

# KENT ANALİZ

KENT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

## COVID-19 VE ŞEHİRLER

Burcu H. Özüdüru



KENT  
ARAŞTIRMALARI  
ENSTİTÜSÜ



INSTITUTE  
OF URBAN  
STUDIES

# COVID-19 VE ŞEHİRLER

Doç. Dr. Burcu H. Özüdüru

# COVID-19 VE ŞEHİRLER

**HAZIRLAYAN**

**Doç. Dr. Burcu H. Özöduru**

**İdealKent Yayınları**

Yayıncı Sertifika No: 46320

1. Baskı, Ankara

**Mayıs 2020/Ankara**

**Kapak Tasarımı** : Mustafa Sunar  
**Uygulama** : ADAMOR  
**Çevirimiçi ISBN** : 978-605-68927-3-8

---

**COPYRIGHT © 2020**

Bu yayının tüm hakları Kent Araştırmaları Enstitüsüne ve yazarlarına aittir. Kaynak belirtilerek elektronik veya mekanik (fotokopi, kayıt ve bilgi depolama, vd.) yollarla basımı, yayını, çoğaltılması veya dağıtımı yapılabilir, alıntı yapılabilir.

---

**Kent Araştırmaları Enstitüsü**

Nasuh Akar Mah. 1403. Cadde No: 10/5

Balgat-Çankaya / Ankara-Türkiye

**Tel:** +90 312 285 53 59 | **Faks:** +90 312 285 53 99

[www.kentarastirmalari.org](http://www.kentarastirmalari.org) • [info@kentarastirmalari.org](mailto:info@kentarastirmalari.org)

# İçindekiler

Giriş .....	5
Geleceği Planlamak... ..	6
1) Kentsel Yaşam ve Halk Sağlığı .....	8
2) Kamusalılık .....	13
3) Kent Merkezleri ve Yerel Ekonomi .....	16
4) Kentler ve İklim Değişikliği .....	16
5) Kentlerdeki Sosyal Sermaye .....	17
Kentlerin Geleceği Nasıl Şekillenecek?.....	18



## Giriş

**ŞEHİRLER TARİHİN, EKONOMİNİN, TOPLUMUN** bir ürünü; kent yöneticileri ve mekan ile ilişkili tüm meslek grupları ise kentsel sistemlerle ilişkili planlama araçları ve kentlere müdahale etme yöntemleri geliştirmek için var. Durağan ürüne müdahale etmek kolay. Kolay olmayan sürekli evrilen, son derece devingen ve hep daha yenisi ile yer değiştirebilecek kapasitesi olan bir ürüne müdahale etmek. Şehirler de böyle ürünler. Bazı durumlarda şehirler değişimleri olağan şekli ile yaşıyor; tarih içinde farklı akımlardan etkilenerek değişiyorlar. Bazı durumlarda ise birden gerçekleşen dış müdahaleler oluyor: Deprem gibi doğal afetler ya da savaş gibi insan eliyle gerçekleşen müdahaleler. İşte bu durumda şehrin geleceğini yönlendirecek meslek insanlarının kendi konumlarını iyi belirlemeleri gerekiyor. Planlama süreçlerinde neye ne kadar müdahale edilebilir ve sonsuz ilişki ağları sunan, karmaşık şehirler hangi planlama araçları ile nasıl savunulabilir? Bu şehirlerdeki yaşam nasıl tasarlanabilir?

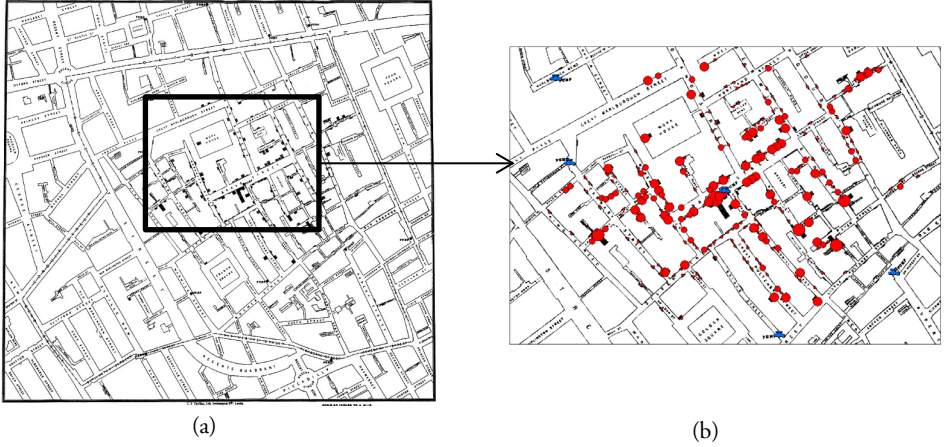
Sürdürülebilirlik, kentsel dirençlilik, akıllı kent, eko-kent... Hangi kavram tartışılırsa, tartışılın, zaman zaman yaşam döngüsünde eşi benzeri olmayan süreçlerle karşılaşılıyor ve geçmişe bakılıyor. Acaba böyle bir durumla daha önce hiç karşı karşıya kalınmış mıydı? Kalındıysa, sonuç ne olmuştu? Bu süreçlerden sonra nasıl bir kentte yaşanacak? Bugün küresel pandemi dönemi nedeniyle, eşi benzeri olmayan bir süreç yaşandığını söylemek lazım. Bu süreç geçmiş akımlara benzemiyor; kalıpları aşılıyor ve şehirlerde yaşayanları kolay olmayan bir durumla ve sürekli evrilen, devingen ve yepyeni bir ürün ile karşı karşıya bırakıyor. Bilinen kentsel politika ve yönetim şekillerini, şehircilik ilkelerini, planlama esaslarını ve araçlarını sorguluyor; geleceği öngörül(e)mez kılıyor.

Aslında planlama süreçlerinde şehirlerin gelişimi alternatif planlama senaryoları ile öngörülür; ‘Farzedelim...’ cümlesi ile bu öngörüler sonrasında nasıl bir kentte yaşanacağı, kentlere yön veren çeşitli aktörler ve karar vericiler ile birlikte tüm gelişim süreci boyunca sorgulanır. Böylece temel kentsel sistemlerin işlevleri, ilişki ağları, neden-sonuç etkileri çözümlenmeye, sonra da onlara nasıl müdahale edilebileceğine dair öneriler, kentsel planlama araçları ile kentsel politikalar, programlar ve stratejiler geliştirilmeye çalışılır. Karmaşıklık meydan okuma gibidir; Schumpeter’in ‘yaratıcı yıkım (creative destruction)’ yaklaşımındaki gibi karmaşık ilişkilerin çözümlenmesi sonuçta daha yaratıcı daha geniş kapsamlı süreçler tasarlanmasına fırsat verir.

