

Olası İstanbul Depremi'nde deniz ulaştırması



HÜSEYİN ÇINAR *

Olası bir İstanbul depremi üzerine birçok senaryodan bahsedilmekte ve devlet kurumları bir bütün olarak bu konuyla ilgili yoğun emek ve çaba sarf etmektedir. Bu konuyla ilgili birçok hazırlık yapılırken, diğer taraftan 2019 yılında AFAD tarafından Yeşilköy'de bir toplantı düzenlenmişti. Toplantıda İstanbul Depremi'nin neticelerine ilişkin sunumlar yapılmış deprem esnasında ve sonrasında İstanbul'un ulaştırma yollarının nasıl kullanılabilceği, hangi tedbirlerin alınması gerektiği, eldeki ulaşım vasıtalarının neler olduğu konusunda ön bir farkındalık toplantısı düzenlenmiş ve bu konudaki hazırlıklar gözden geçirilmiştir. Bu toplantıya Türk Armatörler Birliği olarak katılım sağlanarak, tarafımızca deniz ulaşımında hangi deniz vasıtalarının kullanılabilceği, ne tip deniz araçlarımızın olduğu ve bu konuda hangi dernek/kurum ve kuruluşla da irtibatla olunması ve bu çalışmanın İstanbul özelinde hangi kurumlarla sürdürülmesi gerektiği konusunda ayrıca bir bilgilendirme yapılmıştır.

DEPREMDE EN ÖNEMLİ ULAŞTIRMA YOLU DENİZ YOLUDUR

Deprem esnasında ve sonrasında kesintisiz sürdürülmesi muhtemel

en önemli ulaştırma yolu deniz ulaştırmasıdır. Bunu şöyle açıklamak mümkün olabilecektir. Malumları olduğu üzere 17 Ağustos 1999'da Marmara'nın doğusu ve güneyini etkileyen geniş bir fay hattı üzerinde bulunan birçok il ve ilçe bu depremden etkilenmiş, birçok yapı çok önemli düzeyde hasar almış ve can kayıpları yaşanmıştır. Bunların başında da "Donanma Kenti" olarak adlandırdığımız Gölcük gelmektedir. Bu depremi o esnada o fay hattı üzerinde yaşayan biri olarak çok önemli tecrübe edindiğimi değerlendirmekteyim ve bunu da deniz ulaştırması anlamında paylaşmamın faydalı olacağını düşünmekteyim. Konunun anlaşılabilirliği açısından o anki görevimi de belirtmek isterim. O sırada yüzbaşı rütbesinde ve Turgut Reis Fırkateyni Harekât Subayı olarak görev yapmakta idim.

Öncelikle depremin hemen birkaç dakika sonrasında başlamak istiyorum. Deprem gerçekten çok şiddetli bir şekilde vuku buldu ve tamamıyla binamızın sağlam olması sayesinde bu depremden sağ olarak kurtulabildik. Deprem devam ederken görebildiğim yegâne şey bir alev topuydu. Sonradan öğrendik ki bu alev topu TÜPRAŞ'ın yıkılan bacasının yarattığı patlamanın sebep olduğu bir alev aydınlanması imiş. Ben depremin fay hattı üzerinde olduğumuzdan habersiz ve bilinçsiz bir şekilde bunun İstanbul'da olmuş olabileceğini düşündüm, bunu düşünmem sebep olan sanırım yakınlarımızın İstanbul'da olması idi. Bunun üzerine İstanbul'a gitmek üzere arabayla evimizden çıktığımızda gördüğümüz manzara korkunçtu. Birçok bina yıkılmış, elektrikler kesilmiş, her taraf karanlık ve toz içindeydi. Arabayla ilerleyebildiğimiz mesafe Bursa-Kocaeli yolu üzerinde en fazla 500 metre olabilmişti. Yıkılan binalar ana işlek yolu kapatmıştı. Bu sırada cep telefonları kesinlikle kullanılamamakla birlikte bir yakınımız hasbelkader bize ulaşabilmişti. Biz depremin kendi

yaşadığımız yerde olduğunu o sırada öğrendik. Bunun üzerine İstanbul'a gitmekten vazgeçip, tekrar üsse dönmek üzere ilerlerken yolda bir babanın yaralı kız çocuğunu kucağına almış çaresizce etrafa bakındığını gördüğümüzde işte o an deprem felaketinin acısı yüreğimize oturmuştu. Baba ve kızını arabamıza alıp Gölcük Deniz Hastanesi'ne götürmüştük. Ayrıca gemilerin bağlı bulunduğu Poyraz Rıhtımı'na gittiğimde ise burada birkaç iskelenin yerinin kaydığını, ana iskelenin yükselerek bir V şeklinde çatladığını gördüm.

