



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu tarafından Anayasa'nın 98'inci TBMM İçtüzüğü'nün 96'ıncı 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılması konusunda gereğini arz ederim.

Kemal Bülbül
Antalya Milletvekili

Ulusal medyada Ardeşen – Giresun arasında denizin 120 bin ton dolgu ile doldurularak Rize Havaalanı için çalışmalara başlandığı ve havaalanının 2022 yılında faaliyete geçeceği bildirildi. Haberin ayrıntılarında bahse konu havaalanının 120 km gerisinde Trabzon Havaalanı'nın bulunmasından dolayı yer seçimi konusundaki olası problemlere dikkat çekilmektedir.

Daha önce benzer bir sorunun Çorlu Havaalanı'na yakın olan Edirne'de yaşandığı dile getirilmektedir.

Bir diğer “denize dolgu” havaalanının Ordu – Giresun arasına yapıldığı, biraz gerisinde (130 km) Samsun, ilerisinde (160 km) Trabzon havaalanları var iken dağlarla kaplanmış bir kıyı şeridinde havaalanı yapılmasının sakıncalarına dikkat çekilmektedir.

Önce ORGİ olan havaalanını adının gelen eleştiriler üzerine “Ordu – Giresun Havalimanı” biçiminde değiştirildiği, daha sonra da havaalanının konumunun dezavantajlı bulunarak uçuşlara kapatıldığı söylenmektedir.

Benzer sorunların Eskişehir'de inşa edilen Hasan Polatkan Havaalanı'nda da yaşandığı, ekonomik nedenlerle havaalanının tarifeli uçuşlara kapatıldığı, yerel kanat önderlerinin bu kararın Kütahya Havaalanı'nın zarar etmemesi için alındığını öne sürmektedirler.

31263

Aynı kaynaklar Eskişehir'e 120 km uzaklıkta Kütahya'daki Zafer Havaalanı'nın "Yolcu garantili" olarak yapıldığını, yapan ve işleten şirkete, tam 850 bin yolcu garantisi verildiğini, ancak toplamda 90 bin yolcu rakamına ulaşılabildiğini ve şirkete beş yıl içinde, 26 milyon 691 bin 626 Euro ödendiğini ileri sürülmektedir.

Garantili sözleşme süresinin 2044 yılına kadar olduğunu, yeterli rakamlara ulaşılmazsa şirkete toplam 200 milyon Euro ödeneceğine dair beyanda bulunmaktadır.

Benzer sorunların Tokat'ta, Niğde'de, Aksaray'da ve Çorum'da yaşandığına dikkat çekilen haberde ilk 13 yıl için 6.3 milyar Euro yolcu garantisi verilen İstanbul Havaalanı için geçerli olduğu, geçen beş yıllık süre dolayısıyla Hazine'den uçmayan uçaklar ve yolcular için müteahhitlere 347 milyon dolar ödendiği öne sürülmektedir.

Bu bağlamda;

1. Havayolu ulaşımı ile ilgili herhangi bir master plan bulunmakta mıdır? Eğer varsa yapılan ancak işletilemeyen havaalanları ile ilgili ne tür raporlar hazırlanmıştır?
2. Bakanlığınız tarafından yap – işlet modeliyle uçuş ve yolcu garantili kaç havaalanı yapılmıştır?
3. Yer seçimi ve mali nedenlerden dolayı kaç havaalanının faaliyeti sonlandırılmıştır?
4. Taahhüt edilen garantiler dolayısıyla bahse konu şirketlere ne kadar ödeme yapılmıştır?