Örneğin, ‘farzedelim yeryüzünde yaşamak zorunlu olsa...’ ya da ‘farzedelim kendi kendine yeterli bir yaşam şekli yaşasak...’. COVID-19 da böyle bir dünyayı sorguluyor kent yönetimi ve şehircilik konusunda: ‘farzedelim kamu sağlığı ölümcül ve bulaşıcı bir virus ile büyük tehdit altında olsa ve en sevdiğimiz dışında kimseyle (bazen onlarla da) görüşmesek, sokağa çıkamasak, evden çalışsak, alışveriş merkezlerine, parklara, okullara gidemesek, dijital iletişim araçları tek iletişim şeklimiz olsa, toplu taşıma araçlarını korkarak kullansak, bütün kafe ve restoranlar kapalı olsa’... İşte tam bu noktada, hangi kentsel planlama araçları, politikalar, program ve stratejiler geliştirilmeli? Sorguluyoruz....

## **Geleceği Planlamak...**

Bu son alternatif senaryo İngiltere’de 1800’lerde yaşanan ve kent yönetimi, şehir planlama disiplinlerinin de doğmasının nedenlerinden olan kolera salgınının farklı bir çeşidini insanlığa 21. yüzyılda yaşatıyor. 1800’lü yıllarda sanayileşme ile birlikte kentlerde bulaşıcı hastalıklar artarak bir tehdit haline gelmiş ve 1854 yılında ilk kez doktor John Snow tarafından haritalama yapılarak, bu hastalıkların nerelerde yaygın olduğunun haritalanması ile katı atıkların temiz su kaynaklarını kirlettiği tespit edilmiş; sonrasında bu durum halk sağlığı, şehir planlama gibi kent yönetimini doğrudan etkileyen disiplinlerin kurumsallaşmasına zemin oluşturmuştur. Yüzlerce kişinin bu hastalık nedeniyle öldüğü dönemden sonra kentlerde kapsamlı bir kanalizasyon sistemi inşasının gerekliliği ve kentsel atıkların sistematik olarak toplanıp, bertaraf edilmesi konusunda öncü çalışmalar yapılmıştır.



Harita 1. (a) John Snow'un Londra'daki Kolera Salgınında hasta kişilerin konumlarını belirlediği harita, (b) Hastalık sayısının yoğunluğundaki anomalinin saptandığı harita (Kaynak:(a)<sup>1</sup>(b)<sup>2</sup>)

Hatta oluşan kötü kokuların yok edilmesi amacıyla da kanalizasyon sistemleri üstü toprak örtülü olacak şekilde kentlerdeki cadde ve sokakların altına alınarak, oluşan 'kötü kokulardan' sakınım sağlanarak bulaşıcı diğer hastalıklardan da korunma sağlanmıştır. Yine kolera, tüberküloz ve sarılık gibi bulaşıcı hastalıklar nedeniyledir ki kentsel altyapı kurulması dışında, sokakların sağlıklılaştırılması, binaların/yapıların işlevlerine göre ayrıştırılması (bir çeşit alt ölçekte bölgeleme); varlıklı kesimin kentsel alanların çeperlerine kaçışı, diğer bir deyişle uydukentleşme ve kapalı siteler de bu dönemlerde ilk örnekleriyle gerçekleşmiş kentsel altyapı ve büyüme modelleri ile ilişkili değişimler olmuştur.

Sonraki yüzyıl başlarında da bazı ütöapistler, diğer bir deyişle *mükemmel yaşamı hayal eden* düşünürler, hastaliksız, temiz kentsel çevreler ve yaşam biçimleri hayal etmişler; bunların fiziksel özelliklerini belirleyerek farklı planlama ve kentsel tasarım akımları oluşmasına neden olmuşlardır. Bunlar dönemin kentsel planlama araçlarına ve politikalarına yön veren strateji ve rehberlerin ana hedeflerinin belirleyicisi olmuşlardır.

Kent planlama ve tasarım literatüründe bilinen Bahçe Şehir, Güzel Şehir, Le Corbusier'in La Villette kurgusu gibi ana ütopyalar hep sağlık ve kent ile yapılı

<sup>1</sup> [https://www.wikiwand.com/tr/Sa%C4%9Flık%C4%B1k\\_co%C4%9Frafyas%C4%B1](https://www.wikiwand.com/tr/Sa%C4%9Flık%C4%B1k_co%C4%9Frafyas%C4%B1) (erişim tarihi: 11/04/2020)

<sup>2</sup> [https://i0.wp.com/blog.rtwilson.com/wp-content/uploads/2012/01/SnowMap\\_Points.png](https://i0.wp.com/blog.rtwilson.com/wp-content/uploads/2012/01/SnowMap_Points.png)(erişim tarihi: 22/04/2020)



çevre kurgusu üzerinden tanımlanmıştır. Bunlar kurgulanırken, yapı yoğunluğunun belli bir seviyede tutulması, geniş yeşil ve kamusal alanların tasarlanması, kentsel hizmetlere kolay erişilebilirlik, kamu yararının her zaman ön planda tutulması, sosyal eşitlik gibi şehircilik ve tasarım ilkeleri ön plana çıkmıştır.

Daha sonra, ABD’de Radburn tasarımı ve İngiltere’de Yeni Şehirler akımı ilkele-ri ile gelişen uydukentlerin oluşumunun ana sebebi kentin karmaşıklığından, pisli-ğinden ve hastalıkları tetikleyen özelliklerinden kaçmak her zaman ön plandaki ana amaçlar olmuştur. Bu kaçıışı en uç noktaya götüren Le Corbusier, ‘kirliliği’ gördüğü sokak kurgusunu yok sayarak, geniş yeşil alanlar ve yüksek binalar ile sağlıklı bir çevre oluşturulabileceğini öne sürmüştür.

COVID-19’un yaygınlaşması ve bir salgın haline gelmesi bir kentleşme proble- midir<sup>3</sup> ve bu nedenle de şehirlerin özellikleri, geleceği, kentlerdeki yeni yaşam bi- çimleri ve planlanması ile ilişkili olarak tartışılmalıdır. Halk sağlığı ile ilişkili planla- ma araçları, örneğin son dönemde okulların, dükkanların, restoranların kapanması, toplu etkinliklerin iptal edilmesi, sosyal mesafenin korunması gibi kısıtlamalar, aşının olmadığı durumlarda elde olan en öncelikli müdahale biçimleridir<sup>4</sup>. 1918 İspanyol gribi döneminde de bu müdahale biçimleri etkin olmuştur. Bu müdahale biçimlerinin kentlere ve kentsel yaşama yaptığı etki de pek çok açıdan incelenebilir. Tıpkı Dünya Sağlık Örgütü’nün ‘Health in All Policies (Tüm Politikalarda Sağlık)’ yaklaşımı gibi kentlerin planlanmasında da halk sağlığının tüm hedeflerden üstün tutulması gerekliliği COVID-19 salgını ile bir kez daha vurgulanmaktadır.

