

Saygıdeğer Basın Mensupları

Ülkemizde baraj sayısının artmasına bağlı olarak; tecrübe, birikim ve teknik altyapıdaki genişlemeyle birlikte, bu büyük potansiyelin doğru tasarımı, denetimi ve işletmesini zorlaştıran bir iş hacmi de ortaya çıkmıştır. Kaldı ki sadece ülkemizde değil, tüm dünyada, barajlarla ilgili birikim, teknoloji ve deneyimin artmasına rağmen, hala birçok baraj kazası ile karşılaşmamız; bu konuda yapılması gereken çok çalışmanın olduğunu ortaya koymaktadır.

27-31 Ekim 2018 tarihleri arasında İstanbul'da geniş bir katılımı ile gerçekleştirilen 5. Uluslararası Baraj Güvenliği Sempozyumu ve Sergisinde de buna benzer mülahazalar dile getirilmiş, özellikle DSİ ile akademi ve uygulayıcı kuruluşların işbirliği, sürekli eğitim, denetim ve diğer işletme şartları ile ilgili konuların devamında mutabık kalınmıştır.

Ülkemizdeki barajlar gayet nitelikli olsa da, giderek genç baraj sınıfından çıkmaya başlamaları ve buna ilaveten özel sektör barajlarının artması, barajların tasarım aşamasındaki hidrolojik etkenlerin (iklim değişikliği ve benzeri diğer faktörler gibi) sebeplerle, bilahare farklı şartları yaşamaları ve buna karşı verdikleri tepki veya davranışların yetersizliği ve daha pek çok sebep, ülkemizde de riskin var olduğunu ve bu nedenle nitelikli bir izleme, işletme, rehabilitasyon, denetleme ve benzeri mekanizmaların varlığını gerekli kılmaktadır. Bu tür problemlerle karşılaşmak, ne kadar rahatsız edici gibi görünse de, ülkemizdeki baraj sayısının çokluğu dikkate alındığında aslında olası bir durum olarak kabul edilmelidir.

Dicle Barajı, Dicle Nehri üzerinde kil çekirdekli kaya dolgu tipinde temelden yüksekliği 87 m olacak şekilde tasarlanmıştır. Karşıdan alışı ve üç adet radyal kapaklı bir dolusavak yapısına sahip bu barajda geçtiğimiz günlerde yaşanan taşkın esnasında, dolusavak kapaklarından birinde bir hasar oluşmuştur. Bu tür durumlarda işletme programına göre kapağın tamamen açılması yerine, kontrollü olarak belli bir miktarının açılıp altından istenilen miktarda suyu, zamana yayılı olarak vermek tercih edilir. Aksi takdirde taşkın, mansap tarafını ciddi düzeyde etkileyecek ve istenmeyen sonuçlara sebebiyet verecektir. Baraj haznesinin bir fonksiyonu olarak, gelen taşkın debisi, haznede sönmülenecek ve daha geniş bir zaman aralığında ve kontrollü olarak mansaba ötelenecektir. İşte bu düşünceden hareketle, önce 1. ve 2. kapak yaklaşık 30 cm yükseltilerek savak akışı başlatılmıştır. Ancak üçüncü kapak açılırken, elektromekanik sisteme ait bir problemle durmayarak açılmaya devam etmiştir. Kapağın tamamen açılması üzerine, yukarıda sözünü ettiğimiz büyük debi deşarj olmaya başlayınca, kapağın tekrar olarak tamamen kapatılmasına, böylece hem mansaptaki taşkın tehlikesinin önüne geçilmesine ve hem de sistemdeki probleme hızlıca müdahale edilmesine karar verilmiştir.

Ardından kapak indirilmeye çalışılmış, ancak bu esnada, yaklaşık 1200 m³/s civarındaki büyük debinin çıkışı, oluşan dinamik etkiler ve kapağa gelen düzensiz basınca bağlı olarak oluşan ciddi momentin etkisiyle kapak dayanamayarak deforme olmuş ve montaj yerinden koparak işlevsiz hale gelmiştir.

Mansap tarafında oluşan su yükselmesine bağlı olarak can kaybının önlenmesi amacıyla bazı köyler boşaltılmış ve halk ikaz edilerek canlı yaşam için gereken önlemler alınmıştır. Ancak taşkın yatağı içerisindeki bazı tarım alanları da su altında kalmıştır. Bugün itibarıyla anda mansap tarafında taşkın riskinin kalmadığı görülmüştür.

DSİ yetkilileri, gerekli müdahaleyi yaparak ve kriz esnası ve sonrası çalışmaları çok başarılı bir şekilde yöneterek oluşan problemin çözülmesini sağlamışlardır. Yerinde yapılan incelemelerde kapak imalatı ile ilgili çalışmalara başlandığı ve bu aşamada yapı stabilite, kamu güvenliği ve su kaybının önlenmesi maksadıyla emniyet kapağı olarak da adlandırılan batardo kapağı yerleştirilerek dolusavak işlevi sağlanmıştır.

Bu tür baraj kazaları, ülkemizde ve dünyada zaman zaman oluşabilmektedir. Ülkemizde 1985 yılında Aslantaş Barajı'nda benzer bir durumla karşılaşılmıştır. 2012 yılında da Adana'nın Kozan ilçesinde yapım devam eden Gökdere Köprü Barajı'nda oluşma biçimi farklılık arz etmekle birlikte benzer sonuçları olan bir başka kaza yaşanmıştır. 2017 yılında ABD'nin Kaliforniya Eyaletindeki 230 m yüksekliğinde ve toprak dolgu tipinde inşa edilmiş ve 1968 yılından bu yana işletmede olan Oroville Barajı dolusavağında aşırı yağışların nedeniyle baraj toplam güvenliğini riske eden bir başka kaza oluşmuştur.

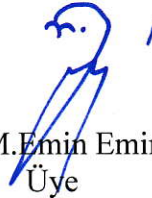
Sonuç olarak Dicle Barajı dolusavak kapaklarının birinin kopmasıyla ortaya çıkan kriz, DSİ Genel Müdürlüğünün uzman elemanlarının yerinde karar ve uygulamaları ile çözülmüş ve oluşan kazanın mansap canlı yaşamı ve kamu güvenliği açısından tehlike olması önlenmiştir. Ancak oluşan bu tür kazaların yeniden meydana gelmemesi amacıyla, baraj yapılarının işletme ve bakımın bilinen ve uygulanandan biraz daha fazla ciddiye alınarak gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Mansap hasarının en aza indirilmesi amacıyla, taşkın yataklarında yapılaşma sınırlarına uyulması gerektiği önemle belirtilmelidir.

Kamuoyuna saygı ile duyurulur.

Baraj Güvenliği Derneği adına,



Prof.Dr. Hasan TOSUN
Başkan
Osmangazi Üniversitesi



Prof.Dr. M.Emin Emiroğlu
Üye
Fırat Üniversitesi



Prof.Dr. Kasım Yenigün
Üye
Harran Üniversitesi