tamamlanması için belirlenen tarih 2030 yılıdır (Astoc Architects and Planners, t.y.).

Proje için özel sektörün yatırımı yaklaşık olarak 8 milyar avrodur. Kamunun yatırımı ise 2,4 milyar avrodur ve bunun 1,5 milyarı kamuya ait olan arazilerin satışından elde edilmiştir (İ.B.B. Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü, t.y.). Planlama çerçevesinde, su taşkınlarına önlem olarak önceden deniz seviyesinden 5 metre yükseltilmiş alana 3 metre yükseltme daha yapılmıştır. Ayrıca bina yüksekliklerinin de tarihi antrepo bölgesi olan Speicherstand'tı geçmemesi kararlaştırılmıştır. Proje 10 bölgeye ayrılmış ve inşası etaplı bir şekilde ilerlemiştir. Sözkonusu bölgeler; Sandtorkai, Strandkai, Sandtorpark Grasbrook, Überseequartier, Elbtour-quartier, Brooktorkai, Lohsepark, Oberhafen, Baakenhafen ve Elbbrücken'dir. Şekil 10'da Hafencity'nin bölgelerinin konumları görülmektedir.



Şekil 10. Hafencity Bölgeleri (Kuşçu, 2018)

Hafencity'de yaya-bisiklet yolları ve insanların vakit geçirebileceği açık kamusal alanlar geniş yer tutmuştur. Kamusal alanlarla limanı çevreleyen su ögesi arasında ilişki kurulmuştur. Nehir kenarlarında, yayalar için araç girişi olmayan gezinti yolları oluşturulmuştur. Yaya yollarının yakınına da insanların oturabileceği Magellan Terasları, Marco Polo Terası gibi pek çok kamusal alan yaratılmıştır (Kuşçu, 2018). Ayrıca yeşil parklar olarak da Loshe Park ve Am Sandtorpark yapılmıştır. Şekil 11'de Hafencity'nin açık kamusal alanları görülmektedir.



Şekil 11. Sol: Yürüme Yolu (<https://www.kcap.eu/projects/9/hafencity>, t.y) Sağ: Marco Polo Terası (Bruns-Berentelg, 2014)

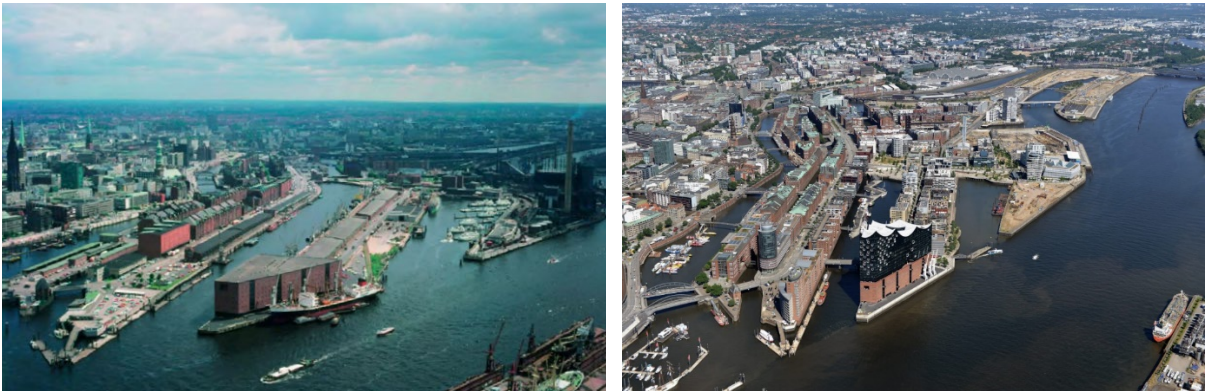
Sürdürülebilir tasarım prensipleri de projede ele alınan konulardan bir tanesidir. Hafencity’de, doğalgaza nazaran %27 daha az karbon emisyonu yapan termal enerjili ısıtma sistemi tercih edilmiştir. Ayrıca binaların da sürdürülebilir olması amacıyla, bir ödüllendirme sistemi geliştirilmiştir. Bu bağlamda altın, gümüş ve bronz kategorilerle, üç seviyelendirme yapılmıştır (Akyol, 2010).

