

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Mehmet Cahit Turhan** tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim.

	TBMM İYİ PARTİ GRUP BAŞKANLIĞI
TARİH:	22 Ekim 2018
SAYI :	315


Şenol BAL
 Ankara Milletvekili

Atatürk havalimanı son yatırımlardan sonra, yılda 75 milyon yolcuya ve yaklaşık 500.000 uçağa hizmet verebilecek kapasiteye ulaşmış bulunmaktadır. Sabiha Gökçen Havaalanı yolcu sayısı 2018 yılı itibariyle 30 milyon yolcu/yıl üzerine çıkmış olup, devam etmekte olan yatırımların ikmali ile 70 Milyon yolcu/yıl kapasitesine ulaştırılmış olacaktır. Her iki havaalanına halen devam eden ek yatırımların tutarı birkaç milyar dolar tutarındadır.

Bu yatırımlar yapılırken; İstanbul Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanlarının artan hava trafiğini kaldıramayacağı gerekçesi ile İstanbul 3. Havalimanı projesi gündeme getirilmiştir. Proje alanı olarak, İstanbul'un kuzey batısında Karadeniz kıyılarındaki eski kum ve maden ocaklarının bulunduğu, Kemerburgaz ve Arnavutköy'ün kuzeyinde yer alan sahil şeridinde 76.500.000 m² alan tespit edilmiş ve Ağustos 2012 Bakanlar Kurulu Kararı ile 3. Havalimanının yeri olarak ilan edilmiştir.

Detaylı saha çalışmasına dayalı teknik verilerden yoksun hazırlanan proje, daha kamulaştırma işlemleri ve ÇED çalışmaları ikmal edilmeden hazırlanan Avan proje ile 3 Mayıs 2013 tarihinde DHMİ tarafından YİD modeli ile ihale edilmiştir. İhaleye iştirak eden konsorsiyumlardan, Cengiz-Kolin-Kalyon-Limak-Mapa; €10.247.000.000 yatırım bedeli ve 25 yıl işletme süresi €22.152.000.000 +KDV kira bedeli karşılığı sözleşmeyi imzalamaya hak kazanmıştır. Sözleşme 19.11.2013 tarihinde imzalanmıştır.

Projenin inşaat ihalesi, ÇED olumlu kararı alınmadan 3.5.2013 tarihinde sonuçlandırılmıştır. Aynı şekilde, proje alanı için resmi yer teslimi yapılmadan yaklaşık bir yıl önce 7 Haziran 2014 tarihinde devlet töreni ile temel atma töreni düzenlenmiştir. Yüklenici gruba, yer teslimi 1.5.2015 tarihinde yapılmıştır. Böylece yatırım sürecine yüklenicilerin, İmar planı onayı ve kamulaştırma işlemleri yasal olarak tamamlanmadan ve resmi yer teslimi yapılmadan 1 yıl önceden başlatılmasına gayri kanuni olarak izin verilmiştir.

Havaalanı konsept projede +1.20 kotuna inşa edilmesi ön görülen pistler ve dolayısıyla diğer üst yapıların, proje revizesi ile +0,90 kotunda yapılmasına onay verilerek, üstlenici firmaların milyonlarca ton dolgu miktarı azaltılarak, haksız gelir elde edilmesi sağlanmıştır. Denizden Kum temini için, 825.500 m³/yıl kapasite ile ruhsat alınan alandan, yaklaşık 6 ay gibi bir sürede 5,5 milyon m³ kum alınmasına müsaade edilerek, yükleniciye malzeme temininde de önemli bir haksız mali kazanç sağlanmıştır.

Yüklenici Grubun, Projede Müşavir firma ve sağlıklı bir denetim mekanizması olmadığı için, uygulama projesi onaylarını imalatlar bittikten sonra İdareye (DHMİ) sunarak, çoğunlukla imalatlar bitirildikten sonra formaliteden onay aldığı ve böylece istediği tür malzeme ile milyarlarca lira haksız kazanç sağladığı bilinmektedir.

