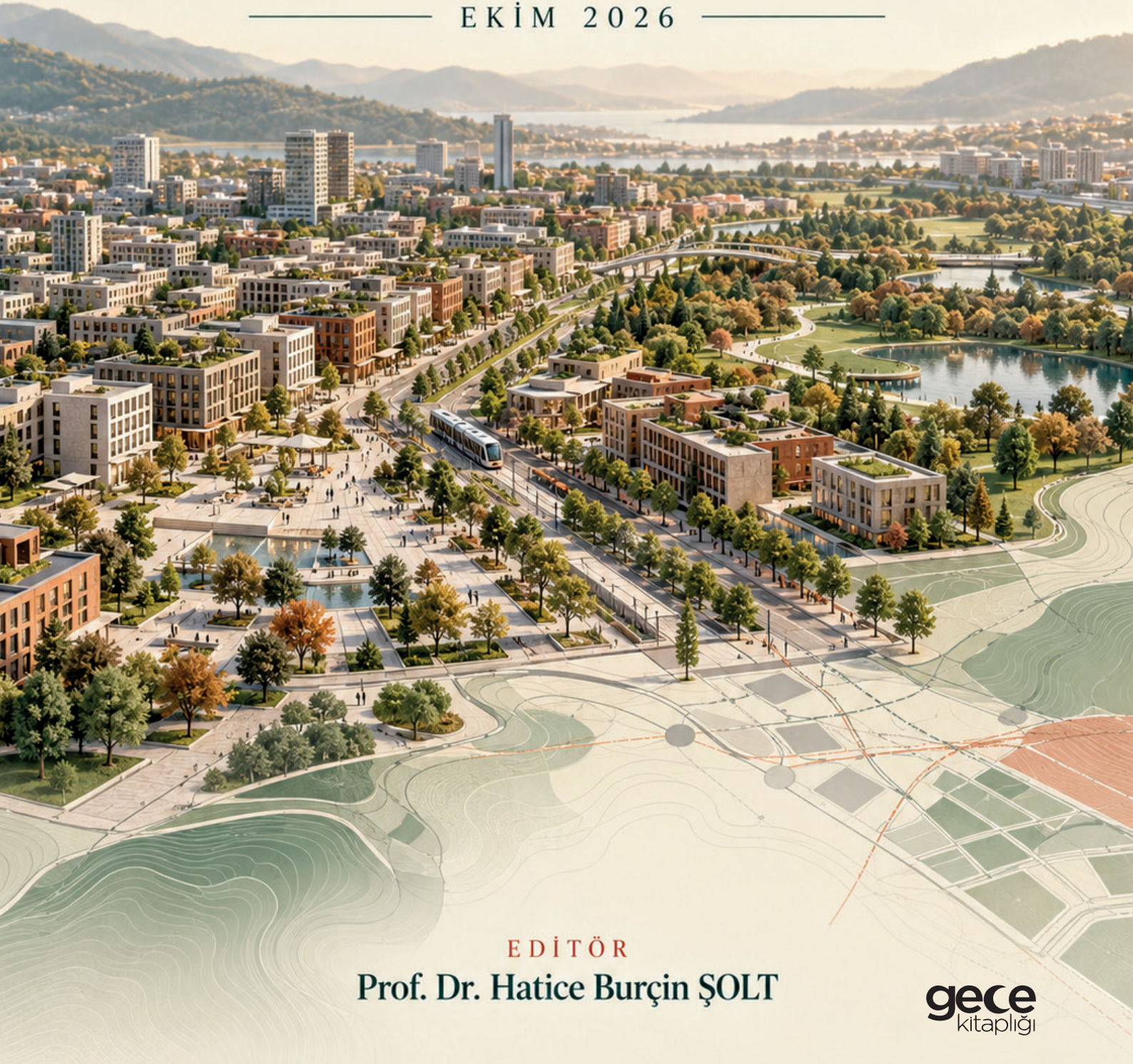


ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA

ALANINDA ARAŞTIRMALAR
VE DEĞERLENDİRMELER

— EKİM 2026 —



EDİTÖR

Prof. Dr. Hatice Burçin ŞOLT

gece
kitaplığı

İmtiyaz Sahibi / Yaşar Hız
Yayına Hazırlayan / Gece Kitaplığı

Birinci Basım / Ekim 2026 - Ankara
ISBN / 978-625-321-316-9

© copyright

Bu kitabın tüm yayın hakları Gece Kitaplığı'na aittir.

Kaynak gösterilmeden alıntı yapılamaz, izin almadan hiçbir yolla çoğaltılamaz.

Gece Kitaplığı

Kızılay Mah. Fevzi Çakmak 1. Sokak

Ümit Apt No: 22/A Çankaya/ANKARA

0312 384 80 40

www.gecekitapligi.com / gecekitapligi@gmail.com

Baskı & Cilt

Bizim Büro

Sertifika No: 42488

ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ALANINDA ARAŞTIRMALAR VE DEĞERLENDİRMELER

EKİM 2026

EDİTÖR

Prof. Dr. Hatice Burçin ŞOLT

gece
kitaplığı

İÇİNDEKİLER

BÖLÜM 1

15 DAKİKALIK KENT MODELİ TÜRKİYE KENTLERİNE UYGULANABİLİR Mİ? KAVRAMSAL BİR DEĞERLENDİRME

İlker ATMACA 7

BÖLÜM 2

ARKEOLOJİK ALANLARIN KENT YAŞAMIYLA BÜTÜNLEŞMESİ: KARŞILAŞTIRMALI ÖRNEKLER VE TÜRKİYE MEVZUATI ÜZERİNE DEĞERLENDİRME

Ferruh Yılmaz GÜLSER, Nevin GÜLTEKİN 23

BÖLÜM 3

KENTSEL MALADAPTASYON KAVRAMI, TİPOLOJİSİ VE KARŞILAŞTIRMALI ÖRÜNTÜLERİ

İlker ATMACA 45

BÖLÜM 1

15 DAKİKALIK KENT MODELİ TÜRKİYE KENTLERİNE UYGULANABİLİR Mİ? KAVRAMSAL BİR DEĞERLENDİRME

İlker ATMACA¹

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Yozgat Bozok Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Orcid: 0000-0001-9950-2833

1. GİRİŞ

15 Dakikalık Kent (15DK) kavramı, küresel ölçekte hızla yayılan bir planlama söylemi olarak bugün yalnızca Batı metropollerinin değil, gelişmekte olan ülke kentlerinin de gündemine girmiştir (Khavarian-Garmsir vd., 2023; Moreno vd., 2021). Kavramın bu yayılımı, beraberinde kritik bir teorik soruyu gündeme taşımaktadır: Belirli bir kentsel bağlam için özgün koşullar varsayan bir planlama modelinin, kökten farklı kentleşme tarihleri ve yapısal dinamikler sergileyen bağlamlara ne ölçüde uyarlanabilirliği vardır? Bu bölüm söz konusu soruyu Türkiye örneği üzerinden yanıtlamayı hedeflemekte; temel araştırma sorusunu şöyle formüle etmektedir:

15 Dakikalık Kent modelinin kavramsal varsayımları, Türkiye'nin farklı kent tiplerine (büyük ölçekli kent ya da büyükşehir, orta ölçekli kent ve küçük ölçekli kent) ne ölçüde uygulanabilir ve bu uyarlamada hangi yapısal dirençler belirleyicidir?

Bu soruya verilecek yanıt, ampirik bir ölçüm yerine kavramsal bir tipolojik karşılaştırma yöntemiyle üretilmektedir; yöntemin ayrıntılı gerekçesi bir sonraki bölümde sunulmaktadır. Türkiye bağlamında 15DK'yı ele alan araştırmaların büyük çoğunluğu ampirik-mekânsal yönelimlidir; orta ölçekli kentlere yönelik planlama ve yönetim çerçevelerini konu alan teorik çalışmalar oldukça sınırlı kalmaktadır (Yetişkul Şenbil & Şenbil, 2025; Atmaca, 2025). Bu eksiklik, bölümün özgünlük iddiasının temel zeminini oluşturmaktadır.

2. YÖNTEM — KAVRAMSAL TİPOLOJİK KARŞILAŞTIRMA

Bu bölüm, Weber'in "ideal tip" inşası geleneğini takip eden kavramsal tipolojik karşılaştırma yöntemini benimsemektedir (Robinson, 2011; Weber, 1949). Söz konusu yöntem, birbiriyle analitik olarak ilişkili ancak deneysel olarak farklılaşmış kategorileri belirli teorik ölçütler doğrultusunda karşılaştırmayı esas alır. Bu bağlamda bu çalışmada Türkiye'deki kent tipleri teorik ölçüt olarak ele alınmıştır. Yöntem, olgusal veri toplamaktan önce hangi ölçütlerin karşılaştırmayı anlamlı kılacağını belirleyen bir teorik çerçeve kurulmasını zorunlu kılar (Pickvance, 1986).

Analitik süreç üç aşamadan oluşmaktadır:

- (1) 15DK'nın teorik varsayımlarının ve öncüllerinin sistematik biçimde ortaya konması;
- (2) Türkiye kentleşmesinin yapısal özelliklerinin bu varsayımlar ışığında değerlendirilmesi ve
- (3) Kent tipi bazında farklılaştırılmış uygunluk profillerinin kavramsal olarak kurgulanması (Mouratidis, 2024; Pozoukidou & Chatziyiannaki, 2021).

Tipoloji boyutları, Geurs ve van Wee'nin (2004) erişilebilirlik çerçevesi temel alınarak belirlenmiş; mekânsal yakınlık, arazi kullanımı çeşitliliği, aktif ulaşım altyapısı, araç bağımlılığı, hizmet yeterliliği ve yönetim kapasitesi olmak üzere altı ölçüt biçiminde işlevselleştirilmiştir.

Kent tipolojisinin sınırları da yöntemsel bir kararda belirlenmiştir. Büyükşehir kategorisi, 6360 sayılı Kanun (2012) kapsamında il sınırı ölçeğinde idari büyüklük kazanan ve nüfusu 500.000'in üzerinde olan merkezleri kapsamaktadır. Orta ölçekli kent, uluslararası yazında yaygın biçimde benimsenen 100.000–500.000 nüfus eşiğiyle tanımlanmaktadır (Mekka, 2023; OECD, 2020); bu sınır Türkiye'nin coğrafi ve demografik çeşitliliğini yansıtmayabilir; dolayısıyla sunulan tipler analitik araç olarak değerlendirilmeli, kesin demografik sınır olarak okunmamalıdır. Küçük ölçekli kent ise il merkezi statüsünde olan ya da olmayan, nüfusu 100.000'in altında kalan kentsel yerleşimleri kapsamaktadır. Tipolojinin ürettiği yargılar hipotez niteliği taşımakta; ampirik sınama için başlangıç noktası sunmayı amaçlamaktadır.

3. TEORİK KÖKENLER VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

15DK'nın teorik köklerini modern şehir planlama düşüncesinin başlangıcına kadar sürmek mümkündür. Clarence Perry'nin 1929'da sistematize ettiği Mahalle Birimi (Neighborhood Unit) kavramı, bir ilkokul çevresinde örgütlenen, tüm temel fonksiyonlara yürüme mesafesinde erişilebilir, kendi kendine yeten bir konut birimi anlayışını içermektedir (Perry, 1929). Bu teorik miras, 15DK kavramının öngördüğü yakınlık ilkesinin onlarca yıl öncesine dayanan bir planlama geleneğine sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Nitekim Mouratidis (2024), 15DK kavramına yönelik yedi teorik tuzak arasında en dikkat çekicisinin bu tarihsel süreklilik ile kavramın öne sürdüğü özgünlük iddiası arasındaki gerilim olduğunu belirtmektedir.

Jane Jacobs (1961) işlevsel kentsel çeşitlilik için dört zorunlu koşul tanımlamıştır: birden fazla birincil işlev, küçük bloklar, karma yapı stoku ve yeterli nüfus konsantrasyonu. Bu çerçevede, 15DK'nın çeşitlilik ve yoğunluk ilkeleriyle teorik olarak tam anlamıyla örtüşmektedir (Pouzoukidou & Chatziyiannaki, 2021). Peter Calthorpe'un 1993'te geliştirdiği Toplu Taşıma Yönelimli Gelişme (Transit Oriented Development - TOD) modeli ise karma kullanım, yoğunluk ve yürünebilirliği transit düğümleri etrafında örgütleyerek 15DK'nın öncülü sayılabilecek bir yakınlık anlayışını pratiğe taşımıştır. Bu teorik soyağacından hareketle 15DK kavramı, Franco-Kolombiyalı bilim insanı Carlos Moreno tarafından 2016 yılında

kavramsallaştırılmış; özellikle 2020–2021'den itibaren hem akademik hem politika gündeminde belirleyici bir yer edinmiştir (Allam vd., 2022a; Moreno vd., 2021).

Kavramın teorik özgünlüğü, salt bir mekânsal model önermenin ötesinde kentsel hayatı zaman ile mekânın eş zamanlı dönüşümü ekseninde yeniden tanımlayan "kronobizm" (chrono-urbanism) perspektifinden kaynaklanmaktadır (Moreno vd., 2021). Geleneksel ulaşım planlaması mesafeyi sabit kabul ederek hız üzerinden seyahat sürelerini kısaltmayı hedeflerken kronobizm, mekânı dönüştürerek gerekli mesafeyi ortadan kaldırmayı amaçlar. Moreno bu yaklaşım çerçevesinde altı temel kentsel sosyal fonksiyon tanımlamaktadır: yaşamak, çalışmak, tedarik etmek, sağlık hizmetlerine erişmek, öğrenmek ve boş zamanı değerlendirmek. Kavram; yakınlık (proximity), çeşitlilik (diversity), yoğunluk (density) ve her yerde erişilebilirlik (ubiquity) olmak üzere dört temel ilke üzerine inşa edilmektedir (Khavarian-Garmsir vd., 2023; Moreno vd., 2021; Pozoukidou & Chatziyiannaki, 2021).

Aktif ulaşım ile yapılı çevre arasındaki ilişki, bu teorik çerçevenin temel eksenlerinden birini oluşturmaktadır. Cervero ve Kockelman (1997), yoğunluk, çeşitlilik ve tasarım (density, diversity and design - 3D) olmak üzere yapılı çevrenin üç temel boyutunun araç kullanımını ve ulaşım modu tercihini anlamlı biçimde etkilediğini ortaya koymuştur. Saelens vd. (2003) ise daha yoğun, karma kullanımlı ve bağlantısallığı güçlü mahallelerde yaşayan bireylerin fayda amaçlı yürüyüş ve bisiklet kullanımının istatistiksel olarak daha yüksek olduğunu ampirik biçimde göstermektedir. Handy (1996) bu ilişkiyi derinleştirerek kentsel formun davranış üzerindeki etkisinin bağlamsal tercihler ve tutumlar gözetilmeksizin açıklanamayacağını vurgulamaktadır; bu saptama, modelin her kültürel ve toplumsal bağlamda aynı biçimde çalışacağını varsayan uygulamaların teorik kırılğanlığını açıkça ortaya koymaktadır.

15DK kavramının bir başka teorik açmazı, toplu taşımayı ikincilleştirme riskiyle ilgilidir. Mouratidis (2026), 15DK kavramının toplu taşımayı dışlayan yorumlarının hem sürdürülebilirlik hem de mekânsal eşitlik açısından yetersiz kalacağını göstermekte; yakınlık bazlı yürüme erişilebilirliğini toplu taşıma erişim potansiyeliyle bir arada değerlendiren bütünleşik çok katmanlı modeller önermektedir. Erişilebilirlik, Geurs ve van Wee (2004) tarafından dört bileşenden oluşan bir çerçevede ele alınmaktadır: arazi kullanımı, ulaşım, zamansallık ve bireysel bileşen. Bu çerçevenin bireysel bileşeni (kişiler arasındaki erişim kapasitesi farklılıkları) 15DK analizlerinde sistematik biçimde ihmal edilmekte; bu durum kavrama yönelik metodolojik eleştirilerin en güçlü odak noktalarından birini oluşturmaktadır (Geurs & van Wee, 2004; Mouratidis, 2024).

4. TÜRKİYE'DE KENTLEŞMENİN YAPISAL KARAKTERİ

Türkiye'nin kentleşme süreci, sanayileşmenin organik bir sonucu olarak değil, tarım dışına itilen emek ve göç baskısıyla şekillenen bir zorunluluk kentleşmesi olarak gerçekleşmiştir. Dünya Bankası verilerine göre Türkiye'nin kentsel nüfus oranı 1990'daki %59,2'den 2023'te %77,5'e yükselmiştir (World Bank, 2024). Bu hızlı kentleşme sürecinde arazi kullanımı kararları çoğunlukla önceden planlanmış bir karma fonksiyon anlayışından değil, reaktif ve spekülatif bir büyüme mantığından üretilmiştir. Türkiye'de imar planlamasının egemen mantığı uzun yıllar boyunca fonksiyonları mekânsal olarak birbirinden ayıran tekdüze arazi kullanımı (mono-functional zoning) ilkesine dayanmış; bu yaklaşım büyük konut alanlarının ticaret, eğitim ve sağlık gibi gündelik hizmetlerden uzakta konumlanmasına zemin hazırlamıştır (Jacobs, 1961; Khavarian-Garmsir vd., 2023).

Bu yapısal sorun, Toplu Konut İdaresi (TOKİ) uygulamalarında somut biçimde gözlemlenmektedir. TOKİ, 2004 yılında Arsa Ofisi'nin yetkilerini devraldıktan sonra hazineye ait arazileri bedelsiz kullanma imkânına sahip olmuş; bu durum kurumun kent çeperlerinde, planlama bütünlüğünden uzak alanlarda, tekdüze ve hizmet altyapısından yoksun konut alanları üretmesine yol açmıştır (Kurul, 2019; Güzey, 2014). Kent çeperindeki TOKİ uygulamalarını inceleyen araştırmalar, söz konusu konut alanlarının yürüme mesafesindeki temel kentsel hizmetlere (eğitim, sağlık, ticaret vb.) erişim bakımından ciddi yetersizlikler barındırdığını ortaya koymaktadır. Bu durum, karma arazi kullanımının 15DK için teorik bir gereklilik olduğunu vurgulayan çerçevelerle doğrudan çelişmekte ve Türkiye'nin yaygın konut üretim biçiminin 15DK idealiyle yapısal bir kopuş içinde olduğunu göstermektedir.

Hızlı kentleşme süreçleri, kentsel rantın siyasi ekonomisi açısından da ayrı bir analitik çerçeve gerektirmektedir. Logan ve Molotch'un (1987) kavramsallaştırdığı "büyüme makinesi" (growth machine) modeline göre kentsel arazi, kullanım değerinden ziyade değişim değeri üzerinden örgütlenen çıkar koalisyonlarının nesnesi haline gelmektedir. Bu çerçeve, Türkiye'nin kentleşme dinamikleri için özellikle açıklayıcıdır: imar plan değişikliklerinin rant odaklı biçimde uygulanması, kentsel fonksiyonların tutarlı ve adil biçimde dağıtılmasını yapısal olarak güçleştirmektedir (Logan & Molotch, 1987). Bu dinamik, salt teknik bir planlama müdahalesinin 15DK dönüşümünü sağlamaya yeterli olmayabileceğini ortaya koymaktadır.

Araç bağımlılığı Türkiye kentleşmesinin bir başka yapısal karakteristiğidir. KGM (2024) verilerine göre Türkiye'de 2024 yılı itibarıyla kayıtlı karayolu motorlu taşıt sayısı 31,3 milyona ulaşmış; 1000 kişiye düşen otomobil sayısı 189 olarak gerçekleşmiştir. Araç bağımlılığı, özel tercihten öte, yapılı çevrenin kendisi tarafından üretilen ve yeniden üretilen bir

zorunluluk hâline gelmiştir: merkezi ticaret alanlarında bol ve çoğunlukla ücretsiz otopark imkânı araç kullanımının özel maliyetini suni biçimde düşürmekte; yürüyüş ve bisikletin gerçek görelî avantajını ortadan kaldırmaktadır (Cervero & Kockelman, 1997; Papageorgiou & Tsappi, 2024). Türkiye'de bisiklet altyapısına ilişkin analizler, mevcut altyapının belirlenen teknik standartları karşılamadığını ve bisiklet yollarının kesintisiz bir ağ oluşturmadığını ortaya koymaktadır (Atmaca & Çabuk, 2025). Yürünebilirlik araştırmaları da benzer bir tabloyu paylaşmakta; Türkiye kentlerindeki mekânsal tasarımın motorlu taşıt gereksinimlerini yaya ihtiyaçlarının önünde konumlandığını göstermektedir (Çubukçu vd., 2014; Silaydin Aydın, 2022). Bu yapısal pekişme, 15DK'nın öngördüğü davranışsal dönüşümün yalnızca fiziksel mekân müdahaleleriyle sağlanamayacağını; araç kullanımının talebini düzenleyen politika araçlarına da gereksinim duyulduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

4.1. Kurumsal ve Yasal Çerçeve: Planlama Sisteminin 15DK Uygulamasına Etkileri

15DK modelinin uygulanabilirliği salt fiziksel veya demografik koşullarla değil, doğrudan kurumsal kapasite ve yasal çerçeveye de belirlenmektedir. Türkiye'nin planlama sistemi, bu bağlamda dikkate alınması zorunlu birkaç temel yasal düzenleme üzerine inşa edilmiştir.