Projede aile nüfusu, istihdam ve turist sayısının yanında öğrenci sayısı artışı da istenmiş, 5.000 öğrencinin Hamburg’a gelmesi hedeflenmiştir. HCU Hafencity Üniversitesi, KLU Kühne Lojistik Üniversitesi, Hamburg MSH Tıp Okulu, Uluslararası Yöneticilik Okulu şubesi, Frankfurt Finans ve Yönetim Okulu şubesi, gibi pek çok eğitim kurumu yapılmıştır (Hafencity, 2021). Bunun yanı sıra Elbphilharmonie (Elbe Filarmoni Konser Salonu), tarihi Kaispeicher B yapısından dönüştürülen Uluslararası Hamburg Denizcilik Müzesi ve Prototip Otomobil Müzesi gibi eğitici-kültürel yapılar da yapılmıştır. Özellikle Elbphilharmonie projenin en ilgi çekici yapıdır. Limana ait bir ambar binasının üzerine modern bir ekleme yapılmasıyla bölge için bir adeta bir imge oluşturmuştur. Yanı sıra Marco Polo Tower, Unilever Haus, Der Spiegel, Erick van Egeraat’ın iki ayrı binası, Hafencity Üniversitesi (HCU), Massimiliano Fuksas’ın Cruise Merkezi gibi tasarımlar da bölgede dikkat çekmektedir. Şekil 12’de Elbphilharmonie, Unilever-Haus ve Marco Polo Tower Hafencity’nin farklı tasarımlarına örnek olarak görülmektedir.



Şekil 12. Sol: Elbphilharmonie (<https://www.arkitera.com/proje/elbphilharmonie/>, 2017) Sağ: Unilever-Haus ve Marco Polo Tower (Meyhöfer, 2014)

2021 yılına ait olan veriler incelendiğinde, Hafencity’de 3.600 konutun tamamlandığı yaklaşık 6.500 kişinin yaşadığı, 930 şirkette de 15.000 kişinin çalıştığı saptanmıştır (Hafencity, 2021). Ancak Hafencity iyi planlanmış bir proje olarak görülse de bazı eleştiriler de gündeme gelmiştir. Yenileme çalışmalarının kendilerine sorulmadan yapıldığını belirten sanatçılar, müzisyenler ve sosyal eylemcilerden oluşan bir grup soylulaştırmaya karşı çıkmak için 2009 yılında bir manifesto yayınlamıştır. Ayrıca Hamburg eyalet parlamentosu milletvekili ve Sol Parti’nin göçmenlik alanındaki sözcüsü Mehmet Yıldız tarafından da düşük gelirli kent halkının yaşam alanlarının kısıtlandığı, Hamburg’un yenilenmesinde çok uluslu şirketlerin ve yüksek gelire sahip kesimin çıkarlarına göre hareket edildiği ve proje kaynaklarının prestijli tasarım projelerine harcandığı, eğitim-sağlık gibi alanlarda kısıtlamaların yapıldığı belirtilmiştir (Akyol, 2010). Şekil 13’te Hafencity’nin yenileme öncesi hâli ve 2020’ye kadarki gelişimi görülmektedir.



Şekil 13. Sol: Yenileme Öncesi (Bruns-Berentelg, 2014) Sağ: Hafencity 2020 (<https://www.kcap.eu/projects/9/hafencity>, t.y.)

