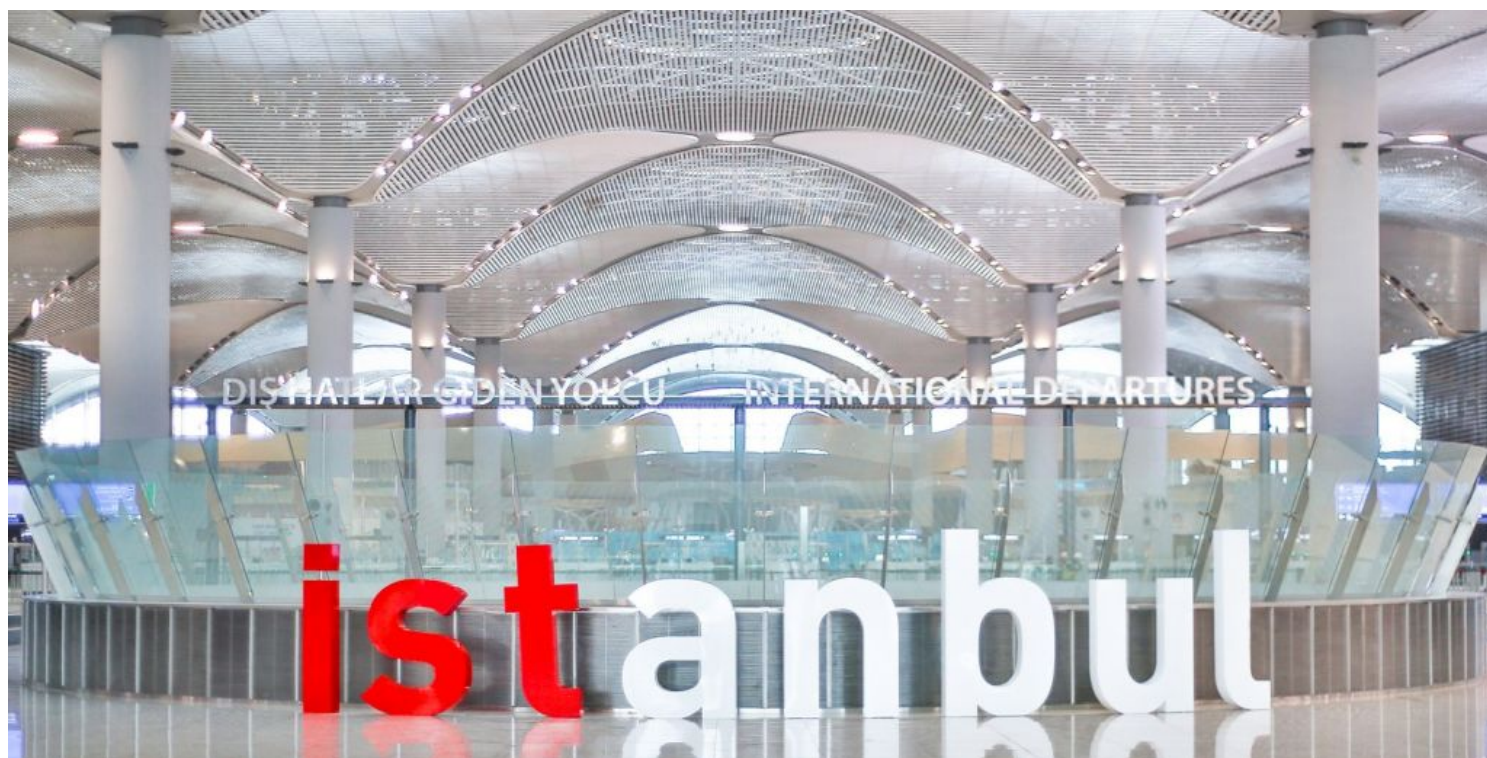


מחדל הערפל בנמל התעופה של איסטנבול שיהיה הגדול בעולם

Posted on 26 במאי 2019 by עירית רוזנבלום



מומחים טוענים שמיקומו של נמל התעופה באיסטנבול הוא טעות קריטית

Categories: תעופה, ראשי

Tag: איסטנבול, IAG, נמל התעופה, היס הכספי, ערפל

נמל התעופה החדש של איסטנבול רק נפתח בחודש שעבר וכבר נאלץ להסיט טיסות רבות בשל מזג אוויר גרוע. בשבוע שעבר נשלחו כמה טיסות לנחיתה בקורלו (Çorlu) כמאה ק"מ ממערב לנמל התעופה, כאשר הערפל השתלט עליו. מומחים אומרים כי הזהירו בנושא זה, וכי תקלות אלה ימשיכו להתרחש, שכן מיקומו לחלוטין לא מתאים לנמל תעופה.

