

ÇANAKKALE BOĞAZI DENİZEL TARAÇALARINDA GÖZLENEN GÜNCEL ANTROPOJENİK ETKİLER

Mustafa Avcioğlu^a, Erdinç Yiğitbaş^a, Ahmet Evren Erginal^b

^aÇanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Jeoloji Mühendisliği Bölümü, 17020 Çanakkale, Türkiye

^bÇanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Coğrafya Eğitimi Bölümü, 17100Çanakkale, Türkiye
(m_avcioglu@comu.edu.tr)

ÖZ

İstanbul; iş, ticaret, sanayi ve insan yoğunluğu bakımından doygun bir hale gelmiştir. İleriye dönük yapılan şehir - ülke planlamalarında; hem ulaşım, hem yerleşim hem de sanayi için Çanakkale'nin İstanbul'a alternatif olabileceği düşünülmektedir. Ayrıca Avrupa'dan (dolayısıyla Trakya'dan) Anadolu'ya kara ulaşımının alternatifi olarak Çanakkale Boğazı güzergahının geliştirilmesi planlanmaktadır. Bu amaç doğrultusunda Çanakkale'ye ulaşımın daha kolay olabilmesi için şimdiden mühendislik yapıları (karayolları -çevre yolları, tüneller, viyadükler ve bir boğaz köprüsü) ya yapım aşamasındadır ya da tamamlanmıştır. Bu ulaşım arterinin tamamlanması için öncelikle Çanakkale Boğazı kıyılarının ve boğazın kat edilmesini gerektirmektedir.

Çanakkale Boğazı kıyıları genel olarak incelendiğinde, Üst Miyosen yaşlı tortul kayalar ve alüvyonların mostra verdiği, yer yer dik yarıların bulunduğu yer yer de deltaların gözleendiği jeolojik-jeomorfolojik bir yapıya sahiptir. Boğazın kıyıları, boğazın açılması ile ilgili olarak jeolojik anlamda çok önemli ipuçları içeren denizel ve akarsu taraçalarının mostra verdiği bir bölgedir. Denizel taraçalarda yapılan stratigrafik, paleontolojik, sedimantolojik, petrografik ve jeokronolojik araştırmalar sonucunda, Boğazın Geç Pleyistosen'den günümüze geçirmiş olduğu evrim hakkında çok önemli bilgiler vermektedir.

Çanakkale Boğazı'nın gelişiminin anlaşılabilmesi, dolayısıyla Çanakkale Boğazı üzerinden Akdeniz - Karadeniz bağlantısının modellenenebilmesi için yerbilimciler 19.yy'ın ikinci yarısından itibaren, bu denizel Kuvaterner çökelleri üzerine çok sayıda bilimsel araştırma yapılmıştır. Yapılan bu çalışmalarda, fosilce zengin zonu tespit edilebilen otuza yakın denizel taraça istifi,-boğazın her iki kıyısı boyunca tanımlanarak haritalanmıştır.

Yakın zamanlarda yapılan arazi çalışmalarında ise otuza yakın bu lokasyonun sadece on kadarının korunabildiği (Çardak, Kaplantepe, Saltık, Yelkenkaya, Çayırdere, İkizlerçeşme, Kilye; İyisu ve Gelibolu Denizel Taraçaları) belirlenmiştir. Lokasyonları bilindiği halde tespit edilemeyen kıyıya yakın alanlarda bulunan denizel taraçaların, geçen on yıllar boyunca kıyı kenarlarında yapılan ulaşım yolları veya çeşitli antropojenik etkilerle tahrip edildiği düşünülmektedir. Günümüze kadar varlığını koruyan taraçalardan İyisu ve Kaplantepe Denizel Taraçaları'nın bulunduğu bölgelerde boğaz köprüsü ayaklarının inşaatı devam etmektedir. Gelibolu-Eceabat arasındaki karayolunu genişletmek için açılan tünelin Eceabat tarafındaki girişi ise Kilye Denizel Taraçası'nın bir kısmının tahrip edilmesine neden olmuştur. Sonuç olarak; geriye kalan denizel taraça istifleri, jeolojik anlamda "miras" olduğu düşünülmeden, mühendislik yapılarının etkisinde tümüyle yok olma tehlikesi altındadır. Rehabilitasyonu mümkün olmayan ve doğal sit alanı olarak korunması gereken Çanakkale Boğazı geçiş güzergahındaki bu önemli jeolojik mirasların acilen koruma altına alınması gerekmektedir.

Anahtar Kelimeler: Çanakkale Boğazı, denizel taraça, mühendislik yapıları, antropojenik etki, jeolojik miras

RECENT ANTHROPOGENIC EFFECTS OBSERVED IN MARINE TERRACES ON THE ÇANAKKALE STRAITS

Mustafa Avcioğlu^a, Erdinç Yiğitbaş^a, Ahmet Evren Erginal^b

Çanakkale Onsekiz Mart University, Department of Geological Engineering, 17020
Çanakkale, Türkiye

Çanakkale Onsekiz Mart University, Department of Geography Education, 17100
Çanakkale, Türkiye
(m_avcioglu@comu.edu.tr)

ABSTRACT

Istanbul has been filled in terms of the density of work, commerce, industry and people. In future-based city-country planning, the province of Çanakkale may be considered an alternative to Istanbul for transport, settlement and industry. Additionally, the Çanakkale Strait route is planned for development as an alternative for road transport from Europe (and thus Trakya) to Anatolia. In line with this aim, engineering work to make access easier (roads, ring roads, tunnels, viaducts and a bridge across the strait) are in the construction stages of have been completed. To complete this access artery it is firstly necessary to pass the coastline and strait at Çanakkale.

When the strait coastline is generally investigated, there are outcrops of Upper Miocene sedimentary rocks and alluvium, with a geologic-geomorphological structure of occasional steep scarps and occasional deltas. The coastline of the Çanakkale Strait is a region with outcrops of marine and fluvial terraces containing very important clues about the opening of the strait in terms of geology. The results of stratigraphical, paleontological, sedimentological, petrographical and geochronological research into the marine terraces provide very important information about the evolution of the Strait from the Late Pleistocene to the present day.

To be able to understand the development of Çanakkale Strait, and as a result model the link between the Mediterranean Sea – Black Sea via the Çanakkale Strait, since the second half of the 19th century earth scientists have performed many scientific studies on these Quaternary marine sediments. In these studies, nearly thirty marine terrace sequences identified to have fossil rich zones were mapped and described on both sides of the Strait.

Field studies completed in recent times have determined that of these thirty terraces, only about ten have been preserved in location (Çardak, Kaplantepe, Saltık, Yelkenkaya, Çayırdere, İkizlerçeşme, Kilye; İyisu and Gelibolu marine terraces). Marine terraces found in areas close to the coastline with location known but which were not identified are considered to have been destroyed by access roads along the coastline or a variety of anthropogenic effects within the last decades. In the area of the İyisu and Kaplantepe marine terraces which are still extant, the construction of the feet of the strait bridge continues. The Eceabat exit of the tunnel drilled to widen the road between Gelibolu and Eceabat caused partial destruction of the Kilye marine terrace. In conclusion, the remaining marine terrace sequences are under threat of complete destruction by engineering structures without being considered a “heritage” in the geologic sense. With rehabilitation impossible and requiring protection as natural heritage sites, this important geological heritage along the Çanakkale Strait transit route should be immediately protected and preserved.

Keywords: Çanakkale Strait, marine terraces, engineering constructions, anthropogenic effects, geological heritage