SONUÇ:

1980'ler pek çok alanda olduğu gibi kentsel yenilemede de kırılma noktalarından biridir. Daha öncesine kadar, bozulmaya uğrayan bölgelerin sorunlarına çözüm arayışına dönük olan yenileme faaliyetleri için ekonomik kazanç esas odağa dönüşmüştür. Bu durumun altında yatan en büyük etken, neoliberal ekonomi politikalarıyla beraber küresel ekonomide yer edinen kentlerin, rekabet piyasasının birer metaları haline gelmesidir. Bu dönem ağır sanayinin kent merkezlerini terk etmesiyle limanlarda işlevlerini yitiren sanayi tesislerinde uygulanan projelerle ön plana çıkmıştır.

Hem merkezîyetçi konumları hem de kıyı bölgelerinde yer almasıyla kent planlamaları için ayrı bir öneme sahip liman alanlarındaki yenileme projelerinde, gaye sadece insan yaşam standartlarının yükseltilmesinden ibaret görülmemiştir. Bu yenilemeler aynı zamanda ülkelerin kalkınma stratejilerinin de bir parçasına dönmüştür. Küreselleşmenin 1980'ler itibarıyla literatürde sıklıkla yer bulması, kentler için de küresel kent olgusunu ortaya çıkmıştır. Kentler için küresel eylemlerin merkezi olarak; sermayeyi, üst gelirli ve turistleri çekmek planlama kriterleri arasına girmiştir. Batıdaki ekonomik kriz ve neoliberal sisteme geçişle yenilemeler özel sektör fonunun ağırlığına girmiştir. Bu durumda yatırımcı lehine ve çıkar odaklı sonuçların doğmaya başlaması neoliberal politikaların yenilemeye kattığı bir olumsuz sonuç olarak değerlendirilebilmektedir.

Docklands, 1981 yılında başlanmıştır. Küresel kent kimliğini finans vurgusuyla kazanmış, merkez noktasında yer alan Canary Wharf gelişimiyle medya-hukuk-bankacılık sektöründeki yatırımcıları bünyesine çeşitli mali imtiyazlarla toplamıştır. Günümüzde dünyanın en büyük ikinci finans şehri olan Londra'da (Wardle and Mainelli, 2022) Canary Wharf önemli finans noktalardan biridir. Ayrıca küresel kentlerin özelliklerinden biri olarak nitelendirilen gökdelenler (Begeç, 2020) Canary Wharf kümesinde yapılarak kente prestijli bir imaj sağlamıştır. Docklands'da yüksek bir ödenek ayrılan ulaşım planlamasının da bölge gelişimine büyük bir etkisi olmuştur. Pek çok karayolu bağlantısı kentle olan ilişkileri güçlendirirken, London City Havalimanı da bölgeye uluslararası bağlantı kazandırmıştır.

Hafencity projesi ise 1997 yılında başlamış olup, daha ileri bir tarihte kalmış bir projedir. Eğitim ve kültür işleviyle ön plana çıkmaktadır. Yapılan pek çok eğitim- kültür binası ve beklenen öğrenci sayısı ile bir eğitim merkezi olarak değerlendirilebilmektedir. Hafencity' de tıpkı Docklands gibi modern mimari yapılarıyla kentin görsel niteliğine katkı sağlarken, Elbphilharmonie gibi yaratıcı tasarımlarla imaj yaratmıştır. Hafencity'in dikkat çeken özelliklerinden biri de sürdürülebilir tasarım kriterlerinin projenin pek çok yerinde uygulanmış olmasıdır. Kamusal açık alan-yeşil alan yüzdeleriyle, yaya ve bisiklet yollarına ayrılan yerlerle, termal ısıtma sistemi seçimiyle ve geliştirilen bina ödüllendirme sistemiyle 1990 sonrası kentsel yenileme politikalarının sürdürülebilirlik ilkesiyle örtüşmüştür.