Bundan sonra gelişen durumu konumuzun ilgisi dâhilinde şu şekilde öykülendirmek gerekecektir. Burada bazı detayları yazmayacağım ama buradan elde edilen tecrübeleri yazının ilerleyen kısımlarında aktaracağım. Gemilerde küçük de olsa bir ekme fırını olması sebebiyle Gölcük halkına yettiği kadarıyla ekme çıkartabilmek için tüm gemilerde ekme yapımı başlatıldı. Gemilerdeki yara savunma malzemeleri ile birlikte ekipler oluşturularak, yıkım yerlerine gönderildi. Özellikle büyük harp gemilerinde doktor olduğundan ve ayrıca Gölcük Deniz Hastanesi'nden gelen doktorlar ile gemilerimiz yaralı tahliye merkezi olarak ilan edildi ve bu doktorlar yaralıların burada durumunu değerlendirerek ağır olanlar başta olmak üzere yine gemilerde bulunan sedyeler ile yaralı tahliyesine hazır hale getirildi.

Yolların kapanmış olması nedeniyle o an verilen bir karar ile süratleri nedeniyle Hücumbotlar vasıtasıyla Gölcük - İstanbul arasında hastanelere yaralı tahliyesi başlatıldı. Gölcük Merkez'den yaralıları Poyraz Rıhtımı'na getirilmekte, burada büyük gemilerde bulunan doktorlar vasıtasıyla durumları önceliklendirilmekte ve daha sonra hücumbotlar ile tahliye edilmekte idi. Bunun asıl gerekçesini de şu şekilde değerlendirmek gerekir. Tüm yardım unsuru olarak çalışanların ve karar vericilerin tek kesin bildiği şey deniz yolunun açık olduğu idi. Belki o sırada

karayolu açıktı, belki değildi. İşte karayolundan hızlı tahliye yapamamanın bir nedeni buydu. Açık olup olmadığı bilinmiyordu. Diğer bir neden de; kara araçlarının farklı kurumlarda ve oldukça dağınık bir vaziyette olmasıydı. Bu sebepten dolayı birçok kara aracını planlamak, onları tahliye için kullanmak o an için gerçekten zordu. Üçüncü bir sebep de kara araçlarıyla uzak mesafeye tek seferde bir veya iki kişi götürülebilecekken, hücumbotlarla bu sayı tek seferde belki de 20-30 acil yaralının nakli demektir.

TÜM KURUMLARLA BİR KOORDINASYON VE PLANLAMA ÇALIŞMASI YAPILMAK ZORUNDA

Depremde en önemli konunun o an için hızla ve süratle hayat kurtarmak olduğunu o an yaşamış ve görmüştük. Yaklaşık 25 bin-30 bin insanımızın hayatını kaybettiği böylesine acı hatıralarla dolu bir depremden ders çıkarmamızın en önemli konularımızdan biri olduğunu değerlendirmekteyim. Bu anlatıdan sonra konumuzu tekrar olası İstanbul depremine getirirsek, buradan da görüldüğü üzere İstanbul için deprem öncesi hazırlıklar kapsamında bir aktarma ve tahliye planı ile her iki yaka arasında denizden ulaşımın devamlılığının sağlanması konusunda bir planlama yapılması, unsurların ve insanlarımızın bu konuda hazır hale getirilmesi ve bilinçlendirilmesi gerekmektedir. Bunun için de bu konuda mümessil olan tüm kurumlarla bir koordinasyon ve planlama çalışması yapılması elzemdir.

Aslında olası ulaşım senaryosunun ne olacağı kısaca yukarıda anlatılmıştır. Ancak diğer taraftan da İstanbul'un farklı coğrafyası, nüfusu, Boğazdan akan deniz trafiği, şehrin her iki yakasının farklı kurtarma imkânlarıyla teşkil edilmiş olması ve şehirde zarar derecesinin farklı olacağı semt ve ilçeler dikkate alındığında buradaki planlama doğal olarak daha karmaşık hale gelebilecektir.

Peki depremden hemen sonra ulaştırmanın sürekliliğini ivedilikle tesis etmek ve önceden belirlenen fonksiyon



ve görevlere göre bu unsurların nasıl kullanılacağına yönelik neler yapılmalı?

