7/3871

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-1620-13961
KONU : Antalya Milletvekili
Sayın Osman ÖZCAN'ın
yazılı soru önergesi

25 Kasım 2004

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: TBMM Başkanlığının 26.10.2004 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/3871-7580/24302 sayılı yazısı.

Antalya Milletvekili Sayın Osman ÖZCAN'ın 7/3871-7580 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
1 Cevap formu(5 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/3871

ANTALYA MİLLETVEKİLİ SAYIN OSMAN ÖZCAN'IN
73871-7580 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Antalya Gazipaşa hava alanına trilyonlarca para harcandığı halde ne olacağı belli olmadan bekletilmektedir. Bölge halkı bazı kesimlerce pastanın bölüneceği endişesiyle bu hava alanının açılmasının engellendiği kanaatindedir.

SORU 1-Meclis Başkanımız Sayın Bülent Arınç 03.02.2000 tarih ve 1263 sayı ile Ulaştırma Bakanına Gazipaşa Hava Alanı ile ilgili bir soru önergesi vermiş, zamanın Ulaştırma Bakanı Enis ÖKSÜZ'de verdiği cevapta 2001 yılında hava alanının bitirileceğini belirtmiştir. Hal böyle iken niçin yapımına devam edilmemiştir?

CEVAP 1-Antalya İli Gazipaşa İlçesine bir havaalanı yaptırılması 1990 yılında Antalya Valiliği'nin talepleri ile gündeme gelmiş ve "Stol Havaalanları" projesi kapsamında ödenek temin edilmiştir. Stol (kısa mesafede iniş/kalkış) havaalanı özelliğinde 1000x30 metre pist, 60x30 metre apron ve 75x18 metre taksirut projesi Bakanlığımız DLH İnşaatı Genel Müdürlüğünce hazırlanarak ihale edilmek üzere Antalya Valiliğine gönderilmiştir. Havaalanı inşaatı 22.12.1994 tarihinde Valilikçe ihale edilerek yukarıda verilen boyutlarda inşaat çalışmalarına başlanmıştır. 1. kısım olarak adlandırılan bu inşaat 01.03.1999 tarihinde tasfiye edilmiştir.

Antalya Valiliğinin talepleri ve bölgenin turizm potansiyeli dikkate alınarak THY kullanımında bulunan RJ-100 tipi uçakların tahditli iniş/kalkışına imkan sağlamak üzere pistin 1825x30 metreye geliştirilmesi için revize proje hazırlanarak ihale edilmek üzere Antalya Valiliğine gönderilmiştir. Yeni proje 2. kısım olarak 16.01.1997 tarihinde ihale edilmiştir.

Pistin 1200x24 metrelik kısmı (kaplamalı banket ve kaplamalı emniyet sahaları hariç) tamamlanmıştır. 1200 ile 1825 metre arasında ise beton alt kotuna kadar dolgu imalatı yapılmıştır. İki uçak park kapasiteli 80x50 metre ebatlarında apron ve 125x18 metre ebatlarında taksirut beton kaplamaları (kaplamalı banketleri hariç) tamamlanmıştır.

Ödenek yetersizliği nedeniyle Gazipaşa Havaalanı alt ve üst yapı tesisleri inşaatı 08.10.1998 tarih ve 98/85 sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile Bakanlığımız ilgili kuruluşu Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü yatırım programına dahil edilmiş olup, işin % 151,99 keşif artışı ile bitirilebileceği anlaşılması üzerine iş % 100 seviyesinde iken 11.02.1999 tarihinde tasfiye edilmiştir.

Yaklaşık 500.000 yolcu/yıl kapasiteli 2000 m2.lik prefabrik terminal binası inşaatı, DHMİ Genel Müdürlüğünce 1998 yılında ihale edilmiş ve 1999 yılında bitirilerek hizmete hazır hale getirilmiştir.

./..

SORU 2-Bu hava alanı için bütün projeler-etütler yapılmış DPT'nın oluru alınarak % 90 tamamlanmış iken, uçak inemez gibi masallar uydurulmasını ve hava alanı yapımının durdurulmasını nasıl karşılıyorsunuz? Şayet öyle ise bütün bu masrafların yapılmasına sebep olanlar hakkında hangi işlemler başlatılmıştır?

