

Kentsel Yenileme Projelerinin Oluşturulmasında Devlet Politikaları ve Kamu-Özel Sektör İlişkilerine İki Farklı Yaklaşım: Paris-Londra

Dilek Özdemir**

21. yüzyıla gittikçe yaklaştığımız şu sıralarda küreselleşme ve buna bağlı hizmet sektöründe meydana gelen dönüşümlerin kentsel mekan üzerindeki belirleyicilikleri önemli oranda artmaya başlamıştır. Servis sektöründeki bu hızlı gelişmeye koşut olarak artan ofis gereksinimi, 20. yüzyılın bu son çeyreğinde bankacılık, borsa, sigortacılık, enformasyon sektörü ve benzeri diğer şirketlerin kullanımlarına yönelik yeni alan arayışlarını da gündeme getirmiştir. Bu bağlamda iki önemli başkentteki -Paris ve Londra- iki büyük merkez projesi La Défense ve Docklands, oluşum süreçlerindeki devlet politikaları açısından incelenecektir.

1. Fransa'daki Devlet Yapısı ve Kentsel Yenileme Projelerinin Oluşturulmasında Devlet Politikalarının Rolü ***

Fransa geçmişten bu yana her zaman güçlü bir merkezîyetçi yapı sergilemiştir. Bu devlet yapısının kökleri, tarihsel süreç içinde, geleneklerde ve karar verme sürecinin kendisinde bulunabilir. Öncelikle güçlü bir merkezî hükümet, ulusal politik yapının önemli bir bileşenidir. Napolyon döneminden beri süregelen kanunlar ve kurallar sisteminin bir sonucu olarak güç, merkezî kurumların elinde toplanmıştır. Fransız kurumlarının gücü aynı zamanda profesyonel bürokrasinin eğitimi ve kendini bu işe adanmış elitlerinin çalışmalarıyla da pekişmiştir. 19. yüzyılda Baron Haussmann'ın arkasında Louis Napoleon'un desteği olduğu gibi, bir yüzyıl sonra Delouvrier de Paris ve çevresini yeniden yapılandırmak için çalışırken Charles de Gaulle'ün güçlü desteğini almıştır.

Fransa'daki bu güçlü merkezî planlama, Paris'de merkezî alanın tarihsel karakterinin bozulmadan Paris bütünü içinde yenileme çalışmalarını mümkün kılmıştır. Paris'te politikacılar ve teknokratlar karar verme sürecinin ilk safhalarında bir araya gelirler. Bu açıdan yalnızca oluşabilecek baskı gruplarını birliktelik içinde karşılamakla kalmaz, aynı zamanda politik olarak karar verilmesi gereken durumları da denetimleri altında bulundurlar. Sonuç olarak, özel sektör, politik-teknokratik elit tarafından yönetilen kamuya ait bir güç bloku içinde eritilir. Özel sektör bu blokun içine ancak önemli kararlar alındıktan sonra girebilir. Dolayısıyla işlevi ana konularda karar vermek değil, amaç ve görevleri yerine getirmektir. Bu açıdan özel sektör her zaman güçlü, korunaklı ve merkezî bir bürokrasi ile çalışmak zorunda kalmıştır. Fransız girişimciler için güçlü bir teknokrat sınıfının destekleyicileri olarak rol almak genel geçerli bir durum olmaktadır. Bu bakımdan Paris'in transformasyonunu bir laissez-faire ekonomik yapıya bağlamak mümkün değildir.

La Défense'in ve benzeri projelerin oluşturulması sürecinde devlet projenin başlatılmasından ve yürütülmesinden sorumlu olmaktadır. Bu projelerin gerçekleştirilmesi sürecinde kamu sektörünün varlığı en önemli faktör olup, bu sektörün kontrolü dışında, çevreye herhangi

bir şekilde müdahale etmek söz konusu değildir. Güç ilişkileri ana kararları veren politik elitlerden başlayıp, bu elitler tarafından görevlendirilen özel organizasyonlara (bankacılık, iş çevreleri, topluluk örgütleri, vb.) kadar inmektedir.

En önemli karşılıklı ilişkiler politik alanda yaşanmakta olup, politik elitler kendi aralarında anlaşmalar yapmaktadırlar. Bu anlaşmalar Cumhurbaşkanı, Başbakan arasında; Bakanlar Konseyi içinde; ve belediye başkanları ya da plancılar gibi teknokratlar arasında olmaktadır.

Politik elitler arasındaki ilişkiler, devlet ve yerel yönetimler arasında işbirliği ile olduğu kadar çelişki ve düğümleri de içinde taşımaktadır. Ancak, bir kez çözümler oluşturulduktan sonra kamu sektörü, spesifik amaçlara ulaşmak için donatılır ve projenin başarısını garantilemek amacıyla alt birimler birbirleriyle koordineli hale getirilirler.