Özetle, ütöplisterin hayal ürünlerinin ve bu son dönemdeki pandeminin kent yönetimi ve şehir planlama ile ilgili sorgulattığı 5 ana başlıktan söz etmek müm- kündür: 1) Kentsel Yaşam ve Halk Sağlığı, 2) Kamusal Alanlar, 3) Kent Merkezleri ve Yerel Ekonomi, 4) Kentler ve İklim Değişikliği, 5) Kentlerdeki Sosyal Sermaye.

## 1) Kentsel Yaşam ve Halk Sağlığı

Literatüre göre nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu yerler ile virüsün yayılması arasında doğru orantılı ilişki kurulmaktadır. Aynı ütöplistelerin de öngördüğü gibi

---

<sup>3</sup> <https://www.citylab.com/design/2020/03/coronavirus-urban-planning-global-cities-infectious-disease/607603/> (erişim tarihi: 23.04.2020)

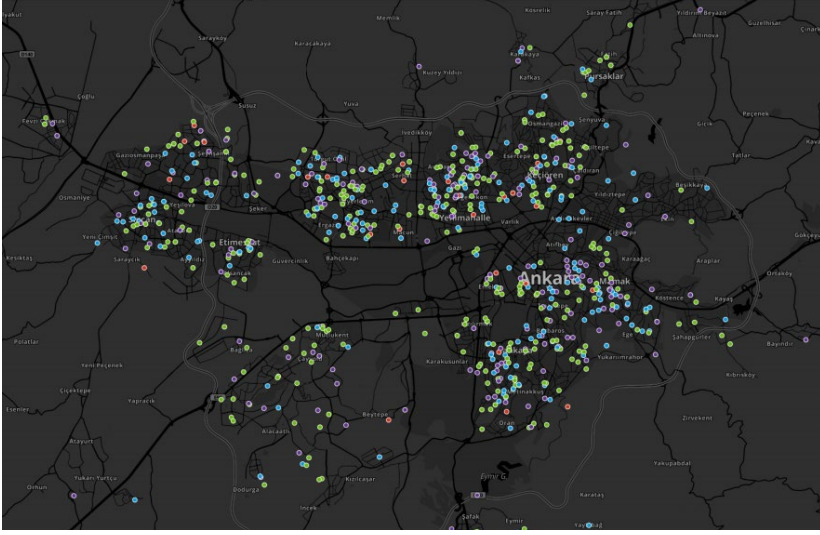
<sup>4</sup> <https://www.nationalgeographic.com/history/2020/03/how-cities-flattened-curve-1918-spanish-flu-pandemic-coronavirus/> (erişim tarihi: 23.04.2020)

yoğun yerler virüslü ve kirli, az yoğun yerler ise ferah ve hastaliksız olarak tanımlanmaktadır. Gerçekten de öyle olabilir. Harita 2(a) ve 2(b)'de Ankara'nın yol ağı'nın topolojik özellikleri üzerinden mahallelere göre ortalama aradalık (betweenness) değeri hesaplanarak yürünebilirlik ve yoğunluk seviyeleri dolaylı olarak ölçülmektedir. Buna göre, kırmızı renkli mahallelerde bu indeks yüksek, mavi tonlarında ise düşük seviyededir. Sağlık Bakanlığı'nın Nisan ayının ilk yarısında yayınladığı vaka konumları ile bu mahallelerin yol ağlarının topolojik özellikleri karşılaştırıldığında yürünebilir, yüksek yoğunluklu mahallelerdeki vaka sayılarının yüksek olduğu görülmekte; ancak aynı derecede yürünebilirliği az, yoğunluğu düşük mahallelerde de vaka sayılarının yüksek olduğu görülmektedir.

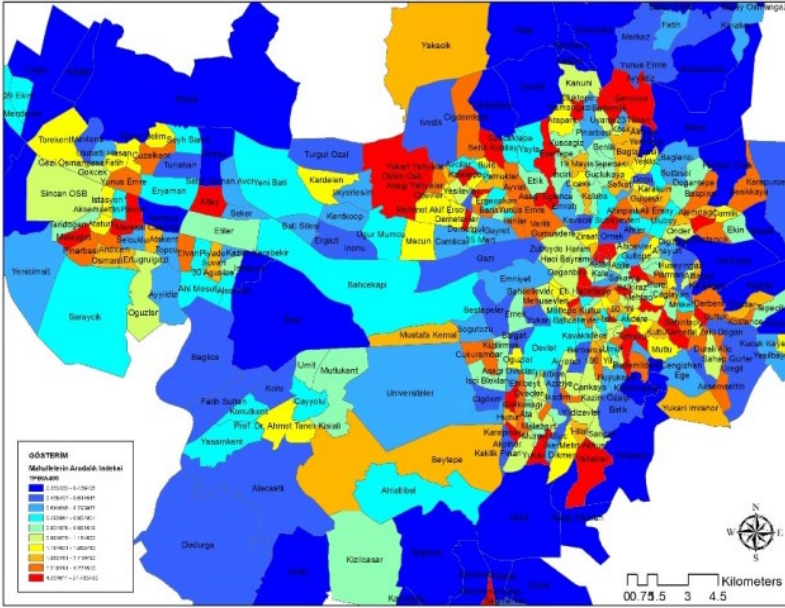
Bu durum şehir planlamanın sürdürülebilir kentsel gelişme için savunduğu 'yoğunluk kentsel yaşamın canlılığı ve sürdürülebilirliği için gereklidir' ve 'yoğunluk tasarlanmalıdır' ilkeleri ile aykırı düşmektedir. Hatta son yıllarda uydulentlerden tekrar şehre dönen 'Back To The City' akımını takip etmiş nüfus için (özellikle ABD'deki şehirlerde) acaba biz yanlış mı yaptık sorusunu ortaya çıkarmaktadır. Yıllardır derişik<sup>5</sup> (kompakt) kenti, toplu taşımayı, motorsuz ulaşım araçlarını savunan plancılar bu kararlarını tekrar sorgulamaktadır.