CEVAP 2-Gazipaşa Havaalanının,

-5.02.1999 tarihinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü ve DHMİ Genel Müdürlüğü teknik elemanlarınca,

-29.07.2003 tarihinde DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, DHMİ Genel Müdürlüğü, THY A.O. ve TÖSHİD teknik elemanlarınca,

-5-6 Temmuz 2004 tarihinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, DLH Genel Müdürlüğü, DHMİ Genel Müdürlüğü ve Anadolu Üniversitesi teknik elemanlarınca yerinde yapılan incelemesinde;

Havaalanı mevcut durumu:

-1200x24 metre pist inşaatının tamamlandığı, pistin sol tarafında 1122x6 metre kısmın pist betonu ve aynı yönde pist şerit sahaları yapılmadığı, pist ve apron üzerinde görsel işaretlemelerin bulunmadığı,

-Prefabrik olarak yapılan terminal binasının STOL nitelikte bir havaalanı için yeterli olduğu, ısıtma ve soğutma gurupları, trafo binası ve otoparkın mevcut olduğu,

-Portatif olarak bir kule yapıldığı, ancak kule içi ve NDB istasyonu elektronik sistemlerin bulunmadığı,

Pistin 1200x24 metrelik mevcut durumu ve 1825x30 metreye uzatılması projeksiyonuna göre havaalanının kullanılması durumu ile ilgili değerlendirmede ise;

Uçuş Performansı ve Uçuş Güvenliği Açısından:

-Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından yayımlanan Annex 14 Cilt-1'de belirtilen kurallar çerçevesinde hazırlanan Gazipaşa Havaalanı Mania Planına göre;

Yaklaşma ve tırmanma yüzeyinde;

1-Maksimum 70 metre yüksekliğe izin verilecek yüzeyde, Yöreme Mevkii 350 metre,

2-Maksimum 140 metre yüksekliğe izin verilecek yüzeyde, Zeytinbaşı Tepesi 600 metre,

3-Maksimum 260 metre yüksekliğe izin verilecek yüzeyde, Hisar Tepesi 800 metre,

./..

Yatay Düzlemde;

-Maksimum 70 metre yüksekliğe izin verilecek yüzeyde, Nergis Dağı 475 metre, Zeytin Dağı 535 metre, Gökkarlık Tepesi 380 metre, Sulukaklık Tepesi 383 metre, Mahmutcuk Tepesi 304 metre, Topdam Tepesi 287 metre, Ömerli Tepesi 273 metre, Yörmet Tepesi 589 metre

yükseklikler ile meydanın Kuzey, Kuzey-Doğu, Doğu ve Güney bölümü yüksek doğal manialarla çevrili olduğu,

-Mevcut Meteorolojik istatistiklere göre özellikle yaz aylarında Doğu, Güney-Doğu ve Güney-Batı'dan 25 Knot'un üzerinde hakim rüzgarların estiği, ve bu özelliklerdeki rüzgarların RJ tipi uçakların performansını olumsuz etkilediği,

-Meydan civarındaki doğal manialar, pist ebadı ve hakim rüzgarlar değerlendirildiğinde 08 pist başının iniş, 26 pist başının kalkışta kullanılmasının gerektiği,

-RJ-70/100 tipi uçakların motor kaybında pas geçmesi halinde doğal manialardan dolayı uçuş, can ve mal emniyetini riske soktuğu,

-Kalkışların genellikle 26 pist başı tarafından arka rüzgarla yapılacağından ağırlık/yük (yolcu/bagaj) yönünden büyük kısıtlamalar getireceği,

-Meydanın yüksek derecede CFIT (Kontrollü Uçuşlarda Yere Çarpma) riski taşıdığı,

-Pist genişliğinin 24 metre olması sebebi ile yan rüzgarlarda (RJ-70/100 tipi uçaklar için) rüzgar limitlerine kısıtlama getireceği,

-Uçakta herhangi bir arızanın oluşması durumunda (Flab, Spoiler, Fren/anti-skid v.b.) iniş-kalkış yapmanın mümkün olmadığı,

-Havaalanının mevcut ebatları ile kısa pistlere iniş-kalkış yapabilen RJ-70/100 tipi uçaklarının iniş-kalkışına dahi müsait olmadığı,

