

BEHİÇ ÇONGARIN 45. TÜRKİYE JEOLOJİ KURULTAYI AÇILIŞ KONUŞMASI

Sayın Başkan,
Sayın Başbakan Yardımcısı,
Sayın Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı,
Sayın Konuklar,
Değerli Arkadaşlarım

"45. Türkiye Jeoloji Kurultayı 1992" ye hoş geldiniz. Hepinizi Jeoloji Mühendisleri Oda'sı adına saygıyla selamlanm.

Türkiye Jeoloji Kurultaylarının 45'incisine ulaşılması Jeoloji Mühendisi meslektaşlarımızın gururudur.

Her geçen yıl aran nitelik ve nicelikte oluşturulan bu kurultayların amacı, ülkemizde yürütülen jeoloji ile ilgili bilimsel ve teknik etüd, araştırma ve projelerin çağdaş düzeye ulaşmasına aracı olmak ve jeolojinin ülke ekonomisindeki yerini, kalkışını somut olarak belirlemektir.

Bu kurultayın amacı üniversitelerde, Kamu kurumlarında ve Özel kurumlarda görev yapan tüm meslektaşlarımızın biraraya gelerek, doğal kaynakların aranması, bulunması, işletilmesi ve değerlendirilmesi konularının, ülkemizde büyük mühendislik projelerinin jeolojik, jeoteknik sorunların çözülmesindeki, önerilerin çağdaş bilim ve teknik düzeyinde tartışılması uygulanan yöntem ve tekniklerin İndelenerek en iyisinin en doğrusunun,, ülke için en yararlısının bulunması için çaba sarf edilmesidir.

Öncelikle Kurultayımızın açılış oturumunu onurlandıran; Sayın konuklarımıza, Kurultayımızın gerçekleşmesine katkı koyan başta MTA Genel Müdürlüğü olmak üzere tüm Kuruluşlarımıza, Kurultayımıza bildiri-leri ile katılan değerli meslektaşlarımıza, Kurultay sırasında düzenlenen Altın ve Otoyollar Panellerine kanlan değerli uzmanlar ve siyasi parti temsilcileri ile bu kurultayın başarılı bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için aylarca büyük çaba sarf eden Düzenleme Kurulu üyelerine odamız adına teşekkür ederim.

Sayın Konuklar, Değerli Arkadaşlarım, Bugün öğleden sonra teknik oturumlarına başlayacağımız 45. Türkiye Jeoloji Kurultayı

1992" de 14 oturumda 63 teknik ve bilimsel bildiri sunulacaktır, Ayrıca Otoyol ve Altın konularında iki panelimiz, 4 slayt gösterimiz ve bir de fotoğraf sergimiz yer almaktadır.

Son yıllarda otoyol projeleri ülke gündemindedir. Bu projelerle ilgili kamuoyundaki tartışmalar henüz sonuçlanmamıştır. Panelimizin de bu tartışmalara yeni boyutlar kazandıracağına İnaniyoruz.

Jeoloji Mühendisleri otoyol projelerinde, zemin etütleri, heyelan ve çevre etütleri ile yoğun bir çalışma içindedir. Her yıl olduğu gibi bu yıl da "Mühendislik Jeolojisi Oturumu"nda otoyol ile ilgili teknik bildiriler tartışılacaktır.

Değerli arkadaşlarım, Otoyol projeleri ile ilgili politikaların tam olarak Ülkeye ranna gelişmediğini burada vurgulamak isterim. Bu projelerin esasta yabancı firmalar tarafından yürütülmesi projelerin çok boyutlu ele almamalarına neden olmak» tadır.

Özellikle güzergah seçimi konusunda, yabancı mühendislerin ülke gerçeklerini doğru olarak değerlendirebildiklerini soy*lemek zordur.



