



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda yer alan soruların Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet ARSLAN tarafından yazılı olarak yanıtlanması için gereğini saygılarımla arz ederim.

Ünal DEMİRTAŞ

Zonguldak Milletvekili

1939-1945 yılları arasında küçük uçaklara yönelik "slot" bir havaalanı olarak inşa edilen Zonguldak Çaycuma Havaalanı, ilk uçuşlarını 1957 yılında gerçekleştirmiştir. 1960 yılı sonrasında 1999 yılına kadar kapalı kalan Çaycuma Havaalanı, 1999 yılında yeni binası, çevre düzenlemesi ve ek yatırımlar ile toplu yolcu taşımacılığı faaliyetleri için uygun hale getirilmiştir. 2006 yılında 25 yılılığına işletme hakkı özel sektöre devredilen havaalanının, yıllar içinde fiziksel eksiklikleri büyük ölçüde giderilmiş, son olarak da; havaalanının etrafındaki 235 metre yüksekliğindeki Bostancılar tepesinin 155 metrelik kısmı, büyük yolcu uçaklarının inişi için sorun teşkil etmemesi amacıyla tıraşlanmış, pist ve taksi yolu çizgileri, pist kenarı, durma uzantısı ve yaklaşma ışıkları da uluslararası standartlara uygun olarak yenilenmiştir. 2009'a kadar yapılan yatırımlar ile havaalanının uluslararası güvenlik standartlarına uyumu sağlanmıştır. Çaycuma Havaalanı, ICAOÇ uçuş güvenliği standartlarına uygundur. Havaalanı 500 bin yolcu/yıl kapasitesine sahiptir. Batı Karadeniz'deki tek havaalanıdır.

Zonguldak Çaycuma Havaalanı; Filyos Limanı'na 5 km, Zonguldak kent merkezine 55 km, Bartın kent merkezine 36 km., Karabük kent merkezine 87 km, Bolu kent merkezine 135 km. mesafede olup, Batı Karadeniz Bölgesi'nin ulaşımında önemli kolaylık ve avantajlar sağlayacak konuma sahiptir. Dolayısı ile havaalanında iç hatlar uçuşunun başlatılmasından, bu dört il yararlanacaktır. Ancak Zonguldak, Çaycuma Havalimanı, avantajlı konumu ile Batı Karadeniz'in ekonomik ve sosyal hayatına sağlayacağı katkılara rağmen, yeterli düzeyde aktif olarak kullanılmamaktadır.

Batı Karadeniz'in tek havalimanı olan Zonguldak Çaycuma Havaalanına maalesef şu anda hiçbir iç hat seferi yapılmamaktadır.

Dış hat seferleri 2009 yılında başlamıştır. Mevcut durumda sadece yaz dönemi için haftada üç gün Zonguldak-Düsseldorf gidiş dönüş seferleri yapılmaktadır. Germania Havayolları ile çalışmaktadır. Uçakların yolcu kapasitesi 138 ile 150 arasında değişmektedir. Doluluk oranı ise %80'dir. Sefer yapan uçaklar BOİNG 737-300,BOİNG 737-700,BOEİNG 737-800 ve A 319 modelleridir.

Çaycuma Havaalanının hizmet verebileceği bölgeden 600 bin gurbetçimizin yaşadığı Almanya'da, Düsseldorf-Dortmund ve Essen bölgesinde yaşayan (Zonguldak-Bartın-Karabük-Bolu'lu) gurbetçilerimiz, Germania Havayollarınca direk başlatılan uçak seferlerine büyük ilgi göstermişler ve bugüne kadar yaklaşık 140 bin kişi yolculuk yapmıştır.

Ancak Düsseldorf ve Dortmund havaalanlarına uzak (5-6 saat kuzey ve güneyde) şehirlerde yaşayan gurbetçi vatandaşlarımız, bu hizmetten yararlanamamaktadır. Almanya'da bulundukları kentten, Çaycuma Havaalanı'na direk uçuş olmadığından İstanbul'a uçakla gelen gurbetçilerimiz, İstanbul ile Zonguldak, Bartın ve Karabük arasında uçuş olmadığından, karayolu ile gelmek zorunda kalmaktadırlar. İstanbul Atatürk Havaalanı'ndan Zonguldak'a uçuşların başlaması halinde, bu önemli hizmetten yararlanacaklardır. Yani sistemli bir planlama ile İstanbul-Zonguldak arasındaki seferleri sadece gurbetçilerimiz dahi doldurabilecektir.