---

<sup>5</sup> Derişik (Kompakt) kent: Bu modelde sürdürülebilir kenteleşme hedefine ulaşmak için, kentsel alanların yoğunlaşması, karma arazi kullanımı, altyapının gelişmesi ve yeşil kuşaklar ile kentsel alanların büyümesini sınırlamak amaçlanmaktadır. Mikaeili, M. ve Memlük, Y. (2013) Ekoloji ve Çevre Açısından Kompakt Kent Kavramı ve Uygulama Örnekleri. [https://www.researchgate.net/publication/328274860\\_Ekoloji\\_ve\\_Cevre\\_Acisindan\\_Kompakt\\_Kent\\_Kavrami\\_ve\\_Uygulama\\_Ornekleri](https://www.researchgate.net/publication/328274860_Ekoloji_ve_Cevre_Acisindan_Kompakt_Kent_Kavrami_ve_Uygulama_Ornekleri) (erişim tarihi: 15.04.2020).



(a)

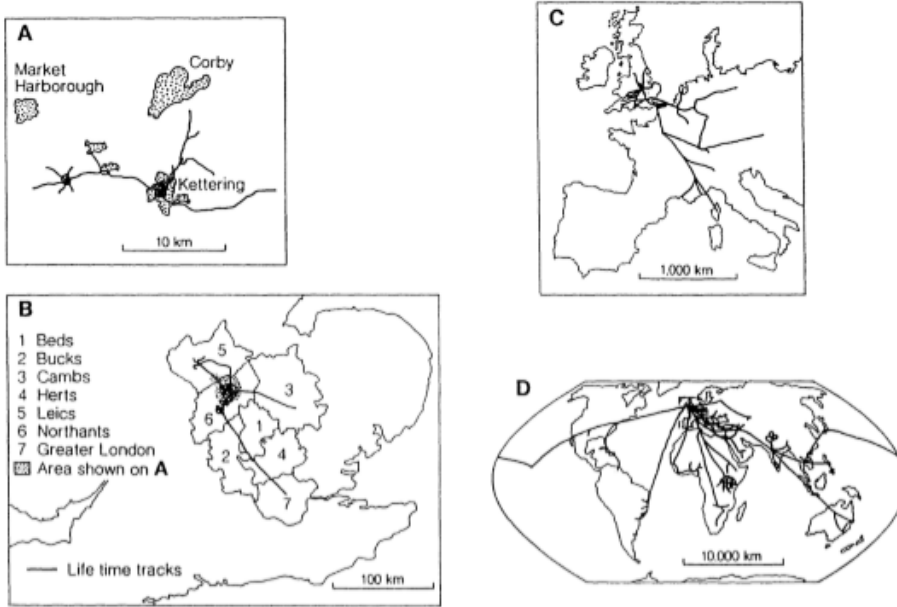


(b)

Harita 2. (a) T.C. Sağlık Bakanlığı'nın 07/04/2020 tarihinde yayınladığı raporda Ankara'daki vakaların konumları, (b) Ankara merkez mahallelerinin aradık indeksine göre sınıflandırılması: Kırmızı renk yüksek, mavi renk düşük indeks seviyesine tekabül etmektedir (Kaynak (a)<sup>6</sup> (b)<sup>7</sup>)

<sup>6</sup> T.C. Sağlık Bakanlığı Basın Toplantısı, 07.04.2020.

Ancak, şunu unutmamak gerekir ki nüfus yoğunluğu hikâyesinin bir kısmı (Florida, 2020<sup>8</sup>); aslında hikâyesinin bir diğer kısmı da var ve bu nedenle de Ankara'nın haritasında da görüldüğü üzere yoğun yerleşimler dışında da vakalar görülmektedir. Şöyle ki diğer mahalleler ile bağlantısı daha yüksek kentler/mahalleler, diğer bir deyişle, ziyaretçisi fazla, dışarı ile bağlantılı yerler ya da ithalat/ihracat hacmi fazla kentler de hikâyesinin diğer kısmını oluşturmaktadır.



Harita 3. Aynı ailede 4 nesil boyunca artan ulaşım mesafesi (a) Büyük büyükbaba, (b) Büyükbaba, (c) Baba (d) Oğul (Kaynak: Haggett, 1994<sup>9</sup> içinde Bradley, 1988).

Virüsün küresel ölçekte yayılması son zamanlarda bu hareketliliğin ne kadar yüksek sayıda ve ne kadar uzak mesafelere olduğu ile ilişkilidir. Harita 3'te aynı ailenin 4 nesil boyunca bireylerin hayatları süresince yaptıkları yolculuklarının ula-

<sup>7</sup> Yazar tarafından TÜBİTAK 113K138 numaralı proje kapsamında üretilmiştir.

<sup>8</sup> The geography of Coronavirus, Richard Florida, 03 April, 2020.

(<https://www.citylab.com/equity/2020/04/coronavirus-spread-map-city-urban-density-suburbs-rural-data/609394/>) (erişim tarihi: 15.04.2020)

<sup>9</sup> Haggett, P. (1994) Geographical Aspects of the Emergence of Infectious Diseases, Geografiska Annaler. Series B, Human Geography, 76(2), The Changing Geography of Disease Distributions (1994), 91-104.

şım mesafesi mekânsal olarak haritalanmıştır. Görüldüğü üzere, bugünkü küresel hareketlilik bulaşıcı hastalıkların da yerel kalmamalarına neden olmaktadır.

Hikâyenin bir diğer kısmı da vakaların görülme sıklığı ile kamu politikaları ve insanların davranışı arasında sıkı ilişki olmasıdır. Yüksek yoğunluklu Hong Kong, Singapur kentlerinde ‘Erken Uyarı Sistemlerinin’ olması nedeniyle vaka sayısı hızlıca kontrol altına alınıp, yayılması durdurulabilirdi. Aslında bu kentler 2003 yılında yaşadıkları SARS epidemisi deneyimi nedeniyle, bu tür epidemilere daha dirençli kılınmışlar; bu nedenle de Çin ile sıkı ilişkileri olduğu halde önlemlerini hızlı bir şekilde alıp, virüsün en az etki ile bertaraf edilmesini sağlamışlardır. Öyleyse, belli yaklaşımlarla halk sağlığı ve arazi kullanımı arasındaki ilişki iyi koordine edildiğinde, pandemilere karşı daha hazırlıklı olunabilmektedir.