Güzergah seçiminde çevre faktörünün gözardı edilmesi, etüd planlama, proje ve uygulama aşamalarındaki diğer projeler aleyhine yapılması nedeniyle ilerde, büyük maliyetlerle oluşturulan otoyolların, ülke ekonomisini bazı yönlerden, olumsuz etkilemesi kaçınılmaz olacaktır,

Ankara çevre otoyolu güzergahının, çevre faktörünü göz önünde bulundurmadığını, değişmesi gerektiğini geçen yıllardaki toplantılarımızda ve basın bildirilerimiz ile defalarca vurgulamamıza rahnen seçilen güzergah değişmemiş ve bu güzergah

gahta inşaata başlanmıştır. Çevre otoyolu baraj göllerini katederek varolan doğal güzellikleri, tarihi ve kültürel alanları ve son elli yılda zorlukla yetiştirilen yeşil kuşaklan önemli ölçüde tahrip edecektir, Ankara güneyinde, önemli ölçüde potansiyel heyelan alanlarını, çok zor şartlarda kat edecektir.

Mersin, Tarsus, Adana, İzmir, Aydın, Bolu, Düzce ovalarından geçen otoyol güzergahlan sulanan ve sulanabilir özellikteki en değerli tanm alanlarını katetmektedir.

Ülkemiz topraklan çok geniştir. Ama, sulanabilir tanm alanlarımız çok sınırlıdır, 78 milyon ha. olan ülke alanında, yapılan tüm planlamalar sonucu saptanan, ekonomik olarak sulanabilir tarım alanı, 8,5 milyon ha, dır. Bu alan zaten kentleşme ve endüstri kuruluşlan tarafından hızla Temirilmektedir. Bu değerli tanm alanlarından otoyol güzergahlarının geçirilmesi, ayrıca ilerde yol boyunca kentleşme ve endüstri kuruluşlarının yayılmına neden olacak ve sonuçta en değerli tanm topraklan önemli oranda korunamayacaktır.

Otoyol güzergahı seçimindeki bu titizli^ yabancı mühendislerin göstermesini bekleyemeyiz. Onlar yalnız yol tekniği yönünden güzergahlan değerlendirmektedir. Çevre ve maliyet bizim sorunumuzdur.

Sayın Konuklar Değerli Arkadaşlarım, Doğal kaynakların işletilmesi ve korunması konusu gün geçtikçe önem kazanmaktadır .Yanlış, ilgisizce ve salt kişisel çıkarlar uğruna yapılan işletmeler, toplumumuzu tehdit eden olumsuz sonuçlar doğurmaktadır.

Her yıl vurguladığımız olumsuz örneklerin, bazılarını tekrarlamakta yarar görüyorum. Bu konuda somut örnek yeraitısuyu işletmeleridir.

167 sayılı yeraltısuları hakkındaki yasanın, son yıllarda yeraltısulanımızı korumada yetersiz kaldığı açıkça görülmektedir. Kent ve kasabalarımızın içme ve kullanma suyu projelerinde, kaynak yetersizliği görülmesi, daha pahalı çözümlere fpedilmesi, nüfus artışının yanında, biraz da kent çevresindeid yeraitısuyu aidferlerinin, kısmen İdrfenmesi, plansızca tüketilmesi ve sağlıklı olarak kullanılamaz hale getirilmesi nedeniyledir.

Bugün Dünya Bankası kredileri ile Çözümlemeye çalışılan Antalya İçmesuyu ve Kanalizasyon Projesinde, ekonomik olarak kullanılabilir özellikteki travertenlerden boşanan, çevre kaynakların önemli kısmının İdrlendiip görülmektedir. Kanalizasyon Projesinin gerçekleşmesiyle, bu kaynakların bir kısmı kurtanabilir. Ancak aynı zamanda kaynakların beslenme alanında,

yukan traverten platosunda, Döşemealtı yalanında sanayi bölgesi inşaatı başlatılmıştır,

Travertenlerin, jeolojik oluşumları ve Antalya çevresinde bugünkü konumları değerlendirildiğinde, doğal anıt olarak korunması gerektiği, üzerlerinde endüstri tesisleri yapılmaması, mevcut endüstri tesislerinde en kısa zamanda taşınması gerektiğini açıkça belirtmek isterim.

Antalya merkezini uluslararası bir turizm cenneti olarak projelendirmek istiyorsak, doğa ile yapılan ahenkli bir şekilde düzenleyerek, park ve bahçeleri, doğal traverten yapılan ve doğal su kaynakları ile bir cennet köşesi yaratabiliriz.

