



**T.B.M.M.**  
CUMHURİYET HALK PARTİSİ  
Grup Başkanlığı

Tarih : **27 Mayıs 2019**  
Sayı : **11390**

13269

## **TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA**

Aşağıdaki sorularımın TC. Cumhurbaşkanı Yardımcısı Sayın Fuat OKTAY tarafından Anayasa'nın 98. ve TBMM İçtüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

**Özgür KARABAT**

**İstanbul Milletvekili**

İstanbul'da hizmete giren yeni havalimanı birçok tartışmaları beraberinde getirmiştir. Açılmadan önce de açıldığı günden bu yana da sık sık sorunlarla gündeme gelen havalimanında ciddi sorunlarla karşılaşıldığı medyaya da yansımıştır.

Medyada İstanbul Havalimanı'nda 17 Mayıs'ta hava koşulları nedeniyle sorun yaşandığı, birçok uçağın uzun süre havada tur atmak zorunda kaldığı ve bazı uçakların da Çorlu Havalimanı'na yönlendirildiği bilgileri basına yansımıştır. Her geçen gün yeni bir sorunla gündeme gelen İstanbul'un üçüncü havalimanına 17 Mayıs'ta rüzgâr sebebiyle çok sayıda uçak iniş yapamadı. Uçaklar havada tur atmak zorunda kaldı. Bu durum ciddi bir külfete neden olurken öte yandan önemli bir hava kirliliği kaynağı da olmaktadır.

Bu hava limanı faaliyete girmeden önce hatta daha gündeme geldiği ilk zamanlardan itibaren uzmanlarca alanın uçuşa uygun olmayan bir bölgeye kurulduğu eleştirileri gündeme getirilmiş olsa da ne yazık ki sorumluluk makamında bulunanların bu uyarılara kulak tıkadığı görülmüştür.

2014 yılında TMMOB İl Koordinasyon Kurulu, kendi bünyesinde oluşturduğu 3. Havalimanı Çalışma Grubunun yaptığı araştırmaların sonucunu bir rapor haline getirmiş ve kamuoyuyla paylaşmıştı. Raporda "Proje ekolojik ve jeolojik kriterler, zemin özellikleri, kazı ve dolgu alanları, kent bilimi ve uçuş güvenliği açısından kabul edilebilir değildir" demişti. Birçok sivil toplum hareketi ve ekolojik hareket de ortaya çıkacak yıkımlara ve zararlara dikkat çekmiş, iktidar sözcüleri ise öngörüsüz, hesapsız bir dayatmacı anlayışla bütün bu eleştirileri yok saymıştı.

İKK Raporu, proje alanının doğrudan deniz üzerinden gelen rüzgârlara açık olduğu uyarısını yapmış, uçuş için uçağın gelen rüzgârı önden alması gerektiğini, yandan ya da arkadan almasının tehlikeli olduğuna dikkat çekmiştir..

Hatırlanırsa alanın uygun olamayışı nedeniyle Türk Hava Kurumu Teknik Birimi'nin de projeye onay veremediği ortadadır. Öte yandan ÇED Raporu'nda da iklim değişikliğinden kaynaklanan hortum, sağanak yağış ve fırtına risklerinin değerlendirilmediği de açıktır. Ayrıca, ÇED Raporu'nda yılın 107 günü kuvvetli rüzgâr, 65 günü ise yoğun bulutlu olan bu kıyı bölgesinde hava taşımacılığı ve piste iniş ve kalkışlar açısından ciddi sorunlar doğurabileceği de belirtilmiştir.

Geçtiğimiz günlerde yaşanan hava muhalefetine mayıs ayında yaşandığı dikkate alındığında sonbahar ve kış aylarında bu sıkıntıların büyüyeceğini öngörebiliriz. Kaldı ki bu havalimanının ilk yıl 90 milyon, ikinci yıl 120 milyon ve üçüncü yıl 150 milyon yolcu kapasitesine ulaşma hedefi söz konusudur. Kuşkusuz yaşanan aksilikler hedefleri tutturmada da ciddi bir engel teşkil edebilir. Dolayısıyla işletmeci firmaya verilen yolcu garantisi gerçekleşmeyebileceği için de ciddi bir kamu zararı oluşabilir.

Hava alanı aktif hale geldikten sonra yaşanan aksamalar ve sorunlar aslında STK'ların ne kadar haklı eleştirisi ve uyarılar yaptığını teyit etmiştir. Ancak bütün bu yaşananlara ve gelecekte ciddi sorunlar yaşanma riskine rağmen sorumluluk makamında olanlardan ne kamuoyunu tatmin edici bir açıklama yapılmış ne de önlem alındığına dair bir bilgi paylaşılmıştır.

### **Buna Göre;**

1. 29 Ekim 2018'de açılan yeni hava limanından 20 Mayıs'a kadar kaç yolcu yararlanmıştır? Verilen yolcu garantisi bağlamında bugüne kadar havaalanını kullanan dış hat yolcu sayısı, dış hattan gelip dış hata giden yolcu sayısı ve iç hattan gelip dış hatlara giden toplam yolcu sayısı kaçtır? Bu sayılara göre verilen yolcu garantisinin yüzde kaç gerçekleşmiştir?
2. Havalimanında yaşanan aksaklıkların ardından İstanbul'dan uçuş sayısını azaltan ya da uçuşlarını İstanbul'un diğer havaalanına yönlendiren havayolu şirketleri var mıdır? Varsa bunlar hangileridir?
3. Dünyada yeni kurulan ya da gelişmiş havalimanlarında meteoroloji radarı kullanılmaktadır. İstanbul'un 3. Havalimanı'na meteoroloji radarı kurulmuş mudur? Kurulmadıysa daha önce kurulacağı bildirilen bu teknolojinin ne zaman kurulması öngörülmektedir?
4. Yeni havalimanı sahasında veya yakınlarında kuş geçişleri olduğu bilgisi doğru mudur? Bununla ilgili bir araştırma ya da önlem alınmakta mıdır?
5. İstanbul'un yeni havalimanında kar yağışı ve buzlanmalara karşı nasıl bir önlem alınmıştır? Kışın alanda ulaşımın ve trafiğin aksamaması için herhangi bir planlama yapılmış mıdır?
6. 3. havalimanı projesi doğal yaşam ortamlarının ve önemli su havzalarının yok olması ile sonuçlanacak bir proje olduğu eleştirileri çeşitli STK'lar tarafından dile getirilmişti. Geline nokta yaşanan sorunların çözümü için ilgili STK'lardan görüş alınması düşünülmekte midir?