3194 sayılı İmar Kanunu (1985), imar planı yapma yetkisini ilke olarak belediyelere bırakmaktadır; ancak 2000'li yılların ortasından itibaren bu yetki, merkezi idare kuruluşlarına —özellikle Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'na— önemli ölçüde aktarılmıştır (Keleş, 2012). Bu merkezileşme eğilimi, karma arazi kullanımını teşvik eden yerel planlama inisiyatiflerinin önünde kurumsal bir engel oluşturmaktadır. 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun (2012), kentsel dönüşüm süreçlerinde bakanlığa güçlü plan onay yetkileri tanımakta; bu çerçevede gerçekleştirilen yenileme projelerinin 15DK söylemiyle örtüşmesi ya da çelişmesi doğrudan bu kurumsal konfigürasyonla bağlantılıdır. Nitekim 6306 kapsamındaki uygulamaların önemli bir bölümünün sakinlerin rızası alınmadan yürütüldüğüne ve mekânsal adalet hedeflerinden uzaklaştığına dair eleştiriler yazında belgelenmiştir (Kuyucu & Ünsal, 2010).

6360 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu (2012) ise büyükşehir belediyelerinin sınırını il mülki sınırına genişletmiş; bu adımla birlikte planlama yetkisi fiilen büyükşehir belediyelerinde yoğunlaşmıştır. Araştırma bulguları, bu kanunun yerelleşme söylemine rağmen pratikte planlama yetkisini büyükşehir belediyelerinde toplayarak yerelde merkezileşme sonucunu doğurduğunu ortaya koymaktadır (Köseoğlu & Nişancı, 2026). İlçe belediyelerinin planlama inisiyatiflerinin kısıtlanması ve yetki karmaşası, mahallelerin çeşitli yaşam

fonksiyonlarına erişimini düzenleme kapasitesini zayıflatmaktadır. 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu (2004) ile birlikte bu yasal mimari, mahalle ölçeğinde 15DK uygulamasını yönetecek yönetim kademesinin kim olduğunu belirsizleştirmektedir. Bu kurumsal belirsizlik, kavramın güçlü yerellik vurgusunu fiilen sınırlayan ve genellikle yazında yeterince analiz edilmeyen bir yapısal direnç olarak öne çıkmaktadır.

5. KENT TİPLERİNE GÖRE UYGUNLUK PROFİLLERİ

15DK kavramının Türkiye kentleri için tek tip bir uygunluk profili sunmadığı, tersine kent tipine göre köklü biçimde farklılaşan bir tablo ortaya koyduğu görülmektedir. Bu farklılaşma, kavramın bağlamsız biçimde uygulanmasının ne denli sorunlu olduğunu açıkça göstermektedir.

Büyük Ölçekli Kentler / Büyükşehirler: İstanbul, Ankara ve İzmir gibi kentlerin merkezi alanları, yüksek nüfus yoğunluğu ve görece karma arazi kullanımı sayesinde teorik olarak 15DK kriterlerini büyük ölçüde karşılamaktadır; ancak gerçekleşen erişilebilirlik bu potansiyelin oldukça gerisinde kalmaktadır (Allam vd., 2022a; Mouratidis, 2024). Bunun başlıca nedeni, araç merkezli kentsel tasarım anlayışının mekânsal yakınlığı işlevsiz kılmasıdır (Cervero & Kockelman, 1997). Büyükşehirlerde mekânsal eşitsizlik de yapısal niteliktedir. Merkezi mahalleler ile çeperler arasındaki erişilebilirlik uçurumu, dar anlamda bir tasarım müdahalesiyle kapatılamaz; aksine seçici yatırım dağılımı eşitsizliği derinleştirme riskini taşır (Allam vd., 2022c; Geurs & van Wee, 2004). Bu örüntü, Küresel Güney kentlerinden elde edilen bulgularla örtüşmektedir: Bogotá, Tahran ve Kapstad gibi kentlerde yüksek nüfus yoğunluğuna karşın düşük gelirli mahallelerin yeterli hizmet çeşitliliğinden yoksun olduğu gösterilmiştir (Moreno-Monroy vd., 2021; Khavarian-Garmsir vd., 2023).

Orta Ölçekli Kentler: Orta ölçekli kentler ya da nüfusu 100.000 ile 500.000 arasında olan yerleşimler 15DK kavramının teorik olarak en elverişli biçimde uygulanabileceği kentsel kategorileri temsil etmektedir. AESOP 2025 kongresinde sunulan Türkiye odaklı araştırma, bu ölçekteki kentlerde nüfusun büyük çoğunluğunun görece kısa bir yarıçap içinde yaşadığını ve fiziksel mesafelerin yürüyüş ile bisiklet için teorik olarak makul kalabileceğini göstermektedir (Yetişkul Şenbil & Şenbil, 2025). Türkiye nüfus yoğunluğu istatistikleri büyükşehir statüsündeki illerde ortalama kentsel nüfus yoğunluğunun 130,10 kişi/hektar, diğer il merkezlerinde ise 83,27 kişi/hektar olduğunu ortaya koymaktadır (Silaydin Aydın, 2022). Ancak araç bağımlılığı, yönetim kapasitesinin yetersizliği ve karma arazi kullanımındaki zayıflık bu coğrafi avantajı yapısal olarak kısıtlamaktadır (Handy, 1996; Pozoukidou & Chatziyiannaki, 2021). Buradaki kritik uyarı şudur: 15DK kavramının güçlü yerellik vurgusu,

orta ölçekli kentlerde merkezileşme eğilimini güçlendirebilir ve çevre mahallelerin yeni biçimlerde dışlanmasına zemin hazırlayabilir (Mouratidis, 2024).

Küçük Ölçekli Kentler: Bu ölçekteki kentlerde ya da yerleşimlerde ise farklı bir gerilim öne çıkmaktadır. Bu yerleşimlerde fiziksel yakınlık en yüksek düzeyde olmasına karşın sunulan hizmetlerin çeşitliliği ve yeterliliği en düşük seviyededir. Bu paradoks, erişilebilirlik kavramının iki farklı boyutunun ayrıştırılmasını zorunlu kılmaktadır: mekânsal erişilebilirlik (bir noktaya ulaşma kapasitesi) ve fonksiyonel erişilebilirlik (ulaşılan noktada ihtiyacı karşılayan bir hizmetin var olması). Küçük kentlerde birincisi güçlüyken ikincisi zayıftır (Geurs & van Wee, 2004; Khavarian-Garmsir vd., 2023). Bu durum, 15DK kavramının salt yürüme mesafesine indirgenemeyeceğini; hizmet altyapısının yeterliliğinin eş düzeyde belirleyici bir bileşen olduğunu açıkça ortaya koymaktadır (Mouratidis, 2024; Pozoukidou & Chatziyiannaki, 2021).

Tablo 1. Türkiye Kent Tiplerine Göre 15DK Uygunluk Profilleri (Kavramsal Değerlendirme)

Boyut	Büyük Ölçekli Kent / Büyükşehir	Orta Ölçekli Kent	Küçük Ölçekli Kent	Teorik Dayanak
Mekânsal yakınlık	Merkez için var; çeperler için yok	Genel olarak mevcut	En yüksek düzey	Cervero & Kockelman, 1997; Sharifi, 2019
Arazi kullanımı çeşitliliği	Merkezde var; çeperlerde yetersiz	Kısmen mevcut; dağılım dengesiz	Düşük/yetersiz	Jacobs, 1961; Khavarian-Garmsir vd., 2023
Aktif ulaşım altyapısı	Parçalı ve yetersiz	Büyük ölçüde yetersiz	Yok denecek kadar az	Atmaca & Çabuk, 2025; Osama vd., 2020
Araç bağımlılığı	Yüksek ve artıyor	Orta-yüksek	Orta; araç prestiji güçlü	KGM, 2024; Handy, 1996
Hizmet yeterliliği	Yeterli; dağılım sorunlu	Kısmen yeterli	Yetersiz	Geurs & van Wee, 2004; Mouratidis, 2024

Yönetişim kapasitesi	Görece güçlü; merkezileşme eğilimli (6360 s.K.)	Sınırlı; 6360 kapsamında yetki kaybı	Çok sınırlı	Köseoğlu & Nişancı, 2026; Pozoukidou & Chatziyiannaki, 2021
Kurumsal çerçeve	6360 & 5216 s.K. → yetki büyükşehirde; kentsel dönüşüm 6306 s.K. kapsamında yürütülüyor	3194 s.K. kapsamında planlama yetkisi ilçe belediyesinde; kapasite yetersiz	Yetki ve bütçe oldukça kısıtlı	3194 s.K.; 6306 s.K.; 6360 s.K.
15DK uygunluğu (kavramsal)	Kısmi/parçalı	Potansiyelli; kurumsal engeller belirleyici	Ölçek avantajlı; hizmet açığı kritik engel	Atmaca, 2025; Mouratidis, 2024

6. YAPISAL DİRENÇLER VE GENEL DEĞERLENDİRME

15DK kavramı, Türkiye bağlamında uygulanabilirliğini sınırlayan birkaç yapısal direnç barındırmaktadır ve bu gerilimlerin görmezden gelinmesi, kavramın reçete işlevi görmesini engeller.

İlk direnç noktası, kavramın kural koyuculuğudur. 15DK, köklü bir karma arazi kullanımı kültürüne, sağlam bir aktif ulaşım altyapısına ve güçlü mahalle kimliklerine sahip Avrupa metropol deneyiminden türemiştir (Khavarian-Garmsir vd., 2023; Mouratidis, 2024). Bu köken, kavramın "ideal kentli" ve "ideal mahalle" için kuralcı varsayımlar üretmesine neden olmaktadır. Pozoukidou ve Chatziyiannaki (2021), bu kuralcı yanlılığın, kavramı bir tür fiziksel determinizme sürüklediğini ileri sürmektedir. İran, Güney Afrika ve Latin Amerika kentlerinde yapılan araştırmalar, yeterli altyapı, düzenleyici çerçeve ve kurumsal koordinasyon olmaksızın 15DK modelinin uygulanmasının söylem düzeyinde kalmaya mahkûm olduğunu göstermektedir (Khavarian-Garmsir vd., 2023; Moreno-Monroy vd., 2021). Türkiye'de araç sahipliğinin taşıdığı sembolik statü boyutu da bu dirençlerin somut bir görünümünü oluşturmaktadır (Atmaca, 2025; Pozoukidou & Chatziyiannaki, 2021).

İkinci direnç noktası, mekânsal adalet ve yerinden edilme riskiyle ilgilidir. Herhangi bir mahallenin 15DK standartlarına doğru dönüştürülmesi, mülk değerlerini artırarak düşük gelirli

sakinlerin yerinden edilmesine yol açabilir (Allam vd., 2022c; Mouratidis, 2024). Türkiye'de bu risk ek bir boyut taşımaktadır: 6306 sayılı Kanun kapsamındaki kentsel dönüşüm projeleri tarihsel olarak sakinlerin rızası alınmadan ve yeterli hak güvencesi sağlanmadan uygulandığından (Kuyucu & Ünsal, 2010), 15DK söylemiyle etiketlenmiş müdahalelerin de benzer bir dışlayıcı örüntüyü yeniden üretme ihtimali göz ardı edilemez. Logan ve Molotch'un (1987) büyüme makinesi perspektifine göre 15DK'nın değer artışı yaratma potansiyeli, kentsel ranttan yararlanan çıkar koalisyonları tarafından araçsallaştırılabilir.

Üçüncü direnç noktası, kişiler arası erişim farklılıklarının analizlerde sistematik biçimde yok sayılmasıdır. Mouratidis (2024), 15DK'ya yönelik yedi teorik tuzak arasında bu sorunu özellikle vurgulamaktadır. Bireysel bileşenin ihmal edilmesi, Rišová'nın (2020) yürünebilirliğin toplumsal kimlik (ırk, toplumsal cinsiyet, engellilik gibi) tarafından yapılandırıldığına dair saptamasıyla birleşince Türkiye'nin büyük demografik çeşitliliği açısından özel bir anlam kazanmaktadır. Geurs ve van Wee (2004), erişilebilirlik değerlendirmelerinin bu bireysel bileşeni içermeksizin teorik sağlamlığını yitirebileceğini açıkça ortaya koymaktadır. Bu direnç, Türkiye bağlamında özellikle göçmenler, yaşlı nüfus ve engelli bireyler açısından kritik bir boyut taşımaktadır.

7. KAVRAMSAL UYARLAMA İÇİN TEORİK ÇERÇEVE

Mevcut analizden çıkan kavramsal uyarlama ilkeleri, Türkiye kentlerinde 15DK uygulamalarına yönelik planlama düşüncesine teorik bir yönelim sunmaktadır. Bu ilkelerin her biri, kendi içinde çözüme kavuşturulması gereken gerilimler barındırmaktadır; bu gerilimlerin açıkça tanımlanması ilkeleri reçeteden analitik araca dönüştürmektedir.

Hizmet yeterliliğini önceliklemek: Özellikle küçük ve orta ölçekli kentlerde erişilebilirlik analizine geçmeden önce hizmet altyapısının yeterliliğinin sağlanması teorik zorunluluktur (Geurs & van Wee, 2004; Khavarian-Garmsir vd., 2023). Ancak bu ilke kendi içinde bir direnç taşımaktadır: yeni hizmet yatırımları, hangi mahallelerin öncelikli olacağı konusunda kaynak dağılımı tartışmalarını beraberinde getirir ve bu dağılımın adil yapılması büyüme makinesi dinamikleriyle doğrudan çelişebilir (Logan & Molotch, 1987).

Aktif ulaşımı sistemli biçimde önceliklendirmek: Bisiklet ve yaya altyapısına yönelik yatırımların imar mevzuatı ve otopark politikasındaki değişikliklerle eşgüdümlü yürütülmesi zorunludur (Cervero & Kockelman, 1997; Papageorgiou & Tsappi, 2024). Türkiye kentlerindeki yürünebilirlik araştırmaları mevcut altyapının bu hedefe önemli ölçüde uzak olduğunu göstermektedir (Çubukçu vd., 2014; Silaydin Aydın, 2022). Bu ilkenin gerilim noktası, altyapı iyileştirmelerinin kısa vadede değer artışına yol açarak yerinden edilme riskini

tetikleyebilmesidir; dolayısıyla altyapı yatırımı ile uygun fiyatlı konut güvencesi politikaları birlikte tasarlanmalıdır (Allam vd., 2022c; Mouratidis, 2024).

Toplu taşımayı zorunlu bir eksen olarak konumlandırmak: 15DK kavramının toplu taşımayı dışlayan salt yakınlık odaklı yorumları, özellikle büyükşehir ölçeğinde sürdürülebilir bir ulaşım sistemi sağlayamaz (Calthorpe, 1993; Mouratidis, 2026). Bu ilkedeki temel direnç ölçekten kaynaklanmaktadır. Şöyle ki mahalle ölçeğindeki yürünebilirlik müdahaleleri ile bölgesel transit ağ planlaması farklı yönetsel kademelerde üretildiğinden, entegrasyonu sağlayacak kurumsal koordinasyon mekanizmaları 6360 sayılı Kanun'un yarattığı yetki yapısı içinde yeterince gelişmemiştir.

Sosyal adalet güvencesini varsayımsal koşul olarak tanımlamak: Herhangi bir mahalleyi 15DK standartlarına doğru dönüştürmeden önce yerinden edilme riskinin ve yararlanıcı kitlenin net biçimde tanımlanması zorunludur (Allam vd., 2022c; Mouratidis, 2024). Bu ilkenin gerilimi, adalet güvencelerini hayata geçirecek yasal ve kurumsal araçların Türkiye Mekansal Planlama sisteminde (özellikle 6306 sayılı Kanun kapsamındaki uygulamalar düşünüldüğünde) yeterince tanımlanmamış olmasından kaynaklanmaktadır.

Kent tipine göre farklılaştırılmış yaklaşım geliştirmek: Büyükşehir, orta ölçekli kent ve küçük kent için tek tip bir 15DK politika reçetesi yerine her kent tipi için kavramsal olarak farklılaştırılmış çerçeveler geliştirilmelidir (Atmaca, 2025; Pozoukidou & Chatziyiannaki, 2021). Bu ilkenin temel gerilimi, ulusal düzeyde tutarlı planlama politikası üretme ile yerel bağlam farklılıklarını gözetme arasındaki dengeyi kurmakta yatmaktadır. Küresel Güney kentleri deneyimi de bu sonucu desteklemektedir: kurumsal ve toplumsal arabuluculuk koşulları sağlanmadan modelin salt etiketinin benimsenmesi dönüşümü garantilemez (Honexus, 2024).

Bu beş ilke birlikte değerlendirildiğinde, Türkiye'de 15DK uygulamasının başarısını belirleyecek unsurun teknik mükemmeliyetten çok kurumsal koordinasyon, siyasi irade ve sosyal adalet güvencelerinin bir arada tasarlanması olduğu görülmektedir. 15DK kavramı, Türkiye kentleri için ne salt bir ütopya ne de ithal bir kurgu olarak değerlendirilmelidir; aksine kavram, hangi koşullar altında ve nasıl uyarlanabileceği sorusunu soran bir araştırma gündeminin başlangıç noktasını oluşturmaktadır (Khavarian-Garmsir vd., 2023; Moreno vd., 2021; Pozoukidou & Chatziyiannaki, 2021).

8. SONUÇ

Bu çalışma, 15 Dakikalık Kent modelinin kavramsal varsayımlarını Türkiye'nin yapısal kentleşme koşullarıyla sistematik biçimde karşılaştırarak kavramın üç farklı kent tipine uygulanabilirliğini analiz etmiştir. Analiz, tek ve homojen bir "Türkiye sonucu" üretmek yerine kent tipine göre köklü biçimde farklılaşan bir uygunluk tablosu ortaya koymuştur. Büyükşehirlerde fiziksel yakınlık potansiyeli mevcuttur; ancak araç merkezli kentsel tasarım, parçalı aktif ulaşım altyapısı ve mekânsal eşitsizlik bu potansiyeli işlevsizleştirmektedir. Orta ölçekli kentler coğrafi ölçek avantajı taşımakla birlikte yönetim kapasitesinin yetersizliği ve kurumsal çerçevenin yarattığı yetki belirsizliği dönüşümün önündeki başlıca engelleri oluşturmaktadır. Küçük ölçekli kentlerde ise mekânsal yakınlık en yüksek düzeyde olmakla birlikte fonksiyonel erişilebilirlik yani ulaşılan noktada ihtiyacı karşılayan hizmetin varlığı kritik bir açık olarak öne çıkmaktadır.

Analizin ortaya koyduğu en temel bulgu şudur: *15DK'nın Türkiye'de uygulanabilirliğini belirleyecek unsur, salt fiziksel ve demografik koşullar değil; kurumsal koordinasyon, yasal çerçeve ve sosyal adalet güvencelerinin bir arada tasarlanmasıdır.*

3194, 6306 ve 6360 sayılı kanunların yarattığı yetki yapısı mahalle ölçeğinde etkin müdahale kapasitesini ciddi biçimde kısıtlamaktadır. Reaktif ve spekülâtif kentleşme mantığı, TOKİ uygulamalarının ürettiği hizmet yoksunu çeperler ve büyüme makinesi dinamikleri, kavramın sosyal adalet hedeflerini yapısal olarak tehdit eden bağlamsal faktörler olarak varlığını sürdürmektedir. Küresel Güney deneyimi de bu sonucu desteklemektedir: kurumsal ve toplumsal ön koşullar sağlanmadan modelin yalnızca etiketinin benimsenmesi gerçek bir mekânsal dönüşümü garantilememektedir.

Bu çerçevede 15DK kavramı, Türkiye kentleri için ne salt bir ütopya ne de ithal bir kurgu olarak değerlendirilmelidir. Aksine kavram, hangi koşullar altında ve nasıl uyarlanabileceği sorusunu soran bir araştırma gündeminin başlangıç noktasını oluşturmaktadır. Öncelikli araştırma adımları şu biçimde sıralanabilir:

- (1) orta ölçekli Türkiye kentlerinde GIS tabanlı mekânsal erişilebilirlik ölçümü;
- (2) aktif ulaşım altyapısı ile arazi kullanımı çeşitliliği arasındaki ilişkinin farklı kentsel bağlamlarda ampirik olarak sınanması; ve
- (3) 6306 kapsamındaki kentsel dönüşüm alanlarında 15DK söyleminin yerinden edilme örüntüleriyle etkileşiminin izlenmesi. Bu bölümün ürettiği kavramsal çerçeve, söz konusu araştırma adımları için tipolojik bir başlangıç platformu sunmaktadır.