Kentin yerli ve yabancı turist oranlarının ekonomiyi geliştirmesi açısından gezmeye ve vakit geçirmeye olanak tanınması bir kent bölgesi için gereklidir. Bu bağlamda liman-su ilişkisinin estetik değere katkısı açısından iki bölge de birer fırsat alanıdır. 1980 yılları sonrası nitelikli kamusal mekanların yatırım değerleri arttırdığı fark edilmiş olup (Ercan, 2016) rıhtım manzarası kamusal alan niteliğini arttırmaktadır. Bu durum Hafencity'deki açık kamusal alan tasarımına belirgin bir şekilde yansımıştır. Kapalı mekanların pek çoğuna da sosyal faaliyetleri arttıracak işlevler yükselmiştir. Tarihi miras söz konusu bu turizm geliştirme çabalarının da araçları olarak görülmüş ve her iki bölgede de atölye, müze alanı gibi yeni kullanımlara açılmıştır.

Nüfus, istihdam ve ticaretin geliştirilmesinin üzerinde durulmuş olsa da bu konuların ne derece yerel halk yararına olduğuyla ilgili iki bölgede de eleştiriler mevcut olmuştur. Neoliberal politikaların etkisiyle ve özel sektörün desteği alınarak gerçekleştirilen bu yenileme projelerinde yerel halkın dışlandığı ve soylulaştırma olduğu eleştiriler de vardır. Bu bağlamda son yıllarda kentsel yenilemede halk katılımçılığının artırılmasına yönelik girişimler olumlu bir gelişme olarak değerlendirilebilmektedir.

Bu çalışmada eski sanayi alanları üzerinde yapılan yenileme uygulamaları 1980'lerden itibaren etkisini kent üzerinde hissettiren neoliberalleşme ve küreselleşme politikaları çerçevesinde incelenmiştir. Çalışmada yer alan iki bölgenin planlamasının ele alınış şekline bakıldığında, yenilemenin yalnızca alan özelinde görsel ve işlevsel bir değişime sahne olmadığı, kent hatta ulus boyutunda büyük çaplı ekonomik ve sosyal etkiler yaratabileceğinin kent planlamacıları tarafından fark edildiği görülmektedir. Docklands alanı gibi öncü projelerle başlayan bu uygulamalarla birlikte bölgeler için alınan kararların kentin küreselleşmesini ve dolayısıyla pek çok alanda ürün ve hizmet pazarlamasını doğrudan etkilediği anlaşılmıştır. Bu durum ülkemizdeki yer alan, özellikle İstanbul gibi küreselleşme düzeyi yüksek olan kentlerde yapılan yenilemelerde de master plandan, birim yapıların tasarımına kadar her faktörün çok yönlü olarak ele alınması gerektiğini göstermektedir. Neoliberal sisteme sahip olan ülkemizde de yenilemelerde yerel halka karşı benzer hatalarla karşılaşılması adına Batı'da 1990'lardan itibaren gelişen katılımçılığa ve sürdürülebilirliğe dönük politikaların referans alınması gerekmektedir. Hafencity özellikle sürdürülebilir planlamalar için model olarak değerlendirilebilmektedir.

ETİK STANDARTLAR:

Çıkar Çatışması: Herhangi bir kişi, kurum veya kurumlarla çıkar çatışması yoktur.

Etik Kurul İzni: Etik kurul iznine gerek yoktur.

Finansal Destek: Herhangi bir finans destek yoktur.

KAYNAKÇA:

