



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/17151 GK-12

Sayı : 44697349-610.01/ 80331
Konu : Uşak Milletvekili
Sayın Özkan YALIM'ın
yazılı soru önergesi

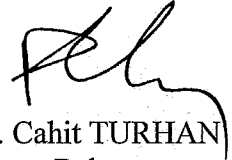
25-10-2019

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 13.09.2019 tarihli ve 43452547-120.07-E.527655 sayılı yazınız.

Uşak Milletvekili Sayın Özkan YALIM'ın 7/17151 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.


M. Cahit TURHAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (2 Sayfa)

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA

Telefon: 203 20 92

Faks: 213 07 60

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

İnternet Adresi: www.uab.gov.tr

Ayrıntılı bilgi alınacak kişi:

H.YILDIZ

Şef





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

**UŞAK MİLLETVEKİLİ SAYIN ÖZKAN YALIM'IN
7/17151 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİNİN CEVABI**

Tekirdağ Çorlu Atatürk Havalimanı askeri-sivil ortak kullanılan bir havalimanı olup İstanbul 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. 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 inişi sağlanmaktadır.

Havalimanlarındaki pistler, uzun yıllar yapılan meteorolojik rasatlar dikkate alınarak, hava araçlarının iniş kalkışlarının rüzgar içine olacak şekilde yapmalarına olanak sağlayacak istikamete uygun olarak tesis edilmektedir. Operasyon sırasında iniş kalkışlar yapılırken kullanılacak pist yönü de uçakların rüzgarı karşıdan alarak uçmalarına olanak sağlayacak şekilde belirlenmektedir. İstanbul Havalimanında pistlerin konumlandırılması da hakim rüzgar yönlerine göre belirlenmiş ve 5 adet kuzey-güney paralel pisti ile 1 adet (doğu-batı) pisti bu esaslara göre dizayn edilmiştir.

Havalimanında meteoroloji hizmetleri 24 saat kesintisiz olarak verilmekte olup havalimanında AWOS (Otomatik Hava Gözlem Sistemi) ve ATIS (Otomatik Terminal Bilgi Sistemi) sistemleri kullanılmaktadır. Ayrıca, Meteoroloji Genel Müdürlüğü tarafından İstanbul Havalimanına hizmet vermek üzere X-band Meteoroloji radarı ve LIDAR sisteminin (Işıklı Tespit ve Menzill Bulma Sistemi), 2020 yılında kurulmasının planlandığı bilinmektedir. Ayrıca havalimanındaki mevcut meteorolojik şartlar dikkate alınarak uçuşu düzenleyen şirket ya da sorumlu kaptan pilot tarafından operasyon yapılmakta olup uçuş emniyeti açısından herhangi bir risk bulunmamaktadır.

İstanbul Havalimanında, özellikle kötü hava koşullarında ve yoğun uçak trafiğinin olduğu durumlarda, yer hareketlerinin takibi ve kontrolünü kolaylaştıran A-SMGCS (İleri Düzey-Yüzey Hareketleri Rehberlik ve Kontrol Sistemi) tesis edilmiş olup sistem havalimanının açılışından bu yana devrededir. Bu sistem sayesinde iniş- kalkış yapan ve yapacak tüm hava araçlarına Hava Trafik Kontrol Hizmeti emniyetli bir şekilde sunulmaktadır. Ayrıca, havalimanının her bir yolcu köprüsünde otomatik uçak park ettirme sistemi mevcuttur. Sistemlerde oluşabilecek arıza ve sorunlarda gerekli prosedürler uygulanmakta ve her türlü önlem alınarak hizmet sürekliliği sağlanmaktadır.

Diğer taraftan, ülkemizdeki hiçbir havalimanında pist ısıtma sistemi bulunmamaktadır. Ayrıca dünyada da çeşitli nedenlerle pist ısıtma sistemlerinin kullanımı tercih edilmemektedir.





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

İstanbul Havalimanı Projesi için ÇED Olumlu Kararı, ilgili tüm kurum ve kuruluşlar ile halkın ve STK'ların görüşleri de alındıktan sonra verilmiştir. Havalimanında, uçuş güvenliğinin temini için çalışmalar çok erken safhada başlatılmıştır. Kuş göç yollarının durum tespiti ve kuş göçlerinin 2 yıl süreyle izlenerek gerekli tedbirlerin alınması ÇED Raporunda taahhüt altına alınmış olup kuş gözlem çalışmaları görevli şirket tarafından titizlikle yürütülmüştür. Daha inşaat çalışmaları başlamadan bu seviyede veri toplama ve planlama çalışmalarının yapıldığı, kuş radar sistemi ile desteklenen dünyadaki tek havalimanıdır.

2017 yılının ikinci yarısında, son teknoloji kuş tespit radar sistemi ithal edilerek, proje sahasına yerleştirilmiş olup detaylı veri toplayan ve aynı zamanda risk analizi yaparak, uçuş güvenliği çalışmalarına hizmet eden bir sistem ile çalışmalara devam edilmektedir. Ayrıca, kuş göç yollarına ilişkin bilgiler, ülkemiz AIP'sinde (Havacılık Bilgi Yayını) yayınlanmıştır.

Soru önergesinde bahsi geçen taksi yolu, End-Around taksi yolu olarak adlandırılmakta olup ülkemizde ilk defa yapılan bir uygulamadır. İstanbul Havalimanı ile hizmete giren bu uygulama, hava trafiğinin çok yoğun olduğu havalimanlarındaki sıkışıklığı bir nebze olsun hafifletmeyi amaçlamaktadır. End-around taksi yolları sayesinde özellikle paralel operasyon (aynı anda iniş-kalkış) yapılan havalimanlarında, uçakların yerdeki hareketlerinde birbirlerinin önünü kesmesi ve bu yüzden havalimanı pist kapasitesinin düşmesi engellenmektedir.

İstanbul Havalimanında yer alan tüm pist ve taksi yollarındaki eğimler ANNEX-14'de belirtilen uluslararası standartlara uygun olarak dizayn edilmiştir. Dünyanın en büyük ve sayılı projelerinden olan İstanbul Havalimanı Projesi ile ilgili, ülkemizin birçok kurumu, kuruluşu ve üniversiteler ile gerek ihale öncesi gerek ihale sonrası koordineli şekilde çalışmıştır. İstanbul Havalimanının yer tespiti ICAO ve Annex-14 kriterleri çerçevesinde meteorolojik, topografik ve seyrüsefer koşulları göz önünde bulundurularak yapılmıştır. Dolayısıyla havalimanının yeri tüm bu kriterler çerçevesinde belirlenmiştir.

Hali hazırda kullanılmakta olan İstanbul Havalimanı pistleri ve apronlarında güvenli şekilde iniş ve kalkışlar yapılmakta olup açılışından 2019 yılı Ağustos sonuna kadar 184.824 uçağa ve 28.557.108 yolcuya hizmet verilmiştir.

