



T.C.
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/3034
Ak.92
20 Mart 2012

Sayı : B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/891
Konu : Diyarbakır Milletvekili
Sayın Altan TAN'ın
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 24.01.2012 tarihli ve A.01.0.GNS.0.10.02.00-43933 sayılı yazınız.

Diyarbakır Milletvekili Sayın Altan TAN'ın 7/3034 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

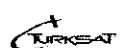
Binali YILDIRIM
Bakan

EK :

1) Cevap formu (2 Sayfa)

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA
Telefon: 203 13 45 Faks: 203 13 86
E-posta: sgb1@ubak.gov.tr İnternet Adresi: www.ubak.gov.tr

Ayrıntılı bilgi alınacak kişi:
Şakir ÖZDEMİR
Şube Müdürü



DİYARBAKIR MİLLETVEKİLİ SAYIN ALTAN TAN'IN
7/3034 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORULAR:

1-Malumunuz olduğu üzere halen Şanlıurfa Havaalanına günde 3; Diyarbakır Havaalanı'na ise 18 uçak sefer yapmaktadır. Buna rağmen uluslararası uçuşlara müsait büyüklükte bir havaalanının hangi kriterlere göre Diyarbakır yerine Şanlıurfa'ya yapıldığını;

2-Bu kararın alınmasında etkili olduğu söylenen dönemin Devlet Bakanı Şanlıurfa Milletvekili Necmettin CEVHERİ hakkında herhangi bir soruşturma veya cezalandırma işleminde bulunulup, bulunmadığının bildirilmesini arz ederim.

CEVAPLAR:

Ülkemizin çok yönlü ve entegre bir projesi olan GAP Projesi kapsamında, yörenin gelişen ekonomisine, özellikle de artacak olan kargo trafiğine yönelik ihtiyaçlara hizmet vermek üzere, ABD Hükümetince Ticaret ve Kalkınma Ajansı aracılığıyla Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine verilen hibe ile Şanlıurfa İlinde bir uluslararası havaalanı yapımı ilk defa Başbakanlık GAP Bölge Kalkınma İdaresi tarafından Airways Engineering-Louis Berger-Yüksel Proje Grubuna hazırlatılan nihai raporlar ve master proje özünde değişiklik yapılmadan gerçekleştirilen bir projedir.

Başlangıçta GAP İdaresinin yatırımları arasında bulunan sözkonusu havaalanı projesi, Bakanlar Kurulunun 16.04.1997 tarih ve 97/9350 sayılı kararı ile mülga [Demiryolları İnşaatı Genel Müdürlüğünün (DLH)] Bakanlığımız Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü Yatırım Programına "Dış Proje kredisi ile finanse edilecektir." dipnotu ile dahil edilmiştir.

Bilahare; aynı yıl Bakanlığımız Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü Yatırım Programından çıkartılarak Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Yatırım Programına alınan sözkonusu proje, GAP İdaresince hazırlanan projelere bağlı kalarak DHMİ Genel Müdürlüğünce ihale edilmiş ve inşaat çalışmaları 2007 yılında tamamlanarak havaalanı hizmete verilmiştir.

Şanlıurfa GAP Havaalanında; 12.000 m²' lik terminal binası, 4000x45 m. ebadında beton kaplı bir pist mevcut olup; seyrüsefer hizmetleri; VOR, ILS, DME ve NDB ile verilmektedir.

Diğer yandan, 1952 yılında hizmete giren Diyarbakır Havaalanında ise, mevcut durum itibarıyla 3549x45m. ebadında 1 adet pist ve 8680 m²'lik terminal binası bulunmaktadır. Havaalanında seyrüsefer hizmetleri ise ILS sisteminin yanı sıra, VOR, DME ve NDB cihazları ile yürütülmektedir. Bu haliyle Diyarbakır Havaalanı, Şanlıurfa GAP Havaalanı gibi uçağa verilen hizmetler anlamında ülkemizdeki üst seviyede hizmet verilen havaalanları arasında rahatlıkla yer alabilecek durumdadır.

Kısacası; uçağa verilen hizmetler anlamında Şanlıurfa GAP Havaalanı ile Diyarbakır Havaalanı arasında önemli bir fark yoktur. Her iki havaalanı da her türlü hava aracına hizmet verebilecek teknik ve fiziki donanımına sahiptir. Her iki havaalanının yolcu terminallerinin kıyaslanması halinde de; GAP Havaalanının yolcuya açık terminal alanı büyüklüğünün 4620 m2, Diyarbakır Havaalanının ise 3110 m2 yolcuya açık alanı bulunduğu görülecektir.

Yukarıda da ifade edildiği üzere; Diyarbakır Havaalanı, 1952 yılında, GAP Havaalanı ise 2007 yılında hizmete girmiştir. Diyarbakır Havaalanının yolcuya yönelik tesisleri şehir ile hava tarafı tesisleri arasında kısıtlı bir arazi üzerine kurulmuş vaziyettedir. Bu kısıtlı alan içinde yer alan terminal tesisleri, zaman içinde "aks ilavesi", "büyütme" ve "tevsii" çalışmaları şeklinde olabildiğince geliştirilmeye çalışılmış olup; bu tür çalışmaların en sonuncusu (Diyarbakır Havaalanının mevcut, terminal binası genişletilmesi işi), 23.02.2011 tarihinde tamamlanarak 8680 m2'ye ulaşan terminal binası hizmete verilmiş bulunmaktadır.

Bu haliyle; Diyarbakır Havaalanı, bu güne kadar ilin ve bölgenin hava ulaşım ihtiyacını sorunsuz bir şekilde karşılamıştır. Ancak; Bakanlığımız tarafından yakinen takip edilen bölgenin hava ulaşım potansiyeline bağlı olarak, gerçekleşen ve geleceğe yönelik yolcu ve uçak istatistiklerine bakıldığında; mevcut havaalanının yolcuya yönelik tesislerinin ve uçak park kapasitesinin gelecekte yetersiz kalacağı anlaşılmış olup; "yeni bir terminal binası ve mütemmimleri ile yeni bir apron ve taksiyolu yapımı" DHMİ Genel Müdürlüğünün 2011 yılı yatırım programına dahil edilmiştir.

Sözkonusu proje kapsamında; 5.000.000 yolcu/yıl kapasitede, havaalanı sınırları içinde ama yeni bir arazi üzerinde, iç ve dış hatlara hizmet verebilecek şekilde projelendirilen, yaklaşık 85.000 m2 kullanım alanı ve yolcu köprüleri bulunan yeni bir terminal binası; 936 araç kapasiteli kapalı ve açık otopark; 10 uçak kapasiteli (6 adedi yolcu köprülül) yeni bir apron ve taksi yolu ile mütemmim tesislerin yapılması yer almaktadır. 2011 yılında etüt ve proje çalışmaları tamamlanmış bulunan bu işlerin, Üst yapılarla ilgili (terminal, otopark vb.) proje ihalesi yapılmış olup; kabul aşamasındadır. Kabulün yapılmasından sonra yapım ihalesine çıkılacaktır.

Diyarbakır Havaalanı Apron ve Taksiyolu Yapımı işinin ise 26.01.2012 tarihinde ihalesi gerçekleştirilmiş olup; sözleşmesi 19.03.2012 tarihinde imzalanmıştır.

Bu itibarla; yukarıda özetlenen projenin hayata geçirilmesi ile birlikte Diyarbakır İlimiz ve Bölgesi, uluslararası standartlarda iç ve dış hat hava trafiğine hizmet verebilecektir.