Bu koordinasyonun araçlarından bazıları şunlardır:

DATAR (Délégation a l'Aménagement du Territoire et a l'Action Régionale) ulusal hükümete bağlı bürokratik bir örgüttür. Paris'teki ofis alanlarının yapımına ilişkin konularda sorumlu olup, teknik ve mali konularda devletin verdiği geniş yetkilerle donatılmıştır.

ZAC (Zones d'Aménagement Concerté) kamu ile özel sektör arasında bir projenin gerçekleştirilmesi için maliyet ve sorumlulukların paylaşılmasıdır.

ZAD (Zones d'Aménagement Différé) teknik bir araç olarak, geliştirilen alanlarda spekülasyon fiyat artışlarını önlemekte kullanılır. Yoğun olarak yatırım yapılmış bir alanda, arazi fiyatlarını alanın geliştirilmeden önceki arazi fiyatıyla uyumlu bir saptama yapılır ve bu fiyat dondurma işlemi 14 yıla kadar uzayabilir.

1.1. Paris'teki Kentsel Yenileme Projeleri

Paris her zaman mekansal anlamda sıkışık dokulara sahip bir şehir olmuştur. Mekan kıt ve sınırlıdır, insanlar içiçe olmak durumundadırlar. Sıkı bir biçimde örülmüş kent dokusu ve kompakt formun sonucu olarak, büyük inşaat projelerinin etkileri tüm kentsel merkez bütününde kendini yoğun olarak hissettirir. Gerçekleştirilen kentsel yenileme projelerinde sanayi aktivitelerinden boşalan alanlarda sanayi-sonrası bir kentin gereksinim duyduğu işlevleri yaratmak; merkezin önemini ticaret, ulaşım ve kültürel aktivitelerle güçlendirmek; kent merkezinin batı ve doğusundaki eşitsizlikleri düzeltmek; tarihi alanları canlandırarak kentsel mirası korumak gibi amaçlara ulaşmaya çalışılmıştır.

Burada belirtilmesi gereken bir diğer önemli nokta kent merkezinin kimliğinin bozulmaması yolundaki kararlı devlet tutumudur. Bunun en somut örneği de 1902 yılında uygulamaya konulan ve yapı adası



Paris La Defence

ölçeğinde kesin kuralları olan İmar Yönetmeliği'nin Paris merkezinde halen geçerliliğini koruması olarak verilebilir (Aktüre, 1995).

Paris'i ilgilendiren kararlar ve projeler, politikacıların gözünde her zaman Fransa'nın meselesi olarak anlaşıldığı için, Paris'te uygulanacak olan tüm önemli projelerin karar süreçlerinde son söz yine Cumhurbaşkanı ve Belediye Başkanına ait olmuştur. Bundan 10 yıl kadar önce Cumhurbaşkanı Mitterand ile Paris Belediye Başkanı Chirac, Paris'i yalnızca Fransa sınırları içinde değil uluslararası platformda temsil edecek 5.5 milyar dolarlık toplam 15 büyük projenin uygulanmasına karar vermişlerdir. Bu projelerden bir kısmı halen yapım aşamasındadır (Aktüre, 1995).

1.2. Paris'in Batısında Yükselen Yeni Mia: La Defense

Bu gelişme 1965 yılında Paul Delouvrier super-prefect -merkezi idarenin yönetimle ilgili olarak görevlendirdiği kişi- olarak yetki ve otoritesini kullanarak Paris çevresinde yeni konut ve ticari alanlar yaratması ile mümkün olmuştur. Metropolitan ölçekte planlanmış dokuz gelişme alanından biri olan La Défense devlet ve yerel yönetimlerin işbirliği sonucunda yaratılmıştır. Kentin merkezinden çıkarak çepere doğru ulaşan en önemli batı aksının devamında yer alan La Défense kentin batısında konumlanmıştır.

Tarihsel süreç içinde La Défense bölgesi her zaman yöneticilerin Paris'in sınırlarını genişletmek istedikleri bir yer olmuştur. Bu anlamda aslında La Défense'in gelişmesi 1930'larda gündeme gelmiş, hatta Le Corbusier de bu alanın geliştirilmesi için katkıda bulunanlardan biri olmuştur. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla bu girişimler yarıda kalmıştır.

1950'lere gelindiğinde kentte ofis patlamasının ilk etkileri baş göstermeye başladı. Bundan önce de kentin batıdaki mahallelerine doğru yayılma eğilimi belirmişti. Bu durumda plancılar üç önemli sorunla karşı karşıya kaldılar: a) kentin merkezini etkileyen yoğun trafik sıkıntısı ve ticaretin artan baskısının nasıl önüne geçilebileceği; b) Brüksel, Londra, New York gibi diğer rakip kentlerdeki şirketlerin nasıl Paris'e çekilebileceği; c) kent merkezinin ölçek ve mimarisinin tehlikeye atılmadan bütün bunların nasıl gerçekleştirilebileceği.