- Bunun için öncelikle ve ivedilikle planlama ameliyesi başlatılmalı ve bu planlama işinde hangi kurumların temsilcilerinin bulunacağı (Buna ilgili sivil toplum kuruluşları dâhil) doğru ve eksiksiz bir şekilde tespit edilmeli,
- Bir yönlendirme komitesinin altında farklı planlama ve çalışma grupları kurulmalı,
- Bu konuda geçmişte tecrübeleri de olan kişiler ile en olası senaryo/ senaryolar yaratılmalı ve bu senaryoya/ senaryolara göre planlamalar başlatılmalı (Bu arada oluşturulacak bir planın en büyük başarısı bu senaryonun gerçeğine yaklaştırılabilmesi olacaktır.)
- Deprem olduktan sonraki ilk 72 saat çok yoğun ve sonrasındaki 10 gün için yoğun ihtiyaçlar hâsıl olabileceği planlamalarda dikkate alınmalı,
- Planlama tamamlandıktan sonra da bu planlama dâhilinde bulunacak kurumlar ile bütünlük tatbikat ve denemeler yapılmalı, uygulamada görülen eksiklikler giderilerek planlama güncellenmeli,
- Planlamalarda sadece deniz platformları değil, tüm ulaştırma imkânları birbirleriyle bağlantılı ve koordineli olarak ele alınmalıdır.

Biz konuya genel ulaştırmanın bir parçası olacak deniz ulaştırması açısından bakarsak böyle bir depremden deniz platformları tarafından örnek olarak ne tip görev ve fonksiyonların yerine getirilebileceğini şu şekilde



sıralayabiliriz. Bu görevler çok farklı kurumlardan gelen kişilerle yapılacak bir beyin fırtınası ile çok daha fazla sayıda çoğaltılabilecektir.

NELER YAPABİLİRİZ?

- İhtiyaç halinde kurtarma araçları, iş makineleri, itfaiye araçları, ambulans vb. araçların denize kıyısı olan başka il ve ilçelerden İstanbul'a transfer edilmesi,
- İhtiyaç halinde kurtarma ekiplerinin çoklu sayıda başka şehirlerden intikal ettirilmesi,
- Yaralı sevk noktalarından başka sahil şehirlerine süratli ve çoklu sayıda yaralı nakli yapılması,
- Yaşam koşullarının zorlaşması ve daha emniyetli şehirlere gitmek isteyenlerin tahliyesi veya depremden etki durumlarına göre Mudanya, Bandırma, Çanakkale ve Lapseki gibi il ve ilçelere geçici hat oluşturulması,
- Şehir içi denizden yolcu ulaştırmasının devam ettirilmesi (Her iki yaka arasında geçiş talebinin artacağı değerlendirilmektedir.)
- Şehir hatları vapurlarında kadınlar ve çocuklar için geçici barınma veya yaralı önceliklendirme/ sevk noktaları kurulması,
- Gıda, özellikle ekmek ve su, ilk yardım malzemesi, çadır, hijyen malzemeleri, ilaç vb. malzemeler için lojistik destek sağlanması,
- Şehrin ihtiyaç duyulan yerlerine gemiler ile su ve akaryakıt lojistiği sağlanması,

• Öncelikle normal şartlarda İstanbul'a hallere gelen gıda malzemesi getiren kamyonlar için Kocaeli ve Bandırmadan Ro-Ro seferleri düzenlenmesi gibi.

Tabii burada önemli bir konu da yukarıda sayılan ve çoğaltılabilecek "Bu görevleri yerine getirebilecek platformlar/deniz unsurları neler olabilecektir?" diye bir soruyu da akıldan çıkarmamak gereklidir.

- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı gemileri (Olası ihtiyaçlara göre gemi tipleri belirlenebilecektir)
- Hızlı deniz otobüsleri
- Hızlı feribotlar
- Şehir içi düzenli tüm hatlarda çalışan tekneler
- Şehir hatlarına bağlı vapur ve tekneler
- Marmara içi Ro-Ro'lar ve arabalı vapurlar
- İhtiyaç halinde uluslararası hat taşımacılığı yapan Ro-Ro gemileri
- Su gemileri
- Akaryakıt gemileri
- Deniz inşaat platformları
- Römorkörler
- Okul gemileri ve benzer tip gemiler

Örnek olarak aşağıda belirtilen konuların dikkate alınmasının konuyu irdelemek açısından faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

- İrili ufaklı tüm iskeleler dikkate alınarak, bunların olası afetteki etkilenme analizleri çıkartılıp durumları bu senaryolara göre ele alınmalı ve planlamalara dâhil edilmeli (Bu tip bir duruma örnek olarak Gölçük'teki fay hattı üzerindeki çok büyük bir kapalı yüzme havuzunun yarısına kadar denize gömüldüğü ve hatta İzmit Değirmendere Deniz Otobüsü İskelesi'nin tamamıyla

kullanılamaz hale geldiği bilinmektedir.)