Bu çalışmanın kavramsal niteliği beraberinde belirli metodolojik sınırlılıklar getirmektedir. Bölümde önerilen uygunluk profilleri ve uyarlama ilkeleri, sistematik bir veri toplaması veya mekânsal ölçüm temelinde değil, teorik çerçevelerin tündengelimli biçimde Türkiye bağlamına uygulanması yoluyla üretilmiştir; bu durum sunulan yargıları hipotez niteliğinde kılmakta ve ampirik sınama gerektirmektedir. Öte yandan üç kent tipolojisi analitik bir basitleştirmedir: Türkiye'nin farklı coğrafi bölgeleri, benzer nüfus büyüklüğüne karşın ekonomik yapı, altyapı ve demografik bileşim bakımından önemli ölçüde ayrışmaktadır. Kullanılan kent tiplerinin sınırları sabit kategoriler olarak değil, analitik araçlar olarak okunmalıdır. Son olarak 15DK kavramı akademik ve politika söyleminde hâlâ evrilmektedir; ilerleyen dönemdeki kavramsal gelişmeler sunulan çerçevenin belirli bölümlerini güncelleyebilir.

KAYNAKÇA

- Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022a). The '15-Minute City' concept can shape a net-zero urban future. *Humanities and Social Sciences Communications*, 9(1), 126. <https://doi.org/10.1057/s41599-022-01145-0>
- Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022b). The theoretical, practical, and technological foundations of the 15-minute city model: Proximity and its environmental, social and economic benefits for sustainability. *Energies*, 15(16), 6042. <https://doi.org/10.3390/en15166042>
- Allam, Z., Nieuwenhuijsen, M., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022c). The 15-minute city offers a new framework for sustainability, liveability, and health. *The Lancet Planetary Health*, 6(3), e181–e183. [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(22\)00014-6](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(22)00014-6)
- Atmaca, İ. (2025). Evaluation of the 15-minute city model in the context of space syntax. In H. S. Çelikyay (Ed.), *International studies in the field of urban and regional planning* (pp. 35–50). Gece Kitaplığı. ISBN 978-625-8570-50-2.
- Atmaca, İ., & Çabuk, S. N. (2025). GIS-based bikeability approach as a tool in determining urban bicycle infrastructure capacity for Eskişehir, Turkey. *TeMA: Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 18(3), 437–456. <https://doi.org/10.6092/1970-9870/10622>
- Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream*. Princeton Architectural Press.
- Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199–219. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(97\)00009-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(97)00009-6)
- Çubukçu, K. M., Hepgüzel, B., Önder, D. E., & Burak, R. (2014). İzmir Karşıyaka ilçesi için yerel bir yürünebilirlik ölçüm aracı geliştirilmesi. *Planlama*, 24(2), 79–90.
- Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127–140. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>
- Güzey, Ö. (2014). Neoliberal urbanism restructuring the city of Ankara: Mapping the urban transformation in housing areas. *European Planning Studies*, 22(10), 2003–2019.
- Handy, S. L. (1996). Understanding the link between urban form and nonwork travel behavior. *Journal of Planning Education and Research*, 15(3), 183–198. <https://doi.org/10.1177/0739456X9601500303>

- Honexus. (2024). The 15-minute city: Territorial justice, technological innovation and governance challenges. *International Journal of Environmental Planning and Ecology*, 12(1). <https://honexus.org/ijepe/index.php/ijepe/article/view/15558>
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.
- Karayolları Genel Müdürlüğü [KGM]. (2024). *Karayolu ulaşım istatistikleri 2024*. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. <https://www.kgm.gov.tr>
- Keleş, R. (2012). *Türkiye'de yerelleşme ve merkezi yönetim ilişkileri*. Mülkiyeliler Birliği Yayınları.
- Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., & Sadeghi, A. R. (2023). The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. *Cities*, 132, 104101. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.104101>
- Köseoğlu, Ö., & Nişancı, R. (2026). 6360 sayılı Kanun bağlamında belediyelerin planlama yetkilerinin değişimi. *JENAS Journal of Environmental and Natural Studies*, 8(1). <https://dergipark.org.tr/en/pub/jenas/article/1815816>
- Kuyucu, T., & Ünsal, Ö. (2010). 'Urban transformation' as state-led property transfer: An analysis of two cases of urban renewal in Istanbul. *Urban Studies*, 47(7), 1479–1499.
- Logan, J. R., & Molotch, H. L. (1987). *Urban fortunes: The political economy of place*. University of California Press.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the '15-Minute City': Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Moreno-Monroy, A. I., Tsivanidis, N., & Dhingra, M. (2021). The 15-minute city in the Global South: Modeling spatial accessibility to everyday services. *DOAJ*. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.104101>
- Mouratidis, K. (2024). Time to challenge the 15-minute city: Seven pitfalls for sustainability, equity, livability, and spatial analysis. *Cities*, 153, 105274. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105274>
- Mouratidis, K. (2026). The 15-minute city revisited: A GIS approach to measuring, visualizing, and analyzing accessibility by proximity and by public transport supply. *Travel Behaviour and Society*, 42, 101151. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2025.101151>
- Osama, A., Albitar, M., Sayed, T., & Bigazzi, A. (2020). Determining if walkability and bikeability indices reflect pedestrian and cyclist safety. *Transportation Research Record*, 2674(9), 767–775. <https://doi.org/10.1177/0361198120931844>

- Papageorgiou, G. N., & Tsappi, E. (2024). Development of an active transportation framework model for sustainable urban development. *Sustainability*, 16(17), 7546. <https://doi.org/10.3390/su16177546>
- Perry, C. A. (1929). The neighborhood unit. In *Neighborhood and community planning: Regional Survey of New York and Its Environs* (Vol. 7, pp. 22–141). Regional Plan of New York and Its Environs.
- Pickvance, C. G. (1986). Comparative urban analysis and assumptions about causality. *International Journal of Urban and Regional Research*, 10(2), 162–184.
- Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-minute city: Decomposing the new urban planning eutopia. *Sustainability*, 13(2), 928. <https://doi.org/10.3390/su13020928>
- Rišová, K. (2020). Walkability research: Concept, methods and a critical review of post-socialist studies. *Geografický Časopis / Geographical Journal*, 72(3), 219–242. <https://doi.org/10.31577/geogrcas.2020.72.3.11>
- Robinson, J. (2011). Cities in a world of cities: The comparative gesture. *International Journal of Urban and Regional Research*, 35(1), 1–23.
- Saelens, B. E., Sallis, J. F., & Frank, L. D. (2003). Environmental correlates of walking and cycling: Findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of Behavioral Medicine*, 25(2), 80–91. https://doi.org/10.1207/S15324796ABM2502_03
- Sharifi, A. (2019). Urban form resilience: A meso-scale analysis. *Cities*, 93, 238–252. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.05.010>
- Silaydin Aydın, M. B. (2022). Türkiye'deki 30 büyükşehir belediyesinde kentsel nüfus yoğunluğu ve kentsel gelişme ilişkisi. *Planlama*, 32(1), 1–15.
- Weber, M. (1949). *The methodology of the social sciences*. Free Press.
- World Bank. (2024). Urban population (% of total population) — Türkiye. World Bank Open Data. <https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS?locations=TR>
- Yetişkul Şenbil, E., & Şenbil, M. (2025). Advancing the '15-minute city' in Turkey: A framework for sustainable urban planning and governance in mid-sized Turkish cities. AESOP Annual Congress 2025, İstanbul. <https://hdl.handle.net/11511/118914>

BÖLÜM 2

ARKEOLOJİK ALANLARIN KENT YAŞAMIYLA BÜTÜNLEŞMESİ: KARŞILAŞTIRMALI ÖRNEKLER VE TÜRKİYE MEVZUATI ÜZERİNE DEĞERLENDİRME¹

Ferruh Yılmaz GÜLSER², Nevin GÜLTEKİN³

¹ Bu bölüm, Ferruh Yılmaz Gülser yazarlığında, Prof. Dr. Nevin Turgut Gültekin danışmanlığında Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama ABD’de yürütülen “Yerüstü Arkeolojik Alanlarda Sürdürülebilir Koruma Yöntemi Önerisi” başlıklı doktora tez çalışmalarından üretilmiştir.

² Şehir Plancısı Kültür ve Turizm Bakanlığı, Gazi Üniversitesi Fen Bilim. Enstitüsü ORCID: 0000-0001-6144-4885,

³ Prof. Dr. Gazi Üniversitesi Fen Bilim. Enstitüsü, ORCID: 0000-0002-0647-6312

1. GİRİŞ

Arkeolojik alan, yalnızca geçmişten günümüze ulaşmış yapı ve yapı kalıntılarının ve/veya taşınır buluntuların bulunduğu fiziksel bir mekân değil; farklı dönemlere ait yerleşme, üretim, ulaşım, ticaret, inanç ve gündelik yaşam ilişkilerinin üst üste biriktiği bilgi alanıdır. Kültürel miras alanlarının önemli bir bileşeni olan arkeolojik değerler diğer kültürel miras değerlerine göre çok daha kolay ve hızlı şekilde yok olabilen belgelerdir. Bu nedenlerle arkeolojik miras alanlarına uygulanan müdahale biçimleri de diğer miras alanlarına göre farklılık göstermektedir. Yerüstünde bulunan ya da kazı çalışmalarıyla açığa çıkarılan kalıntıların nasıl korunacakları ve topluma ve insanlığın görüşüne nasıl sunulacakları arkeolojik miras alanlarına ait temel koruma problemini oluşturmaktadır. Tarihsel sürekliliğini koruyan kentlerde; arsa veya arazilerin ve yapı parsellerinin, meydanların, sokakların ve altyapı güzergâhlarının ve su yüzeylerinin altında, geçmiş yerleşimlerin farklı kültür katmanlarının çağdaş kentin mekânsal sistemiyle iç içe geçtiği alanlarda, bu sorun çok boyutlu ve karmaşıktır. Özellikle çok katmanlı tarihî kentlerde arkeolojik miras, sadece çağdaş kent düzeyinin altında yer alan edilgen bir “geçmiş katmanı” değil yeni(den) yapılaşma ve altyapı müdahalelerinde görünür olan ve güncel yapılaşma veya planlama kararlarını etkileyen kentsel bileşendir. Bu olguya koşut kentsel arkeoloji, tarihsel ve kültürel kent katmanlarının çağdaş kentle nasıl ilişkilendirileceği sorunuyla biçimlenmiştir (Sarfati ve Melli, 1999; Belge, 2004; Özcan, 2006).

Kentsel arkeolojiye ilişkin yaklaşımlar, çok katmanlı kentlerde yeraltındaki ve yerüstündeki mirasın birbirine karşıt değerler olarak değil, kent bütünlüğü içinde birlikte değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Eşdeyişle, kentsel arkeoloji; arkeolojik kalıntılar ile güncel kentsel sistem ve kentlinin gündelik yaşamı birlikte ele alınması gereken disiplinler arası bir planlama ve yönetim problemidir. Arkeolojik mirasın çağdaş kent yaşamıyla bütünleşmesi, kalıntının yalnızca görünür hâle getirilmesi ve/veya üzerinde/çevresinde yeni bir kullanım oluşturulması anlamına gelmemektedir. Arkeolojik alanın bulunduğu yerde korunması, çevresindeki kentsel doku ile fiziksel ve işlevsel ilişkisi, kentlinin gündelik eylemlerinde algılanabilir olması, arkeolojik bağlamının anlaşılabilmesi ve kullanım sonrasında bakımının sürdürülebilmesi birlikte değerlendirilmelidir. Arkeolojik mirasın çağdaş yaşamla ilişkisi; yerinde koruma, kamusal erişim, fiziksel müdahalenin niteliği, yorumlama, bakım, yönetim ve yeni kullanımın arkeolojik değer üzerindeki etkileri birlikte ele alınarak değerlendirilmelidir. Yapılan incelemede bu ilişkinin “hangi kalıntının gösterildiği”

sorusunun ötesinde, hangi kalıntının neden yerinde korunduğu, yeni kullanımın ona nasıl etki ettiği, bakım sorumluluğunun kimde olduğu ve kentlinin alanın anlamını nasıl kavradığı sorularına bağlı olduğu ortaya konulmuştur.

Bu yaklaşım, arkeolojik mirasın sürdürülebilirliği tartışmasını doğrudan kentsel bütünleşme sorununa taşımaktadır. Sürdürülebilir koruma, arkeolojik alanın fiziksel varlığının mümkün olduğunca uzun süre muhafaza edilmesine indirgenemeyeceği gibi, alanın turizm veya yeni kullanım aracılığıyla ekonomik gelir üretmesiyle de özdeşleştirilemez. Kültürel mirasın sürdürülebilir kalkınmayla ilişkilendirilmesi, özellikle 2000’li yıllardan itibaren mirasın sosyal, ekonomik, çevresel ve yönetsel boyutlarını daha görünür hâle getirmiş; buna karşılık mirasın ekonomik değere indirgenmesi ve piyasa odaklı kullanımının “sürdürülebilirlik” kavramıyla meşrulaştırılması riskini de beraberinde getirmiştir. Bu nedenle sürdürülebilirlik; özgünlük ve bütünlüğün korunması, arkeolojik bilgi potansiyelinin devamlılığı, kamusal erişim, toplumsal yarar, yerel katılım, kurumsal kapasite, sürekli bakım ve finansman ile kullanımın alanın taşıma kapasitesine uygunluğu birlikte düşünülerek değerlendirilmelidir. UNESCO’nun Tarihî Kentsel Peyzaj yaklaşımı (*Recommendation on the Historic Urban Landscape*) tarihî kenti fiziksel doku, altyapı, açık alan, sosyal uygulamalar ve ekonomik süreçlerin oluşturduğu katmanlı bir sistem olarak ele almaktadır (UNESCO, 2011). 2015 tarihli Birleşmiş Milletler 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi (*Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*) kapsamında, Sürdürülebilir Kalkınma Amacı 11.4 dünyanın kültürel ve doğal mirasının korunması ve güvence altına alınmasına yönelik çabaların güçlendirilmesini öngörmektedir (United Nations, 2015). ICOMOS belgelerinde ise miras değerlerinin ekonomik ve toplumsal yaşama katkısı, koruma önceliğinin yerine değil onu destekleyen bir araç olarak konumlandırılmaktadır (ICOMOS, 2017; Labadi vd., 2021; ICOMOS, 2022). Eşdeyişle, sürdürülebilir kalkınma, arkeolojik mirası ekonomik veya turistik bir kaynağa dönüştüren bir amaç değil, koruma öncelikleri, toplumsal fayda ve alanın uzun dönemli sürekliliğini desteklediği ölçüde kullanılabilecek bir araç olarak ele alınmaktadır.

Uluslararası koruma politikalarındaki bu gelişme, kentsel arkeoloji açısından önemlidir. 1992 tarihli Arkeolojik Mirasın Korunmasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi (*European Convention on the Protection of the Archaeological Heritage*) arkeolojik mirasa zarar verecek gelişme planlarının değiştirilmesini, kalıntıların mümkün olduğunca yerinde korunmasını ve insanlığın görüşüne açılmasının arkeolojik değerlere zarar vermeyecek biçimde düzenlenmesini öngörmektedir. Bunu izleyen 2000 tarihli Avrupa İyi Uygulama Kodu: Arkeoloji ve Kent

Projesi (*A European Code of Good Practice: Archaeology and the Urban Project*), arkeolojinin kentsel projelerin son aşamasında ortaya çıkan bir engel olarak değil, planlama ve tasarım sürecinin başlangıcından itibaren değerlendirilmesi ve arkeologların proje ekibinin bir parçası olması gerektiğini vurgulamaktadır (Council of Europe, 1992; 2000). Dolayısıyla güncel sorun, arkeolojik alanları kentten ayırarak saklamak-korumak ile yapılaşmaya açmak arasında tercih yapmak değil; arkeolojik değerin korunması önceliğinde geçmiş ve çağdaş kent arasında sürdürülebilirliğin nasıl kurgulanacağını belirlemektir. Bu nedenle bu çalışmanın amacı, kent içindeki arkeolojik alanların çağdaş yaşamla bütünleşme biçimlerini farklı uygulama türleri üzerinden karşılaştırmalı olarak incelemek, yerinde koruma ile yeni kullanım, kamusal erişim, gündelik yaşam, kentsel hareketlilik, sürdürülebilirlik ve kamu yararı arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktır.

Çalışmanın temel sorusu, arkeolojik kalıntının çağdaş kentsel sistem içinde yer almasının hangi koşullarda gerçek bir bütünleşmeye dönüştüğü ve hangi durumlarda yalnızca fiziksel sergileme ya da ekonomik kullanıma indirgenmiştir. Çalışma, arkeolojik mirasın çağdaş kent yaşamıyla bütünleşmesini tek bir tasarım modeli üzerinden açıklamak yerine, farklı kentsel koşullarda ortaya çıkan ilişkileri karşılaştırmakta; koruma ile kullanım arasındaki sınırın arkeolojik değerin niteliği, kamusalılık, erişilebilirlik, yeni kullanımın etkisi ve uzun dönemli yönetim kapasitesi üzerinden kurulması gerektiğini tartışmaya açmaktadır.

Bu kapsamda bu çalışma, nitel ve belge temelli karşılaştırmalı inceleme yöntemiyle yürütülmüştür. İlk aşamada; arkeolojik mirasın kent yaşamıyla ilişkisine yönelik kavramsal ve kuramsal çerçeve, uluslararası koruma belgeleri, kentsel arkeoloji ve sürdürülebilir miras yönetimine ilişkin güncel literatür üzerinden oluşturulmuştur. İkinci aşamada; arkeolojik mirasın çağdaş kentle farklı ilişki biçimlerini temsil eden uygulamalar belirlenmiştir. Kamusal mekân içinde görünürlük için Verona-Via Leoni ve Viyana-Michaelerplatz, yeni yapı–arkeolojik alan ilişkisi için Akropolis Müzesi-Atina, büyük ölçekli altyapı yatırımları sırasında ortaya çıkan arkeolojik mirasın değerlendirilmesi için Lambertucci’nin “archaeo-mobility” yaklaşımı üzerinden Sofya, Selanik, Porto, Napoli ve Roma metro istasyonları, gündelik ulaşım ve arkeoloji ilişkisi için İstanbul Marmaray–Metro ve Yenikapı ve özel yatırım, yeni kullanım ve yerinde koruma ilişkisi için The Museum Hotel Antakya örnekleri incelenmiştir.

Türkiye’ye ilişkin değerlendirmede akademik çalışmaların yanı sıra 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 658 ve 37 sayılı Kültür Varlıklarını Koruma Yüksek

Kurulu (bundan sonra Yüksek Kurul olarak anılacaktır) İlke Kararları ile güncel yargı kararları ve Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu (bundan sonra Bölge Kurulu olarak anılacaktır) uygulama kararları, belge incelemesine dâhil edilmiştir. Bu kapsamda 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararının kent arkeolojisini yerinde koruma ve kamuya açık sergileme amacıyla getirdiği düzenleme ile uygulamada I. ve II. derece arkeolojik sitlerde yapılaşmaya olanak tanıyabilecek biçimde yorumlanması arasındaki gerilim, Muğla ilindeki uygulamaları, Bornova/Yassıtepe uyuşmazlığı, Danıştay Altıncı ve Dördüncü Daireleri Müşterek Heyetinin 30.04.2026 tarihli kararı ve Yüksek Kurulun 27.08.2026 tarih ve 4352 sayılı kararı üzerinden değerlendirilmiştir. Bu yönüyle yasal ve yargısal belgeler, mimari uygulamaların yanı sıra çağdaş kentle bütünleşmenin planlama, mülkiyet, kamu yararı ve yönetim boyutlarının değerlendirilmesinde kullanılmıştır.

2. ARKEOLOJİK MİRASIN ÇAĞDAŞ KENTLE BÜTÜNLEŞMESİNİN KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVESİ

Kentsel arkeolojinin kavramsal gelişimi, modern kentleşmenin tarihsel katmanlarla karşılaşmasıyla ilişkilidir. Sarfatij ve Melli (1999), Londra ve Oslo’da 19. yüzyılın ikinci yarısındaki mühendislik ve imar çalışmalarında eski yerleşim izlerinin belgelenmesini modern kentsel arkeolojinin öncülleri arasında değerlendirmektedir. 1960’lardan itibaren arkeolojik verinin yalnızca kazı alanının bilimsel konusu olmadığı, kentsel planlama ve gelişme kararlarının da girdisi olması düşüncesi güçlenmiştir. Bu gelişme, arkeolojik mirası ‘kentten ayrılmış geçmiş’ olarak değil, kentin oluşum sürecini açıklayan ve güncel kentsel kimliğin veri katmanı olarak değerlendirmeyi mümkün kılmıştır. Lambertucci’nin (2016) tarihî kenti bir ‘palimpsest’, yani sürekli yeniden yazılan ve her dönemin izini önceki katmanlarla birlikte taşıyan bir yapı olarak ele alması bu yaklaşımın güncel bir ifadesidir.