Bu aşamada La Défense'in geliştirilmesi konusu yeniden gündeme geldi. Ancak bir takım sorunlar da beraberinde getirdi. Bazı şirketler La Défense'a gelme konusunda istekli davrandıysa da ulaşım sorununun çözülmemiş, alanın henüz kamulaştırılmamış olması ve buna benzer sebepler yüzünden büyük yatırımcılar La Défense'a gelmenin kendilerine çıkaracağı maliyeti de gözönüne olarak çekimser kaldılar. Bu noktada devlet girişimcilerden hiç bir ön destek almadan bütün sorumluluğu yüklenerek La Défense projesinin başlatılmasını kabul etti. 1958 yılında La Défense'in gerçekleştirilebilmesi için bir organi-

zasyon -EPAD (l'Établissement Public d'Aménagement de La Défense)- kuruldu. Böylelikle arazi daha çabuk olarak kamulaştırılabilecek ya da satın alınabilecekti. Özel sektörün yatırımlarını çekebilmek için geniş ve kompleks bir altyapı oluşturuldu. Paris merkezinde girişimde bulunmak isteyen yatırımcılara daha önceden tanınan haklar kısıtlandı ve La Défense'da yer seçmeleri önerildi. Ulaşım altyapısı etkin bir biçimde düzenlendi.

EPAD'ın himayesi altında kısa zamanda yüzlerce kuruluş La Défense'a gelerek kendi binalarını yaptı ya da yapılmış olanlar için kendileri için ofisler kiraladılar. Credit Lyonnais gibi büyük bankalar ya da Union d'Assurance gibi büyük sigorta şirketleri tarafından desteklenen müteahhit firmalar inşaat izinleri için teklifler götürdüler. Petrol sanayiinden ELF, Mobil, ESSO, uluslararası bankacılık sektöründen Citibank, Société Générale, elektronik sanayiinden Sony, Xerox, IBM ve ulaşım sektöründen British Airways, Fiat gibi büyük şirketler kısa zaman sonra bu gökdelenleri satın almak ya da kiralamak için harekete geçtiler.

Birçok kez Paris'in batısındaki işyeri sahipleri de Le Défense'daki ucuz ve yaygın olanaklardan faydalanabilmek için buraya taşındılar ve Paris'in içindeki işyerlerini çok yüksek fiyatlarla satarak çok daha düşük bir maliyetle La Défense'a yerleştiler. Bu satıştan elde ettikleri kârda da Fransa'nın diğer bölgelerindeki ya da diğer ülkelerdeki işletmelerdeki yatırımlarını artırma fırsatı elde ettiler.

Delouvrier Planı banliyölerdeki konut ve ticaret aktivitelerini La Défense'daki çok katlı iş merkezi de dahil olmak üzere Paris'e modern ve hızlı bir metro ağı ile bağlamıştır (Levine, 1994). La Défense'in toplam olarak yayıldığı alan 750 hektar olup, bunun 160 hektarı ofis ve bürolar için ayrılmıştır. Modern apartmanlarda 50.000 kişi ikamet etmektedir.

La Défense'da 1965 yılından bu yana 400'den fazla şirketin yer gereksinimini karşılayan 47 gökdelen yapılmıştır. 1988 yılında 70.000 den fazla kişinin çalıştığı ve büyük şirketlerin genel müdürlüklerinin yerleştiği 2 milyon metrekareden fazla büro alanı sağlayan La



Paris La Defence, Grand Arc

Défense'in yapımı merkezdeki inşaat gereksiniminden doğan spekülasyon baskıları azaltmış olması bakımından önemlidir (Aktüre, 1995).

Kuşkusuz La Défense'in gerçekleştirilmesi tümüyle sorunsuz olmamıştır. 1970'lerin sonunda inşaat sektörünün içine düştüğü kriz La Défense'i de etkilemiş, bölgedeki ofis alanı talebinde azalma olmuş, bu La Défense'daki fazla üretimle birleşince mali açıdan zorluklar yaşanmış ve 1974-1978 yılları arasında EPAD'ın gelirlerinde %70'lere varan bir azalma kaydedilmiştir. Yatırımcıların daha güvenli alanlara yönelmesi ile EPAD'da boş ofis alanları artmaya başlamıştır.

