



T. B. M. M.
İYİ PARTİ
GRUP BAŞKANLIĞI

Tarih: 7.2.2020
Sayı: 2130

25199

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Anayasanın 98 ve TBMM İçtüzüğü'nün 96. Maddesi gereğince **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Mehmet Cahit TURHAN** tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim. 7/2/2020


Yasin ÖZTÜRK

Denizli Milletvekili

- 5.2.2020 tarihinde, İzmir-İstanbul seferini yapan özel bir havayolu şirketine ait yolcu uçağının Sabiha Gökçen Havalimanı'nda pistten çıkarak parçalanması sonucu, ikisi çocuk, altı kişilik mürettebat dâhil toplam 183 kişinin bulunduğu uçak kazasında 3 kişi yaşamını yitirmiştir. Yaralanan yolcular uçaktan kendi imkanları ile çıkmaya çalışmıştır.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü 2018 yılı Sayıştay Denetim Raporunda yer alan bilgilere göre; Sabiha Gökçen Havalimanı 2. Pist ihale sözleşmesinin 20.5.2015 tarihinde yapıldığı, işin bitmesi gereken tarihin 21.6.2017 olmasına rağmen, 3 defa süre uzatımı ile 24.6.2019 tarihine kadar uzatıldığı ortaya konulmuştur. Ancak, süre uzatımına rağmen 2. Pist, kazanın olduğu tarihe kadar bitirilememiştir.
- Ulaştırma Bakanı Sayın Mehmet Cahit Turhan kazadan iki gün önce yaptığı açıklamada, "Sabiha Gökçen'deki pist imalatımız devam ediyor. Bu yılın sonunda hizmete açmayı planlıyoruz. Sabiha Gökçen'in trafiği de arttı. Bu pistimiz çok yoruldu. Uçuşların olmadığı saatlerde gece hemen hemen her gece piste bakım yapılıyor" ifadesini kullanmıştır.

Bu doğrultuda;

- 1- Sabiha Gökçen Hava Limanı 2. Pistin yapılması işinin ihalesini MAKYOL İnşaat almasına rağmen, 26.12.2019 tarihli DHMİ yazısıyla mevcut yüklenici MAKYOL'un sözleşmesini Kalyon-Makyol-Cengiz (KMC) adi ortaklığına devretmesinin gerekçesi nedir?
- 2- Yeni İstanbul Havalimanı ortakları arasında bulunan bu firmalar dahil edilip, Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki 2. Pistin yapımının geciktirilmesi ile, yolcu garantisi verilen İstanbul Havalimanı'nın daha aktif kullanılması mı hedeflenmiştir?
- 3- Sabiha Gökçen Havalimanı'nın işletme kullanım hakkı Savunma Sanayi Başkanlığına bağlı Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. (HEAŞ)'de iken, 2. Pist ihalesi neden DHMİ'ye yaptırılmıştır?

- 4- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün, Sabiha Gökçen Hava Limanına yeni SLOT izni vermemesinin (yeni hat açmamasının) sebebi, yeni İstanbul Hava Limanının daha aktif kullanılmasını sağlamak mıdır?
- 5- İstanbul Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanı ayrı iklim koşullarına sahip olmasına rağmen (rüzgar ve hava şartları açısından), neden iki ayrı havalimanının uçuş koridoru aynı güzergahtan verilmektedir?
- 6- Sadece Sabiha Gökçen Havalimanında olası kazalardan sonra arama kurtarma faaliyetleri Savunma Sanayi Başkanlığına bağlı Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. (HEAŞ) tarafından yerine getirilmektedir. Son elim kazadan sonra, Sabiha Gökçen Havalimanındaki olası kazalara karşı, arama kurtarma faaliyetlerinin DHMİ'ye devredilmesi düşünülmekte midir?
- 7- Yeni havalimanı açıldıktan sonra kapatılan Atatürk Hava Limanı kargo taşımacılığı için kullanıldığına göre pistleri müsait ve kullanılabilir durumdadır. Son uçak kazasında görüldüğü gibi acil durumlarda, Atatürk Havalimanının kullanılması yönünde bir çalışma yapmayı planlıyor musunuz?
- 8- İstanbul'daki yeni havalimanında benzer ihaleler aynı tarihlerde yapılmasına rağmen, 2 adet 3750 metrelik pist tamamlanmış, 4100 metrelik 3. pist de tamamlanmak üzeredir. Sabiha Gökçen'de kullanımda olan pist 3000 metredir. Aynı tarihlerde ihalesi yapılmasına rağmen, Sabiha Gökçen'deki yüzde 70'i bitmiş olan 3250 metrelik 2. pist neden bitirilememiştir? İstanbul Havalimanı gibi büyük bir proje sıfırdan başlanıp bitirilmesine rağmen, Sabiha Gökçen Havalimanında yapılması gereken pist inşaatı neden ek süreler verilmesine rağmen tamamlanamamıştır?