נמל התעופה איסטנבול המיועד להיות הגדול בעולם, נפתח באפריל 2019 במלואו בפעם הראשונה. אחרי **המעבר המתקשר של כל מתקני נמל התעופה** משדה התעופה אתאטורק למשכנם החדש, בתוך 45 שעות, כבר הוסטו טיסות מבזל, ברלין, ברמן, גטבורג, מארסיי, ריגה ויעדים אחרים לאותו נמל תעופה קורלו בשל ערפל כבד שמנע נחיתות בשדה החדש.

לפי עיתונאי טורקי, מומחי תעופה לא הופתעו, שכן מתחילת הפרוייקט נשמעו אזהרות שהמיקום הנבחר לנמל התעופה החדש חשוף לרוחות צפוניות הנושבות מהים השחור ואשר יביאו עמם גם שיבושים הנובעים מעננות וערפל. עיקר הערפל נגרם מאוויר קר המגיע לאיסטנבול מרוסיה בצפון, חוצה את הים השחור כשדבר אינו מחמם אותו. כשהאוויר הקר מגיע למזג האוויר הים-תיכוני החמים של טורקיה, הוא נהפך לערפל סמיך שלעיתים קרובות מונע מספינות לחצות את נהר הבוספורוס המחבר בין שני חלקי העיר.

עם זאת, ערפל הוא תופעה ידועה בטורקיה בכלל ובאיזור זה של איסטנבול בפרט. למעשה, רק חודשיים לפני פתיחת הנמל, בפברואר, ירד ערפל סמיך על העיר ונשאר שם שלושה ימים. לפי העיתון הטורקי דיילי סבח, טווח הראיה התקצר לעשרה מטרים או פחות וגרם לביטולי מעבורות וטיסות כמו גם לבעיות רבות על הכבישים.

לעומת נמל התעופה החדש, הנמל הקודם ✪ אתאטורק - היה ממוקם בחוף הדרומי של טורקיה ורחוק מהערפל המסוכן, כשהעיר מייצרת הפרדה בינו לבין הנמל.



מגדל הפיקוח בנמל התעופה איסטנבול. אין הגנה מהרוחות מהים השחור. צילום IAG
אתר הנמל סופג סופות כמעט בשליש מימי השנה

נמל התעופה השלישי, המאסיבי והמתוכנן היטב של איסטנבול, מהווה סלע מחלוקת מאז תחילת הפרויקט: מדאגות כלכליות ועד לסוגיות סביבתיות, שלא לדבר על עיכוב אחר עיכוב שעברו עליו וגרמו מתחים בכל שלב. עם זאת, עניין הערפל עלול להיות התקלה הגדולה ביותר עבור הנמל.

דיווחים של לשכת המהנדסים והארכיטקטים של איסטנבול (TMMOB) קובעים כי האתר של נמל התעופה חווה סופות בכמעט שליש מימי השנה: 107 ימים מתוך 365 במוצע. מיקומו של השדה גם סובל מעננות אינטנסיבית מתמשכת 65 ימים בשנה במוצע, שלא לדבר, כאמור, על רוחות קיצוניות מן הים השחור בשל היעדר הגנה.



צילום IAG פרי בנמל התעופה החדש של איסטנבול.

אם כך מדוע לא מנעו הרשויות והמהנדסים את בניית הנמל במקום שהיה ידוע שאינו מתאים ליעדו? רוב הסיכויים הם, שפשוט לא היו אתרים אחרים על חצי האי הצר במרחק סביר מן העיר [2] כ-30 ק"מ.

התוצאה הסופית היא נמל תעופה יקר מאוד אשר עלול, בסופו של דבר, גם להוות כאב ראש עצום עבור הנוסעים וחברות תעופה כאחד. למרבה האירוניה, נמל אתאטורק הקטן והישן יכול בסופו של דבר להוות נמל חלופי בימים שהמגה-נמל של איסטנבול לא יוכל להתמודד.

בנמל התעופה איסטנבול פועלים כעת שני מסלולים ושטחו גדול יותר ממנהטן. הוא נועד כשיפעל במלואו לשרת 200 מיליון נוסעים עם שישה הדייטוי פרי בנמל התעופה החדש של איסטנבול. מסלולים. השלב הראשון של נמל התעופה ישרת 90 מיליון נוסעים. ההערכות על העלות הכוללת של בניית הפרויקט המונומטלי נעות בין 11 ל-51 מיליארד יורו. הנמל הוא הרכזת (HUB) של חברת התעופה הלאומית הטורקית טורקיש איירליינס.

בתוך כך, פורסם בטורקיה שכמה מבעלי הקונסורציום IGA שמפעיל את הנמל, מבקשים למכור את אחזקותיהם ב-11 מיליארד דולר. דובר של IGA הכחיש נמרצות ואמר שלא תימכר ולו מניה אחת.

ל-IGA החוב המסחרי הגדול ביותר בטורקיה לאחר גיוס של כ-5.7 מיליארד יורו (6.4 מיליארד דולר). הוא חתם חוזה ל-25 שנה להפעלת הנמל בתשלום של 22.1 מיליארד יורו לכל התקופה, או 1.1 מיליארד יורו בשנה.