1978'de Giscard d'Estaing başkanlığında toplanan Bakanlar Kurulu inşaatları durdurmaya ve La Défense'a ek gelirler sağlamaya karar verdi ve para direkt olarak kamuya ait tasarruf bankalarından çekildi. La Défense'a yardım etmek amacıyla devlet tarafından alınan başka önlemler de oldu. Paris içindeki yoğunluklar üzerinde sınırlamalar getirildi. İşyerlerinin Paris MIA'sında yerleşmelerini caydırıcı bir takım vergiler uygulandı. Bu uygulamaların hepsi DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) tarafından gerçekleştirildi. Birkaç yıl içinde La Défense'i etkileyen rekabet kırıldı ve Défense'in tüm ofis stokları yeniden kullanılabilir hale geldi.

Bu devlet müdahaleleri yalnızca kriz dönemlerine özgü olmakla kalmayıp Défense'in günlük işleyişinde de sürekli varolmaktadır. EPAD'ın kontrolü özel kuruluşlardan yerel yönetimlere kadar uzanmaktadır. Alanın büyük bir kısmı, alanı tasarlayan, mimari tasarımına



Canary Wharf Kulesi, Mimar Cesar Pelli



Canary Wharf

öncülük eden bölgeleme ve yoğunluğu kontrol eden EPAD'a aittir.

EPAD'ın yerel yönetimlerle olan ilişkileri bir Yönetici Konsey tarafından yürütülmektedir. Bu Konsey, komünler, devlet ve EPAD'ın kendisi arasında bir köprü görevi görmektedir. 18 Üyeden oluşmakta ve devlet tarafından tayin edilen bir başkan tarafından yönetilmektedir. Üyelerin yansı ise bakanlıklardan seçilmekte ve çoğunlukla yüksek düzeydeki teknokratlardan oluşmaktadır.

2. Küreselleşme Sürecinde Londra'nın Konumu

Londra için 1980'ler, uluslararası sermayenin ve ticaretin finansal piyasaların önemini arttırdığı bir dönem olmuştur. Finans ve gelişmiş iş servisleri sektörü, fiziksel mekanda yeniden geliştirme projelerine ivme kazandırmış ve 1980'lerin sonunda Londra tarihindeki en büyük ofis yapımı patlamasına sahne olmuştur. Bu yeniden geliştirme faaliyetlerinin başlatılması kararı ise Thatcher hükümetinden gelmiş ve böylece Londra'nın son derece düzenli olan taşınmaz piyasası spekülasyon girişimlerine açılmıştır (Fainstein, 1994). Önce Bank of England, ana bankaların kendisinin Threadneedle sokağındaki binasının bir milikarelik (2.59 hektar) çeperi içinde bulunmasını öngören kısıtlamayı kaldırdı. Böylece bankacılık işlemlerinin yapılabilmesi için ek ofis alanı sağlanması mümkün oldu (Coakley, 1994). 1986 yılındaki Big Bang'den (yabancı şirketlerin finans piyasasında işlem yapabilmelerinin mümkün hale getirilmesi) sonra birçok Amerikan, Avrupa ve Japon firmaları Londra'daki aktivitelerini ve varlıklarını arttırdılar. Bu bankalar ve diğer finansal şirketler, telekomünikasyon, bilgisayar bağlantıları, dealing odaları ve diğer teknik aksam için daha geniş mekanlara ihtiyaç duyduklarından bunu sağlayacak uluslararası standartlarda mimari tasarımlara sahip ofis gereksinimi baş gösterdi. Bank of England ve Stock Exchange'in çevresindeki eski alanlar nadiren bu gereksinimlere cevap verebildikleri için de girişimciler ilgilerini bu tip binaların yapılabileceğini daha geniş alanlara yönelttiler -yani tren istasyonları ve Docklands (Punter, 1992).

2.1. Londra'yı 21. Yüzyıla Taşınması Planlanan Yeni İş Merkezi: Docklands

Londra'nın doklar bölgesi 19. yy.'ın başlarında yapılmış olup 1930'lara kadar gelişimini sürdürmüştür. Bu doklar, 1960'ların ortalarına kadar Londra'nın bir ticaret merkezi olarak önemini azalması, yatırım eksikliği ve benzeri nedenlerle işlevlerini yitirmeye başlamışlardır. Ancak iki önemli faktör Londra doklarının geleceğini belirlemede etkili olmuştur; birincisi büyük konteynerlerin doklara girememesi; ve ikincisi ise Port of London Authority'nin (Londra Liman Yönetimi) dokların işlevlerinin Tilbury'e taşındığı takdirde, doklar bölgesinin ofis alanı gelişimi açısından daha kârlı olacağını

düşünmesi. Bu sebeple doklar bölgesine yapılan yatırımlar gittikçe azalmış, 1967'de ilk dok kapanmış, 1970'ler boyunca dokların kapatılması devam etmiş ve en son 1981'de Royal Docks kapanmıştır (Keith ve Pile, 1993).