Bugünkü kontrolsüz yerleşim sürdüğünde, zezemin olarak tanımlanan foseptik sistemi önlenemediğinde, kaynakların kirlenmesine engel olunamayacağı gibi, mavi Antalya körfezini de, foseptik atıklar ile doygun hale gelen travertenlerin, kısa zamanda büyük çaplı kirlenmesi sürpriz olmayacaktır.

Yine Dünya Bankası kredisi ile yürütülen GAÇ veya yeni adı ile ATM PROJESİNDE ele alınan Ege kıyı kasabalarından birkaç örnek vermek isterim.

Havran, Burhaniye, Pelitköy, Amutova. Ören gibi kasabalarımız içme kullanma sularını Havran Çayı alüvyon akiferinden almaktadır. Buna karşın, Havran pis su atıldan bu akifere boşalmaktadır. Burhaniye belediye çöplüğü Havran Çayı alüvyonları üzerinde, çay yatağında etkin bir kirlenme ortamı olarak bulunmaktadır. Ayvalık, Küçükköy, Altınova ve Dikili kasabalarının içme kullanma suyu kaynağı Madra Çayı alüvyon aidferidir. Ne yazık ki aynı durum burada da görülmekte, Altınova kasabasının foseptikleri ve belediye çöp alanı bu alüvyon akiferin beşlenme alanını olumsuz etkilemektedir,

Aliağa kasabasına en yakın su kaynağı, Kayaalan Ovası yeraltısu kaynağı olarak bilinmektedir. Ancak bu ovada bir kağıt fabrikası tarafından, kontrolsüz bir şekilde açılan sondaj kuyuları ve sorumsuz bir işletme sonucunda tüm alfer tuzlanmış durumdadır. Bugün için kilometrelerce içeri fren tuzlanmanın bir an önce durdurulması ve hiç olmazsa Güzelhisar Ovasının tuzlanma tehlikesinden korunması zorunludur.

Bu örnekleri, 167 nolu yasanın etkili ve yetkili olmadığını yeraltısu koruyamadığının somut delilleri olarak göstermek isterim. Örnekler uzatılabilir, Yasa bir an önce ele alınmalıdır.

Sayın Konuklar, Değerli Arkadaşlarım son yıllarda, ne yazık ki ülkemizin jeolojik ve topoğrafik yapısı nedeniyle, doğal afetlerle daha sık karşılaşyoruz, Büyük kayıplar veriyoruz, büyük acılar yaşıyoruz. Son olarak bu kış; Ocak, Şubat ayında Güneydoğu Anadolu'da, çığ yüzünden yüzlerce vatandaşımızı kaybettik, acımız sonsuzdur, tüm halkımıza başsağlığı diliyoruz.

1990 yılında Doğu Karadeniz'de, 1985 yılında, Ban Karadeniz'de sel ve heyelanlardan kayıplarımız büyük boyutlara ulaşmıştır.

Son yüzyılda depremlerdeki can kaybımız, 90,000'e yaklaşıyor, Ancak fu bilinmelidir İd doğal afetler halkımızın alnyazısı değildir. Anadolu'da görülen depremlerde, özellikle Karadeniz Bölgesi'ndeki heyelanlarda, su baskınlarında ve bu yıl oluşan çığ düşmelerinde büyük sayılarda can kaybıyla karşılaşmamızın nedeni, yalnız doğanın acımasız savaşı olamaz.

Bugün ülkemiz topraklarının %92'si, yaşayan nüfusun %95'i, kurulu endüstri tesislerinin de %98'den fazla deprem olasılığı yüksek bölgelerde yer almaktadır.

Doğu ve Batı Karadeniz Bölgeleri bütünüyle yaygın potansiyel heyelan bölgelerine sahiptir.

Bu yıl yüz yüze geldiğimiz yoğun kar yağışının, her kış beklendiği yöreler başta Doğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu, Karadeniz ve Akdeniz'in yüksek topoğrafik alanları olmak üzere, belirli bölgelerdir.

Ülkemizin bu doğa özellikleri, yerleşim alanlarının seçimi ve inşaat projelerinde, daha ayrıntılı zemin ve çevre etüdlerinin yapılmasını zorunlu kılmaktadır.

