



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda yer alan sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdulkadir URALOĞLU tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını arz ederim.

Ulaş KARASU
Sivas Milletvekili

Türkiye'nin en fazla hava ve yolcu trafiğine sahip havalimanlarının başında gelen Sabiha Gökçen Havalimanı'nın 2'nci pisti, 9 yıl 4 ay 20 gün süren inşaat çalışmalarının ardından 25.12.2023 tarihinde yapılmıştır. 3 bin 540 metre uzunluğundaki geniş gövdeli uçakların inebileceği yeni pistin pek çok eksikliğine karşın acele ile hizmete alındığı iddia edilmektedir.

Ayrıca Havalimanının terminal işletmesine IC İbrahim Çeçen Yatırım Holding AŞ (IC Holding) ortak olmuştur. Yap-İşlet-Devret modeliyle "Yolcu garantili" olarak ihaleye çıkarılan Kütahya Zafer Havalimanı'nın işletme hakkını da 2044'e kadar elinde bulunduran bu holdingin, Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB) ile birlikte %50 - %50 bir ortaklık ile havalimanını işleteceği öne sürülmektedir.

2'nci pist açılışının gerçekleştiği güne denk gelen bu satış işlemine ilişkin kamuoyuna hala net bir açıklama yapılmamıştır. Havalimanı için sıradaki adım olarak bilinen yeni terminal projesini ile birlikte değerlendirildiğinde; terminal hisse satışı, 2'nci pistin eksikliklere rağmen hızlıca devreye alınması ve yeni terminal binası hakkında izaha muhtaç iddialar bulunmaktadır. Bu çerçevede;

1. 9 yıldan sonra açılışı yapılan 2'nci pistin maliyeti nedir?
2. 2'nci pistin sadece iniş, diğer pistin kalkış olarak planlanmasının temel gerekçesi nedir?
3. Yeni pistin elektronik sistemleri tamamlanmadan, hava trafiğini emniyetini tehlikeye atacak şekilde hizmete alındığı iddiası doğru mudur?
4. Bahse konu pist için, hava trafik kontrolörlerine eğitim verilmiş midir? Verilmiş ise ne zaman verilmiştir, içeriği nedir? Eğitimlerin, pistin açılışından 48 saat önce verildiği iddiası doğru mudur?
5. Piste dair hiçbir simülasyon çalışması hazırlanmadığı doğru mudur? Doğru ise bu durumda kontrolörleri çalışmaya zorlamak, yeni bir felakete davetiye çıkarmak değil midir? Yaşanması muhtemel bir hava hadisesinde kontrolörlerin bilinmezliğe sürüklenmesinin, yeterli bilgi ve dokümana sahip olmamalarının bedelini kim ya da kimler ödeyecektir?

6. EFS ve ATIS sistemlerinin yeni pist için oluşturulan TWR-2 pozisyonuyla uyumsuz olduğu doğru mudur? Personelden hava trafiğini kontrol etmesinin yanında, yazılım hatalarıyla boğuşması mı beklenmektedir? Bu durumun hava trafiğinde oluşturacağı risklerden kim ya da kimler sorumludur?
7. MLAT antenlerinin kurulamaması nedeniyle yer radarının, yeni yapılan pist ve taksi yollarında çalışmadığı iddiası doğru mudur? Doğru ise bu durumun yol açacağı sorunlar nasıl giderilecektir?
8. Yeni pisti mevcut apronlara bağlayan taksi yollarının karmaşık ve kullanışsız olduğu iddiası doğru mudur? Pisti aprona doğrudan bağlayan tek hızlı çıkışın kaçırılması halinde önemli sorunların yaşanacağı iddiası doğru mudur? Yolların bu yapısı hava trafiği kalitesini etkilemeyecek midir? Paralel taksi yolunda ve apronda devam eden inşaat çalışmalarının ne zaman bitecektir? Söz konusu inşaatlarda, önerenin yanıtlandığı tarih itibarıyla fiziki gerçekleşme oranı nedir?
9. Sabiha Gökçen hisselerinin IC Holding'e satılması işlemi ne zaman yapılmıştır? % 50 olduğu belirtilen hisse satışı oranı doğru mudur, doğru ise satış kimin olur ve kaç liraya gerçekleşmiştir?
10. Sabiha Gökçen hisse satışı ile 2'nci pistin eksikliklerine rağmen acele ile bitirilmesi arasında bir ilişki var mıdır? MAHB yöneticilerine kapalı kapılar ardında "Ya dediğimiz ortağı alırsınız, ya da 2'nci pist hiç bitmez" denildiği iddiası doğru mudur?
11. Sabiha Gökçen'deki yeni terminal yapımının Malezyalılara verileceği iddiası doğru mudur? Söz konusu yeni terminalin geldiği son aşama nedir?