Dokların kapanması 22 km. karelik bir alanın boş kalması anlamına geldiğinden bu alanın ne yapılacağı sorusu önem kazanmıştır. Bu konuda birçok ilgili grup arasında alanın gelişimi ile ilgili görüş ayrılıkları ortaya çıkmıştır. Temelde bu görüş ayrılıkları dört grupta toplanmaktadır: a) ticaret, sanayi ve yerel halkın yaklaşımı; b) GLC (Greater London Council) ve diğer beş yerel yönetim (Tower Hamlets, Newham, Southwark, Lewisham, Greenwich) ve Port of London Authority; c) yerel yönetim ve merkezi yönetim; d) yerel halkı temsil eden çeşitli kuruluşlar (Keith ve Pile, 1993).

Bu karmaşa 1979 yılında Muhafazakar Thatcher hükümetinin işbaşına gelmesiyle çözümlendi. Hükümetin, Docklands'i geliştirmek için iki yaklaşımı vardı; birincisi, kamu sektörünün katlılımı uygun değildir, piyasa güçleri tarafından yönlendirilen bir yaklaşıma gerek vardır; ikincisi, planlamanın rolü sınırlı olmalıdır, piyasa mekanizması ne yapılacağına ve nerede yapılacağına karar vermelidir (Coupland, 1992).

Docklands, Thatcher hükümetinin 1981'de kurduğu UDCs (Urban Development Corporations, Kentsel Geliştirme Kuruluşları) tarafından gerçekleştirilmiştir. Daha önce kurulanlarla beraber toplam 11 UDC olmasına rağmen LDDC (London Docklands Development Corporation, Londra Dok Alanını Geliştirme Kuruluşu) serbest piyasa sisteminin denendiği en büyük yeniden geliştirme projesi olmuştur. UDC'ler, doğrudan merkezi hükümete karşı sorumlu olan ve bünyesinde özel sektörün güçlü bir şekilde temsil edildiği kuruluşlardır. Bu kuruluşların etki alanları buldukları bölgelerle sınırlı olmasına rağmen, arazinin kamulaştırılmasından, gelişme izinlerini vermeye ve altyapıya kadar birçok konuda geniş yetki ve sorumlulukları vardır. 1989-1992 yılları arasında merkezi hükümetten 2 milyar 741 milyon dolarlık bir pay almışlardır. Bu miktardaki en büyük pay ise 1 milyar 164 milyon dolarla LDDC'a aittir (Thornley, 1991).

LDDC'ın işe başladığı andan itibaren yöredeki yerel halkla pek fazla bir ilişkisi olmamış, hatta alanın tanıtımı sırasında 'büyük boş alanlar' derken, bu alanda yaşayan 40.000 kişinin varlığını yok sayan bir tavır sergilemiştir (Coupland, 1992). LDDC projesinin başlangıç aşamasında, GLC (Greater London Council) ve yerel yönetimlerin (Newham, Southwark ve Tower Hamlets) elinde bulunan alanın sahipliğini alarak, buna ek olarak Liman Yönetimi'nin elinde bulunan ve geliştirme alanının içinde kalanlar dışında, özel mülkiyetteki birtakım parsellerin de zorunlu olarak satın alınmasını talep etmiştir. LDDC'ın, çok geniş olan yetki ve sorumluluklarının içinde geliştirilmesine karar verilen alanın hazırlanması ve daha sonra bir müteahhite verilmesi yer almaktadır. Alanın hazırlanması çoğu zaman masraflı bir iş olmaktadır. İlk zamanlarda LDDC, Isle of Dogs'daki kimi yerleri bir akr'ı (0.25 ha) 80.000 sterlinden zor satarken, 1986'da bu fiyat 250.000 sterline sıçramış ve hatta son derece spekülasyon olarak kimi zaman bir akr'ın 3 milyon sterlinden satıldığı durumlar olmuştur (Fainstein, 1994). Serbest piyasa koşulları içinde gerçekleştirileceği söylenmesine rağmen LDDC'a devlet tarafından çok büyük miktarlarda kaynak transferi yapılmıştır.

1989 yılına gelindiğinde Docklands'e 6 milyar sterlinlik özel sektör yatırımı çekilmiş, 17.000 konutun yapımına başlanmış ve 0.81 milyon metrekarelik ofis alanı inşa edilmiş bulunmaktaydı. Ancak, bu yeniden geliştirme projesinin bölgedeki yerel halk için pek fazla bir olanak yarattığını söylemek mümkün değildir. İnşa edilen 17.000 konutun yalnızca %5'i dar gelirliyle hitap etmekteydi (Keith ve Pile 1993).

