



T.B.M.M.

CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı

Tarih: **29 Mayıs 2019**

Sayı: **11433**

13162

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda belirtilen sorularımın Anayasa'nın 98, TBMM İçtüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri uyarınca Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan tarafından yanıtlanmasını arz ederim. 27.05.2019

Dr. İlhami Özcan AYGUN
CHP Tekirdağ Milletvekili

İstanbul Havalimanı'nda yaşanan teknik ve altyapı sorunları hem Türkiye'nin prestijini olumsuz yönde etkilemekte, hem de can ve mal güvenliği açısından büyük riskler taşımaktadır.

Aralık 2014 tarihinde Türk Mimar ve Mühendis Odaları Birliği İstanbul İl Koordinasyon Kurulu 3. Havalimanı Teknik Raporu'nda, İstanbul Havalimanı'nın doğrudan deniz üzerinden gelen rüzgârlara açık olduğu vurgulanmıştır. Uçağın rüzgârı önden alması gerektiği, arkadan ve yandan alınan rüzgârın tehlikeli olduğuna işaret edilen raporda, Türk Hava Kurumu Teknik Birimi'nin Karadeniz'den gelen rüzgârlar nedeniyle projeye onay vermediği belirtilmiştir. Raporda, İstanbul Havalimanı ÇED Raporu için Kumköy, Florya ve Göztepe Meteoroloji İstasyonu'ndan alınan verilerin, proje alanındaki değerleri yansıtmadığı belirtilerek, şu uyarılar yapılmıştır:

“Yılda 150 milyon kişinin taşınacağı bir havalimanında meteorolojik parametrelerin gerçekliğe uygun olarak ölçülebilmesi için proje alanında bir meteoroloji istasyonu kurulmalı ve en az 5 yıllık bir ölçümden sonra projenin yapılıp yapılamayacağına karar verilmelidir. Raporda ayrıca iklim değişikliklerinden kaynaklanan hortum, aşırı sağanak, yağışlar ve fırtınalar gibi riskler de değerlendirmemiştir. İklim modelleri ile bu riskler değerlendirilebilmektedir. ÇED Raporu'na göre yılın 107 günü fırtınalı, 65 günü ise yoğun bulutlu olan bu kıyı bölgesinde hava taşımacılığı ve piste iniş ve kalkışlar fiziksel çevre şartları bakımından sorun yaratabilir.”

Bu uyarıların haklılığı, 17 Mayıs 2019 tarihinde ortaya çıkmıştır. Anılan tarihte 8 uçak, şiddetli rüzgâr nedeniyle İstanbul Havalimanı'na inemediği için Çorlu Atatürk Havalimanı'na yönlendirilmiştir. Birçok uçak, 1 saate varan rötarlar yapmıştır.

18162

Çorlu Atatürk Havalimanı'nın kapasitesinin, bu yönlendirmeleri ne kadar karşılayabileceği ise bilinmemektedir.

Açıldığı günden bu yana büyük altyapı sıkıntıları yaşayan İstanbul Havalimanı'nda 22 Mayıs 2019 tarihinde de başka bir kaza meydana gelmiştir. THY İstanbul-Ankara seferini yapan Boeing 777-300ER tipi yolcu uçağının kanadı, apronda aydınlatma direğine çarpmıştır. Kanadında hasar meydana gelen uçaktaki yolcular indirilmiş ve başka bir uçakla Ankara'ya yönlendirilmiştir.

Bu bağlamda;

- 1) TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu'nun İstanbul Havalimanı'na ilişkin rüzgâr uyarısı neden dikkate alınmamıştır? Yan rüzgârların uçuş emniyetini riske ettiği bilinmektedir. İstanbul Havalimanı yapılırken termodinamik yapıdan dolayı Karadeniz üzerinden gelecek rüzgârlara açık olacağı hususu neden dikkate alınmamıştır?
- 2) Rüzgâr santralleri kurulurken ve koordinatları belirlenirken sahada meteorolojik ölçümler üzerinden en az 1-2 yıllık veri değerlendirmesi yapılmaktadır. Rüzgâr santralinde bile 1 yıllık veriler alınırken, yılda 150 milyon yolcunun taşınacağı İstanbul Havalimanı için neden hiçbir özen gösterilmemiştir? Üstelik İstanbul Havalimanı'nın yanındaki kurulu Rüzgâr Santrali, bölgenin rüzgâr yönünden çok güçlü olduğunu ortaya koymaktadır.

