



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

11/15/2018 OKU

Sayı : 44697349-610.01/ 77804
Konu : Ankara Milletvekili
Sayın Filiz KERESTECİOĞLU'nun
yazılı soru önergesi

18-10-2018

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 20.09.2018 tarihli ve 43452547-120.07-E.354413 sayılı yazınız.

Ankara Milletvekili Sayın Filiz KERESTECİOĞLU'nun 7/1524 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.

M. Cahit TURHAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (3 Sayfa)





**ANKARA MİLLETVEKİLİ
SAYIN FİLİZ KERESTECİOĞLU'NUN
7/1524 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Halka yüklediği maliyet, ekosisteme verdiği zarar, kamu arazilerinin özel şirketlere tahsisi ve iş cinayetleriyle gündemden düşmeyen 3. Havalimanının açılışına 2 ay kala basına yansıyan fotoğraflarda, Havalimanı inşaatının devam ettiği alanda devasa bir çukur oluştuğu görülmektedir. Havalimanı çalışanları “oluşan kazanın bir göçük olduğunu ve sorumlu şirket İGA'nın bunu örtbas etmeye çalıştığını, bu alana daha önce de günlerce dolgu toprak taşınarak dolgu yapıldığını, silindirlerle toprağın sıkıştırılmaya çalışıldığını” belirtmiştir. Firma ise olayın bir göçük olmadığını ve çukurun bilinçli olarak açıldığını iddia etmektedir. Ne var ki, işçiler “bilinçli olarak açılan çukurlarda dozer kepçelerinin tırnak izi olması gerektiğini, ancak paylaşılan görsellerde böyle izler bulunmadığını, daha önce de yer yer bu göçüklerin yaşandığını” ifade etmişlerdir.

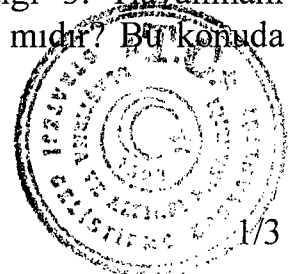
Havalimanı inşaatı için hazırlanan ÇED raporunda göçüğün yaşandığı arazinin sulak alan ilan edildiği; fakat Raporun dikkate alınmadığı, hatta ÇED raporundaki “70 adet sulak alan” ifadesinin “70 adet su birikintisi” olarak değiştirildiği iddia edilmektedir. TMMOB'un 2014 yılında yayımladığı 3. Havalimanı raporunda da dikkat çekildiği gibi, Havalimanı arazisinde bulunan sulak alanlar, Terkos, Çeko Deresi, Üstünlük Deresi, Yeniköy Deresi gibi önemli dere ve yeraltı sularını beslemektedir. TMMOB ve Kuzey Ormanları Savunması, uzun süredir zemin açısından arazinin bu inşaatı kaldıramayacağını, yapılan 800 milyon metreküp dolguya rağmen arazinin niteliği nedeniyle bu göçükleri beklediklerini ifade etmektedir.

Uzmanlar, 3. Havalimanının dünyanın en yoğun havalimanı olan Atlanta Havalimanı'nın (ABD) arazisinin yaklaşık 5 katı büyüklükte, ihtiyaçtan çok daha büyük bir araziye kurulduğunu vurgulamaktadır. İstanbul'un Atatürk Hava Limanı (AHL) ve Sabiha Gökçen'e ikişer milyar dolar maliyetle birer paralel pist yaparak 120 milyonun üzerindeki yıllık yolcu talebinin karşılanabilecekken bu kadar büyük ve çevre açısından değerli arazilerin havaalanı inşaatı için özel şirketlere açılmasının ulaşım ihtiyacıyla ilgili olmadığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda;

SORULAR:

1- Havalimanı inşaat arazisinde oluşan dev çukur, göçük nedeniyle mi oluşmuştur? Bakanlığınız, Havalimanında incelemelere başlamış mıdır?

2-Daha önce de defalarca iş cinayetleriyle gündeme gelen ve Bakanlığın açıkladığı resmi rakamlara göre 27 işçinin yaşamını kaybettiği 3. Havalimanı inşaatında göçüğe bağlı potansiyel iş kazası riskleri bulunmakta mıdır? Bu konuda Bakanlığınızın aldığı bir önlem var mıdır?





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

3-Havalimanları zemin ve teknik donanım bakımından en güvenli olması gereken yerlerdir. 3. Havalimanı pistlerinde oluşabilecek olası göçük risklerine karşı ve yurttaşların can güvenliğine ilişkin önlemleriniz nelerdir?

4- 3. Havalimanı arazisinin su yataklarının üzerinde olduğu bilinmesine ve bu yöndeki ÇED raporlarına rağmen neden İstanbul'un kuzeyini ranta teslim edecek, Avrupa yakasındaki içme suyu kaynaklarının sonunu hazırlayacak ve İstanbul'a nefes veren son boş yeşil alanlarını geri dönülemez şekilde yok edecek bu proje hayata geçirilmiştir?

5- 3. Havalimanı arazinin sulak alanların üzerinde olduğuna ilişkin ifadelerin bulunduğu ÇED raporundaki "sulak alanlar" ifadesi bilinçli olarak mı "su birikintisi" olarak değiştirilmiştir?

6- Halkın doğru bilgi edinme ve güvenli ulaşım hakkı gözetilerek yurttaşların kullanımına açılacak Havalimanında yaşanan bu olayın ayrıntıları ve Havalimanı zemininde çökme riski bulunup bulunmadığı hususunda kamuoyunu bilgilendirecek misiniz?