Öte yandan, COVID-19 şehir planlama geleneklerini ve tarih ile modern yaşamı bir araya getirmiş kentleri olan İtalya ve İspanya kentlerindeki yaşamı altüst etmiştir. Bir internet haber sayfasında<sup>10</sup> özellikle İspanya’daki vaka sayısındaki artışın, Mart başında yapılan festivaller ve yürüyüşler nedeniyle olduğuna dair yorumlar yapılmaktadır. İtalya’da ise Şubat ayı ortasında yapılan bir futbol maçında virüsün seyirciler arasında yayıldığı ve Kuzey İtalya’da da bu şekilde daha fazla oranda etkisi olduğundan bahsedilmektedir<sup>11</sup>. Dokunmak Akdeniz kültürünün geleneğinde var ve bu virüsün de baş tacı. Öyleyse, COVID-19’un yayılması konusunda sadece kentsel yoğunluk suçlanmamalı; çok boyutlu düşünülmalıdır.

Diğer bir deyişle, ‘Back To The City’ akımı kapsamında davrananların tekrar sorgulamaya girmesine gerek yok da diyebiliriz. Aslında kentler daha geniş nüfusa daha iyi sağlık sistemleri sunabilme, hastane altyapısı ve acil durumlara cevap verebilme yetileriyle donanımlı olarak pandemik durumlarda kırsal alanlara karşı önemli avantajlara sahiptir.

Derişik kentlerin bir diğer önemli özelliği de toplu taşıma araçlarının kullanımının savunulması, kentlerdeki dolaşımın belkemiği olmasıdır. Yani, bireylerin özel araç yerine toplu taşıma araçları gibi daha çevre dostu tercihler yaparak hem çevreye, hem de kentsel yaşama dolaylı yoldan fayda sağlamasıdır. Pande-

---

<sup>10</sup> <https://news.yahoo.com/why-did-coronavirus-hit-hard-in-italy-and-spain-some-blame-a-lack-of-social-distancing-and-a-lot-of-social-kissing-090040540.html> (erişim tarihi: 15.04.2020).

<sup>11</sup> <https://www.hurriyet.com.tr/sporarena/virusu-italyada-yayan-mac-41478080>;  
<https://www.haberturk.com/italya-ve-ispanya-daki-salginin-bas-suphelisi-partita-zero-2623696> (erişim tarihi: 21.04.2020).

miden sonra ise toplu taşıma araçları virüsün en yaygın şekilde bulaştığı araçlar olarak görüldüğünden birden en kirli gözükten araçlar haline gelmiştir. Bundan sonra bireysel olarak herkes kendi çözümünü üreterek mümkünse toplu taşıma araçlarını kullanmamayı, yürümeyi ya da son dönemde yerel yönetimler tarafından desteklenen bisiklet, elektrikli scooter gibi bireysel ulaşım araçlarını tercih eder olacaktır.

Bundan sonra toplu taşıma araçları gönül rahatlığı ile kullanılabilir mi? COVID-19'u araçların içinde düzenlenen yeni oturma sistemi ile kentsel yaşamdan uzak tutulabilecek mi? Ya da yapabilen günlük seyahati minimize edecek şekilde işyerinin yakınına mı taşınacak? Sanki uzunca bir süre maske, plastik eldivenler ve termal ölçü aletleri kamusal alanları ve araçları kullanırken mecburi olacak; yerel yönetimler ise toplu taşımaya dair yeni planlama araçları geliştirmek durumunda kalacaklardır.

## **2) Kamusalılık**

Şehirler açısından COVID-19'un düşündürdüğü bir diğer konu da kamusalılık (public realm). Kamusalılık pandemi öncesinde nasıldı? Şimdi nasıl bir hal aldı? Böyle bir süreci yaşadıkdan sonra hangi yöne gidecek? Türkiye'deki büyük kentlerdeki kamusalılığın dereceleri en çok etap etap kamusal alanların erişiminin sınırlandırılması ve kapanması ile hissedildi. İlk etapta işyerleri kısmi olarak terkedildi. Daha sonra son yirmi yılın en popüler tüketim mekanları ve 'yarı kamusal' alanlar olarak Alışveriş Merkezleri (AVM) kapandı. Bunu parklar, yürüyüş yolları, doğal alanlar gibi yeşil alanlar takip etti. Tek kapatılmayan yerler, gözetimden uzak ve daha kamusal yerler olan sokaklardı. Havaaların güzelleşmesi ve herkesin bir bahane yaratıp, hala dışarı çıkıyor olması nedeniyle sokağa çıkma yasağı ile birlikte sokaklar da kapandı.

Kamusal alanlardaki yaşam da değişti. Meydanlar boş kaldı; kaldırımlardaki insan sayısı azaldı. Eskiden yanından geçerken umursanmayan karşılaşmalar kaldırım değiştirmeye sebep olmaya başladı. Kentlerde, zaten sosyal toleransı yüksek bir kent kültürü yok iken; kısa sürede birbirine kaba davranan bir kültür oluştu. Sanki suçlu ya da hasta 'diğer kişi'ymişesine göz temasından kaçılır olundu. Aslında en çok da toplumsal mutsuzluktan ve 'diğer kişi'nin tasvip etmediği başka bir davranışımız da olabilir diye korkulduğundan göz temasından kaçınıldı. Çocuklar 'virüs taşıyıcı'

olabileceklerinden çocuklarla temas korkutucu oldu. Kamusal COVID-19'un en sevdiği ve topluma kaybettiği alan oldu.

Kısıtlamalar ve pandemi ilk kez ortaya çıktığında İtalya, İspanya ve Fransa gibi Akdeniz kültürü baskın ülkelerde bir tatil yaklaşımı ile toplum tarafından tercih edilmiş, kamusal alanlar daha kalabalıklaşmış, o nedenle de hastalığın yaygınlaşması ilk etapta frenlenememişti. Kamusal alanın sınırlanması, sokakların kapanması kentsel politika ve planlama aracı olarak Türkiye ve benzeri Akdeniz kültürlerine göre tercih edilen bir yaklaşımdı. Ancak, başka bazı ülkelere ve kültürlere, örneğin Avusturya, Almanya ve ABD'ye bakıldığında sokakların tamamen trafiğe kapatılarak, yaya ve bisikletlilere yer açıldığını ve sosyal mesafenin böyle korunması çabası öne çıktı.<sup>12, 13</sup>

