



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/13162
G.K.147

Sayı : 44697349-610.01/5 3852
Konu : Tekirdağ Milletvekili
Sayın Dr. İlhami Özcan AYGUN'un
yazılı soru önergesi

18-07-2019

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 24.06.2019 tarihli ve 43452547-120.07-E. 487912 sayılı yazınız.

Tekirdağ Milletvekili Sayın Dr. İlhami Özcan AYGUN'un 7/13162 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.

M. Cahit TURHAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (3 Sayfa)

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA
Telefon: 203 10 16

Faks: 213 07 60

E-posta: soruonerge.sgb@uab.gov.tr

İnternet Adresi: www.uab.gov.tr

Ayrıntılı bilgi alınacak kişi:
Tanfer TEMİZKAN

Şef

Bağlı/İlgili/İlişkili Kurum ve Kuruluşlar





T.C.
ULUŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

**TEKİRDAĞ MİLLETVEKİLİ SAYIN DR. İLHAMİ ÖZCAN AYGUN'UN
7/13162 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİNİN CEVABI**

Mevzuata göre havalimanı yapımı ile ilgili onay mercileri belirlidir. İstanbul Havalimanı, İstanbul'un Avrupa yakasında Yeniköy ve Akpınar yerleşimleri arasında Karadeniz sahil şeridinde yer alan yaklaşık 76.5 milyon m2 büyüklüğündeki alana yapılmıştır. Bölgenin ekolojik dengesi, rüzgar verileri ve doğal/yapay mania durum tespitleri yapılarak yer belirlenmiştir.

Projenin yer seçimi yapılırken, ICAO Annex-14 kriterleri çerçevesinde meteorolojik ve topografik koşullar ile seyrüsefer şartları göz önünde bulundurulmuştur. Bu süreçte proje alanı kamulaştırma maliyetleri, yeterli arazi kapasitesinin mevcudiyetine göre değerlendirilmiştir. Havalimanı ÇED Raporunun 3.9.8.'inci maddesinde 1970-2011 yılları havalimanının konuşlanacağı arazinin yakınında yer alan istasyonların gözlem kayıtlarına göre rüzgar verileri yer almaktadır.

Pistlerin konumlandırılması da hakim rüzgar yönlerine göre belirlenmiş, 5 adet kuzey-güney paralel pisti, 1 adet doğu-batı pisti bu belirlemelere göre dizayn edilmiştir.

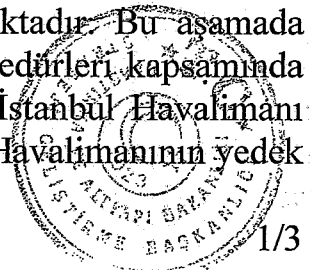
Havalimanına iniş/kalkış yapacak trafiklerin uyguladıkları usuller (SID (Standard Instrument Departure), STAR (Standard Instrument Arrival), Aletli Alçalma ve Pas Geçme), bahse konu rüzgar santralleri de dahil olmak üzere tüm çevre maniaları dikkate alınarak ICAO Doküman 8168 Cilt 2 kriterleri doğrultusunda tasarlanmıştır. Bahse konu usuller, uçuş kontrolleri yapılarak uygunluğunun onaylanmasının ardından Türkiye Havacılık Bilgi Yayınında (AIP) ilan edilmiştir.

Bu kapsamda, uluslararası sivil havacılık kuralları esas alınarak tasarlanan, uçuş kontrolleri yapılarak ilan edilen bu usullerin uygulanmasında uçuş emniyetini riske eden herhangi bir unsur bulunmamaktadır.

Ayrıca, Havaalanlarında Yapılacak Havacılık Çalışması ve Gölgeleme Talimatı (SHT-HÇG) uyarınca İstanbul Havalimanı için çevresindeki tüm yapay maniaları (Rüzgar Enerji Santralleri (RES) de dahil olmak üzere) dikkate alan bir Havacılık Çalışması yapıldığı, çalışmada RES'lerin uçuş emniyetini riske eden bir etkisinin tespit edilmediği hususunun da bilinmesinde fayda görülmektedir.

Diğer taraftan, İstanbul Havalimanı'nın geleceğe yönelik fazları ile gelişim aşamaları dikkate alınarak yapılan planlamalar kapsamında, RES lerin bölgeden kaldırılması yönünde çalışmaların devam ettiği bilinmektedir.

Havalimanına herhangi bir nedenle (olumsuz meteorolojik şartlar, geçici pist kapalılığı vb.) iniş yapılamaması ve divert edilmesi ihtimaline karşın, ilgili havayolu şirketi tarafından yedek meydan ve yakıt planlaması yapılmaktadır. Bu aşamada havayolu şirketleri yedek meydan planlamalarını şirket içi prosedürleri kapsamında bölgedeki tüm havalimanlarını dikkate alarak yapmakta olup, İstanbul Havalimanı özelinde değerlendirildiğinde sadece Tekirdağ Çorlu ve Atatürk Havalimanının yedek meydan olarak planlanmadığı bilinmelidir.





