

## OTOYOLLARI PANELİ

26 Şubat 1992 günü MTA Sadrettin ALPAN Salonunda "Otoyolları Paneli\* yapıldı. 45. Türkiye Jeoloji Kurultayı etkinlikleri kapsamında gerçekleştirilen paneli TMMOB Genel Sekreteri İsmail Hakkı KULÂKSIZOĞLU yönetmiştir. Toplantıya panelist olarak Veli AKSOY (SHP İzmir Milletvekili), Cengiz ALTOKAYA (ANAP Aydın Milletvekili), Ahmet ERTOK (RP MKYK Üyesi), Arif MERDOL (İnşaat

miyetçi bir tavırdan vazgeçilmesini istiyoruz<sup>11</sup>.

Cengiz ALTOKAYA konuşmasına, coğrafi konumunun Türkiye'yi, Avrupa ile Asya - Ortadoğu arasındaki transit taşımacılıkta ön plana çıkardığını belirterek başlamıştır, "Ayrıca Türkiye'deki araç ve sürücü sayısı büyük bir artış göstermektedir. Bu nedenledir ki, 1970'li yıllarda otoyol kavramı gündeme gelmiştir. Tartışılacak

yeniden para gider. Bu bakımdan toynak israfı söz konusudur. Hizmet verdiğiniz yerden de para toplayamazsınız".

Ahmet ERTOK da konuşmasında, özetle şunları söylemiştir: "Yapılan otoyollar taslak projeleri bile olmadan, tahmini bir keşif bedeliyle projersiz olarak ihale edilmiştir. Tabiat düzeninin jeolojik yapısının korunması dikkate alınmamıştır. Dolayısıyla ekonomiyeye zarar veren projeler haline dönüşmüştür\* Otoyol yapımının kontrolörlüğü müşavir firmalara verilmiş, Karayolları Genel Müdürlüğü safdışı bırakılmıştır, Türk işçi ve mühendislerine az ücret ödenirken, yabancı mühendislere yüksek ücretler ödenmiştir, Yapılan otoyolları dünya standartlarında da olmamıştır, Bugünkü fiyatlarla 1 km otoyol 11 milyar TL'ye mal oluyor". Çözüm önerileri bölümünde ise ERTÖK, daha ucuza malolacak duble yolların yapılmasını, uygun bulunduğunu belirtmiştir.



Müh, Odası), Hikmet TÜMER (OMO) katılmışlardır,

İlk konuşmacı olan Veli AKSOY, otoyollarla ilgili yolsuzluk dosyasının Meclis'e getirildiğini ve 10 trilyonluk bir yolsuzluğun izleyicisi olduklarını belirterek, otoyollar yerine meliyeti 8-10 kat daha ucuz olan duble yolların yapılması gerektiğini savunmuştur. AKSOY panelin çözüm önerileri bölümünde ise şunları söylemiştir: "Esasen otoyollara karşı değiliz, bu konu tartışılabilir. Ancak, biz uluslararası çıkar çevreleri karşısında tesli-

konu, hangi güzergahlarda otoyolların yapılması, hangi güzergahlarda ise yapılmamasıdır ANAP olarak otoyolların yapımını benimsiyor, ekonomik buluyor, insanımıza ve bütün insanlığa daha yararlı olacağına inanıyoruz<sup>11</sup>. Panelin çözüm önerileri bölümünde ise, ALTOKAYA şu önerilerde bulunmuştur: "Otoyolların hedeflenen 3 bin km'sini ne pahasına olursa olsun bitirmek, omurgayı çatmak gerekmektedir. Duble yol yapımı için önce belli bir para gider, daha sonra onarımına

Arif MERDÖUun yaptığı konuşma ise, özetle şöyledir: "Otoyollar yüksek hızla araç kullananların güvenli ve en randımanlı hareketini sağlayabilecek yüksek kapasiteli yollardır, Bu tanımdan sonra, otoyollar neden yapılır? Otoyolların teknik gerekliliği var mıdır? Sorularını irdelemek gerekir. Anayasanın Odalara yüklediği belli sorumluluklar vardır, Bu nedenle sorumluluklarımızı yerine getirmek durumundayız, 1970'li yıllarda birkaç hat çizilerek, bunlar oto-