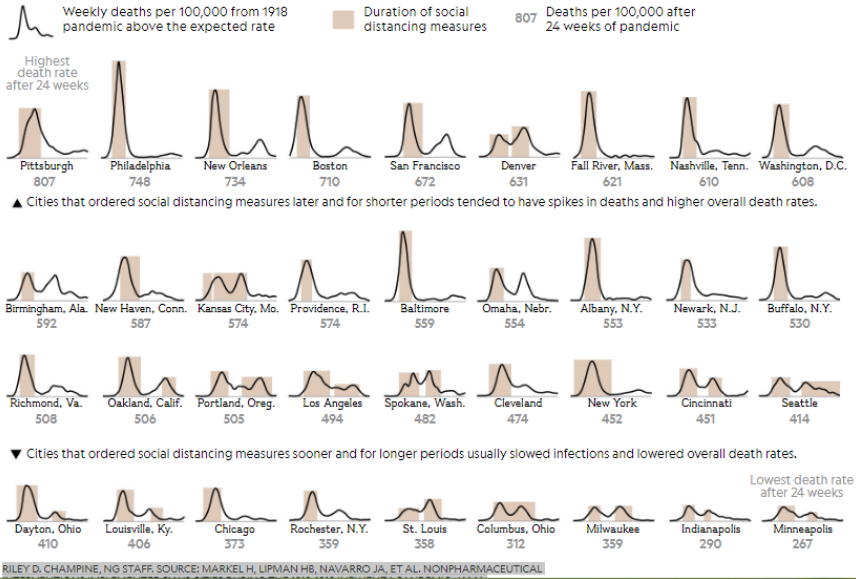
Öte yandan, yarı kamusal mekanlar ve tüketimin en yeni, popüler tercihi AVM'lerin durumu da tartışma konusu. Önce tüketici sürece hızla adapte olup, AVM'leri terk etti. Sonra, AVM'lerin daha kurumsal zincir mağazaları teker teker kapandı. Kısa bir süre AVM'leri tamamen kapatmak mümkün olmadı. Hem kiracı hem müşteri ilk kez birlikte davranarak AVM yöneticilerini kapamaya ikna etti. İnternet üzerinden alışveriş yükselişe geçti ve zaten yavaş yavaş yükselişe geçmiş olan e-ticaret hacmi AVM kapılarının da kapanması ile birden pik yaptı.

Kamusal alan ile ilişkili alınan önlemlerin her kent için etkili olup, olmaması zamana göre de COVID-19'un yayılımını ayrıca tartışılmalı. 1918'deki İspanyol Gribi için yapılan analiz ve alınan önlemlerin kısa ya da uzun erimli olmasına göre sonuç farklı gelişmiş ve bunlar ABD'nin ana kentlerinde takip edilmiş ve kısa sürede önlemlerin etkinleştirildiği ve sosyal mesafenin daha uzun süreli etkin tutulabildiği şehirlerde ölüm oranlarının azaltılabildiği sonucuna varılmıştır.

---

<sup>12</sup> [http://pedbikeinfo.org/resources/resources\\_details.cfm?id=5209](http://pedbikeinfo.org/resources/resources_details.cfm?id=5209) (erişim tarihi: 14.04.2020)

<sup>13</sup> <https://www.wired.com/story/pandemic-opportunity-remake-cities/> (erişim tarihi: 27.04.2020)



Şekil 1. 1918 İspanyol Gribi için ABD'deki bazı kentlere ve alınan önlemlere göre haftalık ölüm oranları (erişim tarihi: 28.04.2020)

Epidemi sonrası için virüslerin en kolay yayıldığı bu mekanları nasıl bir geleceğin beklediği önemli bir sosyolojik ve ekonomik tartışma başlığı açacak. COVID-19'a rağmen bu mekanlara geri dönüş olabilecek mi? Yoksa internette alışveriş yapmaya iyice alışmış tüketici, bu şekilde mi tüketmeye devam edecek? Belki etap etap dönüş yapmak adına, önce alışveriş sokağından alışverişe, sonra tam güvende hissettiğinde AVM'lere dönüş yapacak. Ancak, şu bir gerçek ki AVM'lerde yeniden aynı müşteri hacmini görmek kolay olmayacak. Belki yeni bir tasarım, düzen; yeni bir 'güvende' ve 'hijyenik' hissettirme aracı bulunacak. Örneğin, polislin sokaklara girerken ateş ölçmesi<sup>14</sup> gibi, ya da terör olaylarından sonra AVM'lerin girişinde bagaj ve çanta kontrolünün sıkılaştırılması gibi yeni bir önlem geliştirilecek. Yeni düzen de çok zahmetli olmamalı; ama talebi tatmin etmeli. Ne de olsa AVM müşterileri 'kolaylık' ve 'uygunluğu' sever.

<sup>14</sup> <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/ankara-girisinde-ates-olcerli-koronavirus-tedbiri-41480448> (erişim tarihi: 14.04.2020).



### 3) Kent Merkezleri ve Yerel Ekonomi

Peki yerel ekonominin baş aktörleri, diğer bir deyişle 'köşedeki kafe', yaz tatillerinde açılan 'butik otel'in ekonomik durumu ne olacak? Organize kurum ve kuruluşlar tarafından desteklenebilen, politik güce sahip yatırımcı ve işletmeler zararlarını özkaynakları ile destekleyecek/destekletecek ekonomik, sosyal ve politik güce sahip. Belki bu iyimser bir düşünce ve belki hepsi için geçerli değil. Ancak, farklı bir açıdan bakıldığında Jane Jacobs<sup>15</sup>'in karma kullanım, şehir ekolojisi kurgusu içinde ana rolü oynayan, kenti ve sokakları canlı tutan, mahalleli ruhunu, toplum bilincini hissettiren ve sürdüren küçük işletme, kafe ve restoranların nasıl ayakta kalacakları daha farklı bir sürdürülebilirlik sorunu ortaya koymaktadır. Son yıllarda hızla sayıları artan hizmet sektöründeki işletmeler belli bir nüfusun da bazı mahalleleri tercih etmesinde büyük rol oynamaktadır.

Pandemi süreci bir doğal seleksiyon yaşatarak bu işletmeler arasında da ekonomik dirençliliği olanları gösterecektir. Güçlü olanlar, özkaynağı mevcut olanlar, değişen ekonomik koşullar karşısında esnek olup, hayatta kalabileceklerdir. Hakkında tartışılması gerekenler zaten sürdürülebilirlik sorunu ile karşı karşıya kalan kent merkezlerinin, alışveriş caddelerinin nasıl bir yeniden değişim sürecine gireceği, yerel yönetimlerin bu işletmeleri desteklemek için hangi yerel ve ekonomik destek mekanizmalarını tanımlayacağıdır. Sokakların kimliğinin, canlılığının, kalitesinin en önemli aktörlerinden olan küçük işletmeler pandemi dönemi sonrasında da varlıklarını sürdürebilmelilerdir. Kentlerin en önemli parçalarından biri olan kent merkezleri kamusalılık ile birlikte ana aktörlerini de kaybetme sorunu ile karşı karşıya kalabilirler.

