



İNŞAAT
MÜHENDİSLERİ
ODASI ADANA
ŞUBESİ



MİMARLAR ODASI
ADANA ŞUBESİ



TMMOB
HARİTA VE KADASTRO
MÜHENDİSLERİ ODASI



TMMOB
ŞEHİR
PLANCILARI
ODASI



ZMO
TMMOB
ZİRAAT
MÜHENDİSLERİ
ODASI

ADANA HAVAALANI RAPORU

EKİM 2008



Adana Development Alliance Foundation

1. GİRİŞ

Son aylarda basında Adana Hava Limanı hakkında yer alan haberler nedeniyle konu hakkında somut verilere dayalı bir değerlendirme yapmak amacıyla bu rapor hazırlanmış bulunmaktadır.

Bu raporun hazırlanışında konunun teknik yönü ile ilgili olan TMMOB (Türk Mimar ve Mühendisler Odaları Birliği) bünyesindeki Meslek Odaları ile Adana kamuoyunda kanaat önderliği yapma konumunda olan Odalar ve Sivil Toplum Kuruluşları katkı yapmışlardır. Dolayısıyla, bu rapor Adana Valiliğinin de önerileri dikkate alınarak sonuçlandırılmış olup tüm bu kuruluşların ortak görüşü olarak sunulmaktadır.

Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım ile Devlet Bakanı ve Mersin Milletvekili Sayın Kürşat Tüzmen'in uluslar arası bir bölgesel havaalanının Mersin'e yapılacağını açıklamaları ile Adana ile Mersin arasında böyle bir tartışmanın başladığı bilinmektedir. Coğrafi konumları nedeniyle ortak kaderi paylaşma durumunda olan Adana ve Mersin illeri arasında siyasi beklentilerle suni gündem yaratılmasını doğru bulmadığımızı öncelikle belirtmek isteriz.

Ancak, ne yazık ki Adana ve Mersin'i temsil eden kuruluşlar karşılıklı olarak konu hakkında duygusal içerikli bildirimler ve basın toplantıları düzenleme durumuna getirilmişlerdir. Bu gelişmelerden Adana ve Mersin illerinin ortak çıkarına uygun bir sonuç doğması mümkün değildir, geçmişte bunun birçok örneğinin yaşandığı bölgemiz insanı tarafından hatırlanacaktır. Ne yazık ki, bu örneklerin hiç birisi de bölge adına sosyal, kültürel ve ekonomik yarar sağlayabilecek sonuçlar doğurmamıştır.

O nedenle, bu raporun Adana ve Mersin illerinin siyasilerine artık bölgede çekişme yaratacak özel amaçlı gündemlerle ortaya çıkmaktan vazgeçmeleri için bir uyarı olarak kabul edilmesini istiyoruz. Ayrıca, Adana adına topluca hareket eden kuruluşlar olarak bu raporun kendi adımıza bölgemiz çıkarları için sağduyulu bir davranış sergileyeceğimizin teminatı olarak görülmesini ve benzer bir davranış biçimini göstermeleri için Mersin ili kurum ve yetkililerine de davet olarak anlaşılmasını talep ediyoruz.

Adana Hava Limanı

Tartışmalara konu olan Adana Şakirpaşa Hava Limanı hakkında Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) istatistiklerinden yararlanarak bir takım bilgilerin verilmesi yararlı olacaktır.

TABLO - 1

Adana	Şakirpaşa Hava Limanı	1937		Trabzon	Hava Limanı	1957
Elazığ	Hava Meydanı	1940		Antalya	Hava Limanı	1960
Van	Ferit-Melen Hava Mey.	1943		Erzurum	Hava Limanı	1966
Bursa	Yenişehir Hava Meydanı	1944		Gaziantep	Hava Limanı	1976
Diyarbakır	Hava Meydanı	1952		Muğla	Dalaman Hava Lim.	1981
İstanbul	Atatürk Hava Limanı	1953		İzmir	Adnan Menderes	1987
Ankara	Esenboğa Hava Limanı	1955		Muğla	Milas-Bodrum	1997
Sivas	Hava Meydanı	1957				

1937 yılında hizmete girmiş olan Adana Hava Limanı Türkiye'nin en eski hava limanıdır. Yukarıda yapım yılları itibariyle (1997 yılına kadar olanlar) Hava Alanlarının listesi verilmiştir (Tablo-1).

