T.B.M.M.
YENİ PARTİ
Grup Başkanlığı
Tarih: 2 Kasım 2026
Sayı: 1576

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA - 52498

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Ulaş KARASU
Sivas Milletvekili

Trabzon'da deniz dolgusu üzerine inşa edilmesi planlanan yeni havalimanı projesinde altyapı çalışmalarının başladığı kamuoyuna duyurulmuştur. Açıklamalarda, projenin altyapısı için denize yaklaşık 100 milyon ton dolgu yapılacağı, 6 bin metre uzunluğunda koruyucu mendirek inşa edileceği ve yıllık 10 milyon yolcu kapasiteli bir terminal binasının hayata geçirileceği belirtilmiştir.

Hava ulaşımının geliştirilmesi, ulaşım güvenliğinin sağlanması ve bölgesel ekonomik ihtiyaçların karşılanması önemli olmakla birlikte, büyük ölçekli kamu yatırımlarının gerekliliğinin bilimsel verilerle ortaya konulması, alternatiflerin değerlendirilmesi, kamu kaynaklarının etkin kullanılması ve çevresel etkilerin en aza indirilmesi zorunludur.

Trabzon Havalimanı yıllık kapasitesi 3,5 milyon yolcu olmakla birlikte 2025 yılında 3 milyon 873 bin 979 yolcuya hizmet vermiştir. Bakanlık, gelecek 25 yıllık dönemde yıllık yolcu sayısının 10 milyona ulaşacağını öngörmektedir. Ancak mevcut kapasitenin aşılmış olması, yeni havalimanı inşasının tek seçenek olduğunu tek başına göstermemektedir. Zira, mevcut tesislerin iyileştirilmesi, kapasite artırımı ve bölgedeki diğer havalimanlarıyla birlikte planlama yapılması gibi alternatiflerin teknik ve ekonomik açıdan karşılaştırılması gerekmektedir.

Diğer taraftan, proje için 2022 Yılı Yatırım Programı'nda yaklaşık 4 milyar 222 milyon TL maliyet öngörülürken 2026 Yılı Yatırım Programı'nda toplam maliyet 68 milyar 980 milyon TL olarak yer almıştır.

Eylül 2026'da kamuoyuna yansıyan ÇED raporuna ilişkin haberlerde; dolgu alanında oturma, farklı oturma, sıvılaşma, taşıma gücü sorunları, deniz suyu etkileri ve kıyı dinamiklerinde değişim gibi teknik ve çevresel risklerin değerlendirildiği belirtilmiştir. Ayrıca uluslararası bilimsel araştırmalar, büyük ölçekli deniz dolgularının deniz tabanındaki canlılar, balıkçılık kaynakları, su kalitesi ve ekosistem sağlığı üzerinde önemli etkiler oluşturabileceğini ortaya koymaktadır. Bu bulgular Trabzon'da aynı etkilerin mutlaka yaşanacağı anlamına gelmemekle birlikte, projeye özgü bilimsel değerlendirme, düzenli izleme ve bağımsız denetimin önemini göstermektedir. Kamu kaynaklarının kullanımında ekonomik ve verimlilik ilkeleri, çevrenin korunması, kıyı alanlarının sürdürülebilir kullanımı ve kamu yararı birlikte gözetilmelidir. Bu çerçevede aşağıdaki soruların yanıtlanması gerekmektedir. Bu çerçevede;

1. Trabzon Yeni Havalimanı Projesi'nin yapımını zorunlu kılan teknik, operasyonel ve ekonomik gerekçeler nelerdir? Mevcut havalimanının pist, terminal, taksi yolu, apron ve diğer altyapı tesislerinde yapılabilecek iyileştirmelerle kapasitenin artırılması seçeneği değerlendirilmiş midir? Değerlendirilmişse alternatiflerin karşılaştırmalı sonuçları nelerdir?
2. Yeni havalimanının yapımı ile mevcut havalimanının iyileştirilmesi seçenekleri; ilk yatırım maliyeti, işletme ve bakım giderleri, zemin iyileştirme ihtiyacı, çevresel maliyetler ve uzun dönemli yenileme harcamaları dahil edilerek karşılaştırılmış mıdır? Karşılaştırmalı fayda-maliyet analizinin sonuçları nelerdir?