Uluslararası koruma belgelerinde 20. yüzyıl itibarıyla miras değerlerini korumada, fiziksel muhafazadan bütünleşik yönetim anlayışına doğru gelişme izlenmektedir. UNESCO’nun 1956 tarihli Arkeolojik Kazılarda Uygulanması Önerilen Uluslararası İlkeleri (*Recommendation on International Principles Applicable to Archaeological Excavations*), arkeolojik kalıntıların mümkün olduğunca bulundukları yerde korunması ve kazı sonrasında gerekli koruma önlemlerinin alınması ilkesini güçlendirmiştir (UNESCO, 1956). 1964 tarihli Venedik Tüzüğü (*International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites - The Venice Charter*) arkeolojik kalıntıların var edildiği yerde (in situ) korunmasını ve yeniden yapımın sınırlandırılmasını temel koruma ilkesi olarak belirlemiştir (ICOMOS, 1964). 1990 tarihli Arkeolojik Mirasın Korunması ve Yönetimi Tüzüğü (*Charter for the*

Protection and Management of the Archaeological Heritage) ise arkeolojik mirasın korunmasını arazi kullanım politikaları, planlama, bilimsel araştırma, bakım, sunum ve kamu katılımıyla birlikte değerlendirmiştir (ICOMOS, 1990). 1992 tarihli gözden geçirilmiş Valetta Sözleşmesi (*European Convention on the Protection of the Archaeological Heritage (Revised)*) ile arkeolojik mirası etkileyebilecek kentsel gelişme planlarının değiştirilmesi ve kalıntıların olabildiğince yerinde korunması ve arkeolojik değerlere zarar vermeden halka açılması öngörülmüştür. Avrupa Konseyi'nin 2000 tarihli Avrupa İyi Uygulama Kodu: Arkeoloji ve Kent Projesi (*A European Code of Good Practice: Archaeology and the Urban Project*) bu ilişkiyi daha somut hâle getirerek arkeolojik araştırmanın büyük kentsel projelerin ayrılmaz parçası olması, arkeoloğun proje ekibine erken aşamada katılması, yeni bulguların tasarım ve planlama kararlarını değiştirebilmesi ve koruma-gelişme ilişkisinin süreç içinde yeniden kurulması gerektiğini vurgulamıştır (Council of Europe, 1992; 2000).

Korumanın toplumsal boyutu bakımından 1975 Amsterdam Bildirgesi (*Declaration of Amsterdam: Congress on the European Architectural Heritage*) tarihî çevrenin çağdaş yaşamla ilişkilendirilmesini bütünleşik korumanın parçası olarak ele almış; 2005 Faro Sözleşmesi (*Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society*) kültürel mirastan yararlanma hakkını ve miras topluluklarının sorumluluğunu öne çıkarmıştır. UNESCO'nun 2011 tarihli Tarihî Kentsel Peyzaja İlişkin Tavsiye Kararı (*Recommendation on the Historic Urban Landscape*) ise tarihî kenti yalnızca anıtlar veya sınırlı sit alanları toplamı olarak değil; topoğrafya, yapılaşmış çevre, açık alanlar, altyapı, görsel ilişkiler, sosyal-kültürel uygulamalar ve ekonomik süreçlerin birlikte oluşturduğu katmanlı bir sistem olarak tanımlamaktadır (Council of Europe, 1975, 2005; UNESCO, 2011). Böylece arkeolojik katmanların korunması, güncel kentsel sistemden yalıtılmış 'koruma adaları' üretmek yerine, kentsel dönüşümün ve kamusal yaşamın değer temelli yönetilmesi sorunu olarak görülmektedir. Bu çerçevede 'çağdaş kent yaşamıyla bütünleşme', arkeolojik alanın mutlaka yoğun kullanıma açılması veya her kalıntıya yeni bir işlev verilmesi şeklinde anlaşılmamalıdır. Arkeolojik değerlerin bilimsel niteliği, özgünlüğü, kırılganlığı ve gelecekte araştırılma potansiyeli, kimi alanlarda erişimin sınırlandırılmasını, hatta bazı bölümlerin araştırılmadan rezerv olarak korunmasını gerektirebilir. ICOMOS'un 2017 tarihli Kamusal Arkeolojik Alanlarının Yönetimi için Salalah Kılavuzu (*Salalah Guidelines for the Management of Public Archaeological Sites*), bir alan halka açılmadan önce sürdürülebilir yönetimin fizibilitesinin, bakım kapasitesinin, insan ve mali kaynakların, taşıma kapasitesinin ve uzun dönemli etkilerin değerlendirilmesini istemektedir. Dolayısıyla kamusal erişim bir

koruma ilkesi olabilir; fakat yönetim kapasitesi olmaksızın başlı başına bir koruma garantisi değildir (ICOMOS, 2017).

Arkeolojik mirasın kentsel yaşamla bütünleşmenin niteliğini değerlendirmede birbirine bağlı yedi boyut önerilebilir. Öncelikle arkeolojik değerin ve bağlamın korunması esastır; yeni kullanım bu değeri araçsallaştırmamalı ve koruma mümkün olduğunca yerinde ve en az müdahale ilkelerine dayanmalıdır. Mekânsal ilişki önemlidir; kalıntı yalnızca bir ‘görüntü’ değil, çevresindeki sokak, meydan, ulaşım ağı ve tarihsel doku ile ilişki kurulabilen katman olarak okunmalıdır. Kamusal erişim, yalnızca teorik bir giriş hakkı değil, gündelik kent yaşamında fiilen ulaşılabilirlik, süreklilik ve kapsayıcılık anlamındadır. Yorumlama ve anlaşılabilirlik, kalıntının tarihsel bağlamını ziyaretçiye aktarmalıdır. Yeni işlevin fiziksel yükü ve kullanımı, taşıma kapasitesi ve geri döndürülebilirlikle değerlendirilmelidir. Finansman, bakım, güvenlik ve kurumsal sorumluluk açıkça tanımlanmalıdır. Son olarak izleme ve geri bildirimle kararların değişen koşullara uyarlanması gerekir.

Bu yaklaşım sürdürülebilir kalkınmayla da ilişkilidir. Kültürel miras, 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi ve izleyen politika belgelerinde yaşam kalitesi, yerel kalkınma, eğitim, toplumsal dayanıklılık ve sürdürülebilir kentler bakımından bir kaynak olarak ele alınmaktadır. Ancak mirasın ekonomik değer üretmesi, korumanın temel amacı hâline geldiğinde koruma-kullanma dengesi kolaylıkla piyasa talebinin lehine bozulabilir. Arkeolojik alanın turizm, gayrimenkul veya marka değeri üretmesi ancak özgünlük ve bütünlük korunuyor, kamusal yarar güçleniyor, elde edilen kaynak bakım ve korumaya geri dönüyor ve yerel topluluklar süreçten adil biçimde yararlanıyorsa sürdürülebilir bir araç niteliği kazanır (Egloff, 2019; Labadi vd., 2021). Bu nedenle çağdaş yaşamla bütünleşme, korumanın ekonomik karşılığını bulmak değil; arkeolojik değerin yaşayan kent içindeki anlamını ve sürekliliğini güvence altına almaktır.

3. KENTSEL MEKÂN VE ULAŞIM ALTYAPISINDA ARKEOLOJİ ve KARŞILAŞTIRMALI ÖRNEKLER

Kentsel arkeolojide bütünleşme açık kamusal alanlardan yeni yapılara, müzelerden metro istasyonlarına kadar değişmektedir. Verona’daki Via Leoni ve Viyana’daki Michaelerplatz, kalıntıların kamusal mekânın gündelik dolaşımı içinde karşılaşılabılır hâle getirildiği iki örnektir (Görsel 1). Bu tür uygulamaların güçlü yönü, arkeolojik mirası yalnızca özel bir ziyaretin konusu olmaktan çıkarıp yaya hareketinin, meydan kullanımının ve gündelik kent deneyiminin parçası hâline getirmesidir. Bununla birlikte görünürlük, tek başına bütünleşme için yeterli değildir. Kalıntının neden önemli olduğunun anlaşılmasını sağlayan yorumlama,

fiziksel erişim, çevreyle kurduğu görsel ve mekânsal ilişki ile uzun dönemli bakım aynı tasarım kararının parçalarıdır (Özturan vd., 2020).

Görsel 1. Arkeolojik kalıntıların gündelik kentsel kamusal mekânla bütünleşmesi



(a) Verona, Porta Leoni (kaynak URL-1)

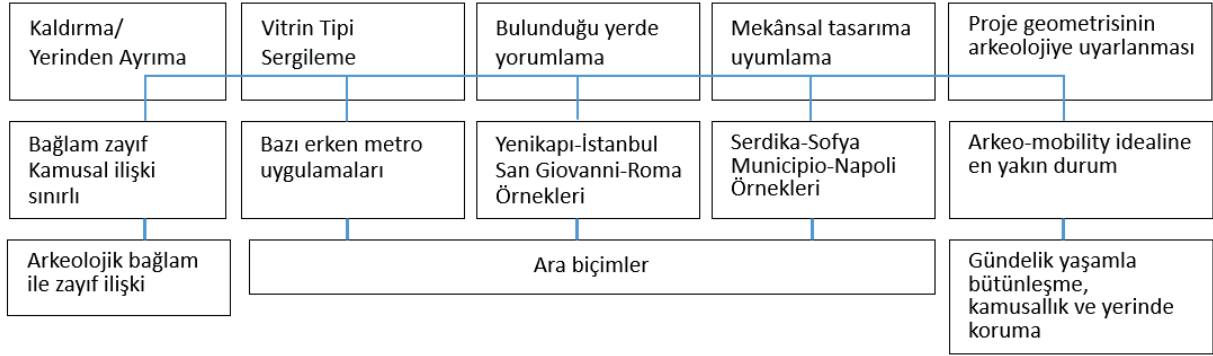


(b) Viyana, Michaelerplatz (kaynak URL-2)

Atina Akropolis Müzesi, arkeolojik kalıntı ile yeni yapının üst üste gelmesi bakımından farklı bir örnektir. Bernard Tschumi ve Michael Photiadis tarafından tasarlanan ve 2009’da açılan müzenin taşıyıcı yerleşimi, müze inşaatı sırasında ortaya çıkarılan antik mahalle kalıntıları gözetilerek düzenlenmiştir. Yapının tabanındaki arkeolojik alan, cam döşemeler ve balkonlar aracılığıyla müze deneyiminin görsel parçası olmuş; kalıntıların içinde dolaşıma olanak veren arkeolojik kazı alanı ise 2019’da ziyarete açılmış, 2024’te ‘Kazı Müzesi’ ile sunum derinleştirilmiştir (URL-3, URL-4). Bu süreç önemli bir ayrımı ortaya koymaktadır: bir arkeolojik katmanı yeni yapının altında fiziksel olarak korumak, görünür kılmak ve kamusal olarak erişilebilir hâle getirmek aynı anda kendiliğinden gerçekleşen üç sonuç değildir; her biri ayrı tasarım, yönetim ve işletme kararları gerektirir.

Lambertucci’nin (2016) ‘archaeo-mobility’ yaklaşımı, bu tartışmayı ulaşım altyapısı üzerinden daha ileri taşımaktadır. Tarihî kentlerde yeraltı toplu taşıma sistemleri yüzeydeki trafik baskısını azaltma bakımından gerekli olsa da hat ve istasyon kazıları kentin arkeolojik palimpsestini kesmektedir. Lambertucci’ye göre bu karşılaşma yalnızca teknik bir çakışma değildir; metro, arkeolojik mirası müze ziyaretinin özel zamanından çıkarıp her gün tekrarlanan yolculuk deneyiminin içine taşıyabilecek benzersiz bir fırsattır. Bu nedenle kalıntının istasyon duvarındaki vitrinde sergilenmesi veya bağlamından koparılarak dekoratif bir nesneye dönüştürülmesi, gündelik yaşamla bütünleşme potansiyelini büyük ölçüde kaybettirir. Lambertucci’nin yaklaşımı, ulaşım altyapılarında arkeolojik mirasın değerlendirilmesini ikili bir “korundu/korunmadı” ayrımından çok, bağlam, kamusal ve gündelik yaşamla ilişki derecesine göre kademeli bir bütünleşme sistemi içinde düşünmeyi mümkün kılmaktadır. Bu süreklilik Şekil 1’de şematik olarak gösterilmiştir.

Şekil 1. Ulaşım altyapısında arkeolojik mirasın bütünleşme düzeyleri



Not: Lambertucci, 2016 temel alınarak hazırlanmıştır.

Atina metrosu, Sofya'daki Serdika düzenlemeleri ve Selanik'te Via Egnatia boyunca ortaya çıkan buluntular, Lambertucci'nin karşılaştırmasında farklı derecelerde bu sorunu göstermektedir. Atina'da bazı kesitler yerinde sunulmuş olsa da çok sayıda buluntu istasyonun hareket, hız, güvenlik ve yönlenme mantığıyla bütünleşmek yerine geleneksel müze vitrini anlayışıyla ele alınmıştır. Sofya'da antik Ulpia Serdica kalıntıları yeraltı geçitleriyle ilişkilendirilmiş, fakat anıtsal sergileme dili bazı bölümlerde eski ve yeni katmanlar arasındaki ayrımı yeniden üretmiştir. Porto'daki Campo 24 de Agosto istasyonunda ise sınırlı bir arkeolojik bulgunun bile istasyon mekânının bütününü karakterize eden bir tasarım girdisine dönüşebilmesi olumlu bir karşı örnek sunmaktadır. Roma C Hattı (Görsel 2) ve Napoli Municipio istasyonu gibi örneklerde yeni bulgular ortaya çıktıkça projenin uyarlanması, arkeolojik araştırma ile altyapı tasarımının doğrusal değil, geri beslemeli bir süreç olması gerektiğini göstermektedir (Lambertucci, 2016).

Görsel 2. Roma Metro C San Giovanni İstasyonu (Kaynak: URL-5)



Bu çerçevede İstanbul Marmaray-Metro yatırımları Türkiye için özel önem taşır. Yenikapı, Sirkeci ve Üsküdar istasyon alanlarında yürütülen kurtarma kazıları, ulaşım yatırımının arkeolojik bilgi üretimi bakımından ne ölçüde dönüştürücü olabileceğini ortaya koymuştur. Kızıltan (2014), 2004'te başlayan Yenikapı kazılarının 58.000 m²'yi aşan bir alanda

yürütüldüğünü ve Theodosius Limanı'nın ortaya çıkarılmasıyla İstanbul'un tarihsel geçmişine ilişkin özgün veriler sağlandığını belirtmektedir. Yenikapı'da 5.-11. yüzyıllara tarihlenen toplam 37 batığın açığa çıkarılması, Orta Çağ gemi teknolojisi ve deniz ticareti bakımından uluslararası ölçekte önemli bir veri grubu oluşturmuş; bunların 27'si İstanbul Üniversitesi ekibi tarafından ayrıntılı olarak çalışılmıştır (Kocabaş, 2015).

Marmaray deneyimi, 'arkeolojik mirasın kente kazandırılması' ile 'arkeolojik bilginin kurtarılması' arasındaki farkı görünür kılmaktadır (Görsel 3). Kurtarma kazılarının bilimsel başarısı ve ulaşım projesinin ürettiği bilgi, çağdaş kentle bütünleşmenin ilk basamağıdır; ikinci basamak bu bilginin istasyon mekânlarına, kamusal dolaşıma, yorumlama sistemine ve kentlinin gündelik deneyimine nasıl aktarıldığıdır. Lambertucci'nin (2016) yaklaşımıyla hedef yalnızca istasyonda birkaç buluntuyu sergilemek değil, yolcunun güncel İstanbul'da hareket ederken bulunduğu yerin tarihsel katmanlarını algılayabilmesini sağlamaktır. Bu nedenle Yenikapı gibi büyük kurtarma kazılarının kalıcı etkisi, kazı raporları ve müze koleksiyonları kadar, altyapı ile arkeolojinin aynı kentsel anlatı içinde okunabilmesine bağlıdır.

Görsel 3. Yenikapı Transfer Merkezi (Kaynak: URL-6)



Kent içinde yapılacak yeni yapı ile arkeolojik alanın üst üste gelmesinin örneklerinden olan Antakya Müze Otel ve Akropolis Müzesi bu noktada karşılaştırılabilir. Ancak iki örneğin benzerliği yapısal çözüm ve kullanım düzeyinde farklılık göstermektedir. Emre Arolat Architecture'ın proje açıklamasına göre Antakya'da beş yıldızlı otel için başlayan süreç, bilimsel kazılarla alanın yoğun arkeolojik niteliğinin ortaya çıkması üzerine yeniden kurgulanmış; taşıyıcılar kalıntısız noktalara ve eski dere yatağına yerleştirilmiş, yaklaşık 15 m kotundaki çelik ızgara üzerine prefabrike odalar konmuş, kalıntıların birkaç metre üzerinde köprü ve rampalardan oluşan kamusal müze/arkeopark dolaşımı geliştirilmiştir. Bu fiziksel yaklaşım, Akropolis Müzesi'ndeki 'yeni yapıyı kalıntının geometrisine göre uyarlama' ilkesine yakındır (Görsel 4, URL-7).

Akropolis bağlantısının yalnızca sonradan kurulmuş bir benzetme olmadığına ilişkin iki ayrı kaynak bulunmaktadır. Baz (2019), Antakya projesinin koruma kurulunda kolay kabul görmemesi üzerine örnek teşkil etmesi için kurul üyelerinin Atina'daki Akropolis Müzesi'ne götürüldüğünü aktarır. Emre Arolat'ın 2013-2014 tarihli söyleşisinde de Bernard Tschumi'nin Akropolis Müzesi, arkeolojik buluntular üzerinde yeni yapı üretme bakımından nitelikli bir referans olarak açıkça anılmaktadır (Yüksel, 2013-2014). Bununla birlikte iki proje kamusal bakımından eşdeğer değildir. Akropolis Müzesi kamusal işlevi doğrudan müze olan bir yapı iken Antakya'da arkeolojik alan, özel bir otel programı ile kamuya açık müze işlevinin aynı yapısal sistem içinde birlikte var olduğu karma bir modeldir. Bu fark, çağdaş kentle bütünleşmenin mimari geçirgenlik kadar mülkiyet, erişim ve işletme rejimiyle belirlendiğini göstermektedir.

Görsel 4. Arkeolojik katman ile yeni yapı ilişkisi



(a) Akropolis Müzesi, Atina (URL-8)

b) Müze Otel Antakya (Gülser ve Gültekin, 2022).

4. TÜRKİYE'DE KENTSEL ARKEOLOJİ, 37 SAYILI İLKE KARARI VE UYGULAMA DENEYİMİ

Türkiye'de arkeolojik mirasın korunması 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve bu Kanuna dayalı Yüksek Kurul İlke Kararları, Bölge Kurulu kararları, koruma amaçlı imar planları ve diğer planlama araçları üzerinden yürütülmektedir. Kent içinde yeni yapı veya altyapı sırasında arkeolojik kalıntıyla karşılaşıldığında temel sorun, bilimsel değerlerin korunması ile mevcut kentsel kullanım taleplerinin hangi koşullarda birlikte sürdürülebileceğidir. 05.11.1999 tarih ve 658 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararı, I. derece arkeolojik siteleri 'korumaya yönelik bilimsel çalışmalar dışında aynen korunacak' alanlar olarak tanımlamakta ve bu alanlarda kesin yapılaşma yasağı öngörmekte; II. derece arkeolojik sitelerde I. derece arkeolojik siteler ile benzer nitelikte olup bu alanlarda da yeni yapılaşmaya izin verilmemektedir. Bu rejim, arkeolojik değerlerin korunmasına güçlü bir hukuki güvence

sağlarken, yoğun yapılaşmış kent merkezlerinde özel mülkiyet, kamulaştırma maliyeti, uzun süren bilimsel kazılar ve âtil kalan parseller ya da kayıp alan (*lost space*) gibi uygulama sorunlarını da beraberinde getirebilmektedir.

10.04.2012 tarih ve 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararı bu kentsel gerilimden hareket etmektedir. Kararın gerekçesinde kentleşme sürecinde yeni altyapı gereksinimleri, doğalgaz, elektrik, su, iletişim hatları ve metro tünelleri gibi müdahaleler nedeniyle eski kentlerde sürekli hafriyat yapıldığı; daha önce bilinmeyen kültür varlıklarının yeni yapılaşma, altyapı veya doğal afetler sonucunda açığa çıkabildiği belirtilmiştir. Bu Kararın ana yönelimi, uzun süreli bilimsel kazılar dışındaki bu tür buluntuların bilimsel yöntemlerle araştırılması, temizlenmesi ve uygun koruma yöntemleriyle yerinde teşhir edilerek kent arkeolojisine kazandırılmasıdır. Plan vermeyen, küçük boyutlu ve yerinde korunması mümkün olmayan buluntuların Bölge Kurulu kararıyla kaldırılabilmesi; plan veren, özgünlüğünü yansıtan, antik kent dokusuna ait veya komşu parsellere yayılma potansiyeli taşıyan kalıntıların ise boyutuna bakılmaksızın yerinde korunması öngörülmüştür.