Çeşitli kaynaklarda da vurgulandığı gibi (Coakley, 1994; Fainstein, 1994; Edwards ve diğerleri, 1992; Coupland, 1992) Londra uluslararası kapitalizmin dinamikleri içinde hareket etmektedir. Dolayısıyla böyle bir sistem içinde ulusal hükümetlerin kontrolü dışında işleyen daha başka güçler olduğu açıktır. Ancak, bu Londra'nın 1980'lerin sonunda içine düştüğü durumu açıklamakta yetersiz olmaktadır. Kimi açılardan Londra'daki merkezi hükümetin ideolojisi ve 1979'dan beri uygulanan politikalar da etkin olmuştur. 1980'lerde Thatcher hükümeti tarafından uygulanan ekonomik liberalizm piyasa güçlerini etkin duruma getirmiştir. Paris'in tersine Londra'daki uygulama tümüyle serbest pazar işleyişine dayanmaktadır. Merkezi hükümet serbest piyasa dinamikleri içinde rahatça hareket edebilen özel sektör aktörlerinin bu yeniden geliştirme projesinde de yerel ekonomik büyümeyi sağlayacağını düşünmüşlerse de bu arada oluşan ikili yapı gözden kaçırılmıştır. Yapılan binalar çoğunlukla yatırım piyasasına hizmet edecek şekilde değişim değeri (exchange value) düşünülerek yatırım amaçlı yapılmış, kullanıcı piyasasının kapasitesi ve olanakları gözardı edilmiştir.

Bilindiği gibi kapitalist ekonomilerde taşınmazın hem kullanım hem de değişim değeri vardır. Bu sebeple 'ticarete konu taşınmaz piyasası' (commercial property market), kullanıcı ve yatırım piyasası olmak üzere ikili bir yapı sergiler. Yatırım piyasalarında değişim değeri ana faktör olup, yapılar oluşması beklenen rant ya da kapital artışını sağlamak amacıyla yapılır. Diğer yandan kullanıcı piyasalarında kullanım değeri gözönünde bulundurulur. 1980'lerde Londra'da da spekülasyoncular ve girişimciler bu ikili yapı içinde herhangi bir ileriye yönelik fizibilite çalışması yapmaksızın piyasa güçlerinin dinamikleri içinde en yüksek kullanıcı talebinin olacağı ve en yüksek kârların elde edileceğini 'umdukları' yerlerde girişimlerde bulunmuşlardır.

1980'lerin sonunda Londra'daki taşınmaz piyasalarında ciddi bir çöküş yaşanmaya başlandı. Aslında, bu çöküş yalnızca Londra'da değil, uluslararası bütün benzeri piyasalarda da kendisini hissettirdi. İnşaat, yapı malzemeleri ve taşınmaz piyasasındaki bir takım şirketler iflas ettiler ya da ciddi boyutlarda mali kriz içine girdiler. 1990'ların başında bütün taşınmaz piyasası içinde fiyat düşüşleri yaşandı, ancak ticarete konu taşınmaz piyasası bu çöküşten en fazla etkilenen sektör oldu (Coakley, 1994; Fainstein, 1994; Edwards ve diğerleri, 1992). Dolayısıyla 1980'lerin sonunda bu son derece spekülasyoncu ve müdahaleci olmayan ortam içinde gereksinimin üzerinde ofis yapımı Canary Wharf projesinde de bir kriz yaşanmasına neden oldu.

2.2.Londra'nın İçinde Yeni Bir Şehir:Canary Wharf

Canary Wharf, Docklands projesi içinde aslında %5'lik bir alan kaplayan ve Isle of Dogs bölgesinde inşasına başlanan, ancak yapı kütlesi olarak Avrupa'nın en büyük yeniden geliştirme projesidir (Fainstein, 1994; Durin ve Leeson, 1993; Gülersoy, 1995).

1980'lerde hükümet, özel sektör yatırımlarını çekebilme amacıyla Isle of Dogs'u özel sanayi bölgesi (enterprise zone) olarak ilan etmiştir. Özel sanayi bölgesi tanımlaması burada yer seçecek olan şirketleri birçok planlama düzenlemesinden ve vergi yükünden kurtarmaktadır. Başlangıçta LDDC burada sınırlı sayıda küçük ofis ve sanayi firmasının yer seçeceğini düşünmüşse de daha önce sözü edilen 1980'lerin ofis patlaması burayı da cazip hale getirmiştir.