Bugün dünyada Japonya gibi kalkınmış ülkelerde doğa* deprem, sel, heyelan ve çığ düşmesi gibi afetler bakımından, Anadolu'ya kıyasla, çok daha acımasızdır. Bu ülkelerde de doğa olayları olmakta fakat, yerleşim alanları ve yapılan, do^ şartları ayrıntılı etüd edilerek projelendirildiği için, büyükMn kayıplar ile karşılaşılmamaktadır.

Doğal afetlerin önlenmesi ve zararların minimumda tutulması için, yapılacak çalışmalara öncelik verilmesi zorunludur.

Ülkemizde bir an önce bir "Afet Haritası" hazırlanmalıdır. Afet bölgelerinde kalan yerleşim alanlarında, gerekli önlemler bir an önce alınmalıdır, Yeni yerleşim alanlarının seçilmesi ve planlanmasında, bina inşaatlarının projelendirilmesinde, zemin, jeoteknik etütlerinin yapılmasına, yasal zorunluluk getirilmelidir.

Bu haritalarda belirlenen, afet bölgeleri if iri, özel karayolu, demiryolu projeleri geliştirilmelidir. Bu bölgelerden klasik yöntemlerle yol geçirmek, heyelanları hızlandırmaktadır. Bu potansiyel heyelan alanlarında yol güzergahla« yarma ve dolgu yöntemlerinden çok, tünel ve viyadük sistemleri ile geçirmeye çalışılmalıdır.

Gerekli bölgeler kar ve çığ tünelleri ile geçilmelidir.

Bu amaçla ülke Afet Haritası'nın hazırlanmasına yönelik bir planlamanın bir an önce başlatılması gerekmektedir. Tüm belediyelerin dikkati çekilerek, yeni yapılan projelendirilmesinde zemin etütlerinin titizlikle değerlendirilmesi sağlanmalıdır.

İmar Yasasında, açık bir şekilde, yerleşim alanlarının seçimi, planlanması ve yapılan projelendirilmesinde, çevre ve jeoteknik etütlerin yapılmasına yasal zorunluluk getirilmelidir.

Değerli Arkadaşlarım,

Bu fırsattan yararlanarak bir hususu daha tartışmaya açmak istiyorum, "İstanbul ve çevresinin deprem tehlikesi". İstanbul ve çevresi, yürürlükte bulunan "Deprem Bölgeleri Haritasındaki yeri, 2. derecede deprem bölgesi olarak görülmektedir.

Bu harita hazırlanırken, bilim çevrelerince hazırlanan ve il^li Bakanlığa sunulan tasarlarda, İstanbul'un güney kesimi I.derecede tehlikeli bölge içinde gösterilmiştir.

Sunulan taslak 1972 yılına kadar Türkiye ve yakın yöresinde oluşmuş depremlere ait gözlemlenmiş bilgiler ve ülkemizin genel tektonik yapısı göz önünde bulundurularak hazırlanmıştır. Yürürlüğe konulan "Deprem Bölgeleri Haritası" nda, bilmediğimiz nedenlerle, İstanbul'un güneyi I.dereceden çıkılarak, "2.derece tehlikeli bölge" olarak kabul ve ilan edilmiştir. Aradan 20 yıl geçti, ülkemizde yeni depremler olurken, öte yandan "Tarihsel Deprem Kataloğu" geliştirildi. Bu kataloglarda 1894 depremi gibi, episanırlan İstanbul'a

çok yatan tanımlanmış yeni şiddetli depremler ortaya çıktı.

Bu son çalışmalar ışığında, İstanbul'un deprem halamından riskinin, en kısa zamanda, yeniden ele alınması zorunludur. Bu konuda, uzman bir üyemizin, sayın Uğur Güçlü'nü Kasım 1991 tarihli Bültenimizde uyan yazısına, bugüne kadar ilgililerden bir yanıt gelmemiştir,

İstanbul huda yapılaşmakta ve yayılmaktadır. Aynı zamanda yüteelmekte, gökdelenler inşa edilmekte, endüstri ve santraller bu bölge içinde yoğunlaşmaktadır.