yol güzergahı olarak ilan edildi. Bunun nedeni, Avrupa'da duraksayan otoyol yapımı sonucu bu işle uğraşan yabancı firmaların yeni pazar aramaları ve Ortadoğu'ya Türkiye üzerinden bir geçiş, bir köprü sağlama arayışlarıydı. Olaya trafik açısından bakarsanız, Türkiye'nin 20 yıl sonra bile, belli güzergahlarda otoyol ihtiyacı yoktur, "Yapılacak bu otoyollarda yük taşıma" tezine karşılık, Dünya'nın hiçbir yerinde otoyolların yük taşımak için yapılmadığını vurguluyorum, Otoyol hız ve konfor yoludur. Muhalefetin ve bizlerin bu eleştirilerine karşın, yapılan bu otoyollar için sağlanan krediler bu problemi çözemediği gibi, T.C. Hükümetleri'nin ayrıca harcadığı

miktarlar da çok büyük boyutlarda olup ekonomimizi olumsuz yönde etkilemiştir".

Son konuşmacı olan Hikmet TÜMER de, özetle, şunları söylemiştir; "1986 yılında siyasi iktidarın kararıyla bir otoyol projesi dönemine girildi. Böylece projesi, fizibilitesi, planı, programı, kaynağı olmayan bir otoyol serüveni başladı. Bunun sonucu olarak da maliyetler korkunç miktarlarda yükseldi. Bunun nedeni plansız, projersiz olmaları; Türk mühendislerinin, Türk Mühendis Odalarının, Türk teknik adamlarının görüşlerinin devre dışı bırakılmasıdır, Jeoloji Mühendisleri'nin çalışmayacağı bu tür girişimler, daima maliyeti artıracaktır, Her-

hangi bir güzergahta otoyol planlanması için, günde 15-50 bin aracın geçmesi gerekir, Daha ekonomik olan demiryolu, denizyolu taşımacılığını gözardı ederek rasyonel olmayan otoyol projesine, bu kaynakları kullanamazsınız. Bilinçsiz yol güzergahı seçimiyle tarıma engel olunuyor \*ve yeraltı suyu kirlenmesine neden olunuyor. Otoyollar kamuoyunda tartışılıyor. Ancak biz, JMO olarak, bu olayın teknik yönlerinde sizlere katkı koyalım, diyoruz. Bunun için yetişmiş jeoloji mühendisleri, kuruluşlar, firmalar, odalar, üniversiteler var, Bu konuda yeteri kadar bilgi birikimimiz var. Tüm bunlar size ekonomi sağlayacaktır."

## ALTIN PANELİ

45, Türkiye Jeoloji Kurultayı etkinlikleri kapsamında 25 Şubat 1992 günü MTA Sadrettin ALFAN Salonu'nda "Altın Paneli" yapıldı, Prof, Dr, Ayhan ERLER (ODTÜ) 'in yönettiği panelde Doç, Dr, Doğan AYDAL (AÜFF), Dr, Ömer AM\*GI (INTERMm), Dr. Tandoğan ENGİN (MTA), Sabri KARAHAN (CQM-CÖ) panelist olarak katılmıştır,

İlk konuşmacı olan Ömer AKINCI altınla uğraşan Dünya şirketlerinin adlarının ve çalıştıkları alanları örnekleriyle anlatarak bu şirketlerin üretim miktarlarından ve Dünya altın fiyatlarından, ayrıntılı olarak sözetti,

Tandoğan ENGİN ise konuşmasında, altın yataklarının oluşumunu, özellikle de epidermal altın yataklarının jeolojik özelliklerini anlattı, Dünya'daki ve Türkiye'deki

epidermal altın yataklarının dağılımlarından da sözeden ENGİN konuşmasını, MTA'nın yaptığı ayrıntılı altın arama çalışmalarına değinerek bitirmiştir.

Doğan AYDAL konuşmasının önemli bölümünü altın yataklarının oluşum modellerine, özellikle de epidermal altın yataklarının oluşum modellerine ayırdı. Bu modelleri şekillerle anlatan AYDAL konuşmasını, Türkiye'deki uygulama-

malardan söz ederek bitirmiştir.

Son konuşmacı Sabri KARAHAN altın işletme teknikleri üzerine açıklamalar yaptı. Özellikle Heap-leaching tekniğiyle altın elde edilmesi konusunda geniş bilgi verdi. Ayrıca KARAHAN, bilinçli kullanıldığında, Heap-leaching tekniğinde kullanılan siyanürün İnsan ve çevre için, basında abartıldığı denli, sakıncalı olmadığını da belirtmiştir.