TABLO - 2

	HAVA ALANLARI		Terminal(m ²)
1	Istanbul	Atatürk Hava Limanı	326.500
2	Ankara	Esenboğa Hava Limanı	182.000
3	Antalya	Hava Limanı	153.500
4	İzmir	Adnan Menderes Havalimanı	136.199
5	Muğla	Dalaman Hava Limanı	118.045
6	Adana	Şakirpaşa Hava Limanı	10.365

Adana Hava Limanında 4.540 m² iç hat, 5.825 m² dış hat olmak üzere toplam 10.365 m²'lik terminal binası mevcuttur. Yukarıdaki tablodan da görüldüğü gibi, terminal binası kapalı alan miktarı bakımından hava limanları arasında 6. sıradadır.

TABLO - 3

	HAVA ALANLARI		Toplam Alan(m ²)
1	Antalya	Hava Limanı	13.000.000
2	Istanbul	Atatürk Hava Limanı	9.470.554
3	Muğla	Dalaman Hava Limanı	9.343.000
4	İzmir	Adnan Menderes	8.230.945
5	Ankara	Esenboğa Hava Limanı	7.500.000
6	Muğla	Milas-Bodrum Havalimanı	4.139.000
7	Adana	Şakirpaşa Hava Limanı	2.105.510

Toplam 2.105.000 m² alan üzerine kurulu olan Adana hava alanı toplam alan itibariyle 7. sıradadır. Adana Hava Limanında 2750x45 metre boyutunda 115 PCN mukavemetinde bir adet kompozit pist ile 100 PCN mukavemetinde 269x100 ve 104x98 boyutlarında toplam 40.000 m² büyüklüğünde iki adet beton apron bulunmaktadır.

3250 X 23 boyutlarında PCN- 100 mukavemetinde asfalt Taksirut alanı bulunan hava limanının 11 adet uçak kapasitesi vardır. Söz konusu uçak kapasitesinin 9 tanesi normal Apron alanı için de diğer ikisi ise NATO Apron alanı içindedir. Bu arada, Adana hava limanı hariç ülkemizde başka hiçbir hava limanında NATO kriterlerine uygun Apron bulunmamaktadır.

TABLO - 4

	HAVA ALANLARI		Yolcu Kapasitesi(yolcu/yıl)
1	Istanbul	Atatürk Hava Limanı	27.500.000
2	Antalya	Hava Limanı	11.500.000
3	Ankara	Esenboğa Hava Limanı	10.000.000
4	Muğla	Dalaman Hava Limanı	8.000.000
5	İzmir	Adnan Menderes Havalimanı	5.000.000
6	Muğla	Milas-Bodrum Havalimanı	4.600.000
7	Adana	Şakirpaşa Hava Limanı	2.200.000

Adana Hava Limanının yıllık yolcu kapasitesi 2.200.000 Yolcu/yıl'dır. 2007 yılı sonu itibariyle Adana Hava Limanı toplam yolcu sayısı 2.302.535'e ulaşmış olup 2006 yılına kıyasla 2007 yılında yolcu sayısı % 4 artmış bulunmaktadır. 2008 yılı Mayıs sonu

itibariyle Ocak – Mayıs ayları arasında gerçekleşen yolcu sayısı artışı % 12 mertebesine ulaşmıştır.

Bölge Hakkında Genel Değerlendirme

İlkçağlardan bu yana yüksek kültürlü medeniyetlerin yaşadığı Tanzimat döneminden itibaren Anadolu için çok canlı bir tarım ve sanayi bölgesi haline gelen Çukurova Bölgesinin günümüzde de bu önemini giderek artırdığı bilinmektedir. Çukurova bölgesi genellikle Adana ve Mersin illerini kapsayacak şekilde anlaşılmalıdır; coğrafi bütünlüğü göz önüne alındığında, bölgenin batıdan doğuya doğru Mersin, Tarsus, Adana, Ceyhan, Osmaniye ve İskenderun'u da kapsayacak şekilde düşünülmesi gerektiği açıktır. Bölgede oluşan ve yakın zamanda gerçekleşmesi beklenen yatırımlar ve ekonomik faaliyetler bu bütünlüğü kaçınılmaz kılacaktır.