Kararın en tartışmalı bölümü özel mülkiyet üzerindeki kalıntılara ilişkindir. Düzenleme, öncelikle kültür varlığının kamu mülkiyetine geçirilmesini, bunun gerçekleştirilememesi durumunda bilimsel kazı, koruma ve yerinde teşhir giderlerinin mülk sahibince karşılanmasını öngörmektedir. 18.09.2014 tarih ve 340 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararı ile değişen kararla kamuya açık sergileme ‘asıl amaç’ olmak üzere mülk sahibinin yapmak istediği uygulamalara Bakanlığın izni ve Bölge Kurulunun uygun bulacağı projeler kapsamında, kültür varlığına zarar vermemek ve koruma kuramına aykırı olmamak koşuluyla izin verilebilmekte; proje öncesinde plan tadilatı istenmektedir. Teorik olarak bu mekanizma, kalıntının toprakla kapatılarak terk edilmesi yerine özel finansmanla kazılması, yerinde korunması ve kamuya açılmasını sağlayabilecek yenilikçi bir araçtır. Ancak sit derecesi, kullanım türü, kamusal erişimin hukuki güvencesi ve proje ölçeğine ilişkin sınırların açık tanımlanmaması, bu istisnanın koruma rejimini esneten bir yapılaşma aracına dönüşmesi riskini ortaya çıkarmıştır.

Antakya Müze Otel bu gerilimi erken ve görünür biçimde ortaya koyan örneklerden biridir. III. derece arkeolojik sit içerisinde turizm işlevi verilmiş parselde 2010 yılında başlayan sondaj ve bilimsel kazılar sonucunda geniş mozaik döşemeler, mimari kalıntılar ve farklı dönemlere ait arkeolojik katmanlar ortaya çıkmıştır. Proje sürecinde taşıyıcı sistem, yeni bulgulara göre çok kez revize edilmiş; örneğin bir taşıyıcı kolonun altında mozaik ortaya çıkması üzerine statik projede değişiklik istenmiştir. 2013’e kadar uzanan Bölge Kurulu kararları ve Bakanlık-mülk sahibi protokolü sonrasında yapı, kalıntıların üstünde yükselen çelik sistem, prefabrike modüller ve aşağıdaki müze dolaşımını bir arada çözerek

uygulanmıştır (Gülser ve Gültekin, 2022). Bu yönüyle Müze Otel, arkeolojik verinin mimari tasarımı değiştirebildiği ve taşıyıcı sistemin kalıntılara göre uyarlanabildiği güçlü bir mühendislik-mimarlık örneğidir. Ancak, bu örneğin koruma politikası açısından değeri, yalnızca mimari niteliği üzerinden değerlendirilemez. Özturan, Göküz ve Kaynakçı Elinç (2020) yeni yapı ile arkeolojik buluntunun birlikte sergilenmesine yönelik çağdaş örneklerde koruma, sunum ve yapısal çözüm arasındaki ilişkinin önemini vurgulamaktadır. Antakya’da kamusal müze girişinin otel girişinden ayrılması, arkeolojik dolaşımın kalıntılara fiziksel temas vermeden yakın gözlem sağlaması ve arkeolojik seviyenin yeni programdan mekânsal olarak ayrıştırılması olumlu unsurlardır. Buna karşılık özel bir ticari programın arkeolojik mirasın üstünde yarattığı ekonomik değer, kamusal erişimin işletme koşullarına bağımlılığı ve modelin daha düşük tasarım/denetim kalitesine sahip projelerce örnek alınma ihtimali eleştirilmektedir (Baz, 2019; Can, 2021). Akropolis Müzesi ile Antakya arasındaki temel fark da burada belirginleşmekte olup; benzer yapısal duyarlılığın, farklı kamusal ve mülkiyet rejimlerinde aynı sonucu üretmeyeceğini göstermektedir.

Nitekim 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararının Antakya’daki nitelikli ve uzun süreli proje süreciyle özdeşleştirilmesi yanıltıcıdır. Kültür ve Turizm Bakanlığının 22.11.2022 tarihli belgesine göre, 2012-2022 arasında bu İlke Kararı kapsamında toplam 39 uygulama talebi bulunmakta; bunların 23’ü uygun görülmüş, 12’si reddedilmiş, 3’ünde kazı çalışması, 1’inde ek çalışma istenmiştir. Uygun görülen 23 alandan 7’sinde uygulama tamamlanmış, diğerleri proje aşamasında kalmış veya uygulamadan vazgeçilmiştir. En fazla başvuru 9 taleple Muğla’dan gelmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2022). Sayıların sınırlı olması, kararın etkisinin önemsiz olduğu anlamına gelmez; tersine az sayıdaki uygulama, I. derece sitlerde dahi yeni yapı üretilebilmesine imkân veren yorum nedeniyle emsal niteliği taşıyabilmektedir. Muğla-Milas’taki uygulamalar, tasarım niteliği ve kamusal erişim güvencesi zayıfladığında 37 sayılı Yüksek Kurul İlke kararının nasıl farklı sonuçlar üretebildiğini göstermektedir. Hacı İlyas Mahallesi’nde arkeolojik sondaj sonucunda III. dereceden I. derece arkeolojik site dönüştürülen bir parselde 2016’da onaylanan yapı projesinde, mozaiklerin müzeye taşındığı, taşıyıcıların arkeolojik duvarlara zarar vermeyecek biçimde konumlandırıldığı, ancak kalan kalıntıların bodrum katında gündelik kamusal kullanımdan ve güçlü bir yorumlama düzeninden uzak kaldığı tespit edilmiştir. Aynı yerleşimde bu İlke Kararı kapsamında değerlendirilen başka bir yapıda ise market ve konut işlevleri altında sınırlı bir mozaik alanın camla gösterilmesi, ‘kamuya açık teşhir’ ile ‘arkeolojik bağlamın kent yaşamına bütünleşmesi’ arasındaki farkı açık biçimde ortaya koymaktadır (Gülser ve Gültekin, 2022).

Bu örneklerden çıkan sonuç, özel yatırımın arkeolojik mirasla ilişkilendirilmesinin ilkesel olarak reddedilmesi değil, kamusal yararın proje programından bağımsız ve ölçülebilir güvencelere bağlanması gereğidir. Bilimsel kazının tamamlanması, arkeolojik önem beyanının hazırlanması, hangi kalıntının neden yerinde korunacağını açıkça belirlenmesi, yeni işlevin sit derecesiyle uyumu, taşıyıcı ve altyapı etkilerinin miras etki değerlendirmesiyle sınanması, kamusal erişim saatleri ve güzergâhlarının hukuken güvence altına alınması, bakım-konservasyon finansmanının uzun dönemli olarak tanımlanması ve projenin parsel ölçeğindeki bir istisna yerine alan ölçeğindeki planlama kararlarıyla uyumlu olması gerekir. Aksi hâlde ‘yerinde koruma’ ve ‘kamuya açık sergileme’ söylemleri, arkeolojik alan üzerinde yeni yapı üretmenin meşrulaştırıcı kavramlarına dönüşebilmektedir.

5. 37 SAYILI İLKE KARARININ GÜNCEL YARGISAL VE İDARİ DÖNÜŞÜMÜ

37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararına ilişkin kuramsal tartışma 2026 yılında doğrudan yargısal bir içerik kazanmıştır. İzmir ili Bornova ilçesi Kazımdirik Mahallesi’nde bulunan 2 ada 114 parsel, başlangıçta III. derece arkeolojik sit içinde iken sondaj kazılarında Erken ve Orta Tunç Çağına ait duvar kalıntıları, seramikler ve diğer buluntuların ortaya çıkması üzerine Yassitepe Höyüğü’nün yayılım alanı ve devamı olarak değerlendirilmiş ve 27.09.2022 tarihli bölge kurulu kararıyla I. derece arkeolojik sit olarak tescil edilmiştir. Aynı kararla yapılaşma istemi ve 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararı kapsamında uygun görülmemiştir. Mülk sahibinin itirazı üzerine Yüksek Kurulun 14.02.2023 tarih ve 2379 sayılı kararı, I. derece tescili korurken yapılaşmanın reddine ilişkin kısmı kaldırmış; çevrenin büyük ölçüde yapılaşmış olması ve kazının tamamlandığı kabulünden hareketle, plan tadilatı sonrasında kalıntılara zarar vermeyecek taşıyıcı sistem ve tüm kalıntıların kamuya açık sergilenmesini içeren bütüncül bir projenin 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararı kapsamında değerlendirilmesine olanak tanımıştır (Danıştay, 2026).

İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından açılan davada Danıştay Altıncı ve Dördüncü Daireleri Müşterek Heyeti, 30.04.2026 tarihli ve E.2024/5184 sayılı ara kararıyla 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararının tamamını değil, özel mülkiyetteki kültür varlıklarında kamuya açık sergileme asıl amaç olmak üzere mülk sahibinin uygulamalarına izin verilmesini ve proje alanında plan tadilatı istenmesini düzenleyen bendin yürütmesini durdurmuştur. Aynı kararla bu düzenlemeye dayanılarak tesis edilen 2379 sayılı Yüksek Kurul Kararı ve 18.04.2024 tarih ve 17539 sayılı İzmir 1 Numaralı Bölge Kurulu kararının da yürütmesi durdurulmuştur. Karar, 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararını kesin olarak iptal eden nihai bir esas kararı değil,

2577 sayılı Kanunun 27. maddesindeki koşulların olduğu gerekçesiyle verilmiş bir yürütmenin durdurulması kararıdır (Danıştay, 2026).

Mahkeme çoğunluğunun gerekçesi dört başlıkta okunabilir. Birincisi, 658 ve 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararları arasındaki normatif uyum sorunudur. 658 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararı I. ve II. derece arkeolojik sitlerde yeni yapılaşmayı yasaklarken, 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararının dava konusu bendinde sit derecesi bakımından açık bir ayırım yapılmamıştır. Heyet, aynı hukuki kademedeki iki düzenlemenin koruma-kullanma dengesi içinde birlikte yorumlanması gerektiğini, ancak 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararının sınır belirsizliğinin I. ve II. derece sitlerdeki mutlak koruma esasını öngörülemez biçimde esnetebildiğini belirtmiştir. Somut olayda parselin I. derece arkeolojik sit olarak tescil edilmesine rağmen yine 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararı üzerinden yapılaşma olanağı tanınması, bu çelişkinin uygulamadaki örneği olarak değerlendirilmiştir.

Danıştay süreci, 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararına ilişkin tartışmanın yalnızca koruma kurulları ile mülk sahibi arasındaki teknik ve idari bir değerlendirmeden ibaret olmadığını, yerel yönetimlerin de arkeolojik mirasın korunması, plan bütünlüğünün sürdürülmesi ve kamu yararının gözetilmesi bakımından sürecin etkin aktörleri olabileceğini göstermektedir. Nitekim uyuşmazlık, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararına dayanılarak geliştirilen yapılaşma ve planlama kararlarının 658 sayılı İlke Kararı, şehircilik ilkeleri, plan bütünlüğü ve kamu yararıyla bağdaşmadığı ileri sürülerek yargıya taşınmıştır. Davada, 1. derece arkeolojik sit alanında 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararı üzerinden yapılaşma olanağı yaratılmasının hukuka uygunluğu denetlenmiş, Danıştay, dava konusu bendin yanı sıra bu düzenlemeye dayanılarak alınan Yüksek Kurul ve Bölge Kurulu kararlarının yürütmesini durdurmuştur. Bu yönüyle karar, kültür varlıklarının korunmasına ilişkin ilke kararlarının idarenin iç düzenleyici tercihleri olarak yargısal denetimin dışında olmadığını; sit derecesi, kullanım kararı, plan bütünlüğü ve kamu yararı bakımından hukuki denetime tabi bulunduğunu ortaya koymaktadır. Aynı zamanda karar, yerel yönetimlerin, koruma amaçlı planlama yetki ve sorumlulukları çerçevesinde arkeolojik alanların yapılaşmaya açılmasına karşı hukuki süreci başlatabilen ve koruma kararlarının uygulanış biçimini yargı önüne taşıyabilen kurumsal aktörler olduğunu göstermesi bakımından da önemlidir.

İkinci gerekçe hukuki belirlilik ve takdir yetkisinin sınırlarıdır. 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararı, izin verilecek projelerin kültür varlıklarına zarar vermemesi ve koruma kuramına aykırı olmaması şartlarını içermektedir. Mahkeme çoğunluğu bu kavramların koruma bakımından önemli olmakla birlikte, sit derecesi ve kullanım türü gibi nesnel sınırlar

tanımlanmadığında parsel bazında farklı ve çelişkili sonuçlara yol açabilecek ölçüde açık uçlu kaldığı görülmektedir. Böylece sorun, ‘koruma kurulu karar verir mi?’ sorusundan çok, kurulun hangi açık ve öngörülebilir ölçütler içinde karar vereceği noktasına taşınmıştır. Kuramsal bağlamda da bu yaklaşım önemlidir, çünkü değer temelli karar verme, uzman takdirini ortadan kaldırmaz fakat takdirin değer, risk, etki ve kamu yararı gibi izlenebilir gerekçelere dayanmasını gerektirir.

Üçüncü gerekçe, kamuya açık sergileme amacı ile izin verilebilecek kullanım türleri arasındaki uyumsuzluktur. Mahkeme, düzenlemenin asıl amacının yerinde teşhir ve kamuya açık sergileme olduğunu, fakat müze, ören yeri, kamusal sergi veya benzeri kamusal erişimi sürdürülebilir kılacak işlevlerle sınırlama getirilmediğini vurgulamıştır. Nitekim dava konusu parsel için bodrum+zemin+1 katlı konut projesi sunulduğunun anlaşılması üzerine, özel bir konutun altında veya tabanında kalan kültür varlığının kalıcı kamusal erişime açık tutulmasının fiilî ve hukuki güçlüklerine dikkat çekilmiştir. Bu değerlendirme, ‘fiziksel olarak kalıntıya zarar vermeyen yapı’ ile ‘arkeolojik mirası çağdaş kent yaşamına kamusal olarak bütünleştiren yapı’ arasındaki farkı yargısal düzeyde görünür hâle getirmektedir.

Dördüncü gerekçe planlama ölçeğine ilişkindir. 2024 tarihli koruma bölge kurulu kararıyla 1/5000 ve 1/1000 ölçekli koruma amaçlı imar planı değişikliklerine 2 ada 114 parselde işlemlerin 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararı kapsamında yürütüleceğini belirten hükümler eklenmiştir. Mahkeme çoğunluğu, I. derece sit nedeniyle yapılaşmaya kapatılması gereken tek bir parsel için plan notu yoluyla istisnai rejim oluşturulmasını parçacıl/parsel bazında planlama ve parselde özgü imar hakkı tesisi olarak değerlendirmiş; şehircilik ilkeleri, plan bütünlüğü ve kamu yararı bakımından hukuka uygun bulmamıştır. Ayrıca çevrede yapılaşmanın bulunmasının arkeolojik değeri azaltmayacağını ve 2025 tarihli Bölge Kurulu kararıyla parselde kazılmayan kesimlerde bilimsel kazının sürdürülmesinin istenmiş olmasının, 2023 kararındaki ‘kazi tamamlandı’ varsayımını da zayıflattığını belirtmiştir (Danıştay, 2026).

Karar oyçokluğuyla verilmiş olup karşı oy, tartışmanın diğer yönünü ortaya koymaktadır. Karşı oy sahipleri, 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararının zaten kamuya açık sergilemeyi asıl amaç saydığını; Bakanlık izni, koruma kurulu onayı, kültür varlığına zarar vermeme ve koruma kuramına aykırı olmama koşullarının esaslı sınırlamalar oluşturduğunu; sit derecesi veya kullanım türünün ayrıca sayılmamış olmasının bu koşulları kendiliğinden işlevsiz kılmayacağını savunmuştur. Bu görüşe göre koruma kurullarının her somut olayda projeyi reddetme veya revize ettirme yetkisi, koruma rejimini güvence altına almak için yeterli olabilir. Böylece yargısal tartışmanın özü, arkeolojik alanlarda uzman takdirinin

gerekliliğinden çok, bu takdirin ne ölçüde önceden belirlenmiş nesnel sınırlar içinde kullanılması gerektiğidir.

Yürütmenin durdurulması kararından sonra Yüksek Kurulun 27.08.2026 tarih ve 4352 sayılı kararıyla mahkeme kararına uyulmasına karar vermiştir. Bu kararda, mahkemece aksi yönde yeni bir karar verilmesi hâlinde konunun yeniden Yüksek Kurul gündemine alınmasını öngörülmektedir. Dolayısıyla 4352 sayılı karar, 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararına bağlı düzenlemeyi yeni bir içerikle yeniden yazan bir ilke kararı değil; yargı kararına uyum sağlayan ve uyuşmazlığın nihai sonucunu bekleyen bir uygulama kararıdır (Kültür Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu, 2026).

Bu süreç, 37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararının temel amacının bütünüyle terk edilmesi gerektiğini göstermemektedir. Danıştay çoğunluğu da kararın genel amacını, tesadüfen açığa çıkan arkeolojik kalıntıların bağlamından koparılmadan yerinde korunarak kamuya kazandırılması olarak tanımlamıştır. Sorun, bu amacı gerçekleştiren özel mülkiyet ve yeni yapı mekanizmasının sınırlarının yeterince açık olmamasıdır. Bu nedenle gelecekte yapılacak düzenlemede en azından sit derecelerine göre uygulanabilirlik, izin verilebilecek işlevler, kesintisiz kamusal erişim koşulları, bilimsel kazının tamamlanma ölçütleri, miras etki değerlendirmesi, alan ölçeğinde plan bütünlüğü, yapısal müdahalenin geri döndürülebilirliği, uzun dönemli konservasyon ve bakım yükümlülükleri ile finansman ve denetim mekanizmalarının açık biçimde tanımlanması gerekir. Böyle bir çerçeve, kentsel arkeolojiyi ‘yapılaşma yaşağının istisnası’ olmaktan çıkarıp değer, kamu yararı ve planlama temelli bir bütünleşme aracına dönüştürebilir.

6. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Arkeolojik alanların çağdaş kent yaşamıyla bütünleşmesi, koruma ile kullanım arasında matematiksel bir orta yol bulmak değildir. Temel mesele, yaşayan kentin değişim gereksinimleri içinde arkeolojik değerlerin hangi kararlar aracılığıyla korunacağı ve bu değerlerin kentlinin kültürel yaşamına nasıl katılacağıdır. Kentsel arkeolojinin tarihsel gelişimi ve uluslararası belgeler, arkeolojik verinin planlama sürecinin sonunda karşılaşılan bir kısıt olarak değil, projenin en başından itibaren kararları yönlendiren bir bilgi katmanı olarak ele alınması gerektiğini göstermektedir. Bu nedenle bilimsel araştırma, planlama, mimari ve mühendislik tasarımı, kamusal erişim, bakım, finansman ve izleme birbirinden kopuk aşamalar olarak yürütülemez.

Karşılaştırmalı örnekler, bütünleşmenin tek bir mimari tipolojiye indirgenemeyeceğini de ortaya koymaktadır. Via Leoni ve Michaelerplatz’da arkeoloji gündelik kamusal mekânın

parçasıdır; Akropolis Müzesi'nde yeni yapı ile yerinde korunan arkeolojik katman aynı müze deneyimi içinde ilişkilendirilmiştir; metro örneklerinde ulaşımın zorunlu gündelik ritmi arkeolojik farkındalık için potansiyel bir taşıyıcıdır. Lambertucci'nin (2016) 'archaeo-mobility' yaklaşımının en önemli katkısı, bu ilişkiyi dekoratif sergilemenin ötesine taşımıştır. Bir yolcunun cam vitrin içindeki nesneye bakması ile istasyonun mekânsal kurgusu içinde kentin tarihsel katmanını deneyimlemesi aynı şey değildir. İstanbul Marmaray-Metro kazıları da bilimsel kurtarma başarısının, ancak üretilen bilginin kamusal mekân ve gündelik kent deneyimine aktarılmasıyla daha geniş bir kentsel değere dönüşebileceğini göstermektedir.

Antakya Müze Otel, bu çerçevede hem olanakları hem riskleri birlikte gösteren bir örnektir. Taşıyıcı sistemin arkeolojik veriye göre şekillenmesi, yapım tekniği, kalıntılar üzerinde minimum temas arayışı ve ayrı bir müze dolaşımı, arkeoloji ile çağdaş yapının teknik olarak birlikte var olabileceğini kanıtlamaktadır. Ancak kamu müzesi ile özel otel-müze modelinin kamusalılığı eşdeğer değildir. Bütünleşmenin başarısı, mimari kalitenin yanı sıra kalıntının kime ait olduğu, kimin erişebildiği, erişimin ne kadar süreyle garanti edildiği, ekonomik değerlerin korumaya nasıl geri döndüğü ve bakım sorumluluğunun nasıl sürdürüldüğü sorularıyla ölçülmelidir.

37 sayılı Yüksek Kurul İlke Kararı da benzer biçimde iki farklı potansiyel taşımaktadır. Kararın yerinde koruma ve kent arkeolojisine kazandırma hedefi, arkeolojik kalıntıların toprakla kapatılıp âtil parseller hâline gelmesine karşı çağdaş kentsel koruma açısından önemli bir açılım sunmaktadır. Buna karşılık Milas örneklerinde ve Bornova uyuşmazlığında görüldüğü üzere, sit derecesi, kullanım biçimi, kamusal erişim ve planlama ölçeği açık sınırlarla tanımlanmadığında aynı araç, arkeolojik miras üzerinde özel yapılaşmanın gerekçesine dönüşebilmektedir. Danıştay'ın 2026 tarihli yürütmenin durdurulması kararı bu ikiliği ortadan kaldırmak yerine sınırlarını belirginleştirmiştir: yargısal itiraz yerinde koruma ve kamusal sergileme amacına değil, bu amacı gerçekleştirmek için seçilen özel mülkiyet ve yapılaşma aracının belirsizliğine yönelmiştir.