Bir Alman şirketi olan Germania Havayollarının, Çaycuma Havaalanı'na gösterdiği ilgiyi ve önemi, dünyanın en önemli havayolu markalarından ve bir kamu kurumu olan Türk Hava Yollarının göstermemesi, tüm Zonguldaklıları derinden üzmektedir.

Avrupa Zonguldaklılar Derneğinin yapmış olduğu araştırmaya göre, Almanya'da yaşayan Zonguldak, Bartın, Karabük kökenli vatandaşlarımızın sayısı 600 bin civarındadır.

1990 yıllara kadar Doğu Karadeniz'den büyük göç alan, bir zamanların Almanya'sı kabul edilen Zonguldak'ımızda, TÜİK verilerine göre 25.003 Trabzon kökenli, 6.929 Giresun kökenli, 4.156 Ordu kökenli, 2.943 Rize kökenli, 2.325 Artvin kökenli, 2.206 Gümüşhane kökenli, Bartın'da 1.123 Trabzon kökenli, Karabük'te 3.141 Trabzon kökenli, 806 Artvin kökenli,803 Giresun kökenli, 566 Rize kökenli

vatandaşımız yaşamaktadır. Bu rakamlara Zonguldak'ta, Bartın'da, Karabük'te doğan ve nüfusunu bu illere aldırان Doğu Karadeniz kökenli vatandaşlarımız dahil değildir.

İstanbul'da, TÜİK verilerine göre 122.592 Zonguldak kökenli, 98.056 Bartın kökenli, 95.441 Karabük kökenli vatandaşımız yaşamaktadır.

Öte yandan Zonguldak, Bartın, Karabük illerindeki üniversitelerimizde öğrencilerimizin önemli bir bölümü Doğu Karadeniz kökenli olduğu gibi, bu illerimizdeki öğrencilerimiz de Doğu Karadeniz'deki üniversitelerde öğrenim görmektedirler.

Filyos Vadi Projesi; Zonguldak'ın Çaycuma İlçesi sınırları içinde yapılacak olan bünyesinde Filyos Serbest Bölgesi, Filyos Endüstri Bölgesi, Filyos Limanı Projesi ile birlikte diğer sanayi alanları, depolama alanları, konut dışı kentsel çalışma alanları ve çeşitli taşkın koruma yapılarını içeren entegre bir projedir. Filyos Limanı inşaatına da başlanmıştır. Filyos Vadi projesinin hayata geçmesiyle birlikte, bölge de sanayinin ve sosyal hayatın gelişmesi, buna bağlı olarak havayolu yolcu sayısının artması beklenmektedir.

Yine Çaycuma Havaalanı, özellikle iç turizm potansiyelinin yoğun olduğu Bartın/Amasra ve UNESCO Dünya Miras Listesinde olan Karabük/Safranbolu ilçelerine de çok yakındır. Havaalanı, Filyos'ta yer alan Karadeniz'in tek antik kenti, "TEİON" antik kentine de 7 km.dir. Bu sebeple Çaycuma Havaalanının iç hatlara açılması halinde, iç ve dış turizme bağlı olarak yolcu sayısının artacağı beklenmektedir.

Batı Karadeniz Kalkınma ajansı (BAKKA) 2015 yılında hazırladığı, Zonguldak Havaalanı Talep Araştırması Raporunun öneriler bölümünde; *"...Zonguldak Havaalanına var olan talebin duyurulması için kamuoyunun bilgilendirilmesine yönelik kampanyalar başlatılmalıdır. Bölge halkının talebi doğrultusunda uygun bir fiyatlandırma ve zaman planı ile en çok talep gören güzergahlara uçak seferleri başlatılmalıdır. Havaalanının uluslar arası uçuş güvenliği standartlarını (ICAO) sağladığı ve ulaşılabilir olduğu konusunda bölge halkının bilgilendirilmesi için bu çalışma kapsamında yer alan eylem planı onaylanarak uygulamaya alınmalıdır..."* denilmiştir.

