



İMAR VE ŞEHİRCİLİK  
DAİRESİ BAŞKANLIĞI



İstanbul  
Planlama  
Ajansı

# Hava Ulaşımının Geleceği ve İstanbul Havalimanları Çalıştayı

## ÖZET RAPORU

26 Mayıs 2022



## Giriş

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreter Yardımcısı Mahir Polat, İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanı Gürkan Akgün'ün açılış konuşmalarıyla başlayan Hava Ulaşımın Geleceği ve İstanbul Havalimanları Çalıştayı kapsamında İstanbul'da havayolu ulaşımının geleceği ve İstanbul havalimanları için sürdürülebilir uygulamalara dair politika önerileri tartışıldı.

Havacılık alanında yapılan tüm çalışmaların sübjektif yorumların ötesinde, ortak akılla yürütülen katılımcı süreçlerle ele alınması ve kararların politik atmosfere göre değil, kentin yüksek faydası gözetilerek alınması gerektiği konusunda mutabık kalındı.

Çalıştay kapsamından özellikle Atatürk Havalimanı ile ilgili güncel gelişmeler öne çıktı. Havacılık sektörünün ulaşım merkezli görünmekle beraber esas olarak kent planlama, kamu değerlerinin ve kamuya ait alanların projelendirilmesi gibi bir dizi konuyla entegre olduğu ifade edildi. Bu doğrultuda, düzenlenen paneller "havacılık sektörüne ilişkin politikalar", "havalimanlarının kapasitesinin verimli kullanılması", "yatırımların planlanması", "hava ulaşımının kent içi ulaşım ile bütünleşmesi" ve "havacılık sektörünün kentleşmeye ve çevreye etkisi" konuları ele alındı.

## Panel Oturumu: İstanbul'da Hava Ulaşımının Geleceği; Vizyon, Stratejiler ve Çözüm Önerileri

Panel oturumunda, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın hazırladığı Ulusal Ulaştırma Planı'nda 100 kilometre içerisinde en az 1 havalimanı erişiminin sağlanması gerektiği ifadesi hatırlatıldı. Erişim dışında havalimanı tartışmalarında ön plana çıkan kamu kaynaklarının doğru ve verimli kullanılması ekseninde "herhangi bir harcama yapılmadı" söyleminin de yanıltıcı olduğu, kamu kaynaklarının harcadığına dikkat çekildi. Yeni bir havaalanı yapan birçok ülkenin eski havalimanını kapatmadığı örneklerle aktarılırken, Atatürk Havalimanı'nın kapatılmasının İstanbul'a zarar vereceği yönünde görüşler öne çıktı. Ulaşım, lojistik ve havacılık gibi konulara bütüncül yaklaşımın çok

önemli olduğunun altı çizilirken, Türkiye’de hava ulaştırma stratejisi konusunda biçimsel, büyüklük-  
lere dayalı, kâr odaklı inşaat ve bayındırlık faaliyetlerini önceliklendiren reflekslerle hareket edildiği  
vurgulandı.



Mevzuat alt yapısının yıllar önce oluşturulduğu ve bu nedenle de mevzuatın güncel koşullarda yeniden ele alınması gerektiği ifade edildi. Gelişen teknolojiye uygun olmayan pistler ve konum seçimleri yapıldığı belirtilerek mevcut strateji eksikliğinin artarak devam ettiği ifade edildi. Havacılığın, iktisadi kalkınmaya destek veren bir unsur olduğu, ancak bu desteğin erişilebilir, düşük maliyetli olduğu takdirde sağlanabileceği belirtildi. Türkiye'ninse henüz iktisadi kalkınma için gerekli refahı yaygınlaştıran ve havayolunu erişilebilir konuma getiren bir düzene ulaşamadığı ifade edildi.