Ülkemizin ithalat, ihracat ve transit ticarete Doğu Akdeniz'deki en önemli kapıları olan Mersin ve İskenderun Limanları ithalat, ihracat ve transit ticarete büyük öneme sahiptir. Ayrıca, ham petrol nakliyatı için Yumurtalık'taki BOTAŞ ve BTC tesislerinin limanlarını da deniz ulaşımı açısından önemli kapılardır. Diğer taraftan, yabancı yatırımcılar için büyük uluslararası pazarlara yakınlığı sebebiyle büyük ticari hacme sahip olan Mersin Serbest Bölgesi ile Adana Yumurtalık Serbest Bölgesi de bölgenin ekonomik gelişiminde önemli role sahiptir.

Adana'ya bağlı Yumurtalık ilçesi gerek doğal gaz gerekse ham petrol boru hatlarının kesişme noktasındadır. Bu yönüyle bölge; rafineri, petrokimya, petrol ürünleri ve termik santral alanlarında yapılacak yatırımlar için önemli bir potansiyele sahiptir. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi (BTC)nin hayata geçirilmesi için ilgili devletlerin düğmeye basmış olması, bununla bağlantılı olarak 4 adet rafinerinin bölgeye yapılacak olması Adana Yumurtalık Serbest Bölgesi'ne ayrı bir önem kazandırmıştır.

Ayrıca, Yumurtalık-İskenderun arasındaki bölgede tersane sektörüne yer ayrılmış olduğu ve şimdiden yedi adet tersanenin temelini atıldığı ve üstelik bir tanesinin inşaatını tamamlayıp işçi alımına başladığı bilinmektedir. Diğer taraftan, İskenderun Demir Çelik tesislerinde yassı çelik imalatı için gerekli yatırımın tamamlanması ve yakında üretime başlanacak olması bu bölgede çok yoğun bir yan sanayi doğuracaktır. Özellikle otomotiv sanayine yönelik oluşacak yan sanayinin İskenderun'un batısından Yumurtalık ve Adana'ya doğru yayılacağı hatta Osmaniye bölgesini de kapsayacağı açıktır. Bu bölgedeki yan sanayi gelişiminin sadece yassı çelik üretimi ile ilgili olmadığı, bölgede inşa edilecek rafineriler nedeniyle kimya sanayinde de önemli bir yan sanayi gelişeceği bilinmektedir.

Halihazırda, bölgede Mersin Üniversitesi, Çağ Üniversitesi, Çukurova Üniversitesi ve yeni kurulan Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi olmak üzere dört üniversite bulunmaktadır. Üniversite'deki birikimin sanayiye aktararak bölgenin teknolojik rekabetçiliğini artırmak amacıyla Mersin Teknoloji Geliştirme Bölgesi ile Çukurova Teknoloji Geliştirme Bölgesi faaliyet göstermektedir. Ayrıca, Mersin-Tarsus Organize Sanayi Bölgesi ile Adana, Osmaniye, Kadirli, İskenderun Organize Sanayi Bölgeleri ile Ceyhan Enerji ihtisas Endüstri Bölgesi vardır.

TÜİK tarafından açıklanan 31.12.2007 tarihli "Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi" sayım sonuçlarına göre kentsel nüfus Adana'da 1.611.262, Mersin'de 1.056.331 kişidir. Buna Osmaniye'deki 323.536 ve İskenderun'daki 306.594 kişilik kentsel nüfus da eklenecek olursa Adana ve doğusundaki kentsel nüfus toplamın yaklaşık % 70'ini oluşturmaktadır. Diğer taraftan, sadece Adana ve Mersin'deki kentsel nüfus dikkate alınrsa Mersin'in kentsel nüfus içindeki payı % 39'dur. Kentsel nüfus verileri ile birlikte yukarıda belirtilen gelişmeler ve yakın zamanda tamamlanacak yatırımlar da dikkate alındığında İskenderun - Mersin hattı üzerindeki ekonomik etkinliğin Adana ve doğusunda geri kalan bölgeye göre çok daha yoğun olacağı görülmektedir.