Gelişmiş ülkelerde en az 5 yıllık ölçümlere göre havalimanları yapılmaktadır. İstanbul Havalimanı'nda ise bilimsel verilerin dikkate alınmaması Türkiye'yi ulusal ve uluslararası arenada çok büyük problemlerle karşı karşıya bırakmayacak mıdır?
- 3) İstanbul Havalimanı'nın dibindeki Lodos Elektrik Üretim A.Ş.'ye ait 24 MW'lık güce sahip Rüzgâr Santrali, pilotların uçuş güvenliğini olumsuz yönde etkilediği gerekçesiyle Cengiz İnşaat, MNG, Limak ve Kalyon Havacılık ve İnşaat tarafından satın alınmıştır. Uçuş güvenliği yönünde pilotlardan gelen şikâyetlerin artması nedeniyle santralin sökülerek başka bir bölgeye taşınacağı iddiaları doğru mudur? Tüm bu gelişmeler; İstanbul Havalimanı'ndaki fizibilite sorununu ortaya koymuyor mu? Uçuş güvenliği konusunda gerekli incelemelerin yapılmadığı ortaya çıkmıyor mu?
- 4) Bölgede hava limanı ve yolların yapımının ardından beton yüzeylerde mikro ölçekte ısınma hızının artması ve soğuma hızının düşmesi nedeniyle deniz yüzeyinden gelecek rüzgâr maruziyetinin daha çok artacağı belirtilmektedir. Uzmanlar, İstanbul Havalimanı'nın bu nedenle mikro ölçekte termodinamik yapıyı negatif etkilediğini vurgulamaktadır. İstanbul Havalimanı pist yönleri planlanırken, Kumköy ve Florya Meteoroloji İstasyonu dışında sahada ölçüm yapılmış mıdır?

13162

- 5) Türk Hava Kurumu Teknik Birimi'nin Karadeniz'den gelen rüzgârlar nedeniyle projeye onay vermediği de bilinirken, bu proje nasıl yaşama geçirilmiştir?
- 6) Bu havalimanı yapımı öncesinde neden proje alanında bir meteoroloji istasyonu kurulmamıştır?
- 7) Şiddetli rüzgârlar nedeniyle İstanbul Havalimanı'na inemeyen uçaklar, Tekirdağ Çorlu Atatürk Havalimanı'na yönlendirilmektedir. Çorlu Atatürk Havalimanı, ileride benzer problemler yaşandığında bu yükü taşıyabilecek fiziki kapasiteye sahip midir? Bu konuda endişeli olan pilotlar, Çorlu Atatürk Havalimanı'nda yer olmaması ve havada yakıtsız kalınması halinde büyük sıkıntılar yaşanacağını belirtmektedirler. Çorlu Atatürk Havalimanı'nı büyütmeyi düşünüyor musunuz?
- 8) Atatürk Havalimanı'nı Millet Bahçesi'ne dönüştürmekten vazgeçip, yedek meydan olarak yeniden açmayı düşünür müsünüz?
- 9) Yap-işlet-devret modeli, yolcu garantisi ve büyüklüğü nedeniyle tartışma konusu olan İstanbul Havalimanı'nda daha şimdiden yaşanan büyük sıkıntılar, kamu kaynaklarının nasıl israf edildiğini gün yüzüne çıkarmaktadır.

Bakan Mehmet Cahit Turhan, daha önce rüzgâr nedeniyle İstanbul Havalimanı'nın trafik operasyonlarında kesinti olmayacağı yönünde açıklama yapmıştır. 17 Mayıs 2019 tarihinde yaşanan olay, Bakan'ı değil; TMMOB'u haklı çıkarmıştır. Uçuş güvenliğini riske eden rüzgâr sıkıntısına karşı nasıl bir önlem alacaksınız?

- 10) İstanbul Havalimanı'na Hava Durumu İzleme Radarı kuracak mısınız?
- 11) İstanbul Havalimanı'nda park için kurulan otomatik yaklaşma sistemi olan Docking System'in çalışmadığı iddiası doğru mudur?
- 12) Pistlerin ısıtma sistemi neden hala kurulmamıştır?
- 13) İstanbul Havalimanı'nın gelişmiş ülkelerdeki standartların çok uzağında olduğu görülmektedir. Sulak zeminde yapıldığı için inşaat sırasında şantiye sular altında kalmıştır. Yapımı sırasında onlarca işçi yaşamını yitirmiştir. Tüm uzmanların "ekolojik ve jeolojik kriterler, zemin özellikleri, kazı ve dolgu alanları, kent bilimi ve uçuş güvenliği açısından kabul edilebilir" bulmadığı İstanbul Havalimanı ne yazık ki yolcular için de çileye dönüşmüştür. İstanbul Havalimanı'nın bu kadar apar topar açılmasının nedeni nedir? Şantiye görünümündeki havalimanındaki devam eden inşaatların ne zaman bitmesi planlanmaktadır?