7/6801

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.610-01/-1258-26080 14 TEMMUZ 2005
KONU : Bursa Milletvekili
Sayın Kemal DEMİREL'in
yazılı soru önergeleri

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi:TBMM Başkanlığının 27.06.2005 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-11990 sayılı yazısı.

Bursa Milletvekili Sayın Kemal DEMİREL'in 7/6801-12035 7/6802-12036 sayılı yazılı soru önergelerinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
2 Cevap formu (3 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/6801

BURSA MİLLETVEKİLİ SAYIN KEMAL DEMİREL'İN
7/6801-12035 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORU 1- Halen İstanbul ilinde, Atatürk ve Sabiha Gökçen Havaalanları faaliyet göstermekte iken, basında; İstanbul'da yeni bir havaalanının açılacağı yönünde açıklamalar yapılmaktadır. Planlanan yeni havaalanı, halen faaliyeti devam eden iki havaalanının hangi eksiklerini tamamlamak amacıyla açılacaktır?

SORU 2- Açılması planlanan yeni havaalanının ekonomimize getireceği maliyet ne kadardır?

SORU 3- Bu havaalanı için harcanacak para, hangi kaynaklardan veya kredilerden karşılanacaktır?

SORU 4- Yeni açılması planlanan havaalanının İstanbul'a ve ülkemize sağlayacağı yararlar nelerdir?

CEVAP:

Atatürk hava limanı; Ülkemizin jeopolitik konumu nedeniyle Doğu-Batı ve Kuzey-Güney bölgeleri arasında yolcu transfer merkezi olarak köprü durumundadır. 2004 yılında ülkemizde gerçekleşen toplam yolcu trafiğinin yaklaşık %34'ü bu limanımızdan gerçekleşmiş olup, 13 yerli ve 388 yabancı hava yolu taşıyıcısı tarifeli ve tarifesiz sefer düzenlemiştir. Ayrıca, Türkiye'de faaliyet gösteren birçok hava yolu şirketinin de harekat üssü konumundadır. Yurt dışı çıkışlarının büyük çoğunluğunun bu noktadan yapılması nedeniyle diğer hava alanlarıyla bağlantı seferlerinin yoğun olması, Atatürk Havalimanına olan talebi giderek arttırmaktadır.

Gelişen havacılıkla birlikte artan uçak sayısı ve büyüyen uçak gövdelerinin yanında, Bakanlığımızca başlatılan Bölgesel Havacılık projesi kapsamında iç hat uçuşları da artmış bulunmaktadır. Başta Rusya olmak üzere Birleşik Devletler Topluluğu ile Türk Cumhuriyetlerinden yoğun talepler artarak devam etmektedir.

AB üyeliği yolunda ilerleyen Ülkemiz; Avrupa-Türk Cumhuriyetleri ile Avrupa-Ortadoğu arasında hava yolu taşımacılığı konusunda daha da önem kazanacağı aşikardır. Bu bağlamda; AB kapsamında yürürlüğe girecek olan gürültü ve çevre kontrol konularının getireceği kısıtlılıklar nedeniyle Avrupa'daki bir kısım Havaalanlarının belli saatler arasında gece uçuşlarına kapalı olması, Atatürk Hava limanının da bu kısıtlamalara maruz kalabileceğini göstermektedir. Bu etkenler, belli saatlerde daha da yoğunlaşacak uçuş taleplerinin karşılanabilmesi için yeni bir Hava Limanı zorunluluğunu beraberinde getirmektedir.

Buna ek olarak, çok sayıda uluslararası nitelikte kongre ve toplantı yapmaya uygun tesisin bulunduğu İstanbul'un bilim ve kültür merkezi olarak dünyaya tanıtılması sonucu, günümüzde gerçekleşen ve gelecekte yapılacak uluslararası toplantı ve diğer aktiviteler ve her geçen gün artan spor aktiviteleri nedeniyle de Atatürk Hava Limanının kullanımını daha da arttıracağı şüphesizdir. Bu bağlamda gelecek 10 yıllık süreçte 40 Milyon civarında turistin İstanbul'a gelmesi de beklenmektedir.

./..