- Akyol, İ. (2010). *Kent İçerisinde Kullanım Dışı Kalmakta Olan Endüstriyel Alanlarda Kentsel Dönüşüm - Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi ve Hamburg Hafencity Örneği*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Lisans Bitirme Ödevi.
- Astoc Architects and Planners. *Masterplan Hafencity Hamburg*. <https://astoc.de/en/projects/urban-planning/masterplan-hafencity-hamburg> Erişim Tarihi: Aralık 2022.
- Begeç, H. (2020). Küresel Kentler ve Kentsel politikalar Bağlamında Gökdelenler. *Yapı Mimarlık Tasarım Kültür Sanat Dergisi*, <https://yapidergisi.com/kuresel-kentler-ve-kentsel-politikalar-baglaminda-qokdelenler/> Erişim Tarihi: Mart 2023.
- Bruns-Berentelg, J. (2014). Hafencity Hamburg-Identity, Sustainability And Urbanity. *Hafencity Discussion Paper*, 3, 1-34.
- Dalbay, S. (2019). Liberal Politikalarından Neoliberal Politikalara: Sosyal Devletin Dönüşümü. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*, (74), 46-68.
- Ercan, M. A. (2016). Endüstri-Sonrası Kentlerin Değişen ve Dönüşen Kamusal Mekânları Changing and Transforming Public Spaces of Post-Industrial Cities. *Planlama*, 26(3), 193-203.
- Erden, Y. D. (2003). *Kentsel yenileşmede bir araç olarak dönüşüm projeleri* [Yayınlanmamış Doktora Tezi]. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.
- Geniş, Ş. (2011). Küreselleşme, kent ve kültür. *İdealKent*, 2(3), 48-61.
- Feriotto, M. (2015). *The Regeneration Of London's Docklands: New Riverside Renaissance Or Catalyst For Social Conflict?* [Unpublished Master's Thesis]. University of Padova.
- Hafencity (2021, October). *Daten & Fakten*. Erişim Adresi: https://www.hafencity.com/Resources/Persistent/6/d/3/4/6d344d06e9286ba43ec65cbc12715b41f66a8377/Hafencity_Daten%20und%20Fakten%20DE.pdf Erişim Tarihi: Aralık 2022.
- Haznedar, B. (2008). *Yenilenen Kentsel Kullanımlar Doğrultusunda Kent İçindeki Endüstri Alanlarının Dönüşüm Süreci-Ruhr Bölgesi ve Hafencity Hamburg Örnekleri* [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Yıldız Teknik Üniversitesi.
- İ.B.B Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü. *Hafencity Kentsel Yenileme Projesi*. http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/Birimler/KentselDonusumMd/Documents/hakkinda/Dunya_Ornekleri.pdf Erişim Tarihi: Aralık 2022.
- Kollewe, J. (2015, 28 January). *Canary Wharf Timeline: From The Thatcher Years To Qatari Control*. TheGuardian. <https://www.theguardian.com/business/2015/jan/28/canary-wharf-timeline-london-building-docklands-thatcher>
- Köksüz, Ü., & Baz, İ. (2019). Rotterdam, Kop Van Zuid Kentsel Dönüşüm Projesi. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Teknoloji ve Uygulamalı Bilimler Dergisi*, 1(2), 41-48.
- Köse, H. Ö. (2004). Küreselleşme Sürecinde Devletin Yapısal ve İşlevsel Dönüşüm. *Sayıştay Dergisi*, (49), 3-46.
- Kuşçu, Ç. (2018). *Kentsel Rejenerasyon Projelerinde Kamusal Mekân Üretim Politikaları: Hamburg Hafencity Projesi Örneği*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Lisans bitirme ödevi.
- LDDC (Londra Docklands Development Corporation) (1997, July). *LDDC Monograph: Initiating Urban Change*. <http://www.lddc-history.org.uk/beforelddc/index.html> Erişim Tarihi: Kasım 2022.
- LDDC (Londra Docklands Development Corporation) (1998a, March). *LDDC Publication: Regeneration Statement*. <http://www.lddc-history.org.uk/regenstat/index.html> Erişim Tarihi: Kasım 2022.
- LDDC (Londra Docklands Development Corporation) (1998b, March). *LDDC Monograph: Attracting investment - Creating Value Establishing a Property Market in London Docklands* <http://www.lddc-history.org.uk/property/index.html> Erişim Tarihi: Kasım 2022.
- Meyhöfer, D. (2014). *HafenCity Hamburg Waterfront*. Juniusverlag GmbH, Hamburg.
- Özden, P. P. (2001). Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler ve İstanbul Örneği. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (23-24), 255-270.
- Roberts, P. (2000). The Evolution, Definition And Purpose Of Urban Regeneration. In P. Roberts and H. Sykes (Eds.), *Urban Regeneration*, (p. 9-36). London, Sage Publications.
- Şahin, Ç. (2020). Kapitalizm-Mekân İlişkisi: Fordist 'Sanayi/İşçi' Kenti İle Post-Fordist 'Küresel/Hizmet' Kenti Karşılaştırması Üzerinden Bir Değerlendirme. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, (79), 237-275.
- Şenses, F. (2004). Neoliberal Küreselleşme Kalkınma İçin Bir Fırsat mı, Engel mi?. *Kalkınma ve Küreselleşme*, 1, 13-54.
- Tanış, F. (2015). *The Waterfront Regeneration Projects And Contemporary Design Approaches Of European Port Cities* [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Istanbul Technical University.

