



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/5242
GK-40

Sayı : 44697349-610.01/37818
Konu : Ankara Milletvekili
Sayın Şenol BAL'ın
yazılı soru önergesi

21 ARALIK 2018

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 15.11.2018 tarihli ve 43452547-120.07-E.381777 sayılı yazınız.

Ankara Milletvekili Sayın Şenol BAL'ın 7/5242 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.

M. Cahit TURHAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (4 Sayfa)





T.C.
ULAŖTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIğI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıđı

**ANKARA MİLLETVEKİLİ SAYIN ŖENOL BAL'IN
7/5242 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Atatürk Havalimanı son yatırımlardan sonra, yılda 75 milyon yolcuya ve yaklaşık 500.000 uçağa hizmet verebilecek kapasiteye ulaŖmış bulunmaktadır. Sabiha Gökçen Havaalanı yolcu sayısı 2018 yılı itibariyle 30 milyon yolcu/yıl üzerine çıkmış olup, devam etmekte olan yatırımların ikmalî ile 70 Milyon yolcu/yıl kapasitesine ulaŖtırılmış 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, Kemberburgaz ve Arnavutköy'ün kuzeyinde yer alan sahil Ŗeridinde 76.500.000 m² alan tespit edilmiş ve Ağustos 2012 Bakanlar Kurulu Kararı ile 3. Havalimanının yeri olarak ilan edilmiştir.

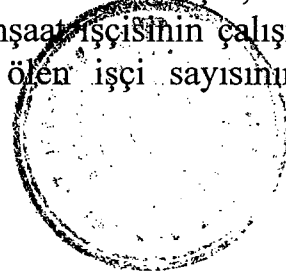
Detaylı saha çalışmasına dayalı teknik verilerden yoksun hazırlanan proje, daha kamulaŖtırma işlemleri ve ÇED çalışmaları ikmal edilmeden hazırlanan Avan proje ile 3 Mayıs 2013 tarihinde DHMİ tarafından YİD modeli ile ihale edilmiştir. İhaleye iŖtirak eden konsorsiyumlardan, Cengiz-Kolin-Kalyon-Limak-Mapa;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

Projenin inŖaat ihalesi, ÇED olumlu kararı alınmadan 3.5.2013 tarihinde sonuçlandırılmıştır. Aynı Ŗekilde, 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 kamulaŖtırma işlemleri yasal olarak tamamlanmadan ve resmi yer teslimi yapılmadan 1 yıl önceden baŖlatılmasına gayri kanuni olarak izin verilmiştir.

Havaalanı konsept projede +1.20 kotuna inŖa 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 sağlanmıştı. 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 sağlanmıştı.

Yüklenici Grubun, Projede MüŖavir 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.

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





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Bu bağlamda;

SORULAR:

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?



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Teknik olarak aynı hava koridorunda belirli sayının üzerinde uçağın iniş kalkış trafiğinin yönetilmesinin riskleri bilinmektedir. Bu nedenle “dünyada 90 milyon yolcunun üzerine çıkan havalimanı yoktur” şeklinde bir değerlendirme uluslararası havacılık kriterlerine uygun bir değerlendirme değildir.

Zira, sadece 2017 yılında Amerika Birleşik Devletleri Atlanta Havalimanında 103.902.992 yolcu, Çin de Beejing Capital Havalimanında da 95.786.296 yolcu ağırlamıştır. İstanbul Havalimanı hava sahası için uluslararası havacılık kriterleri çerçevesinde gerekli düzenlemeler, gelecekteki planlamalara uygun olarak yapılmıştır.

TAV İstanbul Terminal İşletmeciliği A.Ş. tarafından DHMİ Genel Müdürlüğüne kira bedeli yıllık olarak peşinen ödenmekte olup, Atatürk Havalimanının işletmeye kapandığı tarihten itibaren Kiracı Şirket tarafından yıllık kira bedeli ödenmeyecektir. Ancak, İdare olarak dünya ölçeğinde haklı bir başarı kazandığımız KÖİ projeleri kapsamında taraf olduğumuz sözleşmelere süreleri sonuna kadar sahip çıkmanın yasal sorumluluğunun yanı sıra güvene dayalı bu başarının devamının önemli bir gerekliliği olarak İstanbul Havalimanının işletmeye açılmasını müteakiben Atatürk Havalimanının işletmeye kapandığı tarihten, Atatürk Havalimanı Kira Sözleşmesinin bitiş tarihi olan 2021'e kadar olan dönemine isabet eden olası kâr kayıplarının DHMİ tarafından TAV İstanbul Terminal İşletmeciliği A.Ş.'ye ödenmesi doğrultusunda ilgili çalışmalar devam etmektedir. Söz konusu ödeme için genel bütçeden herhangi bir ödeme yapılmayacak olup; idare İstanbul Havalimanında elde edeceği kiranın bir kısmını bu ödemelere ayıracak şekilde planlamalarını yapmıştır.

İstanbul Havalimanının sözleşmesine göre 42 aylık yapım süresinin bitim tarihi 31.10.2018'dir. Bu tarih öncesinde; İdare tarafından oluşturulan teknik heyet tarafından tesisin işletmeye açılacak seviyede olduğu tespit edilmiş ve 31.10.2018 tarihinden itibaren uçuşlar gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Bu itibarla; İstanbul Havalimanı erken açılmamış, ilk etabı için Uygulama Sözleşmesinde belirlenmiş olan tarihte açılmıştır. Buna bağlı olarak da havalimanında devam eden operasyonlarla ilgili herhangi bir risk söz konusu değildir.

Ayrıca, Atatürk Havaalanının uçuş operasyonunun kademeli olarak nakledilmesinin riskleri ile bir gecede taşınması arasındaki; maliyet ve riskler önceden analiz edilmiştir. Her iki şekilde de maliyet yönünden bir farklılık söz konusu olmayıp, her türlü olası risk senaryoları üzerinde çalışılmıştır.

Havalimanı yatırımının 4 etaptan oluşması ve halen yatırımların devam etmesi nedeniyle toplam yatırım maliyeti gerçekleşmesi, projenin tamamlanması ile birlikte netleşecektir.

Diğer taraftan; İstanbul Yeni Havalimanı Raylı Sistemler Bağlantıları kapsamında Bakanlığımız tarafından ihalesi gerçekleştirilmiş olan "Gayrettepe-İstanbul Yeni Havalimanı Metro Hattı" İşi ve "Halkalı-İstanbul Yeni Havalimanı Metro Hattı" İşi İstanbul Yeni Havalimanı YİD sözleşmesine dahil olmayıp ayrıca ihale edilmiştir.