İstanbul'da tarih boyunca saptanan şiddetli depremlerden biriyle karşılaşırsak, kadere boyun mu eğeceğiz?

Konunun en kısa zamanda tartışmaya açılarak sonuçlanması ve gerekli önlemlerin bir program içinde uygulanmaya konulması kaçınılmazdır.

Bu yıl yeniden "Maden Yasası" üzerine tartışmalar yoğunlaşmıştır. Hazırlanacak olan tasarının, topalı kapılar ardında şekillendirilip, hızla yasalaştırılması çözüm değildir. Son 5-6 yılda bunu somut olarak yaşadık, Hızla çıkarılan 3213 nolu maden yasası bir çözüm getirmemiştir.

Ender bulunan, ürettiğinden sonra yenilenme olanağı olmayan, bilinçli olarak aranması, bulunması, işletilmesi ve değerlendirilmesi zorunlu olan maden yataklarımızın, ekonomisine büyük katkı sağlanmasını istiyorsak, Yasa taşanlarının kamu oyununda enine boyuna ayrıntılı olarak tartışılmasına ortam yaratmalıyız.

Madenlerimizin, arama, işletme ve değerlendirme aşamalarında, mühendislerimizin yetid ve sorumlulukları kesin olarak yasadı belirlenmelidir, Maden işletmelerinde yapılacak hataların faturası gelecek nesillere çıkarılmamalıdır.

Değerli Arkadaşlarım, Hükümet programında yer alan ve Önümüzdeki günlerde kurulmasını beklediğimiz, Denizcilik Bakanlığımıza, denizaltı jeolojisi çalışmalarından, büyük görevler düşmektedir.

Yıllardır süren, Ege Denizi Kıta Sahası tartışmaları, bir sonuca bağlanmamıştır. Geçtirmiş yıllarda hatırlayacaksınız, Ege kıta sahanlığı ile ilgili somut, bilimsel veriler, jeoloji mühendisi meslektaşlarımız tarafından ortaya konmuştur,

Önümüzdeki dönemde Karadeniz kıta sahanlığı görüşmeleri, yeni kurulan Karadeniz Cumhuriyetleri ile gündeme gelecektir.

Deniz alanlarında var olan, petrol, değerli madenler gibi doğal kaynaklardan hakımız olan paya sahip çıkabilmek için, denizaltı etütlerinin sürdürülmesi zorunludur. Denizlerimizde kısmen yapılmış olan petrol arama etütlerinin tamamlanması, özellikle Karadeniz'de ayrıntılı değerli maden etütlerine geçilmesi için zaman kaybedilmemesi gerekir,

Eylül 1992'de JMO ve MTA'nın müşterek düzenlediği, yine bu salonlarda yapılacak olan, "Karadeniz Bölgesi Jeolojisi Uluslararası Sempozyumu" nda, Karadeniz Kıta Sahası ve tabanındaki doğal kaynakların potansiyelleri ile ilgili bilimsel ve teknik bildiriler sunulacaktır, Şimdiden, 200 kadar bilim adamı ve araştırmacının bu sempozyuma katılma müracaatları gelmiştir.

Sayın Konuklar, Değerli arkadaşlarım. Geçen yıl bir Zonguldak olayı yaşadık. Bütün ülke ayağa kalktı. Grev bitti toplu sözleşme imzalandı olay unutuldu.

tikliler geçen yıl "Jeolojik problemler" nedeniyle 1986 yılından bu yana üretimin düştüğünü açıklamışlardır.

Şimdi, bu problemlerin üzerine gidilmiş midir? Bu problemler çözülmüş müdür?

Yoksa çözümü, Sayın tshak Âlaton'un önerdiği gibi, işletmeyi terkederek mi bulacağız, 250 km., den fazla bir mostra yayılımı olan, 1500 m, derinliğe ulaşan, yaklaşık 1,3 milyar tonluk kömür rezervi tahmin edilen, şu ana kadar ancak 1/3 derinliğe kadar ulaşabilen bir sahayı modası geçmiş metotlarla, yanlış istihdam politikalarıyla işletip, zarar ediyor diye kapatacak mıyız?