Seyrüsefer Açısından:

-Havaalanında herhangi bir seyrüsefer yardım cihazının bulunmadığı, sadece VFR şartlarda iniş-kalkış yapabileceği,

-Hava araçlarının tek taraflı iniş-kalkış yapabileceği,

-Deniz tarafından yaklaşıldığında herhangi bir nedenden dolayı pas geçme durumunda ciddi risk taşıdığı,

-Deniz tarafından yapılacak yaklaşma ve deniz tarafına yapılacak kalkışlarda belirli bir şiddeti aşan arka rüzgar, tek taraflı operasyonu da imkansız hale getireceği,

-Meydana düzenlenecek aletli operasyonlarda (IFR) direkt yaklaşmanın mümkün olmadığı,

./..

Mania Kriterleri Açısından:

-Havaalanı, yerleşimi yönünden Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından yayımlanan Annex 14 Cilt-1'de belirtilen kurallar çerçevesinde hazırlanan Gazipaşa Havaalanı Mania Planı kriterlerine uymadığı ve yukarıda belirtildiği üzere pistin Kuzey, Kuzey-Doğu, Doğu ve Güney bölümünün yüksek manialarla çevrili olduğu tespit edilmiştir.

Bu olumsuz tespitler sonucunda; Gazipaşa Havaalanı inşaatı projesi, Yüksek Planlama Kurulu'nun 11.12.2001 tarih ve 126 sayılı ve Bakanlar Kurulu'nun 12.12.2001 tarih ve 3458 sayılı Kararları uyarınca durdurularak DHMİ Genel Müdürlüğünün Yatırım Programından çıkartılmıştır.

Yukarıda belirtilen havaalanının coğrafi özellikleri ve meteorolojik şartları nedeniyle, tamamlanan inşaatlar ile planlanan projeler tamamlansa bile havaalanının konvansiyonel nitelikte veya iç hat sivil havacılık trafiğine açılması uygun görülmemektedir.

Ayrıca, THY A.O da bölgedeki faaliyetlerini organize oldukları Antalya Hava Limanında yürüteceklerini, Gazipaşa Havaalanını ise bu aşamada kullanmayı düşünmediklerini belirtmişlerdir.

Ancak tüm bu olumsuzluklara karşın Gazipaşa havaalanının, paraşütçülük, balon, yamaç paraşütçülüğü, microlight, helikopter, küçük turistik ve sportif amaçlı uçaklar gibi sportif havacılık faaliyetlerinde kullanılması uygun olacaktır. Bu kapsamdaki araştırmalar devam etmektedir.

SORU 3-Antalya hava alanının, Alanya'ya uzaklığı göz önüne alındığında, Alanya bölgesinin Gazipaşa hava alanına ihtiyacı çok önemlidir. Ayrıca ülkemizin Turizm gelirinin % 50'ye yakınını Antalya bölgesi sağlamaktadır. Öyle ise Gazipaşa hava alanının yapımına başlanarak faaliyete geçirmeyi düşünüyor musunuz?

CEVAP 3-Gazipaşa havaalanının tamamlanarak hizmete verilebilmesi için; yapılacak olan havaalanının sivil havacılık normlarına göre kullanılabilirliğinin teknik raporlarla teyit edilmesi, uçak ve yolcu potansiyelinin belirlenmesi gerekmektedir. Sivil Havacılık normlarına göre yukarıda açıklanan manialardan dolayı teknik yönde kullanılabilirliği bulunmayan havaalanına, sefer düzenleyecek hava şirketi de şimdilik bulunmamaktadır.

./..

SORU 4-Bölge halkı Gazipaşa hava alanının bazı etkin ve yetkili kişilerce, bahaneler üretilerek, pasta küçülecek korkusundan engellendiğini düşünmektedir. Kişi çıkarları değil, ülke ve bölge çıkarları göz önüne alınarak gereken yapılacak mıdır?

CEVAP 4-Bundan önceki cevaplarda da ayrıntılı şekilde belirtildiği üzere, Gazipaşa Havaalanı inşaatı projesinin Yatırım Programından çıkarılması kararı tamamıyla teknik nedenlerle alınmış bir karar olup, bu kararın arkasında başka nedenler aranmasının uygun olmadığı değerlendirilmektedir.