Öte yandan son zamanlarda, Türk Hava Yolları'nın 30 uçağının hangara çekildiği yönünde ki haberler, ulusal basına çıkmıştır. Yani Çaycuma Havaalanına yukarıda açıkladığımız hatların açılması için, Türk Hava Yolları'nın elinde yeterli uçak da vardır. Bu durum, Anadolu'yu birbirine bağlamak, Anadolu'nun havayolu

14564

ulaşım ihtiyaını daha ekonomik bir yolla karşılamak ve geniş halk kitlelerini havayolu ile buluşturmak üzere kurulan Anadolujet şirketinin kurulma amacına da uygun dūřecektir.

Bütün bu durumlar karşısında; aycuma Havalimanı, hem yurtdışı, hem de yurtiçi uçuşlarda aktif ve verimli bir şekilde kullanılabilecek konum ve durumdadır. İç hatlarda, ilk etapta Anadolu Jet ile İstanbul-Zonguldak-Trabzon/ Trabzon-Zonguldak-İstanbul ve THY ile Almanya-İstanbul-Zonguldak/Zonguldak-İstanbul-Almanya gibi aktarma uçuşları ile başlatılacak seferlerle havayolu hareketliliğinin sağlanması çok rahat bir şekilde mümkün olacaktır.

Sonuç olarak, Zonguldak halkının Ulaştırma Bakanlığından beklentisi, en az bir Alman Havayolu şirketi olan Germania Havayolları'nın Zonguldak'a verdiği önem ve değer kadar önem verdiğini gostererek,-teknik olarak mümkün olabilecek en kısa sürede- Zonguldak'ın ekonomik kalkınması için son derece önemli olan ve Zonguldak'lılara çok büyük bir hizmet getirecek olan, yukarıda belirttiğim hatların veya havaalanı şirketlerinin uygun göreceği iç ve dış hat uçuşlarının, Zonguldak Çaycuma Havaalanı'na başlatılmasıdır.

Bu çerçevede;

- 1) Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA) 2015 yılında hazırladığı, Zonguldak Havaalanı Talep Araştırması Raporunun tespit ettiği öneriler doğrultusunda bugüne kadar herhangi bir işlem yapılmış mıdır? Yapıldı ise sonucu ne olmuştur? Yapılmadı ise neden yapılmamıştır?
- 2) Zonguldak Havaalanı'nın iç hatlara açılması için, Bakanlığınızca bir çalışma yapılmış mıdır? Yapıldı ise sonucu nedir? Yapılmadı ise neden yapılmamıştır?
- 3) Zonguldak aycuma havaalanı ne zaman iç hatlara açılacaktır?
- 4) şu anda, THY ve Anadolujet markası altında uçuş yapıp, hangara çekilen uçak var mıdır? Varsa kaç adettir ve hangara çekilen uçakların marka ve modelleri nedir?
- 5) Hangara çekilen bu uçakların yada başka uçakların, Zonguldak Çaycuma Havaalanı'nın iç ve dış hatlarında kullanılması için bir çalışma yapılmakta mıdır? Yapılmıyor ise neden yapılmamaktadır?
- 6) Zonguldak Çaycuma Havaalanının cazip hale getirilmesi için havayolu şirketlerine teşvik verilmesi planlanmakta mıdır?

14564

- 7) Zonguldak Çaycuma Havaalanı'nın THY'nin iç ve dış hatlarına açılması ile Batı Karadeniz Bölgesine ekonomik ve sosyal hayatına kazandıracağı etkilerin analizi için Kalkınma ve Ekonomi Bakanlığı ile ortak bir çalışma yapılmış mıdır? Yapıldı ise sonucu nedir? Yapılmadı ise neden yapılmamıştır?
- 8) Bir Alman şirketi olan Germania Havayollarının, Çaycuma havaalanına gösterdiği ilgiyi ve önemi, dünyanın en önemli havayolu markalarından ve bir kamu kurumu olan Türk Hava Yolları ve Ulaştırma Bakanlığı ne zaman gösterecektir?
- 9) Başbakan Binali Yıldırım'ın 2016 yılı Nisan ayında Zonguldak ziyaretinde yapmış olduğu konuşma da "...Zonguldak Çaycuma Havaalanının iç hat seferlerini başlatacağız..." sözü, aradan bir yılı aşkın süre geçmesine rağmen tutulmamıştır. Başbakan Binali Yıldırım'ın Zonguldaklılara verdiği bu sözü tutulacak mıdır? Yoksa bu söz hava da mı kalacaktır?