Değerli arkadaşlarım istatistik verilerini olumsuz yorumlayıp hatalı sonuçlar çıkaramayalım

Bu doğal kaynağımızı koruyup, en ileri tekniklerle etüt ve araştırmalarını yapıp, karlı işletmeye geçmek zorundayız.

Bir an önce ayrıntılı Bölgesel Fizibilite etütüne geçilmeli, ayrıntılı jeolojik araştırmalar yapılmalı. Ocak işletmelerinde köklü bir iyileştirmeye gidilmeli, havza çağdaş bir maden bölgesine dönüştürülmelidir.

Daha çok üreten, karlı bir işletme sistemine bir an önce geçilmelidir.

Bu hav» için, öncelikle ele alınacak konular, Zonguldak Kömür Kongrelerinde yerli ve yabancı teknik elemanlar tarafından, somut olarak ortaya konulmuştur.

İdarelerin, bu Önerileri bir süzgeçten geçirip değerlendirerek, hayata geçirilmeleri için, geç kalınmaması gerekiyor. Bu değerlendirmeler sakın dönemlerde soğukkanlılıkla daha gerçekçi yapılabilecektir. Yoksa, bir başka grevde aynı konular aynı aşamada

tekrar ele almak politik nutuklar atmamak zorunda İralınız,

Sayın Konuklar, Değerli Arkadaşlarım, Özellikle, kamuda görevli mühendis arkadaşlarımızın sorunları her geçen yıl büyümektedir. Her yıl yinelediğimiz gibi kesin Çözümü toplu sözleşmeli, grevli sendika kurma hakkına sahip olmaktan geçtiğine inanıyoruz. Bu konuyla ilgili, TMMOB görüşmelerini Başkanımız Sayın Teoman Mfptürk dile getireceklerdir. Ancak bende Jeoloji Mühendisleri ile ilgili özel bir hususu vurgulamak istiyorum.

Kalkınma çabası içindeki ülkemizde, gerçekten sayısal olarak yetersiz olan, jeoloji mühendislerinin bir kısmı iş bulamıyorsa, daha kötüsü meslektaşlarımızın bir kısmı gizli İşsizliğe itilmişlerse, saha ve şantiye çalışmaları yerine büroda masa başında geçen süre her geçen gün daha da uzuyorsa, kalkınmamız için gerekli plan ve hedeflerimizde gösterilen sayısal değerlere daha uzun yıllar ulaşamayacağımız gerçeği açıktır.

Önemli sorunlarımızdan biri, sahada, ocaklarda, şantiye de çekici ve pusulası ile çalışan, bilfi ve becerisini en iyi şekilde kullanan mühendislerimize, uygulayıcı kuruluşlarda gerekli önemin verilmemesidir. Buna karşılık, yöneticilerin çekici hale getirilmesi, bir çok deneyimli mühendis arkadaşlarımızın çekicini pusulasını bırakıp masa başına geçmesine, pzl ipizliğe itilmesine neden olmaktadır. Tam deneyim kazandığı, önemli sorunları sahada çözebileceği dönemde bu arkadaşlarımızın büroya çekilmeleri, mesleğimize ve ülke ekonomisine olumsuz etki yapmaktadır.

Kamu kuruluşlarında, saha ve şantiye çalışmalarının, kadro, yolluk, yan ödeme ve tazminat beklentileriyle, çekici hale getirilmesi zorunludur.

Yoksa bunları iyileştirmek yerine, yürürlükteki yasa ve kararnamele amaçlarından farklı yorumlayarak, mühendislerimiz aleyhine çalıştırmak yurt ekonomisine bir şey kazandırmaz.

Sayın yöneticilerimizin, 1992 yılında, Maliye Bakanlığınca olumsuz yorumla, uygulamaya konan arazi ve sondaj tazminatlarında gerekli İncelemenin yapılarak düzeltileneğine inanmak istiyorum.

Sayın Konuklar, Değerli Arkadaşlarım.

Sözlerimi burada bitirirken, tekrar hepinize hoşgeldink der, 45, Türkiye Jeoloji Kurultayının başarılı geçmesini diler, saygılar sunarım.