7/11851

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

16 SUBAT 2006

SAYI : B.11.0.SGB.0.10.01.610.01/-295_7590
KONU : Zonguldak Milletvekili
Sayın Harun AKIN'ın
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: TBMM Başkanlığının 18.01.2006 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-18048 sayılı yazısı.

Zonguldak Milletvekili Sayın Harun AKIN'ın 7/11851-18018 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
1-Cevap formu (2 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/11851

ZONGULDAK MİLLETVEKİLİ SAYIN HARUN AKIN'IN 7/11851-18018 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Bir milyon metrekare alanda kurularak, 1991 yılında yapımına başlanan ve 11 Mart 1999 yılında açılışı yapılan Zonguldak-Çaycuma Havaalanı, o günün birim fiyatlarıyla 3.5 trilyona, bugünkü birim fiyatlarla yaklaşık 13,5 trilyon liraya malolmuştur.

Açılış yapıldıktan sonra, bir tek uçak inip, kalkmamış ve 16.10.2001 tarih ve 2001/3151 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı eki kararın 6.maddesi çerçevesinde, Hazine Müsteşarlığınca düzenlenen "Kuruluşlarca 2002 yılında alınacak ilave tasarruf tedbirleri" talimatı kapsamında DHMİ'ye ait yeterli yolcu potansiyeli bulunmayan hava limanları statüsüyle, 31.02.2002 tarihli itibariyle sivil hava trafiğine kapatılmıştır.

Askeri-Sivil kategorisinde bulunan havaalanının, intifa hakkı DHMİ-Hava Kuvvetleri Komutanlığındadır.

Yeterli yolcu kapasitesi olmadığından dolayı bir türlü açılamayan havaalanının açılması için yapılan resmi ve özel girişimlerin sonucunda, havaalanının teknik imkanlarının yetersiz kaldığı meydana çıkmıştır.

Bu teknik yetersizliği aşmak için havaalanının çevresinde bulunan 150 metre yüksekliğindeki dağın tıraşlanarak, 80 metreye indirilmesi ve pistin 200 metre uzatılması sonucunda da büyük uçaklarında havaalanı inişlerine müsait hale getirilmesi neticesinde açılması düşünülmektedir.

Gittikçe ekonomik alanda sıkışan ve ekonomisini Türkiye Taşkömürü Kurumunun dışındaki diğer sektörlere kaydırmak mecburiyetinde olan Zonguldak için, havaalanının açılması son derece önem taşımaktadır. Havaalanı yalnız Zonguldak için değil, Türkiye ekonomisinde de gelecekte son derece önemli bir konumu olacak Filyos Vadisi üzerindedir ve Filyos Vadisi projesi, karayolları, deniz limanı ve havaalanıyla bir bütün olarak düşünülmektedir.

Tüm bu bilgiler doğrultusunda;

1- Zonguldak havaalanı gibi yolcu kapasitesi düşünülmeden sadece oy düşünülerek, teknik olanakları hesaplanmadan yapımına başlanan ve hiçbir uçak inip kalkmadan kapatılan havaalanlarını, uçak trafiğine müsait hale getirip, açmayı düşünüyor musunuz?

2- İntifa hakkı tamamen DHMİ'de olmayıp Hava Kuvvetleri Komutanlığında da olan Zonguldak-Çaycuma Hava Limanının özel bir şirket tarafından işletilmesi için bakanlığınızca bir çalışma yapılmakta mıdır?

3- Bir tane dahi iniş yapmadan kapatılan havaalanlarını yapanlar hakkında Bakanlığınızca, sizden önce veya sizin döneminizde inceleme ve araştırma yapıldı mı? Yapılmadıysa, yapmayı düşünüyor musunuz?



./..

CEVAPLAR: Zonguldak-Çaycuma Hava Alanı ve bu hava alanı gibi Stol mahiyetteki benzer hava alanlarının hiç birisi Bakanlığımızca planlanan, fizibilitesi yapılan ve yatırım programına teklif edilen projeler olmayıp, bütünüyle il valiliklerince başlatılmış, inşa edilmiş ve işletilmek üzere DHMİ Genel Müdürlüğüne devredilmiş hava alanlarıdır.

Ülkemizin, 2001-2002 yıllarında içinde bulunduğu ekonomik kriz nedeniyle, 16.10.2001 tarih ve 2001/3151 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı eki kararın 6. maddesi çerçevesinde Hazine Müsteşarlığınca düzenlenen "Kuruluşlarca 2002 yılında alınacak ilave tasarruf tedbirleri" konulu talimat kapsamında 31.01.2002 tarihi itibari ile sökonusu havaalanında içinde bulunduğu 6 adet hava alanı sivil hava trafiğine kapatılmıştır.

Zonguldak-Çaycuma Hava Alanının hava trafiğine kapatılması kararı verilirken, meydanların yıllar bazında uçak ve yolcu hareketleri, stratejik konumları, turizm ve ticaret potansiyelleri, meydanlara alternatif teşkil edecek diğer meydanlara konum ve meşaleleri, işletme giderleri, kar/zarar durumları dikkate alındığında, yok sayılabilecek kadar az olan trafiğine karşılık yüksek işletme maliyetleri bu maliyetleri karşılayacak düzeyde gelirlerin bulunmaması ve stratejik özelliklerinin olmaması gibi faktörler etkili olmuştur.

Zonguldak-Çaycuma Hava Alanının trafiğe açılması ve beklenen yolcu potansiyelinin sağlanabilmesi Bakanlığımız projelerinden Bölgesel Hava Taşımacılığı için güzel bir aşama olarak değerlendirilebilir. Bu çerçevede, DHMİ Genel Müdürlüğünce, kapalı bulunan hava alanlarının yeniden yoğunlaşan talep ve ihtiyaçlar doğrultusunda gözden geçirilmesi amacıyla bir çalışma başlatılmış olup mevcut durumlarının belirlenmesi ve bakım-onarım ihtiyaç tespitinin yapılması çalışmaları başlatılmıştır.

DHMİ Genel Müdürlüğünün işletiminde bulunan hava alanları ile işletme dönemleri sonundan itibaren YİD Terminalleri ve/veya hizmetin bütünlüğü yönünden gerek görülen diğer tesislerin kiralanması ve/veya işletme haklarının devrine imkan veren ve bu konuda DHMİ Genel Müdürlüğünü yetkili kılan 5335 sayılı Yasa 27.04.2005 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Zonguldak-Çaycuma Hava Alanı TSK envanterine kayıtlı ve kullanım şartları da DHMİ ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı arasında düzenlenen protokolde belirlenmiş bir hava alanıdır.

Bu itibarla; Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde yer alan ve müsaadeli olarak kullanılan hava alanlarının; sivil tesislerinin, sivil havacılık amaçlı olarak, anılan Kanun çerçevesinde kiralanması ve/veya işletme hakkının özel sektöre devri hususunda, görüş almak üzere Genel Kurmay Başkanlığına başvurulmuş olup; gelen cevabi yazıda özetle "bunun mümkün olamayacağı" bildirilmiştir. Ancak; konuya ilişkin çalışmalar, halen devam etmektedir.

Yeterli yolcu potansiyeli oluşturulamaması nedeniyle kapatılan Zonguldak-Çaycuma Havaalanı, 3 c grubu uçaklara hizmet verebilecek kriterlerde bir havaalanı olup, bu gruba giren uçakların, işletmeci firma filosunda bulunması ile hizmet verebilecek durumdadır.