- Tümtaş, S., & Ergun, C. (2016). Küreselleşme ve Kentlere Etkileri. *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (37), 135-150.
- Yılmaz, S. (2015). *Kentsel Dönüşüm Projelerinin Yaşam Kalitesine Etkisi İstanbul Karaköy Salıpazarı Örneği* [Yayınlanmamış Doktora Tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Wardle, M. & Mainelli, M. (2022). The Global Financial Centres Index 32. *The Global Finance Centres Index (GFCI)-Long Finance*.

EXTENDED SUMMARY:

The phenomenon of urban transformation started with the search for solutions to the negative consequences of the Industrial Revolution on cities. However, urban renewal also changes depending on the developments over time, just like cities. In this study, the state of urban renewal in the 1980s, depending on the factors that have occurred since the 1970s, has been the focus.

Since the 1970s, three concepts have emerged in Europe due to the negative situation in the economy and new digital technologies: neoliberalism, postfordism and globalization. With these three concepts, privatizations and the service sector came to the fore. The development of communication and transportation with digitalization has increased the interaction between individuals and globalization has gained momentum. As a result, a new era has started for cities with globalization. Adapting to globalization has been very important for cities that have become capital centres for the investors of the neoliberal economy. This globalization effort has given birth to a new concept called the global city. Since the 1980s, urban renewals have been adapted to the global city creation effort.

Neoliberalization and postfordism led to the decentralization of industry in the west. With the flexible production style of Postfordism, there is no need for large production areas. Facilities with heavy industry, on the other hand, found the opportunity to move to countries with cheaper labour due to new opportunities in transportation and communication. The service sector, which started to rise with neoliberalism, came to the fore in urban centres whose industry was weakening.

Global cities with high capital inflows were tried to be created in the renovation projects carried out in the old industrial zones. The construction industry, like other industries, has adapted to the free market. Prestigious mega-projects began to appear. Cities are aimed to be centres in many aspects such as tourism, finance, entertainment, service, education, and trade.

The aim of this study is to reveal the factors that caused the industrial areas, which were very important for trade until the 1970s, to lose their old effect and to reveal the main objectives of the renovations to be made in the old industrial areas. In the study, first of all, what urban renewal is explained. And then the developments in urban renewal until the 1980s are explained in order to better understand the change in the 1980s. Then, the 1980 period was explained in detail, the displacement of industry, the emergence of global cities and the renewals made in the axis of neoliberal policies were explained in detail.

In the study, two areas were examined as an example. One is the Docklands project in London, the capital city of England, and the other is the Hafencity project in Hamburg, Germany. London Docklands is one of the leading projects for old industrial port renovations. Hafencity, on the other hand, is an important project in that it is located in Hamburg, which is considered the largest renewal site in the world. The Docklands Project area is located around the river Thames. Docklands began to decline from 1960 onwards. It was closed in 1981 and renovation began. Developed for renewal, LDDC sought to bring investors together with various financial concessions and to make the region a centre for media, law and finance. The Hafencity Project started in 1997. The project area is located on the Elbe River. It has many creative designs. Education and culture are at the forefront. It has been determined that visual quality is given importance in both regions, it is tried to attract investors, the region is tried to be made into a service and activity place, and it is aimed to increase visits to the region.