### 4) Kentler ve İklim Değişikliği

Son aylarda, kısa erimde, kentsel alanlarda hava kirliliğinin ciddi oranda düştüğü görüldü<sup>16</sup>. Bundan önce iklim değişikliği, gelecek nesiller, sürdürülebilirlik hedefleri ile çoğu kez uyarılar yapılmış; özel araçların yerine toplu taşıma araçla-

---

<sup>15</sup> Jacobs, J. (2015). Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı (çev. Bülent Doğan). Metis Yayınları: İstanbul.

<sup>16</sup> <https://www.euronews.com/2020/04/13/covid-19-and-climate-how-much-impact-is-the-current-lockdown-really-having-on-our-environm> (erişim tarihi: 22.04.2020).

rının kullanılması, mümkünse üretim alanlarında belli önlemlerin alınması, şehirlerarası seyahatlerin çok gerekli değilse yapılmaması, yapılırsa havayı en çok kirleten uçaklarla değil başka taşıtlarla yapılması konuları sıklıkla konuşulmuştu. Bazı ülkeler bu konuşulanları ciddiye alarak gerekli politikaları ve yaptırımları gerçekleştirebildi; bazı ülkeler ise, gerek ekonomik koşullar gerekse politik yaptırımlar nedeniyle tüm söylenenleri uygulayamadı. Ama gelecek nesillerin yaşayacağı süreç değil de birden gerçekleşen halk sağlığının bugün karşı karşıya kaldığı bu süreç ilk kez zorunlu olarak önlemlerin gereğinin yapılmasına neden oldu.

Kısa erimde, ev-iş/okul seyahatleri en düşük seviyeye indi. Uçak seyahatlerinin internet üzerinden yapılan toplantılarla belki de aynı verimlilik seviyesinde yapılabildiği anlaşıldı. İşin ilginç yanı aslında kapitalizmin ve yeni liberal ekonomilerin açtığı imkanların bazılarının, bazı işletmelerin ayakta kalması için ne kadar da gerekli olduğu ya da sistemin dayattığı tüketim harcamaları olduğu ortaya çıktı. Fabrikalarda tüketim hacminin azalması ve belli ürünlerin tüketiminin artması nedeniyle farklı işletme kurgularının minimum seyahat ile de gerçekleştirilebileceği görüldü.

Önümüzdeki dönemde ve pandemi sürecinden sonra da birçok araştırmacı geçmişe yönelik panel veri ile çalıştığında bu dönemdeki düşük karbon emisyonlarını ve sonrasında belki yine de aynı seviyeye gelen artışı tartışacak. O dönemde, bazı tedbirleri alamayız diyen politikacılara bugünleri örnek gösterecekler. Kentlerin, kentsel yaşamın işleyişi ile ilişkili seyahat ilişkilerini tartışmaya açmak mümkün olabilecek. Aynı halk sağlığında 'ortak fayda' için el ele verilip, toplu olarak kararlara uyulduğu gibi iklim değişikliği için de el ele verilmesi gerekliliği bir kez daha vurgulanacak. O zaman bugünkü toplumun ihtiyaçları da düzenlenebildiği gibi gelecek nesillerin ihtiyaçları da dikkate alınabilmiş olacak.

## **5) Kentlerdeki Sosyal Sermaye**

Son olarak, içinde bulunulan pandemi süreci kentlerde sosyal sürdürülebilirliğe dair de pek çok olgu hakkındaki farkındalığı arttırmaktadır. İlk kez bir kişi için alınabilecek ortak bir önlemin, toplumun geri kalanı için de çok faydalı olduğu inancı toplum geneline yaygınlaşmıştır. İlk kez ırk, din, dil, cinsiyet, gelir ötesinde ortak kararlarla ülkelerde toplumsal yaşam duraklamıştır. Şehir plancılarının toplum-temelli planlama kapsamında savunduğu gibi herkes uyum

içinde bu kararları uygulamaya gönüllü oldu. Sosyal sermayenin sürdürülebilirliğinin ilk koşutu hayatta kalmaktı; sonraki koşutları ise bu durum karşısında değişen eğitim, sağlık, kentsel hizmet sistemlerine uyum sağlamaktı. Böylece tartışılmaz olarak, ortak akıl kentsel sağlığın da temel şartı olmuştur.

Kamusal yaşamdaki değişim nedeniyle sosyal sermayeyi sürdürmek adına bazı meslekler öne çıkmış, bazılarının işleyiş şekli değişmiş, bazıları ise atılmıştır. Öte yandan, bazı meslek grupları inanılmaz bir yükün altında kalmıştır. Sağlık ve hizmet sektörleri çalışanları kendilerini kamu yararı adına işlerini icra etmek durumunda buldular. Yine ilk kez kamu yararı ekonominin, siyasetin, coğrafyanın sınırlarının üzerinde çıktı.

Pandemi süreci ile sosyal ve ekonomik eşitsizlikler de keskinleşmiştir. Nitekim yevmiyeli çalışan, düşük gelir grupları kentte kısıtlı da olsa hareket etmeye devam etmek durumunda kalmaktadır<sup>17</sup>. Sokak satıcıları ve diğer enformel sektör çalışanları ise pandemi sırasında ve sonrasında en çok ekonomik kayba uğrayacak olan gruplar olacaktır<sup>18</sup>.

## **Kentlerin Geleceği Nasıl Şekillenecek?**

COVID-19 bir pandemi olarak doğal bir afet gibi şekillendi; yaşam şekillerini, alışkanlıkları, kent ve kentli anlayışını değiştirdi. Ancak bu durum sonsuza dek devam etmeyecek ve elbette bir gün hayat farklı da olsa 'normal'e dönecek. Geri dönüşü de etap etap düşünmek, planlamak gerekecek ama sürecin düşündürdüğü uzun ve de kısa erimli dönüşümler olacak ve yıllarca bu durum bilim insanları tarafından analiz edilecek ve sorgulanacak. Geleceğe dair değerlendirmeler yapılacak. Bir kez görülen küresel ölçekteki bir pandemi neden bir kez daha görülmesin? Hong Kong gibi küresel şehirler bunu daha önce de yaşadı; 2. kez yaşadığında yerinde müdahaleler ile sorunu hızlıca kontrol altına aldı. Öyleyse, kent yönetiminde ve şehir planlamada tartıştığımız afet riski değerlendirme ve planlama gibi pandemi süreçlerini değerlendirme ve planlama başlığı hakkında daha detaylı düşünmek gerekecek. Böylece, sonraki pandemide tüm

---

<sup>17</sup> <https://www.nytimes.com/interactive/2020/04/03/us/coronavirus-stay-home-rich-poor.html> (erişim tarihi: 22.04.2020)

<sup>18</sup> <https://www.nationalgeographic.com/travel/2020/04/coronavirus-mexico-city-and-mariachis-fight-to-survive-the-covid/> (erişim tarihi: 25.04.2020)

lkeler kendilerini durdurmaya, kapatmaya, bu büyüklükteki bir tehdiye karşı daha dirençli olabilmeyi öğrenecek.