3. Trabzon Yeni Havalimanı Projesi'nin 2022 Yılı Yatırım Programı'nda yaklaşık 4,222 milyar TL olan maliyetinin 2026 Yılı Yatırım Programı'nda 69,980 milyar TL'ye yükselmesinin nedenleri nelerdir? Maliyet artışının enflasyon, döviz kuru, proje kapsamındaki değişiklikler, deniz dolgusu, zemin iyileştirmesi ve diğer teknik gerekliliklerden kaynaklanan bölümleri ayrı ayrı ne kadardır?
4. Altyapı ihalesinin 48 milyar 199 milyon TL sözleşme bedeliyle sonuçlanması ile 2026 Yılı Yatırım Programı'nda belirtilen toplam proje maliyeti arasındaki fark hangi iş ve harcama kalemlerinden oluşmaktadır? Projenin tamamlanmasına kadar fiyat farkı, ek iş, sözleşme değişikliği veya süre uzatımı nedeniyle ilave maliyet oluşması öngörülmekte midir?
5. Proje kapsamında denize yaklaşık 97-100 milyon ton dolgu malzemesi dökülmesinin deniz tabanındaki canlılar, balıkçılık faaliyetleri, su kalitesi, kıyı akıntıları, sediment taşınımı ve kıyı erozyonu üzerindeki etkileri hangi bilimsel yöntemlerle değerlendirilmiştir? Dolgu öncesinde ve inşaat süresince yapılacak ekolojik izleme çalışmalarının kapsamı, sıklığı ve sonuçlarının kamuoyuna açıklanma yöntemi nedir?
6. Dolgu malzemesinin hangi taş ocaklarından, kazı alanlarından veya diğer kaynaklardan temin edileceği belirlenmiş midir? Malzeme kaynaklarının belirlenmesinde çevresel etkiler, doğal alanlar, tarım arazileri, yerleşim yerleri ve ulaşım güzergâhları nasıl değerlendirilmiştir? Malzemenin çıkarılması ve taşınmasından kaynaklanacak toplam çevresel etkiler için ayrıca bir değerlendirme yapılmış mıdır?
7. ÇED raporunda değerlendirildiği bildirilen oturma, farklı oturma, sıvılaşma, taşıma gücü yetersizliği ve deniz suyu etkilerine karşı hangi teknik önlemler alınacaktır? Dolgu alanının zemin davranışını ve olası deformasyonları izlemek üzere bağımsız ve sürekli bir ölçüm sistemi kurulacak mıdır? Projenin yapım ve işletme aşamalarında havacılık güvenliğini etkileyebilecek zemin hareketleri için hangi eşik değerler ve müdahale prosedürleri belirlenmiştir?
8. Trabzon'daki Akyazı dolgu alanı ile Ordu-Giresun ve Rize-Artvin havalimanlarında elde edilen zemin hareketleri, oturma, bakım ve işletme deneyimleri yeni havalimanının fizibilite ve mühendislik tasarımında dikkate alınmış mıdır? Alınmışsa bu deneyimlerden çıkarılan sonuçlar ve yeni projeye yansıtılan teknik önlemler nelerdir?
9. Projenin 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 21/b maddesi kapsamında ihale edildiği bilgisi dikkate alındığında, pazarlık usulünün tercih edilmesinin somut hukuki ve teknik gerekçeleri nelerdir? İhaleye kaç firma davet edilmiş, kaç firma teklif vermiş ve teklif bedelleri ne olmuştur? Rekabetin sağlandığını ve kamu kaynaklarının ekonomik kullanıldığını gösteren değerlendirme raporları kamuoyuyla paylaşılacak mıdır?
10. Yeni havalimanı projesinin inşaat, bakım, onarım ve çevresel izleme giderleri dahil olmak üzere uzun dönemli maliyet ve risk analizleri hazırlanmış mıdır? Hazırlanmış ise içeriği nedir?
11. Projenin gerekliliği, alternatif çözümler, çevresel etkiler ve toplam yaşam döngüsü maliyeti konusunda bağımsız üniversitelerden, ilgili meslek odalarından ve bilimsel kuruluşlardan görüş alınmış mıdır? Projenin izlenmesi ve denetlenmesinde bağımsız uzmanların, yerel yönetimlerin, ilgili meslek kuruluşlarının ve bölge halkının katılımı sağlanacak mıdır?