İnşaat sahasında, yeterli teknik ve idari denetim olmadığı için, binlerce çalışanın sağlığı ve güvenliği riske atılmıştır. 400'e yakın inşaat işçisinin çalışmaları sırasında yaralandığı ve öldüğü iddia edilirken, Bakanlık ölen işçi sayısının 27 olduğunu açıklamıştır.

Bu bağlamda;

1. 3. Havalimanının ilk etabının finansmanı için altı bankadan toplam 4,6 milyar Euro kredi sağlandığı duyurulmuştur. Söz konusu finansmanın €3,5 milyarlık kısmı kamu bankaları olan Ziraat Bankası, Halkbank, Vakıfbank tarafından; €1,1 Milyarlık kısmı da Denizbank, Garanti Bankası ve Finansbank tarafından sağlandığı açıklanmıştır. Devletin Bankasından sağlanan kredi ile devletin havaalanı inşaatı için YİD uygulamasıyla adı geçen gruba verilmesi hangi hukuk ve kamu yararı ilkesi ile bağdaştırılabilir?
2. Havalimanı raylı sistem bağlantıları inşasının Ulaştırma Bakanlığınca yapılacağı 1 Eylül 2016 resmî gazetede yayınlanmıştır. Karayolu, metro ve diğer alt yapı (elektrik, su, doğalgaz, vb.) yatırımları ile 3. havalimanının ülkeye yatırım maliyeti, açıklanan rakamların çok üzerinde olacağı açıktır. Yetkililerin toplam maliyet konusunda ve bu yatırımın geri dönüş süresi konusunda ellerinde bir veri var mıdır? THY'nin Atatürk Havalimanındaki altyapı ve teknik lojistiğinin 3. havalimanına aktarma maliyeti dikkate alınmış mıdır? Bu maliyet nedir? THY bunu nasıl karşılayacaktır?
3. Teknik olarak aynı hava koridorunda belirli sayının üzerinde uçağın iniş ve kalkış trafiğinin yönetilmesinin riskleri bilinmektedir. Bu nedenle dünyada 90 milyon yolcunun üzerine çıkan havalimanı yoktur! Onlarda olmayan para, teknoloji, öngörü bizde mi var?
4. Atatürk Havaalanı ile 3. Havaalanının iniş kalkış koridoru çakıştığı için aynı anda kullanılması mümkün olmayacaktır. Haliyle, milyarlarca TL yatırım yapılarak bugünkü hale getirilmiş Atatürk Havaalanı, kargo taşımacılığı için bile kullanılamayacaktır. 3. Havalimanı yer seçimi teknik ve mali olarak yanlış bir seçim değil midir?
5. Cengiz, Mapa, Limak, Kolin, Kalyon Ortak Girişimi'nin 3. Havalimanının yıllık 1 milyar Euro 'luk kira bedeli için iki yıl öteleme istediği bilinmektedir. Yatırımın tamamlanarak işletmeye geçilmesi durumunda ihtiyaç duyulacak finansman ihtiyacı projenin fizibilitesinde neden ön görülmemiştir?
6. Mevcut Atatürk Havaalanı ile aynı iniş kalkış koridoru üzerinde bulunan yeni havaalanının, uçuş operasyonunun kademeli olarak nakledilmesinin riskleri ile bir gecede taşınmasının ortaya çıkaracağı maliyet ve riskler önceden analiz edilmiş midir?
7. Atatürk Havaalanının mevcut işletmecisiyle olan "imtiyaz sözleşmesi" 2021 yılına kadar geçerli olduğu ve kira bedelinin de peşin alındığı biliniyor. Söz konusu işletmeci firmaya gelir kaybı olarak devletin kasasından ne kadar tazminat ödenecektir? Bunun bütçede karşılığı var mıdır?
8. 29 Ekim 2018 de açılışını yapmak için her türlü baskının kurulduğu projenin bitirilmesi gereken birçok binasının henüz temeli bile atılmadığı ortada iken, önemli eksikliklerine rağmen İdareyi hukuksuz biçimde "geçici kabule" zorlayarak bu açılışı devlet eliyle yapıyor olmak hangi hukuk devleti ilkesi ile bağdaşır? Buradan doğacak risklerin sorumlusu kim olacaktır?