Kısa erimde ise başta in'de ve diğerk ülkelerde olduğu gibi herşey yavaş yavaş çözümlenecek. Bu müdahale sonrasında, kentsel dirençlilik adına herşeyin eskisi gibi olup, olmayacağı belirsiz. Yoğun kentsel alanlar terkedilecek mi? Örneğin kent merkezlerindeki konut fiyatları düşecek mi? Yeni ev almak isteyenlerin, bulaşıcı hastalıklara karşı uydukentleri tercih edeceklerini; yürünebilir, toplu taşıma odaklı, kentsel hizmetlere erişilebilirliğin yüksek olduğu kent merkezlerini kolay kolay bırakmak isteyecekler mi?<sup>19</sup>

Toplu taşıma popüleritesini yitirecek mi? Kolay ve rahat erişim kentsel yoğunluğu yüksek alanlar için bir avantaja da dönüşebilir mi? Son dönemde popüler olan motorsuz bireysel ulaşım araçları özel araca erişimi olmayan kesim için bir çözüm olabilecek mi? Bisiklet, elektrikli scooter, yürümek toplu taşıma araçları yerine tercih edilecek mi? Toplu taşıma araçlarına binerken metro ve AVM girişlerinde güvenlikten geçtiğimiz gibi, termal kapılardan da geçecek miyiz? Bu ve buna benzer tedbirler ile virüslerin kalabalık ortama girmemesi için yaygınlaştırılmış önlemler yeterli seviyede alınmış olacak mı? Toplu taşıma araçlarının kapasitesinin üzerinde kullanılması daha dikkatli bir şekilde kontrol edilecektir. Bireysel olarak da herkes yeniden kendi çözümünü üretecek. Belki bu nedenle özel araç sahipliliği hiç olmadığı kadar artabilir ve toplu taşıma araçları araba kullanmayı bilmeyenlere, yaşlılara, gençlere ve en düşük gelirliilere kalabilir. Kent yöneticilerinin bu konuda yeni politikalar geliştirmesi gerekecektir. Yolculuk talebi düzenlemeleri ile pik saatlerdeki yolculuk talebinin daha geniş bir zaman dilimine yayılarak azaltılması gibi önlemler alınması sağlanacaktır.

COVID-19 öncesinde olduğu gibi değil ama AVM'lerin çeşitli tedbirlerle yeniden açılması mümkün olacak mı? Acaba 'sıhhi' ve 'güvenli' alışveriş için daha farklı tasarımlar mı geliştirilecek? Terör olaylarından sonra sıklıkla bagaj, el çantaları 'ciddi' biçimde gözetimden geçer olmuştu. şimdi de AVM'lerde girişlerde ateşiniz ölçülecek, belki elinizde 'sağlıklı' olduğunuza dair güncel bir belge olmadan giremeyeceksiniz. Bu durumda tabii kamusalılık yeniden farklı bir kapsamda sorgulanacaktır. Belki de internet alışverişi herkes için daha kolay kalacaktır. Parklarda da eskisi kadar rahat dolaşamayabiliriz. Kent parkları yeri-

---

<sup>19</sup> <https://minnesotareformer.com/2020/04/07/will-covid-19-virus-drive-us-farther-apart-or-bring-us-together/> (erişim tarihi: 27.04.2020).

ne büyük alanlara yayılan mesire alanları tercih edilecek. Öte yandan, parkların önemi, sosyal mesafenin öneminin arttığı gibi daha da ön plana çıkacaktır. Bugüne kadar sadece yapılı alanların inşasına yönelmiş olan yatırımcılar, açık ve yeşil alanların da tasarımlara ve planlara eklenmesi gerekliliğini kamusal sağlık açısından anlayacaklardır.

Sevilen kafe ve restoranlar da bir gün yeniden açılacaktır. Belki farklı düzende oturma şekli olacak; belki dış mekân daha fazla olacak. Her restoranın kapasitesi yarıya indirilecek. Hijyen unsurları daha da ciddi bir biçimde ele alınacaktır. Ama şunu söylemek gerekir ki, özkaynağı olmayan işletmelerin bu sürece adapte olması da yeniden açılması da kolay olmayacaktır. Bu anlamda, yerel ekonominin çeşitli sübvansiyonlara ve planlara ihtiyacı olacaktır. Kentsel alanların canlılığı için yerel ekonominin desteklenmesi konusunda yeni planlama araçları öngörmek şart olacaktır.

En çok sorgulanacak konu ise iklim değişikliği olacak. Yapılan seyahatlerin, ithalat/ihracat zincirlerinin gerekliliği, güzergâhları, bağlantıları tekrar gözden geçirilecektir. Ekonomik refah ile küresel zincirler karşı karşıya geldiğinde kamu sağlığı ile küresel kapital de karşı karşıya gelmiş olacak. Belki bir zamanlar deregülasyon süreçleriyle açılmış sınırlar kapanarak, daha ulusalcı bir anlayış ile tekrar sınırlanacaktır. Ülkeler ürünlerini şimdiki kadar uzak yerlere yollamayacaktır. Yerel kalkınma öncelikleri bu anlamda kırsal alan planlamasının da yeniden düşünülmesini sağlayacaktır.

Bu kapsamda kent yöneticileri ve plancılar neye ne kadar müdahale edebileceklerini ve bu sonsuz, karmaşık ilişki ağlarını tartışacak; geleceği öngörebilmeye, şehirleri savunmaya devam edecektir. Bunun için yeni kavramlar, analiz araçları, yöntemler geliştirmek, kentsel strateji, politika ve programları yeniden ele almak gerekecektir. Eski kalıpları yeniden öne atmak yerine, evrilen, devingen, yepyeni kent için yeniden yeni kavramlar, kalıplar üretilecektir.

## Özgeçmiş

Doç. Dr. Burcu H. ÖZÜDURU 1998 yılında ODTÜ, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden mezun olmuş; Mimarlık Bölümü, Kentsel Koruma Yandal Programını tamamlamıştır. Yüksek Lisansını ODTÜ, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programında, doktorasını Ohio State Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde tamamlamıştır. Alışveriş Merkezleri, Planlamada Sayısal Yöntemler, Coğrafi Bilgi Sistemleri, Kentsel Ağ Analizleri, Kentsel Sağlık, Perakende Yer Seçim Modelleri ilgilendiği alanlardan bazılarıdır. Halen Gazi Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde öğretim üyesidir.

E-posta: bozuduru@gmail.com