T.C.
ULUŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Diğer taraftan, Uluslararası Sivil Havacılık Kuralları gereği yakıt kritiğine giren uçakların, ilgili Hava Trafik Kontrol Birimini (ATC) bilgilendirmesi gerekmektedir. Böyle bir bildirimde bulunulması halinde, görevli hava trafik kontrolörü tarafından ilgili trafiğe öncelik verilerek uçağın en kısa sürede iniş sağlanmaktadır.

İstanbul Havalimanında ticari yolcu taşımacılığına bütünüyle başlandığı tarihte Atatürk Havalimanının tarifeli ve tarifersiz iç ve dış hat ticari yolcu taşımacılığına yönelik seferlere kapatılması İstanbul Havalimanı büyüklüğündeki bir projenin fizibilitesi için büyük önem taşıyor olmasıyla birlikte; iki havalimanının pistlerinin aynı aks üzerinde olması nedeniyle hava trafik usulleri gereğince aynı anda iniş kalkış yapılabilmesine olanak sağlamamaktadır.

İstanbul Havalimanının tam kapasitesiyle faaliyete geçmesi sonrasında İstanbul Atatürk Havalimanının saatlik pist kapasitesi 5 iniş, 5 kalkış olarak belirlenmiştir. Bu çerçevede; havacılık faaliyetleri (genel havacılık ve kargo uçuş operasyonları) ile havacılık dışı faaliyetlerin (Airport hotel, konferans salonu, havacılık fuar alanı) icra edebileceği öngörülmekte olup; bu hususlarda başlatılan çalışmalar sürdürülmektedir.

17.05.2019 tarihinde İstanbul Havalimanı ve yakın çevresinde yaşanan kötü hava koşulları; Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanlarını da içine alacak şekilde geniş bir bölgede hüküm sürmüş olup; uçuş, can ve mal emniyetinin muhafazası amacıyla uygulanan tedbirlere bağlı olarak İstanbul Havalimanında 468 seferden sadece 8 i, Sabiha Gökçen Havalimanında ise 94 seferden sadece 2 si divert etmiştir. Bu süreçte DHMİ personelinin sorumluluk bilinci içerisinde ve özverili çalışmaları sonucu havacılığın temel unsuru olan uçuş emniyetine etki edecek herhangi bir olumsuzluk yaşanmamıştır.

Ayrıca, İstanbul Havalimanında her bir yolcu köprüsünde otomatik uçak park ettirme sistemi mevcut olup, uçak parklandirmaları tanımlanmış usuller doğrultusunda yapılmaktadır.

Havalimanında bulunan tüm sistemlerde olduğu gibi bu sistem de oluşabilecek arıza ve sorunlarda tanımlanmış gerekli prosedürler yürütülmekte ve her türlü önlem alınarak hizmet sürekliliği sağlanmaktadır.

Öte yandan, dünyada çeşitli nedenlerle pist ısıtma sistemlerinin kullanımı tercih edilmemektedir. İstanbul Havalimanı ihale eki sözleşme, proje ve şartnamelerinde pistlerde ısınma sistemi öngörülmemiş olup yapımı tamamlanan ve hizmete açılan pistlerde de pist ısıtma sistemi yer almamaktadır. Ancak İstanbul Havalimanı projesinin büyüklüğu ve vizyonu doğrultusunda kapsamlı bir karla mücadele ekip ve ekipmanları oluşturulmuş olup, kış şartlarında uçuş trafiği ve güvenliğini etkileyecek herhangi bir sorunla karşılaşılmaması için gerekli tüm tedbirler alınmıştır.





T.C.
ULUŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIğI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

İstanbul Havalimanının 19.11.2013 tarihinde sözleşmesinin imzalanmasının ardından işe başlanılabilmesi için gerekli tüm prosedürler tamamlandıktan sonra 1 Mayıs 2015 tarihinde yer teslimi yapılarak I. Etap (1. Faz 42 ayda ve 2. Faz 16 ayda) en geç 58 ay içinde tamamlanmak üzere yatırım dönemi başlatılmış olup İstanbul Havalimanı uluslararası standartlarda inşa edilmiş ve işletilmektedir.

Söz konusu havalimanının geçici kabul işlemleri teknik bir heyet tarafından yapılmış ve havalimanında işletmeye mani bir durum olmadığı saptanmıştır. Ayrıca; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından 24.10.2018 tarihinde Havalimanı Terminal İşletme Ruhsatı verilmiş olup işletmeye mani bir durum bulunmaması nedeniyle 31.10.2018 tarihinde geçici işletme izni verilmiştir. 07.04.2019 tarihi itibariyle İstanbul Havalimanının "Geçici İşletme İzni" "İşletme İznine" evrilerek I. Etap 1. Fazı tam kapasite ile işletmeye geçmiştir. İstanbul Havalimanı toplamda 4 etapta tamamlanacak olup 1. etap II. faz çalışmaları devam etmektedir. Tüm fazların tamamlanması sürecinde havalimanında inşaat işlerinin devam etmesinin kaçınılmaz olduğu değerlendirilmektedir.