Öte yandan, Ülkemizin; batısında Frankfurt, Lüksemburg ve Charles De Gaulle, doğusunda Dubai, uzak doğuda ise Singapur, Pekin ve Tokyo'nun halen kargo üssü olarak kullanıldığı malumunuzdur. Bölgeye hitap eden hava kargo taşımacılığı bu üslerden yönlendirilmekte olup, bu üslerin orta noktasında bulunan Ülkemizde, ek veya yeni tesislerin yapılmasıyla hava kargo pazarından daha büyük pay alınması mümkün olabilecektir.

Diğer taraftan, Atatürk Havalimanı PAT Sahaları uzun yıllardan beri yoğun kullanılmaktadır. Liman altyapısındaki yenileme ihtiyacına karşılık, inşaat çalışmalarından doğacak aksaklıklarla birlikte, çevredeki yapılaşma ve arazi yetersizliğinden dolayı fiziki genişletmenin mümkün olmaması gibi unsurlar da mevcut Liman için negatif unsurlardır.

Yukarıda yapılan açıklama ve değerlendirmelere göre; Atatürk Hava Limanının yanında Sabiha Gökçen Hava Limanı kapasitesinin de talepleri karşılamaya yeterli olamayacağı ve İstanbul'a 3. bir havalimanı yapılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Planlama ve etüt safhasında bulunan 3. havalimanının keşif ve projelendirme çalışmaları ile ihale yöntemine ilişkin çalışmalar devam etmekte olup, maliyet ve finansman unsurları henüz netleşmemiştir.

7/6801

BURSA MİLLETVEKİLİ SAYIN KEMAL DEMİREL'İN
7/6802-12036 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORU 1- Ülkemizde işletme zararları yüzünden kapatılmış olan havaalanları hangileridir?

CEVAP 1- Ülkemizin içinde bulunduğu ekonomik darboğazı aşmak amacıyla uygulanan tasarruf tedbirleri çerçevesinde; Hazine Müsteşarlığı'nın "Kuruluşlarca 2002 yılında alınacak ilave tasarruf tedbirleri" talimatı kapsamında DHMİ Genel Müdürlüğü'nün işletimindeki Balıkesir/Merkez, Zonguldak/Çaycuma, Tokat, Uşak ve Sinop Havaalanları, 31.01.2002 tarihi itibariyle sivil hava trafiğine kapatılmıştır.

SORU 2- Halen işletmeleri zarar ettiği için kapatılması düşünülen havaalanları hangileridir?

CEVAP 2- Bu gün itibariyle DHMİ Genel Müdürlüğü'nün işletiminde olup, kapatılması planlanan herhangi bir havaalanı bulunmamaktadır.

SORU 3- İşletmeleri zarar eden havaalanlarının aktif hale getirilmesi amacıyla yapılması planlanmış olan çalışmalarınız nelerdir?

CEVAP 3- Bakanlığımızca başlatılmış bulunan "Bölgesel Havacılık Projesi" kapsamında; havaalanı hizmetlerine ilişkin ücretlerde yapılan indirimler ve sağlanan diğer teşvikler sonucunda, yolcu sayısı düşük hava alanlarına düzenlenen uçuşlarda artış sağlanmıştır. Ayrıca, hava yolu şirketlerinin bu tür hava alanlarına iniş-kalkış yapabilecek uçak planlamalarının sonuçlanmasıyla söz konusu hava alanlarının daha yüksek oranlarda kullanılması beklenmektedir.

SORU 4- İstanbul ilinde halen faaliyet gösteren Atatürk ve Sabiha Gökçen havaalanlarının faaliyet düzeyleri nelerdir?

CEVAP 4- Atatürk Havalimanı Uçak , Yolcu ve Yük trafiğine ilişkin veriler aşağıdaki tabloda verilmiştir. Sabiha Gökçen Havaalanı Milli Savunma Bakanlığı Savunma Sanayii Müsteşarlığı envanterindedir.

ATATÜRK HAVALİMANI 2003-2004 YILLARI UÇAK, YOLCU VE YÜK TRAFİĞİ

TRAFİK	2003			2004			2004 /2003 (%)		
	İÇHAT	DIŞHAT	TOPLAM	İÇHAT	DIŞHAT	TOPLAM	İÇHAT	DIŞHAT	TOPLAM
UÇAK	56.372	105.455	161.827	72.479	115.008	187.487	28,6	9,1	15,9
YOLCU	3.126.074	8.978.268	12.104.342	5.430.925	10.169.676	15.600.601	73,7	13,3	28,9
YÜK(TON)	82.983	419.709	502.692	111.593	461.691	573.284	34,5	10,0	14,0