1987 yılı ortasında Olympia ve York firması bölgede ilk etapta 4.6 milyon sq.foot (427,340 metrekare), daha sonra da 7 milyon sq.foot (650,300 metre) olmak üzere yaklaşık bir milyon metrekarelik ofis alanı inşa etme kararıyla ve LDDC'a arazi için 8.2 milyon sterlin, Jubilee Line raylı ulaşım projesi için de 150 milyon sterlin ödemeyi taahhüt ederek alana girmiştir. Daha sonra ise raylı ulaşımın doğrudan Canary Wharf'a gelmesini sağlayabilmek için LDDC'a 400

milyon sterlin ödemeyi kabul etmiştir. Firmanın sahibi olan Kanadalı Reichmann ailesi daha önce de New York'ta World Financial Center'in yapımını üstlenmiştir (Fainstein, 1994).

Canary Wharf için 'şehrin içinde bir şehir' tanımlaması da yapılmaktadır. Bu yapı çoğunluğunu, mikroelektronik, telekomünikasyon ve uluslararası finans sektöründe çalışan yöneticilerin, ofis personeli ve diğer idarecilerin oluşturduğu bir işgücü tarafından kullanılmaktadır. Ayrıca, çeşitli spor ve alışveriş olanakları ile de donatılmıştır (Bird, 1993). Proje aşamasında Canary Wharf'ın 50.000 kişiye iş olanağı sağlayacağı düşünülmüştür (Gülersoy, 1995).

Olympia ve York firması, Canary Wharf'a şirketleri çekebilmek için New York'ta yaptığı gibi Londra'nın merkezindeki şirketlerin kira kontratlarını satın almak gibi pahalı yollara başvurdu ancak bu yol, kira kontratlarının daha uzun ve kiralaların daha yüksek olduğu Londra'da New York'takinden çok daha yüksek bir bedel ortaya çıkardı.

1990 yılında Reichmann ailesi için ilk mali sıkıntılar ortaya çıkmaya başladı. Şirket nakit darlığına girdi ve borçlarını ödeyemez duruma geldi. 1990 ve 1992 yılları arasında bu nakit darlığını gidermek amacıyla bir takım mülklerini satışa çıkardıysa da, 1990'larda piyasalarda tam anlamıyla bir çöküş yaşanmakta olduğundan herhangi bir alıcı bulamadı. Tüm bunlara rağmen şirket Canary Wharf'a milyarlarca dolarlık yatırım yapmaya devam etti, ancak 1992 yazında 48 katlı Canary Wharf'ın yalnızca %53'ü kiralanmış durumdaydı. The Telegraph gazetesi Olympia ve York'un çekebildiği en büyük İngiliz kiracı oldu. Diğer büyük kiracıların bir çoğu American Express and Crédit Suisse, Morgan Stanley gibi Amerikalı müşteriler oldu.

1992 Şubatında şirket ciddi bir çöküşüne girdi. Bu arada zaten bütün inşaatlar durmuştu ve Reichmann ailesinin sahibi olduğu Olympia and York firması da kuruluş aşamasında 400 milyon Sterlin katkıda bulunmayı üstlendiği Jubilee Line raylı tren hattının parasını ödeyemez duruma geldi. 1992 Mayıs'ında şirket iflas etti ve ardından da Kanada İflas Mahkemesi (Canadian Bankruptcy Court) şirketin Canary Wharf da dahil olmak üzere Kanada sınırları içinden diğer projelerine para transfer etmesini yasakladı. Bu şartlar altında bir kayyum tayin edildi; sonuçta firma batmış olduğu için borçları sıfırlandı ve Reichmann'lardan ziyade ortaklık yaptıkları bankalar borç altına girdiler. Bu arada Isle of Dogs'u bir ofis merkezi durumuna getirmek için gereken ulaşım ve diğer altyapı ihtiyacının mali yükü gittikçe daha fazla bir oranda LDDC'nin kaynaklarını tüketmeye başladı ve LDDC gittikçe artan bir mali sıkıntıya girdi.

1992 yılında Başbakan John Major'ın 'Canary Wharf'ın geleceğinin yönetici ile bankaların bir sorunu olduğu ve bunun hükümetin bir meselesi olmadığı' açıklaması da, devletin önce bu işe önyak olması ardında da sorumluluğu üstlenmemesi açısından bir çelişki yarattı (Fainstein, 1994).

Şu anda Canary Wharf projesinde 1992-93 yıllarında yaşanmış olan kriz atlatılmış görünmektedir. Birkaç ay önce Reichmannlar yeni ortaklarla gelerek kayyumdan çok düşük bir fiyata projeyi tekrar geri almışlardır. Hükümet uzun biraradan sonra metro çalışmalarına yeniden başlamış, boş kalan bürolar yeniden birtakım şirketlerin ön ofis denilen pazarlama bölümleri ve arka ofis kullanımlarının beraber taşınmaları ile tekrar dolmaya başlamıştır.