Bu nedenle Türkiye'de kentsel arkeoloji politikasının geleceği, 'hiç yapı yapılmaması' veya 'kalıntının üstünde kontrollü yapılaşma' arasında tek ve değişmez bir tercihe bağlanmamalıdır. Alanın arkeolojik değeri, sit derecesi, bütünlüğü, kırılganlığı, bilimsel niteliği, çevresindeki kentsel sistem, mülkiyet yapısı ve kamusal kullanım gereksinimi birlikte değerlendirilmelidir. Bazı alanlarda en doğru karar yapılaşmasız arkeopark ve açık kamusal alan, bazı alanlarda müze veya kültür işlevi, bazı durumlarda altyapı ile bütünleşen kamusal sunum, istisnai olarak da arkeolojik değere tabi, geri döndürülebilir ve kamusal erişimi

güvence altına alınmış karma kullanımlar olabilir. Evrensel olan sonuç tek bir proje biçimi değil, karar mantığıdır.

Bu karar mantığının merkezinde arkeolojik değer ve kamu yararı yer almalıdır. Yeni kullanım arkeolojik alanın varlığını sürdürmesini sağlayan finansal ve yönetsel bir araç olabilir, fakat mirasın korunma gerekçesinin yerine geçmemelidir. Kamusal erişim yalnızca proje paftasında gösterilen bir dolaşım çizgisi değil, hukuken ve fiilen sürdürülebilir bir hak, bakım ise yapının ve arkeolojik katmanın tüm yaşam döngüsünü kapsayan sürekli bir sorumluluk olarak tanımlanmalıdır. Bu koşullar sağlandığında arkeolojik alan, kent içinde ‘dokunulmaması gereken boşluk’ veya ‘gelir üreten dekor’ olmaktan çıkar; geçmişin maddi kanıtları ile çağdaş yaşam arasında süreklilik kuran, kentin kimliğini, bilgisini ve kamusal deneyimini zenginleştiren yaşayan bir değer alanına dönüşebilir.

KAYNAKLAR

- Baz, Ö. S. (2019, 31 Mayıs). Antakya Müze Otel, zırlamalar, kaygan zemin ve kamu yararı adına. *Arkitera*. <https://www.arkitera.com/gorus/antakya-muze-oteli-zirlamalar-kaygan-zemin-ve-kamu-yarari-adina/>
- Belge, B. (2004). Çok katmanlı tarihi kent merkezlerinin yönetimi: Kentsel arkeoloji ve planlama. *Planlama*, 48-56.
https://www.academia.edu/download/37402053/Cok_Katli_Tarihi_Kent_Merkezlerinin_Yonetimi.pdf
- Can, A. (2021). (Mimarlık) tarih(i)sel semantik ya da Karatepe Saçakları'nın neoliberal kapitalizm güdümlü dönüşümü: The Museum Hotel Antakya. *Tasarım Kuram*, 17(34), 111-122. <https://doi.org/10.14744/tasarimkuram.2021.50455>
- Council of Europe. (1975). *Declaration of Amsterdam: Congress on the European Architectural Heritage*.
https://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_en0458431001536681780.pdf
- Council of Europe. (1992). *European Convention on the Protection of the Archaeological Heritage (Revised)*. Valletta. <https://rm.coe.int/168007bd25>
- Council of Europe. (2000). *A European Code of Good Practice: Archaeology and the Urban Project*. <https://rm.coe.int/090000168093e3d9>
- Council of Europe. (2005). *Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society (Faro Convention)*. <https://rm.coe.int/1680083746>
- Danıştay. (2026). Altıncı ve Dördüncü Daireler Müşterek Heyeti, E.2024/5184, 30.04.2026 tarihli yürütmenin durdurulması kararı.
- Egloff, B. J. (2019). *Archaeological heritage conservation and management*. Archaeopress Publishing. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1zcm1s6>
- Gülser, F. Y., & Gültekin, N. T. (2022). Kent içindeki arkeolojik alanlarda sürdürülebilir koruma yöntemi önerisi, Antakya Müze Otel örneği. 7. *Uluslararası Uygulamalı Bilimler Kongresi Bildiriler Kitabı*, 219-233.
https://www.egekongresi.org/_files/ugd/797a84_cf0320cc1d0e40acaec948ff7a70b88d.pdf
- ICOMOS. (1964). *International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites (The Venice Charter)*. https://admin.icomos.org/wp-content/uploads/2025/03/Venice_Charter_EN.pdf
- ICOMOS. (1990). *Charter for the Protection and Management of the Archaeological Heritage*. https://admin.icomos.org/wp-content/uploads/2023/01/arch_e.pdf

- ICOMOS. (2017). *Salalah Guidelines for the Management of Public Archaeological Sites*.
https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/GA2017_6-3-3_SalalahGuidelines_EN_adopted-15122017.pdf
- ICOMOS. (2022). *International Charter for Cultural Heritage Tourism: Reinforcing cultural heritage protection and community resilience through responsible and sustainable tourism management*. https://admin.icomos.org/wp-content/uploads/2023/01/eng-franc_ICHTCharter.pdf
- Kızıltan, Z. (2014). Marmaray-Metro projeleri ve Yenikapı arkeolojik kurtarma kazıları. *Colloquium Anatolicum*, 13, 11-44. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1715280>
- Kocabaş, U. (2015). The Yenikapı Byzantine-era shipwrecks, Istanbul, Turkey: A preliminary report and inventory of the 27 wrecks studied by Istanbul University. *International Journal of Nautical Archaeology*, 44(1), 5-38. <https://doi.org/10.1111/1095-9270.12084>
- Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2022, 22 Kasım). 37 Sayılı İlke Kararına İlişkin Veriler (Kurum görüş yazısı).
- Kültür Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu. (2026, 27 Ağustos). 4352 sayılı karar.
- Labadi, S., Giliberto, F., Rosetti, I., Shetabi, L., & Yildirim, E. (2021). *Heritage and the Sustainable Development Goals: Policy guidance for heritage and development actors*. ICOMOS.
<https://publ.icomos.org/publicomos/jlbSai?html=Pag&page=Pml/Not&base=technica&ref=6B20ED1571E3C752C977A4D5F13C9565>
- Lambertucci, F. (2016). Archaeo-mobility: Integrating archaeological heritage with everyday life. *Procedia Engineering*, 165, 104-113. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2016.11.741>
- Özcan, Z. (2006). Planlamada disiplinler arası ilişkiler ve kentsel arkeolojinin yeri. *Gazi Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 21(4), 681-687.
<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/76071>
- Özturan, Ö., Göküz, B., & Kaynakçı Elinç, Z. (2020). Arkeolojik buluntuların sergilenmesi ve korunmasında yeni yaklaşımlar. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 11(Ek Sayı 1), 368-379. <https://doi.org/10.29048/makufebd.824592>
- Sarfati, H., & Melli, P. (1999). Archaeology and the town. In *Report on urban archaeology in Europe*. (pp. 13–29). Council of Europe Publishing.
- UNESCO. (1956). *Recommendation on International Principles Applicable to Archaeological Excavations*. <https://www.unesco.org/en/legal-affairs/recommendation-international-principles-applicable-archaeological-excavations>

UNESCO. (2011). *Recommendation on the Historic Urban Landscape*.

<https://www.unesco.org/en/legal-affairs/recommendation-historic-urban-landscape-including-glossary-definitions>

United Nations. (2015). *Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. <https://sdgs.un.org/2030agenda>

URL-1. Verona. <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:VeronaPortaLeoniScavi.jpg>

URL-2. Viyana. <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wien-Michaelerplatz.jpg>

URL-3. Acropolis Museum. *The archaeological excavation and its museum*.

<https://www.theacropolismuseum.gr/en/exhibit-halls/archaeological-excavation>

URL-4. Acropolis Museum. *The museum building*.

<https://www.theacropolismuseum.gr/en/museum-building>

URL-5 Metro C San Giovanni İstasyonu

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:MetroCMuseoStazioneSanGiovanni_02.jpg

URL-6 Yenikapı Transfer Merkezi

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Marmaray_Yenikap%C4%B1_Excavations_Exhibition_\(1\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Marmaray_Yenikap%C4%B1_Excavations_Exhibition_(1).jpg)

URL-7. Emre Arolat Architecture. *The Museum Hotel Antakya*.

<https://emrearolat.com/project/the-museum-hotel-antakya/>

URL-8. Athens Acropolis Museum

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Athens_Acropolis_Museum_Excavation.jpg

Yüksel, H. Z. (Haz.). (2013-2014). Emre Arolat ile inşaatı devam eden Antakya Müze Otel projesi üzerine söyleşi. *Mimari/Architecture*, 44.

BÖLÜM 3

KENTSEL MALADAPTASYON KAVRAMI, TİPOLOJİSİ VE KARŞILAŞTIRMALI ÖRÜNTÜLERİ

İlker ATMACA¹

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Yozgat Bozok Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Orcid: 0000-0001-9950-2833

1. GİRİŞ VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

İklim değişikliğine uyum, iklim politikasının son otuz yıldaki en önemli kavramlarından biridir. Schipper (2020), uyumun 1990'lı yıllarda iklim değişikliği tartışmaları kapsamında araştırma konusu hâline geldiğini belirtmektedir. Sera gazı azaltımı eylemlerindeki tıkanıklıklar, 2000'li yılların başından itibaren uyum stratejilerine olan ilgiyi artırmıştır. Uyum girişimlerinin kırılabilirliği azalttığı yönündeki varsayım ise 2010 sonrası literatürde sorgulanmaya başlanmıştır. Barnett ve O'Neill (2010), iklim değişikliğine karşı kırılabilirliği azaltmak amacıyla alınan bir eylemin başka sistemleri, sektörleri veya toplumsal grupları olumsuz etkileyebileceğini belirtmiş ve bu durumu tanımlamak için maladaptasyon kavramını önermiştir. Bu tanıma göre uyum kendiliğinden olumlu bir sonuç değildir; yanlış tasarlandığında yeni riskler oluşturabilir.

Hükümetler arası İklim Değişikliği Paneli'nin (IPCC) Altıncı Değerlendirme Raporu'nda benzer bir tanım yer almaktadır. Buna göre maladaptif eylemler, iklim değişikliğine uyum sağlama amacıyla atılmış olsa dahi, kırılabilirliği, savunmasızlığı veya sera gazı emisyonlarını artırabilen eylemlerdir (IPCC, 2022). Juhola vd. (2016), maladaptasyonu kasıtlı bir uyum politikası veya tedbirinin, hedeflenen ya da hedef dışı aktörler için kırılabilirliği artırıcı bir sonucu olarak tanımlamaktadır. Schipper (2020) ile Juhola vd. (2016), maladaptasyonun yalnızca başarısız bir uyum olmadığını, hedef ile sonuç arasındaki bir kopuşu ifade ettiğini vurgulamaktadır. Bu yazarlara göre maladaptasyonun temel nedeni kötü niyet değil, planlama sürecindeki öngörü eksikliği ve tasarım hatalarıdır.

Reckien vd. (2023), adaptasyon ve maladaptasyonun ayrı kategoriler olmadığını, tek bir süreklilik üzerinde yer aldığını öne sürmektedir. Yazarlar bu sürekliliği değerlendirmek için Adaptasyon–Maladaptasyon Sürekliliğinde Yön Bulma (NAM) çerçevesini geliştirmiştir. Bu çerçeveye göre aynı müdahale, farklı zaman dilimlerinde, farklı mekânsal ölçeklerde veya farklı toplumsal gruplar için hem adaptif hem de maladaptif sonuçlar üretebilir (Reckien vd., 2023; Schipper, 2020). Bu nedenle bir müdahalenin iyi ya da kötü uyum olarak sınıflandırılması yerine, sonuçlarının çok boyutlu olarak değerlendirilmesi önerilmektedir.

Kentler yüksek nüfus ve sermaye yoğunluğu, uzun ömürlü altyapı yatırımları ve çok aktörlü yönetim yapıları barındırmaktadır (Barnett ve O'Neill, 2010; Magnan vd., 2016). Bu özellikler, kısa vadede rasyonel görünen bir planlama kararının uzun vadede kırılabilirlik kaynağına dönüşmesine zemin hazırlamaktadır. Magnan vd. (2016), maladaptasyon riskinin değerlendirilmesi gereken dört boyutu sürecin kendisi, çoklu sürücülerin etkileşimi, zamansal

ölçek ve mekânsal ölçek olarak sıralamaktadır. Yazarlara göre bu boyutlar, hızlı kentleşen düşük ve orta gelirli ülke bağlamlarında birbirini güçlendirmektedir.

Maladaptasyon, bir uyum eyleminin tamamen başarısız olmasından farklı bir kavramdır. Reckien vd. (2023) ve Schipper (2020), bir müdahalenin hedefine ulaşamamasını ve hedefine ulaşırken başka bir alanda yeni risk üretmesini birbirinden ayırmaktadır. Örneğin bir sulama sisteminin beklenen kapasiteye ulaşamaması bir başarısızlıktır; aynı sistemin yeraltı suyu rezervlerini tüketerek bölgenin su güvenliğini tehdit etmesi maladaptasyondur. Bu ayırım uygulama açısından önemlidir; bir başarısızlık ek kaynakla düzeltilebilirken, maladaptasyon genellikle yaklaşımın yeniden tasarlanmasını gerektirmektedir.

2. TİPOLOJİ, ÖLÇÜTLER VE BESLEYİCİ ETKENLER

2.1. Maladaptasyon ölçütleri

Barnett ve O'Neill (2010), bir uyum eyleminin maladaptif sayılabilmesi için beş ölçüt önermektedir. Bunlar şunlardır:

- Eylemin sera gazı emisyonlarını artırması
- Kırılgan grupları orantısız biçimde etkilemesi
- Yüksek fırsat maliyeti taşıması
- Gelecekteki uyum teşviklerini zayıflatması
- Yol bağımlılığı yaratması

Bu beş ölçüt kentsel bağlamda birbirinden bağımsız işlememekte olup genellikle bir arada ortaya çıkmaktadır. Örneğin enerji yoğun bir iklimlendirme sistemine dayanan bir konut projesi hem emisyonu artırabilir hem de bu maliyeti karşılayamayan hane halklarını dışlayarak kırılganlığın dağılımını etkileyebilir.

Son ölçüt olan yol bağımlılığı, kentsel altyapı için özellikle belirleyicidir; bir kez inşa edilen teknik altyapı sonraki kararları da kendi yapısına bağlamaktadır. Reckien vd. (2023), bu beş ölçütü NAM çerçevesinde sonuç boyutları olarak yeniden formüle etmiş ve her boyutun ayrı değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Öyle ki bir müdahale, kırılganlığı azaltırken emisyonu artırabilmektedir.

2.2. Maladaptif sonuç tipolojisi

Juhola vd. (2016), bu ölçütleri tamamlayan bir tipoloji önermektedir. Yazarlara göre maladaptif sonuçlar üç başlıkta toplanabilir:

- Geri tepen kırılabilirlik (rebounding vulnerability)
- Kayan kırılabilirlik (shifting vulnerability)
- Sürdürülebilir kalkınmanın aşınması (eroding sustainable development)

Geri tepen kırılabilirlikte, uyum eyleminin hedef aldığı grup veya sistemin kırılabilirliği zaman içinde artmaktadır. Kayan kırılabilirlikte risk başka bir coğrafyaya, sektöre veya nüfus grubuna aktarılmaktadır. Sürdürülebilir kalkınmanın aşınmasında ise eylem, ekolojik veya sosyal sürdürülebilirliğin uzun vadeli koşullarını zayıflatmaktadır. Schipper (2020), bu üç kategorinin bir spektrum oluşturduğunu, maladaptasyonun bazen açık ve ölçülebilir, bazen de sessiz ve kümülatif biçimde ortaya çıkabileceğini belirtmektedir.

Kentsel ortamın fiziksel ve toplumsal özellikleri bu mekanizmaları güçlendirmektedir. Yüksek nüfus yoğunluğu, olası bir altyapı sorununun etkileyeceği kişi sayısını artırmaktadır. Rant, koruma altındaki alanlara yönelik yatırım baskısını yoğunlaştırmaktadır; Kates vd. (2006) ve Cannon vd. (2020), bu mekanizmayı New Orleans örneğinde belgelemiştir. Enformel yerleşimlerin yaygınlığı, resmî planlama ve izleme sistemlerinin dışında kalan nüfus gruplarının maladaptif sonuçlardan daha fazla etkilenmesine yol açmaktadır (Magnan vd., 2016). Chi vd. (2021), mekânsal analiz yöntemlerinin bu grupları görünür kılacak bir araç olduğunu önermektedir.

2.3. Maladaptasyonu besleyen etkenler

Maladaptasyonu besleyen etkenler literatürde tekrar eden bir örüntü sergilemektedir. Bu bölümde, Barnett ve O'Neill'in (2010) ölçütleriyle karışmaması için bunlar "etken" olarak adlandırılmıştır.

Birinci etken sektörel silo etkisidir. Konut, ulaşım ve afet yönetimi projeleri kendi sektörel hedefleri etrafında tasarlanmakta, iklim riskiyle etkileşimleri değerlendirme dışında kalmaktadır (Magnan vd., 2016; Reckien vd., 2023).

İkinci etken tek senaryolu ve statik planlamadır. Deniz seviyesi yükselişi ve arazi çökmesi gibi süreçler hızlanan bir seyir izlerken, altyapı geçmişteki bir referans olaya göre boyutlandırılmaktadır.

Üçüncü etken, kısa dönemli siyasi ve ekonomik teşviklerin uzun dönemli risk değerlendirmesinin önüne geçmesidir. Schipper (2020), adaptasyon projelerinin çoğunlukla kırılabilirliğin kök nedenlerini değil, görünür ve siyasi olarak ödüllendirici sonuçlarını hedef aldığını belirtmektedir.

Dördüncü etken, kurumsal ve bilişsel kilitlenme (lock-in) mekanizmalarıdır. Groen vd. (2023), iklim uyumu politikalarının durağanlaşmasını açıklamak için dört tür kilitlenme mekanizması önermektedir:

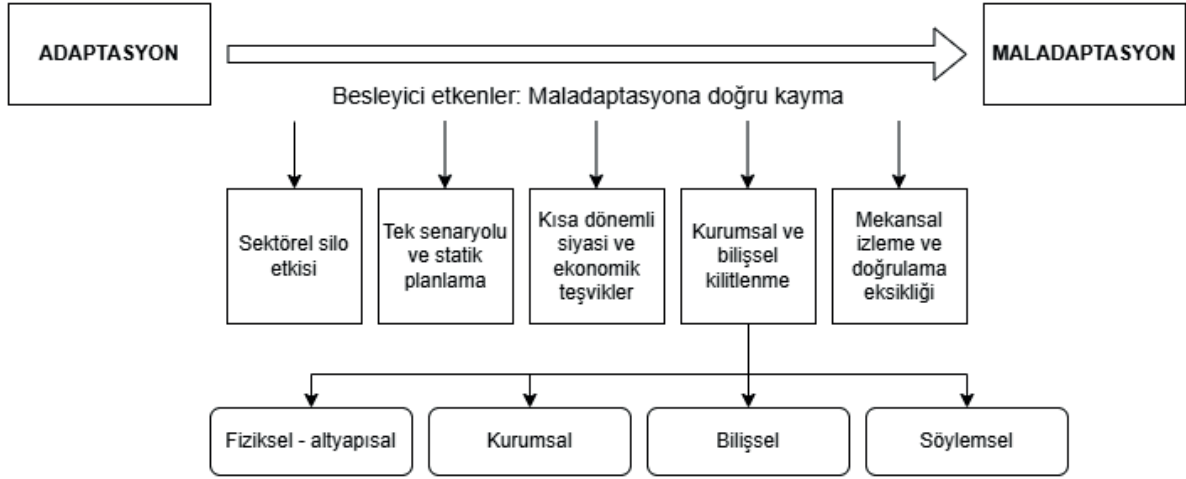
- Fiziksel-altyapısal kilitlenme
- Kurumsal kilitlenme
- Bilişsel kilitlenme
- Söylemsel kilitlenme

Fiziksel-altyapısal kilitlenmede inşa edilen altyapının sökülmesi aşırı maliyetlidir. Kurumsal kilitlenmede mevzuat ve bütçeleme süreçleri belirli bir yaklaşımı sabitlemektedir. Bilişsel kilitlenmede karar vericiler geçmiş başarı hikâyelerine bağlı kalmaktadır. Söylemsel kilitlenmede ise belirli bir çözüm kamuoyunda tek mantıklı seçenek olarak sunulmaktadır. Bu dört mekanizma birlikte işlediğinde, teknik olarak sorunlu bir müdahale uzun süre politik olarak dokunulmaz hâle gelebilmektedir.