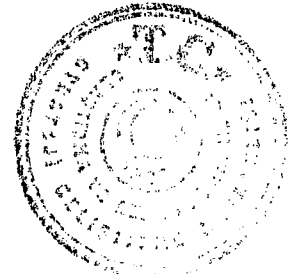
7- Avrupa'da veya dünyada "en büyük" hastane, adliye veya havalimanını yapmak sizin için çok mu büyük önem taşımaktadır? Esas önemli olan en güvenli, yapımında iş cinayetlerinin olmadığı, çevreyle uyumlu ve halka maliyeti en az havalimanına sahip olmak değil midir?

CEVAPLAR:

Bahse konu çökme Gayrettepe-İstanbul Yeni Havalimanı metro işi ile ilgili olarak iş kapsamında yer alan metro hattı M9 makas yapısı yaklaşım şaftında oluşmuş olup, havalimanındaki imalatlarla bir ilgisi bulunmamaktadır.

İstanbul Yeni Havalimanı Projesi Dünyanın en büyük projelerinden biri olup, tüm denetimler ulusal ve uluslararası mevzuat çerçevesinde yürütülmektedir. Bu çapta büyük bir projede iş kazası riski her zaman bulunmakla birlikte, Çalışma Sosyal ve Güvenlik Bakanlığı tarafından da sürekli yerinde denetimler yapılmaktadır.

İstanbul Yeni Havalimanı projesinde İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) ile alakalı çalışan personel sayısı 783 (mevzuat gerekliliği personel sayısı 181) olup, bunların 459 kişisi İSG uzmanıdır. Eğitim departmanında 21 ayrı konu başlığı altında (teorik/pratik) eğitimler verilmektedir. Bu eğitimlere projenin başından beri 350.096 kişi katılmıştır. Proje başından itibaren 162.164 kişiye işe giriş öncesi temel İSG eğitimi verilmiştir.





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Sağlık konularında toplamda 188 sağlık personelinin 7/24 görev yaptığı tam teşekküllü bir sağlık merkezi, çalışma bölgelerinde 9 adet revir ve 6 adet tam teşekküllü acil yardım ambulansı bulunmaktadır. Klinik hizmetleri dışında personelin danışabileceği bir adet psikolog hizmet vermektedir. Teknik muayene istasyonunda periyodik kontrollerde dahil olmak üzere 35.269 araç muayenesi yapılmıştır. Tüm proje sahasının elektrik denetimleri İGA elektrik birimlerine ek olarak 3. taraf bir firma tarafından da yapılmaktadır. Toplam olarak 45.002 adet elektrik kontrol noktasında ölçümler yapılmaktadır. Diğer taraftan inşaat sahasına izinsiz ve güvenlik önlemi alınmadan hiçbir sivilin girişine izin verilmemektedir.

İstanbul Yeni Havalimanında inşaat imalatları en son teknoloji ve standartlara uygun olarak gerçekleştirilmektedir. Bilindiği üzere havalimanı pistlerinin altında dolgular bulunmakta ve bahse konu pistlerin tasarımı yapılırken tüm teknik gereklilikler kontrollü olarak yerine getirilmiştir.

Öte yandan, proje alanının seçilmesinde, planlanan alanın denize yakın oluşu, bu büyüklükte bir proje alanı için kamulaştırma maliyetinin oldukça düşük olması, şehir merkezine yakın olması ve Atatürk Havalimanının güncel kapasiteyi karşılayamaması en önemli unsurlar arasındadır. Türk Sivil Havacılığının dönüm noktası olacak olan İstanbul Yeni Havalimanı, mevcut durum itibarıyla en büyük olmasının yanı sıra hiç kuşkusuz ki en güvenli ve en konforlu olması ile de dünya Sivil Havacılık sektöründe iddiasını sürdürecektir. Bu amaçla iş güvenliği başta olmak üzere inşaat sahasında her türlü güvenlik önlemi alınmaktadır.

Ayrıca, seçilen yerde maden ocakları, kum ve kil ocaklarının bulunduğu bu nedenle de kamu dışında başka bir yatırım veya yerleşimin de kolay olamayacağı değerlendirilmekle birlikte, söz konusu bölgenin aynı zamanda ıslah edilerek ekonomiye kazandırılması önemli bir husustur.

Çevre ile ilgili her türlü çalışma uzman ekiplerin işbirliği ile çevresel etkileşimler dikkate alınarak incelenmekte, bölgenin flora ve faunası ile ilgili çalışmalar yapılmakta, kuş gözlem çalışmaları titizlikle yürütülmektedir. İstanbul Yeni Havalimanı projesi tamamlandığında; kendi enerjisini üreten, çevreci, doğa dostu, engelsiz, yeşil ve Leed Sertifikası almayı hedefleyen çevreyle barışık bir havalimanı ülkemize kazandırılmış olacaktır.

İstanbul Yeni Havalimanı arazisinde eski maden sahaları bulunmaktadır. Maden sahalarında yer alan çukurlara yağmur ve yüzey suları doğrudan doğruya su birikmiştir. Dolayısıyla bu bölgelerde yer alan sulak alanlar su birikintisi olarak adlandırılmaktadır. Nihai ÇED raporu 4.1 bölümünde de, "...Proje alanında uzun yıllardır devam eden kömür ocakları faaliyetleri sonucu oluşmuş çukurlarda yağmur sularının dolmasıyla oluşan büyüklü ve küçüklü geçici su birikintileri yer almaktadır. Bu su birikintileri herhangi bir akarsu veya devamlı su kaynağı ile beslenmemektedir..." şeklinde tanımlanmakta olup, su birikintisi ifadesi ÇED raporunda yer almaktadır.