3. La Defense ve Docklands Projelerinin Oluşum Süreçlerindeki Devlet Yaklaşımlarının Değerlendirilmesi ve Sonuçlar

La Défense'deki oluşumun aksine, Docklands projesinde devlet birtakım kamu yararlarının sağlanması konusunda özel sektöre güvenmiş ve bunları kendisi finanse etmemiştir. Bunu hem büyük harcamalardan kaçınmak hem de ideolojik olarak özel sektöre olan

güveninden yapmıştır. Oysa Olympia and York gibi dünyanın en büyük inşaat firmasının bile darboğaz içine girmesi özel sektöre 'tümüyle' güvenmenin aslında ne kadar yanlış olduğunu da göstermektedir. Sonuçta hükümet Docklands'i desteklediğinde bu hem çok az bir miktar olmuş hem de geç kalmış bir girişim olmuştur. Yeterli ulaşım altyapısının bitirilmemiş oluşu, projenin hem girişimciler hem de kiracılar açısından çekiciliğini azaltmıştır (Fainstein, 1994). Bilindiği gibi benzer bir durum La Défense'in yapımı sırasında da 1974 krizi esnasında da yaşanmış ve devlet La Défense'a ek gelirler sağladığı gibi, Défense'da yer seçimini özendirici vergi indirimleri de uygulanmıştır.

Küreselleşme ile birlikte finans sektörünün egemenliğinin genel geçirlik kazandığı bu dönemde yapılan yeniden geliştirme projelerinde ofis alanı ve benzeri kullanımların ağırlık kazanacağı açıktır. Ancak Canary Wharf örneğinde de görüldüğü gibi, özel sektörün yatırım amaçlı taşınmaya yönelik girişimlerinin tümüyle piyasa güçlerinin iç dinamiklerine bırakıldıkları takdirde, kaçınılmaz olarak aşkın üretimle sonuçlanmaları olasılığı vardır. Bu bakımdan küresel sermayeye ve uluslararası ilişkiler platformuna eklenme beklentilerinin dayanak oluşturduğu yeniden geliştirme projelerinde özel sektör girişimlerinin varlığının ve işleyişinin bir program dahilinde gerçekleştirilmeleri ve serbest piyasa dinamiklerinin tümüyle belirleyici konuma yerleştirilmemeleri önem kazanmaktadır ●

• 4-5 Nisan 1996'da Mimar Sinan Üniversitesi tarafından düzenlenen "4. Kentsel Koruma-Yenileme ve Uygulamalar Kolokiyumu"na sunulan bildiri

•• Ar. Gör. DEÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

••• Paris'teki La Défense iş alanının oluşumu ile ilgili bölümler H.V. Savitch'in Post-Industrial Cities kitabına dayanılarak yazılmıştır.

KAYNAKLAR

- AKTÖRE, S. (1995) "21. Yüzyıla girerken bir dünya kenti: Paris", Ada, Sayı.1, 97-104.
- BIRD, J. (1993) "Dystopia on the Thames", J.Bird, T.Curtis, G. Robertson, L.Tickner (ed.) Mapping The Futures içinde, Routledge, Londra.
- COAKLEY, J. (1994) "The integration of property and financial markets", Environment and Planning A, Cilt.26, 697-713.
- COUPLAND, A (1992) "Docklands: dream or disaster", A. Thornley (ed.) The Crisis of London içinde Routledge, Londra.
- DUNN, P., LEESON, L. (1993) "The art of change in Docklands", J.Bird, T.Curtis, G.Robertson, L.Tickner (ed.) Mapping The Futures içinde, Routledge Londra.
- EDWARDS, M. ve diğerleri (1992) "A vision for London", A. Thornley (ed.) The Crisis of London içinde Routledge, Londra.
- FAINSTEIN, S. (1994) The City Builders: Property, Politics, and Planning in London and New York, Basil Blackwell, Oxford.
- GÜLERSOY, N.Z. (1995) "Çevre Kalitesini Yükseltme Çalışmalarından bir Örnek: Londra Docklands", Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu'na sunulan bildiri, Taşkılla, İstanbul.
- KEITH, M., PILE, S. (ed.) (1993) Place and the Politics of Identity, Routledge, Londra.
- LEVINE, M.A. (1994) "The transformation of urban politics in France: the roots of growth politics and urban regimes", Urban Affairs Quarterly, Cilt.29, Sayı.3, 383-410.
- PUNTER, J. (1992) "Classic carbuncles and mean streets: contemporary urban design and architecture in Central London, A. Thornley (ed.) The Crisis of London içinde, Routledge, Londra.
- SAVITCH, H.V. (1988) Post-Industrial Cities: Politics and Planning in New York, Paris and London, Princeton University Press, New York.
- THORNLEY, A. (1991) Urban Planning Under Thatcherism, Routledge, Londra.