Beşinci etken mekânsal izleme ve doğrulama eksikliğidir. Chi vd. (2021), uyum projelerinin büyük bölümünün uygulama sonrası arazi örtüsü, yüzey sıcaklığı veya çökme hızındaki değişimi sistematik olarak izlemediğini belirtmektedir. Bu nedenle maladaptif sapma genellikle yıllar sonra, geri döndürülemez hâle geldikten sonra fark edilmektedir. Bu göstergeler ancak en az iki zaman diliminin karşılaştırılmasıyla anlamlı hâle gelmektedir; Auerbach vd. (2015) ve Minderhoud vd. (2017) gibi çalışmaların güvenilirliği de uzun dönemli zaman serisi verisine dayanmaktadır. Bir projenin uygulanmasından önce başlangıç verisinin toplanması, sonraki karşılaştırmaların güvenilirliği için gereklidir (Chi vd., 2021; Magnan vd., 2016).

Barnett ve O'Neill (2010), maladaptasyonun bireysel bir hata olarak değil, teşvik yapılarının ürettiği öngörülebilir bir sonuç olarak ele alınması gerektiğini belirtmektedir. Bu bakış açısına göre çözüm, planlama sürecinin zaman ufku, hesap verebilirlik mekanizmaları ve teşvik yapıları düzeyinde yeniden tasarlanmasıdır (Magnan vd., 2016; Groen vd., 2023).

Bu bölümde ele alınan besleyici etkenler ile kilitlenme türleri arasındaki ilişki Şekil 1'de bütünleşik olarak gösterilmektedir.



Şekil 1. *Besleyici etkenler ve kilitlenme türleri (Barnett ve O'Neill (2010), Groen vd. (2023), Juhola vd. (2016), Reckien vd. (2023) temel alınarak uyarlanmıştır)*

3. VAKA ANALİZLERİ

Bu bölümde farklı kıtalarda ve farklı gelir düzeylerinde belgelenmiş altı vaka, karşılaştırmalı olarak ele alınmaktadır. Vakalar amaçlı örnekleme ile seçilmiş olup seçimde üç ölçüt gözetilmiştir:

- Her vakanın en az iki bağımsız kaynakla belgelenmiş olması
- Vakaların coğrafi ve gelir düzeyi açısından çeşitlilik göstermesi
- Her vakanın tipolojinin farklı bir boyutunu örneklendirmesi

Seçilen vakaların dördü delta veya kıyı sistemidir. Bu durum, maladaptasyon literatüründeki kıyı ve su altyapısı ağırlığını yansıtmakta olup bir temsiliyet iddiası taşımamaktadır. Türkiye'den eklenen Konya Kapalı Havzası vakası, kıyı dışı ve yarı kurak bir iç havza örneği sunarak bu dengesizliği kısmen gidermektedir. Her vaka için müdahalenin amacı, ortaya çıkan mekanizma ve etkilenen nüfusun profili tartışılmaktadır.

3.1. Hollanda: Kıyı Risk Yönetiminde Kurumsal Kilitlenme

Hollanda, bütünleşik taşkın risk yönetiminde uluslararası bir referans noktası olarak kabul edilmektedir. De Botselier vd. (2025), ülkenin kıyı risk yönetiminde bir uyum açığının biriktiğini göstermektedir. Yazarlara göre Delta Programı altı yıllık değerlendirme döngüleri içinde işlemekte, ancak güncel deniz seviyesi yükselişi senaryoları planlamaya yeterince yansıtılmamaktadır. De Botselier vd. (2025), bu durumu açıklamak için Groen vd.'nin (2023) kilitlenme çerçevesini kullanmıştır; politika belgeleri, literatür ve uzman görüşmelerine

dayanan analizlerinde kurumsal, bilişsel ve finansal düzeyde birbirini güçlendiren kilitlenme mekanizmaları tespit edilmiştir.

Groen vd. (2023), iklim adaptasyon politikalarındaki istikrarın genellikle olumlu bir özellik olarak görülmesine karşın, gerekli dönüşümün önünde engel oluşturabileceğini savunmaktadır. Hollanda'daki set yükseltme ve güçlendirme paradigması, finansal ve mühendislik altyapısı düzeyinde derinlemesine kurumsallaşmıştır. Deniz seviyesi yükselişi projeksiyonları 2019 sonrasında yukarı yönlü revize edilmesine rağmen, alternatif stratejiler (kontrollü su alma alanları, kıyıdan geri çekilme) planlamada ciddi biçimde değerlendirilmemektedir (De Botselier vd., 2025; Groen vd., 2023).

Bu vaka, Barnett ve O'Neill'in (2010) tanımladığı yol bağımlılığı ölçütünün yüksek kurumsal kapasiteye sahip bir ülkede de işleyebildiğini göstermektedir. De Botselier vd. (2025), bu durumun bilgi eksikliğinden değil, kurumsal başarı öyküsünün kendisinin yarattığı ataletten kaynaklandığını belirtmektedir. Yazarlara göre 2023 itibarıyla kullanılan senaryolar hâlâ 2014 tarihli ulusal deniz seviyesi projeksiyonuna dayanmaktadır; bu durum bilgi ile politika arasındaki makasın büyüklüğünü göstermektedir.

3.2. Amerika Birleşik Devletleri: New Orleans ve Set Etkisi

New Orleans'ın Katrina Kasırgası'ndaki (2005) yıkımı, kentsel maladaptasyonun sık atıf alan örneklerinden biridir. Kates vd. (2006), kentin 288 yıllık tarihini incelemiş ve her büyük taşkın felaketinin ardından set sisteminin bir önceki olayın düzeyine veya üzerine çıkarılarak yeniden inşa edildiğini belgelemiştir. Bu durum, korunan alan içinde yeni yerleşim ve yatırımı teşvik etmiştir. Yazarlar bu döngüyü set etkisi (levee effect) olarak adlandırmaktadır: kısa vadede güvenlik hissi yaratan altyapı, uzun vadede daha büyük bir nüfusu, set aşıldığında daha yıkıcı sonuçlar doğuracak bir alana çekmektedir.

Cannon vd. (2020), Katrina sonrası 403 hanehalkı üzerinde yürüttükleri araştırmada, taşkın sigortası kapsamının büyük ölçüde geçmiş hasar deneyimine ve sosyoekonomik statüye bağlı kaldığını, algılanan risk ile sigorta kapsamı arasında anlamlı bir ilişki bulunmadığını göstermiştir. Set sisteminin sağladığı güvenlik hissi, hanehalklarının risk azaltma yatırımlarını ertelemesine yol açmaktadır; bu durum hem fiziksel taşkın riskini hem de sigorta maliyetlerini artırmaktadır.

Kates vd. (2006), setle korunan alanın genişlemesiyle birlikte düşük gelirli ve azınlık nüfusun, daha önce yerleşim dışı bırakılmış, sel riski yüksek alanlara kaydığını göstermektedir. Cannon vd. (2020), bu eşitsizliğin sigorta erişimi düzeyinde de sürdüğünü doğrulamaktadır. Bu

vaka, Juhola vd.'nin (2016) tipolojisindeki geri tepen kırılmalılık kategorisine örnektir; koruma amacıyla inşa edilen altyapı, hedef aldığı nüfusun kırılmalılığını zaman içinde artırmıştır.

3.3. Endonezya: Jakarta ve Great Garuda Deniz Duvarı Projesi

Jakarta'nın taşkın sorununa yanıt olarak geliştirilen Great Garuda (NCICD) projesi, bir deniz duvarı ve arazi ıslahı çalışmasını içermektedir. Salim vd. (2019), projenin Jakarta'daki taşkınların asıl nedeni olan yeraltı suyu aşırı çekimine ve arazi çökmesine dokunmadığını göstermektedir. Yazarlara göre proje, iklim uyumu söylemi altında ekonomik seçkinlerin yeniden konumlanmasını sağlayan bir büyüme koalisyonu aracına dönüşmüştür; bu durum, projenin teknik olarak sorunlu olmasına karşın politik olarak cazip kalmasını açıklamaktadır.

Bott vd. (2021), Jakarta ve Semarang Körfezi'nde yürüttükleri saha araştırmasında arazi çökmesinin bölgenin en büyük kıyı tehdidi olarak tanımlandığını, ancak hanehalklarının tepkisinin algılanan riskten çok fiili maruziyete bağlı olduğunu bulmuştur. Çökmenin yavaş ilerleyen doğası, toplumsal farkındalığın ve siyasi baskının yetersiz kalmasına yol açmaktadır. Bu iki çalışma birlikte değerlendirildiğinde, projenin deniz seviyesi yükselişini hedef alırken asıl kriz olan arazi çökmesini çözümsüz bıraktığı görülmektedir (Salim vd., 2019; Bott vd., 2021).

Bott vd. (2021), en yüksek çökme oranlarının gözlemlendiği kuzey Jakarta mahallelerinin, şebeke suyuna erişimi sınırlı, bu nedenle yeraltı suyuna bağımlı düşük gelirli topluluklardan oluştuğunu belirtmektedir. Salim vd. (2019), projenin finansman modelinin kalkan arkasında yaratılacak yeni araziden elde edilecek gelire dayandığını göstermektedir. Bu örnek, Magnan vd.'nin (2016) vurguladığı süreç boyutunun önemini ortaya koymaktadır: bir müdahalenin maladaptif olup olmadığı, kimin çıkarına hizmet ettiğine de bağlıdır.

3.4. Bangladeş: Ganj–Brahmaputra Deltası'nda Polder Sistemleri

Bangladeş'in güneybatı kıyı deltasında 1960'lı yıllarda başlatılan Kıyı Seti Projesi (CEP) kapsamında 139 polder inşa edilmiştir. Bu setler tarım arazisini gelgit taşkınlarından korumak amacıyla tasarlanmıştır. Auerbach vd. (2015), setlerin doğal sedimantasyon sürecini kestiğini, bunun sonucunda polder içi arazi yüzeyinin korumasız Sundarbans mangrov ormanına kıyasla alçaldığını ve deniz seviyesinin altına indiğini göstermektedir. Bu elevasyon kaybı, sedimantasyonun kesilmesi, zemin sıkışması, orman biyokütlesi kaybı ve gelgit genliğinin artmasının birleşik etkisinden kaynaklanmaktadır.

Adnan vd. (2019), aynı polder sistemini mühendislik modellemesiyle incelemiş ve Polder 32'de 1,0–1,5 metrelik arazi çökmesi tespit etmiştir; setlerin dışındaki korumasız

alanlarda böyle bir çökme gözlenmemiştir. Yazarlara göre polder inşası taşkın ovasını nehirden ayırarak tarımsal üretimi 1980'lere kadar artırmış, ancak uzun vadede drenaj tıkanıklığı, su baskını, toprak tuzlanması ve set kırılmaları gibi ikincil sorunlara yol açmıştır. Bazı yerel topluluklar, biriken suyu tahliye edebilmek için setleri izinsiz delmektedir.

Adnan vd. (2019), bu set delme uygulamasının, sedimantasyonu yeniden mümkün kılan kontrollü gelgit nehir yönetimi yaklaşımının bir öncülü olduğunu belirtmektedir. Resmî mühendislik çözümü maladaptif kalırken, yerel halkın geliştirdiği pratikler kısmen düzeltici bir işlev görmektedir. Bu vaka, Juhola vd.'nin (2016) sürdürülebilir kalkınmanın aşınması kategorisine örnektir. Auerbach vd. (2015), planlanan yeni polder projelerinin aynı mekanizmayı tekrarlama riski taşıdığını ve kontrollü sedimantasyona izin veren tasarımların değerlendirilmesi gerektiğini önermektedir.

3.5. Vietnam: Mekong Deltası'nda Sediman Açlığı ve Tuzlu Su Girişimi

Mekong Deltası'nda yukarı havzadaki baraj inşaatları, kum madenciliği ve taşkın kontrol setleri, nehir yatağının sediman beslenmesini kesmiştir. Eslami vd. (2019), bu sediman açlığının nehir yatağında 2–3 metrelik oyulmaya yol açtığını, delta içindeki gelgit genliğini yılda yaklaşık 2 santimetre artırdığını ve tuzluluğu yılda 0,2–0,5 PSU oranında yükselttiğini göstermektedir. Bu eğilim çoğunlukla deniz seviyesi yükselişine bağlanmakta, ancak asıl sürücü olan insan kaynaklı yatak oyulması gözden kaçmaktadır.

Minderhoud vd. (2017), aynı deltada son 25 yıldaki yeraltı suyu çekimini modellemiş ve deltanın bu dönemde ortalama 18 santimetre çöktüğünü göstermiştir. Mevcut çökme hızı (yılda ortalama 1,1 santimetre, bazı alanlarda 2,5 santimetreyi aşmaktadır) küresel deniz seviyesi yükseliş hızının yaklaşık bir büyüklük mertebesi üzerindedir. Sediman açlığı ve düzensiz yeraltı suyu çekimi birbirini güçlendirmektedir: azalan sediman yüzey suyu güvenilirliğini düşürmekte, bu da yeraltı suyuna yönelimi artırarak çökmeyi hızlandırmaktadır (Eslami vd., 2019; Minderhoud vd., 2017).

Eslami vd. (2019), sediman açlığının büyük ölçüde delta yukarısındaki barajlardan kaynaklandığını, sonuçlarının ise delta içindeki küçük ölçekli çiftçiler tarafından yaşandığını belirtmektedir. Bu durum, Juhola vd.'nin (2016) kayan kırılmalık kategorisinin sınır ötesi bir örneğidir. Minderhoud vd. (2017), yeraltı suyu çekiminin, barajların aksine, tamamen delta içindeki yönetimlerin denetiminde olduğunu, bu bileşenin iç politika araçlarıyla kısmen ele alınabileceğini vurgulamaktadır.

3.6. Türkiye: Konya Kapalı Havzası'nda Yeraltı Suyuna Dayalı Sulama ve Arazi Çökmesi

Konya Kapalı Havzası, yaklaşık 50.000 km² alanıyla Türkiye'nin en büyük kapalı havzasıdır; nüfusu yaklaşık 3,2 milyon olup geçim kaynakları ağırlıklı olarak tarıma dayanmaktadır. Havzada sulama suyunun yaklaşık %90'ı yeraltı suyundan karşılanmaktadır (Yoloğlu vd., 2026). Kış yağışlarının azalması yüzey suyu arzını güvenilir kılınmış, bu durum çiftçilerin yeraltı suyuna bağımlılığını artırmıştır. Yoloğlu vd. (2026), ruhsatlı ve ruhsatsız kuyu sayısının 100.000'in üzerinde olduğunu, bunların yaklaşık üçte ikisinin denetim dışı kaldığını ve neredeyse tamamının sayaçsız olduğunu aktarmaktadır (Daloğlu Çetinkaya vd., 2025'e atıfla). Yeraltı suyunun yönetiminde nihai yetki Devlet Su İşleri'nde (DSİ) olmakla birlikte, kurumsal parçalanma ve kurumlar arası koordinasyon eksikliği uygulamayı zayıflatmaktadır (Yoloğlu vd., 2026). Dolayısıyla kuyu sulamasının yaygınlaşması, kuraklığa karşı bir uyum davranışı olarak başlamış, ancak fiilen erişimi sınırsız bir kaynak rejimine dönüşmüştür.

Müdahalenin ikinci katmanı, sulama teknolojisinin iyileştirilmesine yönelik devlet teşvikleridir. Yoloğlu vd. (2026), 2010'lu yıllardan itibaren damla ve yağmurlama sulamayı özendiren teşviklerin uygulandığını, modelin kalibrasyonunda sulama verimliliğinin 2000–2004 döneminde 0,3 iken 2015–2022 döneminde 0,65'e yükseldiğini bildirmektedir. Buna karşın aynı çalışma, 2010–2015 arasında su seviyesi düşüşünde yalnızca geçici bir yavaşlama görüldüğünü, daha fazla su isteyen ürünlere geçiş ve sulanan alanın genişlemesi nedeniyle düşüşün 2016'dan itibaren sürdüğünü göstermektedir. Mısır ekim alanı 2022'ye gelindiğinde 2004'e kıyasla yaklaşık on kat artmıştır. Havza genelinde su seviyesi 2000–2010 arasında yılda yaklaşık 0,9 m, tüm dönemde ortalama yılda yaklaşık 0,7 m düşmüştür. Senaryo analizinde yalnızca sulama verimliliğinin artırılması durumunda düşüşün süreceği, verimlilik artışı ile mısır ekiminin azaltılmasının birlikte uygulanması durumunda ise aşırı çekimin hafifletilebileceği bulunmuştur (Yoloğlu vd., 2026). Yazarlar, kuyuların sayaçsız olması nedeniyle çekim miktarının ürün alanlarından dolayı olarak tahmin edildiğini ve modelin belirsizlik taşıdığını da belirtmektedir.

Bu bulgular, uzaktan algılama ile ölçülen yer değiştirmelerle birlikte okunduğunda bir maladaptasyon örüntüsü ortaya koymaktadır. Caló vd. (2017), ENVISAT verisiyle 2002–2010 döneminde Konya Ovası'nda yaklaşık 1.200 km²'ye yayılan bir çökme alanı tespit etmiş ve düşey yer değiştirmenin 10 cm'ye ulaştığını göstermiştir. Orhan (2021), 2014–2018 arasındaki 58 Sentinel-1A görüntüsünü SBAS tekniğiyle işlemiş, bazı alanlarda yılda 75 mm'ye varan çökme saptamış, çökme ile yeraltı suyu seviyesi değişimi arasında %95'in üzerinde bir çapraz korelasyon bulmuştur. Aynı çalışma, optik veriyle ekili alan ve kentleşmedeki değişimi yeraltı

suyu tüketiminin başlıca nedenleri arasında göstermektedir. Karapınar bölgesinde ise yılda 70 mm'ye varan çökme ve obruk oluşumu arasındaki ilişki InSAR ve GNSS ile incelenmiştir (Orhan vd., 2021). Basında aktarılan AFAD obruk duyarlılık haritasına göre havzada 739 obruk kaydedilmiştir; bu sayının kaynaktan kaynağa değiştiği dikkate alınmalıdır (Bianet, 2026).

Bu vaka, Juhola vd.'nin (2016) tipolojisinde iki kategoriye birlikte örneklemektedir. Birincisi, teknik verimlilik kazancının sulanan alan ve su yoğun ürün genişlemesiyle aşınması, hedeflenen sistemin kırılabilirliğinin zaman içinde artması anlamında geri tepen kırılabilirliktir. İkincisi, akifer tükenmesi, çökme ve obruk oluşumuyla tarımsal üretimin ekolojik temelini aşınması, yani sürdürülebilir kalkınmanın aşınmasıdır. Bu sınıflandırma, ilgili çalışmaların doğrudan etiketlemesi olmayıp bu bölümün yorumudur. Besleyici etkenler açısından kurumsal parçalanma ve teşviklerin kısa vadeli üretim hedefleriyle uyumlu kalması öne çıkmaktadır.

Bu vakanın kentsel planlama açısından iki sınırı vardır. Birincisi, maladaptif müdahale tarımsal sulamadır; kentsel ilişki Konya kent merkezi ve çevresindeki çökme ile kentleşmenin su talebi üzerinden kurulmaktadır (Orhan, 2021). İkincisi, etkilenen grupların gelir ve toplumsal konum bakımından dağılımı incelenen kaynaklarda sistematik olarak raporlanmamıştır; bu nedenle eşitlik boyutu bu vakada doğrulanamamış, gelecek araştırmalara bırakılmıştır.

Altı vakanın müdahale türü, ortaya çıkan mekanizma ve tipoloji kategorisi açısından karşılaştırmalı özeti Tablo 1'de sunulmuştur.