- İlçe ve semtlerin etkilenme, yıkım, yaralı ve ölüm oranları senaryolarına göre yukarıda belirtilen fonksiyonların yerine getirilme lokasyonlarının belirlenmesi, örneğin Avcılar'da yıkım oranının yüksek olacağı değerlendiriliyorsa bu durumda yaralı tahliye iskelesi olarak o bölgeye en yakın asıl ve yedek iskeleler tespit edilmeli,
- İskelelere yaralı nakli yapılacak arka yollar/ulaşım hatları belirlenmeli ve öncelikli bu yollar açık tutulmalı (Bu ne kadar etkin bir şekilde sağlanırsa, deniz platformlarının kullanılma etkinliği de o kadar artacaktır.),
- İskele yıkımlarına karşı ve/veya istenilen yere yapılmak üzere seyyar iskele planlamaları ve yer tespitleri önceden yapılmalı,
- Yukarıda belirtilen ve daha da çoğaltılabilecek fonksiyonları yerine getirebilecek şekilde deniz trafik hatları düzenlenmeli,
- Her türlü tahliyenin yapılacağı şehir sahillerinde yaralı sevk noktaları ve lojistik merkezlerin oluşturulacağı yerler belirlenmeli ve buralardan hangi hastaneler, hangi platformlarla sevk yapılabilceği önceden belirlenmeli,
- Bu sevk noktalarında özellikle yaralı ve ölümlerin kaydı tutulmalı, yakınlarını haberdar edecek bir mekanizma kurulmalı (1999 depreminde birçok kişinin bu şekilde kayıp yakınlarına ulaşamadığı bilinmektedir)
- Yukarıda sayılan deniz platformlarında çalışan kişilerden birçoğu depremden etkileneceğinden belli sayıdaki tekne/geminin en az bir gün kullanılamayacağı da planlamalarda dikkate alınmalı,
- Teşkil edilecek afet durumu deniz ulaştırma ağı muhakkak tek bir merkezden yürütülmeli ve diğer ulaştırma sistemleriyle entegre çalıştırılmalı ve bir operasyon

merkezinden idare edilmeli ve bunların teçhizi önceden düşünülmeli,

- Kullanılacak gemiler isim isim belirlenmeli, görev ve fonksiyonları önceden tevdi edilmeli, afet donatım ihtiyaçları olur ise önceden donatılmalı,
- İstanbul Boğazı Trafik Sistemi'nin sekteye uğrayabileceği (Hem radar yıkımları ve hem de personel eksikliği nedeniyle) düşünülerek, trafiğin kesintisiz akması için tedbirler önceden düşünülmeli,
- Tüm bu planlamalar muhakkak diğer afet tedbir ve planlamalarıyla entegre olmalı veya bu şekilde planlamalara dâhil edilmeli,
- Önceden İstanbul halkı yapılan planlama doğrultusunda bilinçlendirilmeli,
- Bu ihtiyaçları karşılayacak yasal düzenlemeler ihtiyaç halinde yapılmalı,
- Deniz kirliliğinin oluşabileceği yerler belirlenerek tedbirler planlanmalı,
- Deprem nedeniyle başıboş kalabilecek tekneler, deniz trafiğini engelleyebilecek diğer deniz üstü platformlar için tedbirler planlanmalı,
- O sırada iskelelerde yükleme boşaltma yapan iskelelere bağlı gemilerin hasar görebileceği veya birkaç gemide yangın çıkabileceği dikkate alınmalı,
- Özellikle rafineri, doğalgaz depolama istasyonlarında oluşabilecek yangınlara karşı denizden söndürme ameliyesi önceden planlanmalı,
- Yoğun olarak kullanılan liman ve iskelelerdeki gemiler için römorkör planlamaları yapılmalıdır.

Yukarıda özellikle bir farkındalık yaratmak için yazılan bu konuların gelecek dönemde tüm kurumlar arasında işbirliği ve koordinasyon içerisinde yapılması önem arz etmektedir.

***TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL SEKRETERİ**