***"Kuzeye ve kuzey doğuya doğru yeşil alanları tahrip edecek büyümeyi öngören politika değişmeli."***

Mevcut politikanın İstanbul'u kuzeye ve kuzeydoğuya doğru büyütmek olduğu, ancak bu politikanın tarımsal alanları ve ekolojik dengeyi bozacağı aktarıldı. İstanbul'da bulunan 3 havalimanının birlikte bu şehre hizmet vermesi ve hepsinin birbirini fonksiyonel olarak bütünlemesi gerektiği belirtildi. Terminallerin bütün ulaşım türleri arasındaki bağlantıyı sağlayan ekonomik kalkınma için kritik noktalar olduğuna dikkat çekilirken, terminallerin performanslarını etkileyen konum/ölçek, erişilebilirlik ve altyapı unsurlarını dikkate alarak planlama yapılmasının gereği vurgulandı. Yolcu ve yük terminallerinin ayrıştırılması gerektiği, hava kargo taşımacılığının ekonomi üzerinde doğrudan, dolaylı, tetiklenen ve katalizör etkiler olmak üzere 4 farklı etkisi olduğu aktarıldı. Tüm bu ekonomik etkilerin doğru talebin yakalanması ve rekabetin geliştirilmesine bağlı olduğu vurgulandı. Lojistik Performans Endeksi verilerine göre ise Türkiye'nin yıllar içerisinde gerileyen bir performansa sahip olduğu ifade edildi. Havacılık konusunda Türkiye'nin pek çok stratejik hata yaptığı vurgulanırken, özellikle Atatürk Havalimanı'nın kapatılması kararının hatalı olduğu ancak karardan dönüşün hâlâ mümkün olduğu konusunda mutabık kalındı.

***"Gelişen teknolojiyi takip edemeyen ve stratejik planlaması eksik uygulamalar hayata geçirilmemeli. "***

Bunun yanı sıra havacılık ve iklim ilişkisinin sürdürülebilirlik esasına dayanması gerektiğinin altı çizildi. Havacılık emisyonlarının, iklim sistemini etkilemesinin net pozitif RF (Radiative Forcing) kat-

kılarından, CO<sub>2</sub>, su buharı ve NO<sub>x</sub> (Azot Oksit) ve kurum emisyonlarından kaynaklandığı belirtildi. Bu katkıların, atmosferde çok sayıda kimyasal, mikrofiziksel taşıma ve ısınımsal süreçleri içerdiği ifade edildi. Havayollarının iklim konusunda çok fazla göz önünde olduğu ve tepki çektiği belirtilirken Kyoto Protokolü ve Paris İklim Anlaşması'na dikkat çekildi.



## ***“Üç havalimanı da entegre bir biçimde kente faydası en üst seviyeye çıkarılmalı.”***

Anlaşmaların her ikisi için de “Her ülke kendi içinde emisyon azaltımı yapmaya söz vermiştir” ibaresi üzerinde duruldu. Bu durumun ulusal düzeyde yalnızca iç hatlarda ortaya çıkan sera gazı etkilerinin azaltılması konusunda bir mücadele getirdiği, uluslararası rotalarda ortaya çıkan karbon emisyonlarına karşı başlatılan mücadelenin ise Paris İklim Anlaşması üzerine hazırlanan uluslararası CORSIA planı kapsamında devam ettiği belirtildi. Bunun yanı sıra havacılık endüstrisinin küresel ısınmaya karşı ne yapması gerektiği ve iklim krizinin havacılığa etkisine değinildi. Oturum, panelistlerin İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde havacılıkla ilgilenen bir birimin kurulması önerisi ile sonlandı.