Tablo 1: Vakaların karşılaştırmalı özeti

VAKA	MÜDAHALE	MEKANİZMA	SONUÇ
Hollanda De Botselier vd. (2025); Groen vd. (2023)	Delta Programı / set yükseltme ve güçlendirme	Kurumsal, bilişsel ve finansal düzeyde kilitlenme; güncel deniz seviyesi senaryolarının plana yansıtılamaması	Politika durağanlaşması; alternatif stratejilerin (geri çekilme, kontrollü su alma) değerlendirilememesi
ABD (New Orleans) Kates vd. (2006); Cannon vd. (2020)	Set (levee) sisteminin tekrar tekrar yükseltilerek genişletilmesi	"Set etkisi": güvenlik hissi yeni yerleşimi teşvik eder; risk algısı ile sigorta kapsamı örtüşmez	Korunan alanda nüfus ve sermaye artışı; set aşıldığında çok daha büyük felaket (Katrina, 2005)
Endonezya (Jakarta) Salim vd. (2019); Bott vd. (2021)	Great Garuda / NCICD deniz duvarı ve arazi ıslahı projesi	Yeraltı suyunun aşırı çekimi dikkate alınmıyor; büyüme koalisyonu	Arazi çökmesi sürüyor; risk ertelenmiş oluyor, çözülüyor
Bangladeş Auerbach vd. (2015); Adnan vd. (2019)	Kıyı Seti Projesi (CEP) kapsamında 139 polder	Doğal sedimantasyon kesiliyor; zemin sıkışması ve orman biyokütlesi kaybı	Polder içi arazi deniz seviyesinin altına iniyor; su baskını ve tuzlanma
Vietnam (Mekong) Eslami vd. (2019); Minderhoud vd. (2017)	Yukarı havza barajları ve delta içi taşkın kontrol setleri	Sediman açlığı ve düzensiz yeraltı suyu çekimi birbirini güçlendiriyor	Gelgit genliği ve tuzlu su girişi artıyor; ortalama çökme yılda yaklaşık 1,1 cm, yerel olarak 2,5 cm'nin üzerinde
Türkiye (Konya Kapalı Havzası) Yoloğlu vd. (2026); Orhan (2021); Caló vd. (2017)	Kuyu sulamasının yaygınlaşması; damla ve yağmurlama sulama teşvikleri	Verimlilik kazancının sulanan alan ve su yoğun ürün genişlemesiyle aşınması; kurumsal parçalanma; sayaçsız ve ruhsatsız kuyular	Su seviyesinde sürekli düşüş; yılda 75 mm'ye varan arazi çökmesi; obruk oluşumu

4. TARTIŞMA

4.1. Vakalar arası örüntüler

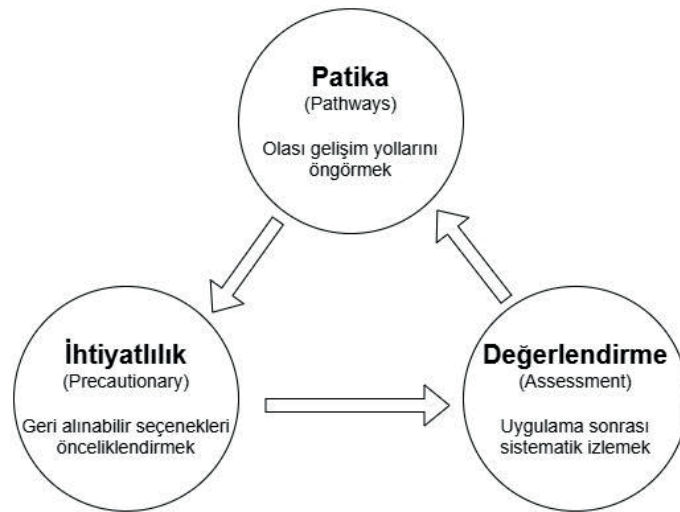
Altı vaka karşılaştırıldığında belirli mekanizmaların tekrar ettiği görülmektedir. Hollanda vakası teknik kapasitenin kurumsal kilitlenmeyi önlemeye yetmediğini, New Orleans vakası fiziksel bir koruma yapısının risk algısını düşürerek kendi başarısını baltalayabileceğini, Jakarta vakası teknik açıdan sorunlu bir çözümün siyasi çıkar yapılarıyla desteklendiğinde süreklilik kazanabileceğini, Bangladeş vakası kısa vadeli fayda ile uzun vadeli sürdürülebilirlik arasındaki gerilimi, Mekong vakası ise sorumluluk ile sonucun coğrafi olarak ayrışabileceğini göstermektedir. Konya vakası ise teknik verimlilik teşviklerinin, kullanım üzerinde denetim olmadığında, kaynak baskısını azaltmak yerine yeniden üretebildiğini göstermektedir.

Altı vakada ortak örüntü, maladaptasyonun kötü niyetten çok izlenmeyen bir varsayımın sonucu olmasıdır (Schipper, 2020; Reckien vd., 2023). Chi vd. (2021), maladaptasyon araştırmalarının büyük bölümünün tekil veri toplama yöntemine dayandığını ve mekânsal

analiz yöntemlerinin planlamanın erken aşamasına yeterince entegre edilmediğini tespit etmiştir. İncelenen vakaların beşinde maladaptif sapma, uzaktan algılama tabanlı izleme çalışmaları sayesinde belgelenebilmiştir (Bott vd., 2021; Auerbach vd., 2015; Minderhoud vd., 2017; Eslami vd., 2019; Caló vd., 2017; Orhan, 2021). Bu belgeleme çoğunlukla akademik çalışmalarla yapılmış olup kurumsal izleme sistemlerine dönüştüğüne dair kanıt bu vakalarda sınırlıdır.

4.2. Değerlendirme çerçeveleri ve kilitlenmeyi aşma

Magnan vd. (2016), üç tamamlayıcı değerlendirme çerçevesi önermektedir. Patika (pathways) çerçevesi bir müdahalenin olası gelişim yollarını öngörmeyi, ihtiyatlılık (precautionary) çerçevesi geri alınabilir seçenekleri önceliklendirmeyi, değerlendirme (assessment) çerçevesi ise uygulama sonrası sistematik izlemeyi kapsamaktadır. Reckien vd. (2023), bu çerçeveleri NAM modeliyle operasyonelleştirerek bir müdahalenin birden fazla sonuç boyutunda ayrı ayrı puanlanmasını önermektedir. İncelenen vakalarda bu çerçevelerden birinin eksik kaldığı, bu bölümün yorumuyla şöyle özetlenebilir: Hollanda'da ihtiyatlılık ilkesi zayıf kalmış (De Botselier vd., 2025; Groen vd., 2023), New Orleans'ta patika analizi yapılmamış (Kates vd., 2006; Cannon vd., 2020), Jakarta, Bangladeş ve Mekong vakalarında uygulama sonrası izleme siyasi önceliklerin gerisinde kalmış (Salim vd., 2019; Bott vd., 2021; Auerbach vd., 2015; Adnan vd., 2019; Eslami vd., 2019; Minderhoud vd., 2017), Konya'da ise sayısız kuyular ve kurumsal parçalanma nedeniyle çekimin izlenmesi ve değerlendirilmesi zayıf kalmıştır (Yoloğlu vd., 2026). Bu üç çerçevenin Magnan vd. (2016) tarafından önerilen bütünleşik değerlendirme mantığı içindeki konumu Şekil 2'de gösterilmektedir.



Şekil 2. Maladaptasyon riskini değerlendirme çerçevesi (Magnan vd., 2016'dan uyarlanmıştır)

Groen vd. (2023), kilitlenme türlerine karşılık gelen çözüm önerileri de sunmaktadır. Fiziksel-altyapısal kilitlenme modüler ve sökülebilir altyapı tasarımlarıyla, kurumsal kilitlenme bağımsız politika gözden geçirme mekanizmalarıyla, bilişsel kilitlenme karar vericilerin güncel senaryolara maruziyetiyle, söylemsel kilitlenme ise alternatif çözümlerin görünürlüğünün artırılmasıyla aşılabilmektedir. Bu çerçeve, teknik olduğu kadar siyasi ve bilişsel düzeyde müdahaleyi de gerektirmektedir (De Botselier vd., 2025).

4.3. Mekânsal izleme ve erken tarama

Chi vd. (2021), maladaptif bir müdahalenin düzeltilmesinin, baştan önlemekten daha maliyetli olduğunu göstermektedir; sert altyapının sökülmesi veya yeniden tasarlanması hem finansal hem siyasi açıdan yüksek maliyet taşımaktadır. Bu nedenle erken aşama mekânsal risk taraması (örneğin bir dönüşüm projesi onaylanmadan önce yapılacak bir arazi örtüsü ve termal analiz) düşük maliyetli bir önleyici tedbir olarak planlamaya dâhil edilebilir.

Chi vd. (2021), açık kaynaklı uydu verisi ve bulut tabanlı işleme platformlarının düşük ve orta gelirli ülkelerdeki kurumların da sistematik izleme yapabilmesini mümkün kıldığını belirtmektedir. Ancak yazarlara göre teknik erişim tek başına yeterli değildir; bu araçları planlama süreçlerine entegre edecek kurumsal kapasitenin de geliştirilmesi gerekmektedir. Groen vd. (2023), kilitlenmeyi aşmanın yeni bilgiye erişimden çok, bu bilgiyi karar alma süreçlerine taşıyacak kurumsal ara yüzlerin varlığına bağlı olduğunu vurgulamaktadır. Konya vakasında çökme ve su seviyesi ilişkisi akademik çalışmalarla uzun süredir ortaya konulmuştur (Caló vd., 2017; Orhan, 2021); asıl eksiklik bilginin üretilmesinden çok bu bilginin kuyu denetimi ve ürün planlamasına bağlanmasıdır. Mekong Deltası gibi sınır ötesi vakalarda ise bu ihtiyaç, ulusal sınırları aşan izleme ve veri paylaşım mekanizmalarını gerekli kılmaktadır (Eslami vd., 2019; Minderhoud vd., 2017).

4.4. Planlama pratiği için çıkarımlar

Bu bulgular planlama pratiği için somut çıkarımlar taşımaktadır:

- Büyük ölçekli altyapı projelerinin onay süreçlerine, iklim riski ve olası maladaptif etkileri değerlendiren bağımsız bir aşama eklenmelidir (Barnett ve O'Neill, 2010; Magnan vd., 2016).
- Uzaktan algılama ve coğrafi bilgi sistemleri tabanlı izleme çerçeveleri kurumsallaştırılmalıdır (Chi vd., 2021).

- Su yönetimi, kentsel planlama ve afet yönetimi kurumları arasında ortak risk değerlendirme protokolleri geliştirilmelidir (Magnan vd., 2016; Groen vd., 2023).
- Teşvik tasarımı, verimlilik artışının kaynak kullanımını azaltıp azaltmadığını izleyecek ölçüm mekanizmalarıyla birlikte kurgulanmalıdır; Konya'da verimlilik teşviklerinin tek başına yeterli olmadığı gösterilmiştir (Yoloğlu vd., 2026).
- Hanehalkı düzeyinde risk algısının fiili maruziyetle örtüşmediği durumlarda, toplumsal farkındalık ve katılım mekanizmaları planlamaya entegre edilmelidir (Cannon vd., 2020; Bott vd., 2021).

4.5. Kavramın sınırları ve eleştirel değerlendirme

Maladaptasyon kavramının kendisi de tartışmalıdır. Magnan vd. (2016), değerlendirmenin sürecin kendisi, çoklu sürücülerin etkileşimi, zamansal ve mekânsal ölçek boyutlarında yapılması gerektiğini belirtmektedir. Bu durum, aynı müdahalenin farklı zaman ufuklarında ve farklı ölçeklerde farklı biçimde sınıflanabileceği anlamına gelir. Reckien vd. (2023) ve Schipper (2020) da bir müdahalenin aynı anda hem adaptif hem maladaptif sonuçlar üretebileceğini vurgulamaktadır. Dolayısıyla bir müdahaleyi "maladaptif" olarak etiketlemek, kimin kırılğanlığının ve hangi zaman ufkunun esas alındığına bağlı normatif bir tercih içerir.

Bu bölümün yaklaşımının da sınırları vardır. Maladaptif sonucun ölçülebilmesi için çoğu zaman bir karşı olgusal senaryo gerekir; yani müdahale yapılmıyaydı ne olacağının bilinmesi. Vakaların çoğunda bu karşılaştırma modelleme veya uzman yorumuna dayanmaktadır. Ayrıca bir müdahalenin maladaptif ilan edilmesinin siyasi sonuçları olabilir; bu nedenle etiketleme, sorumluluk atamaktan çok öğrenme ve yeniden tasarım amacıyla kullanılmalıdır. NAM çerçevesi bu sorunlara kısmen yanıt verse de, çok boyutlu puanlamanın farklı bağlamlarda ne ölçüde karşılaştırılabilir sonuç ürettiği henüz sınanmamıştır.

5. SONUÇ

Bu çalışmada ele alınan kavramsal çerçeve ve altı ülke vakası, kentsel maladaptasyonun önlenebilir bir planlama ve yönetim hatası olduğunu göstermektedir (Barnett ve O'Neill, 2010; Juhola vd., 2016; Magnan vd., 2016; Schipper, 2020). Hollanda'dan Endonezya, Bangladeş, Vietnam ve Türkiye'ye uzanan vaka yelpazesi, maladaptasyon riskinin gelir düzeyi veya teknik kapasiteyle doğrudan orantılı olmadığını göstermektedir. İzleme kültürünün zayıflığı, sektörel silo etkisi ve kurumsal kilitlenme farklı bağlamlarda benzer biçimde işlemektedir (Groen vd., 2023; De Botselier vd., 2025; Reckien vd., 2023; Yoloğlu vd., 2026).

Bir müdahalenin adaptif mi yoksa maladaptif mi olduğu, sistematik izleme ve çok boyutlu değerlendirme çerçeveleri ile ayırt edilebilir. Onay öncesi bağımsız risk taraması, kullanım denetimiyle birlikte kurgulanan teşvikler ve kurumlar arası ortak protokoller, vakalarda eksik kalan unsurlardır.

Altı vaka büyük ölçekli ve sert altyapı ya da kaynak kullanımı temelli müdahalelere odaklanmaktadır; kentsel ısı adası veya ulaşım politikaları gibi daha yumuşak müdahalelerdeki maladaptasyon örüntüleri ayrı bir incelemeyi gerektirmektedir. Vakaların çoğunluğu nicel uzaktan algılama ve hidrolojik modelleme verisine dayanmakta, bu durum etkilenen toplulukların öznel deneyimlerini arka planda bırakmaktadır. Konya vakasında etkilenen grupların dağılımına ilişkin kaynak bulunamamıştır.

Gelecek çalışmalar için dört yönelim öne çıkmaktadır:

- Chi vd.'nin (2021) önerdiği mekânsal analiz ve iklim analizi entegrasyonunun Küresel Güney bağlamında yaygınlaştırılması
- Maladaptasyonun siyasi ekonomisi üzerine çalışmalar; Jakarta vakası bu açıdan öne çıkmaktadır (Salim vd., 2019; Bott vd., 2021)
- NAM çerçevesi (Reckien vd., 2023) ve kilitlenme tipolojisinin (Groen vd., 2023) Küresel Güney bağlamlarında sınanması
- Afet sonrası hızlı yeniden inşa modellerinin New Orleans'taki set etkisine benzer dinamikler üretip üretmediğinin ve maladaptasyonun toplumsal gruplar arasındaki dağılımının nicel ve nitel yöntemleri birleştiren karma yöntemli tasarımlarla araştırılması (Kates vd., 2006; Cannon vd., 2020; Bott vd., 2021; Chi vd., 2021)

Schipper (2020), adaptasyon projelerinin kırılabilirliğin kök nedenlerini hedef almadığı sürece maladaptasyon riskinin sistemin yapısal bir özelliği olarak kalacağını belirtmektedir.

KAYNAKÇA

- Adnan, M. S. G., Haque, A., ve Hall, J. W. (2019). Have coastal embankments reduced flooding in Bangladesh? *Science of the Total Environment*, 682, 405–416. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2019.05.048>
- Auerbach, L. W., Goodbred, S. L., Mondal, D. R., Wilson, C. A., Ahmed, K. R., Roy, K., Steckler, M. S., Small, C., Gilligan, J. M., ve Ackerly, B. A. (2015). Flood risk of natural and embanked landscapes on the Ganges–Brahmaputra tidal delta plain. *Nature Climate Change*, 5(2), 153–157. <https://doi.org/10.1038/nclimate2472>
- Barnett, J., ve O'Neill, S. (2010). Maladaptation. *Global Environmental Change*, 20(2), 211–213. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2009.11.004>
- Bianet. (2026, 10 Eylül). 'The climate crisis is here': New campaign highlights sinkholes in Konya basin. <https://bianet.org/haber/the-climate-crisis-is-here-new-campaign-highlights-sinkholes-in-konya-basin-323343>
- Bott, L.-M., Schöne, T., Illigner, J., Haghshenas Haghighi, M., Gisevius, K., ve Braun, B. (2021). Land subsidence in Jakarta and Semarang Bay – The relationship between physical processes, risk perception, and household adaptation. *Ocean & Coastal Management*, 211, Article 105775. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105775>
- Caló, F., Notti, D., Galve, J. P., Abdikan, S., Görüm, T., Pepe, A., ve Balık Şanlı, F. (2017). DInSAR-based detection of land subsidence and correlation with groundwater depletion in Konya Plain, Turkey. *Remote Sensing*, 9(1), Article 83. <https://doi.org/10.3390/rs9010083>
- Cannon, C., Gotham, K. F., Lauve-Moon, K., ve Powers, B. (2020). The climate change double whammy: Flood damage and the determinants of flood insurance coverage, the case of post-Katrina New Orleans. *Climate Risk Management*, 27, Article 100210. <https://doi.org/10.1016/j.crm.2019.100210>
- Chi, C.-F., Lu, S.-Y., Hallgren, W., Ware, D., ve Tomlinson, R. (2021). Role of spatial analysis in avoiding climate change maladaptation: A systematic review. *Sustainability*, 13(6), 3450. <https://doi.org/10.3390/su13063450>
- Daloğlu Çetinkaya, İ., Uygur, İ., ve Saysel, A. K. (2025). Navigating an impending crisis: Groundwater governance in Konya Closed Basin, Türkiye. *Groundwater for Sustainable Development*, 31, Article 101540. <https://doi.org/10.1016/j.gsd.2025.101540>
- De Botselier, B., Groen, L., Hugé, J., ve Huitema, D. (2025). Explaining the adaptation gap in Dutch coastal risk management through lock-in mechanisms. *Regional Environmental Change*, 25(3), Article 86. <https://doi.org/10.1007/s10113-025-02411-y>
- Eslami, S., Hoekstra, P., Nguyen Trung, N., Kantoush, S. A., Van Binh, D., Duc Dung, D., Tran Quang, T., ve van der Vegt, M. (2019). Tidal amplification and salt intrusion in the Mekong Delta driven by anthropogenic sediment starvation. *Scientific Reports*, 9, Article 18746. <https://doi.org/10.1038/s41598-019-55018-9>

- Groen, L., Alexander, M., King, J. P., Jager, N. W., ve Huitema, D. (2023). Re-examining policy stability in climate adaptation through a lock-in perspective. *Journal of European Public Policy*, 30(3), 488–512. <https://doi.org/10.1080/13501763.2022.2064535>
- Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). (2022). Annex II: Glossary. In H.-O. Pörtner, D. C. Roberts, M. Tignor, E. S. Poloczanska, K. Mintenbeck, A. Alegría, M. Craig, S. Langsdorf, S. Löschke, V. Möller, A. Okem, ve B. Rama (Eds.), *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability. Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (pp. 2897–2930). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781009325844.029>
- Juhola, S., Glaas, E., Linnér, B.-O., ve Neset, T.-S. (2016). Redefining maladaptation. *Environmental Science & Policy*, 55(1), 135–140. <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2015.09.014>
- Kates, R. W., Colten, C. E., Laska, S., ve Leatherman, S. P. (2006). Reconstruction of New Orleans after Hurricane Katrina: A research perspective. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 103(40), 14653–14660. <https://doi.org/10.1073/pnas.0605726103>
- Magnan, A. K., Schipper, E. L. F., Burkett, M., Bharwani, S., Burton, I., Eriksen, S., Gemenne, F., Schaar, J., ve Ziervogel, G. (2016). Addressing the risk of maladaptation to climate change. *WIREs Climate Change*, 7(5), 646–665. <https://doi.org/10.1002/wcc.409>
- Minderhoud, P. S. J., Erkens, G., Pham, V. H., Bui, V. T., Erban, L., Kooi, H., ve Stouthamer, E. (2017). Impacts of 25 years of groundwater extraction on subsidence in the Mekong delta, Vietnam. *Environmental Research Letters*, 12(6), Article 064006. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/aa7146>
- Orhan, O. (2021). Monitoring of land subsidence due to excessive groundwater extraction using small baseline subset technique in Konya, Turkey. *Environmental Monitoring and Assessment*, 193, Article 174. <https://doi.org/10.1007/s10661-021-08962-x>
- Orhan, O., Oliver-Cabrera, T., Wdowinski, S., Yalvaç, S., ve Yakar, M. (2021). Land subsidence and its relations with sinkhole activity in Karapınar region, Turkey: A multi-sensor InSAR time series study. *Sensors*, 21(3), Article 774. <https://doi.org/10.3390/s21030774>
- Reckien, D., Magnan, A. K., Singh, C., Lukas-Sithole, M., Orlove, B., Schipper, E. L. F., ve Coughlan de Perez, E. (2023). Navigating the continuum between adaptation and maladaptation. *Nature Climate Change*, 13(9), 907–918. <https://doi.org/10.1038/s41558-023-01774-6>
- Salim, W., Bettinger, K., ve Fisher, M. (2019). Maladaptation on the waterfront: Jakarta's growth coalition and the Great Garuda. *Environment and Urbanization ASIA*, 10(1), 63–80. <https://doi.org/10.1177/0975425318821809>
- Schipper, E. L. F. (2020). Maladaptation: When adaptation to climate change goes very wrong. *One Earth*, 3(4), 409–414. <https://doi.org/10.1016/j.oneear.2020.09.014>

Yoloğlu, O. C., Daloğlu Çetinkaya, İ., ve Coptı, N. K. (2026). Groundwater sustainability for irrigation in the semi-arid Konya Closed Basin, Türkiye, under climate change scenarios. *Hydrogeology Journal*. 34, 1563–1580. <https://doi.org/10.1007/s10040-026-03052-z>