## ***“İlgili mevzuat altyapısı güncel koşullar göz önünde bulundurularak yeniden ele alınmalı ve güncellenmeli.”***

### **Çalıştay**

Hava Ulaşımının Geleceği ve İstanbul Havalimanları Çalıştayı kapsamında paydaşlar “İstanbul’un havalimanları için gelecekte nasıl bir senaryo öngörüyorsunuz?” sorusu etrafında İstanbul’un havacılık sektörü açısından gelecekteki küresel rolü, havalimanlarının kentle ilişkisi, kapasiteleri, konum ve bağlantıları, çevresel etkileri, kent ekonomisi ve sektörlerle etkilerini tartıştılar. Genel hatlarıyla tartışılan konular aşağıdaki gibi özetlendi.

### **Genel Fikirler**

- Ayrıntılı ve veri güdümlü planlama, havalimanları başta olmak üzere şehir planlamanın odağında olmalıdır.
- Üç havalimanının eş zamanlı olarak açık tutularak işletilebilir.
- İstanbul ve çevresine yönelik havacılık planlaması bütünsel olarak yapılmalıdır. İstanbul’un merkezi konumu, çevresi ile birlikte bir kapasite planlamasına tabi tutulmalı, yolcu yükü, işletme saatleri, ulaşım entegrasyonu ve ilişkili diğer tüm konular bütüncül bir yaklaşımla ele alınmalıdır.

- İstanbul'un üç havalimanının farklı spesifikasyonları bulunmaktadır.
- Üç havalimanı da üçgen olarak dünyadaki diğer örnekler gibi kentsel ölçekte birbirlerine entegre olduklarında düzgün bir planlamayla şehre faydası maksimize edilebilir. Atatürk Havalimanı'nın kapatılmasıyla işler havalimanı sayısı ikiye düşmektedir. Bu durum, hem Atatürk Havalimanı'ndaki mevcut yatırımın hiçe sayılması hem de mevcut ve potansiyel faydasının göz ardı edilmesi anlamına gelmektedir. Atatürk Havalimanı, faaliyetlerine devam edecek şekilde planlamaya dâhil edilmelidir. İstanbul'un üç havalimanının kaynak verimliliğini önceleyen ve çevredeki ikincil şehirleri de (örneğin Ankara) planlamaya dâhil eden alternatifin en iyi senaryo düşünülmektedir.

***"Havacılık alanında yapılan çalışmalar, ortak akılla yürütülen katılımcı süreçlerle ve kentin yüksek faydası gözetilerek ele alınmalı."***

## **Havalimanlarının İşletilmesi ve İyileştirilmesi**

- Havalimanları kategorik olarak bir kamu yatırımdır ve bu şekilde kalmalıdır. Kâr amacı güdülen bir noktaya varıldığında, kent ve kent sakinlerinin iyi olma hâli gözetilmez. Havalimanları kentin kalkınmasını kolaylaştıracak bir araç olmalıdır.
- Havalimanı işletme modelleri yolcu için erişilebilir (accessible) ve güçyeter/ekonomik (affordable) bir biçimde ve verimliliği odağa alarak planlanmalıdır.
- İstanbul Havalimanı'nın kentin oldukça dışında kalması yolcu deneyimini olumsuz etkilemekte ve Atatürk Havalimanı ile karşılaştırıldığında (konum ve güzergâh açısından) turistik deneyimi zayıflatmaktadır.
- İstanbul Havalimanı çevresi için yapılaşma baskısı oluşturmakta, bu baskı kentin farklı kaynak ve arazi kullanım öğeleri (su rezervleri, tarım, turizm, sanayi, lojistik gibi farklı fakat birbiri ile kesişen ekosistemler) için risk arz etmektedir. Bu sebeplerden dolayı İstanbul Havalimanı büyümesinin/geliştirilmesinin durdurulması gerekmektedir.
- İstanbul Havalimanı bir millî servete dönüşmüş olsa da yeni bir fizibilite çalışması yapılabilir.
- Sabiha Gökçen Havalimanı'nın ikinci pisti en kısa sürede aktif hâle getirilmelidir.
- Atatürk Havalimanı'nın pistlerinin korunup iyileştirilmesinin yanında, tüm yapıları kullanılabilir

ve işlevsel hale getirilebilir. Atatürk Havalimanı diğer havalimanlarıyla karşılaştırıldığında farklı ulaşım biçimleriyle daha bütünleşiktir ve şehir trafiğine etkisi minimumdur.

- Havalimanı içerisindeki gümrük ve kargo akışları verimli bir şekilde kurgulanmalı ve planlanmalıdır. Türkiye'deki havalimanları diğer ulaşım biçimleriyle entegrasyonu zayıftır ve gümrük akışları kaynak israfına yol açmaktadır. Bu sebeple bütüncül planlama gerekliliği ön plana çıkmaktadır.
- İstanbul'daki üç havalimanının aynı anda işletilmesi, bürokratlar tarafından kamuya aktarılmanın aksine, emniyet açısından herhangi bir sakınca barındırmamaktadır.
- Yolcu taşımacılığının yanında üç havalimanı da gümrük taşımacılığı için optimize edilmelidir. İBB'nin, diğer karar vericilerle (Gümrükler Genel Müdürlüğü, EGM vb.) bir araya gelip havalimanlarındaki gümrük süreçlerinin iyileştirilmesi için harekete geçmesi önemlidir.

## Havalimanları – Şehir Entegrasyonu

- Hava, kara ve deniz limanlarının şehir içerisindeki entegrasyonu kolay, hızlı ve ucuz olarak sağlanmalıdır.
- Havalimanlarının yolcuların kolay erişimine göre düzenlenmeli ve "yolcu dostu havalimanı" olarak planlanmalıdır. Metro istasyonundan kontuara ve uçağa kadar yürüyüş mesafeleri doğru planlamayla kısa tutulmalıdır.
- Gelecek planlamasında Atatürk Havalimanı'nın Halkalı üzerinden İstanbul Havalimanı'na bağlanmasıyla, Sabiha Gökçen Havalimanı ile birlikte 3 adet birbirine bağlı havalimanı elde edilebilir ve havalimanı-şehir entegrasyonunda diğer havalimanlarının da denkleme katılması gerekmektedir.
- Metrolar ve Hızray kentle havalimanları arasındaki entegrasyon için önem arz etmektedir.
- Sabiha Gökçen Havalimanı'nın Kadıköy-Tavşantepe'ye bağlanması tamamlanmak üzere ve bu hattın devamının Pendik'e indirilmesi planlanmıştır. Buna benzer çözümler İstanbul Havalimanı için de düşünülmelidir. İstanbul Havalimanı'nın en eksik noktası yerleşim alanlarıyla bağlantıyı sağlayacak kentsel ulaşım sisteminin zayıflığıdır.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi raylı sistemler konusunda merkezi idareyle işbirliği içerisinde olmalıdır.



- Atatürk Havalimanı'nın kapatılması, bulunduğu bölgedeki ekonomik ekosistemi büyük oranda olumsuz etkileyecektir. Bağcılar'ın önemli bir imalat odağı olması, Atatürk Havalimanı'nın sahip olduğu önemi arttırmaktadır. Atatürk Havalimanı'nın kapatılmasının ardından ilçedeki pek çok sektör kuzeyde yeniden yer seçme eğilimi gösterecektir. Bu da pek çok sektör için ek bir ekonomik maliyet getirecektir. Bu fonksiyonel değişim, ekonominin yanında nüfus hareketliliğini de etkileyecektir.
- Atatürk Havalimanı'nın bir diğer avantajı İstanbul gibi deprem ve doğal afet risklerinin olduğu bir şehirde erişilebilirlik açısından önemli bir konumda olmasıdır. Kentin dayanıklılığının korunmasında ve artırılmasında bu stratejik avantaj, Atatürk Havalimanı'nın kapatılmaması için önemli bir sebeptir.





İMAR VE ŞEHİRCİLİK  
DAİRESİ BAŞKANLIĞI