Konuya turizm açısından bakılacak olursa, Mersin'den başlayarak batıya doğru Silifke'ye kadar olan bölgede yerel yazlıkçıların kullanımı amacıyla yapılmış çok katlı binalar bütün sahili kaplamış durumdadır. Neredeyse Mersin'den Silifke'ye kadar olan bölgede denize girilebilecek bir yer kalmadığı da söylenebilir. Buna rağmen, Doğu Akdeniz'in bütününde geçmiş medeniyetlerin izlerini taşıyan ören yerlerinin turistik potansiyel yaratma etkisi de göz ardı edilmemelidir. Ancak, Mersin Akkuyu'da yapıma kararı alınan Nükleer Enerji Santralı'nın turizm açısından önemli bir engel teşkil edeceği düşünülmektedir.

Bölge hakkında yapılmış olan bu nesnel değerlendirmelere kent şovenizmine kapılmadan sağduyu ile yaklaşılacağı ümit edilmektedir. Kaldı ki; Adana ve Mersin illerini kapsayan bölgede faaliyet gösteren Çukurova Kalkınma Ajansı da benzer değerlendirmeleri yapmaktadır. Doğal olarak, bu ekonomik etkinliklerin beraberinde ciddi bir ulaşım ihtiyacı doğuracağı konusunda da herhangi bir fikir ayrılığı olduğu düşünülmemektedir.

Ancak, Adana havaalanının bulunduğu yerde gelişen ihtiyaçları karşılayacak şekilde genişletilmesinin mümkün olmadığı varsayımından hareketle Ulaştırma Bakanlığı'nca çalışmalar yapıldığı ve raporlar hazırlandığı bilinmektedir. Bu çalışmamızda Bakanlığın söz konusu raporlarının temel dayanağını oluşturan varsayımın doğru olmadığı açıklanacak ve bu amaçla Bakanlığın değerlendirmelerine de yer verilecektir.

2. BÖLGESEL HAVA ALANI SEÇENEKLERİ

Ulaştırma Bakanlığı'nca yapılan fizibilite çalışmalarında, Adana havaalanının yıllık yolcu artış hızı ortalama; 2011-2016 yılları arasında %8.6, 2016-2021 yıllarında %6 olarak varsayılmış ve daha sonraki beşer yıllık dönemlerde %0.5 azalması öngörülmüştür. Böylece, Adana ve bölgesinde 2045 yıllarında yolcu talebinin yılda 20 milyon yolcuya ulaşmasının beklenebileceği; ancak çok uzun dönemli tahminlerde yanılma payının da yüksek olduğu belirtilmiştir.

Yıllık Yolcu Kapasitesi 20 milyon olarak belirlenen havalimanında 420 m aralıklı 3500 m x 45 m boyutlarında iki pist, toplam 150 bin m² terminal alanı, 800.000 m² Apron alanı ve gerekli diğer tesislerin yer alması öngörülmüştür. Söz konusu havaalanı için en az (1.5 km x 4 km) 6 Milyon m² , tercihan (2 km x 4 km) 8 Milyon m² alan gerektiği ifade edilmiştir.

Yer seçimi çalışmalarında bölgede altı seçeneğin incelendiği; Adana - Karataş seçeneği dışında, incelenen alanların hepsinin IV ve üzeri sınıf sulu tarım arazisi olarak tanımlanmış oldukları belirtilmiştir. Ayrıca, uzmanların "*gerek harita üzerinde gerekse yerinde yapılan araştırmalarda Çukurova Bölgesinde, bölgedeki yoğun yerleşim yerlerine (Adana, Mersin, Tarsus) dengeli bir biçimde hizmet verebilecek bir konumda, sözü edilen yönetmeliğe uygun olarak havaalanı amaçlı kullanılacak alanlara rastlanmadığı*" kaydedilmiştir.

Daha önce de ifade edildiği gibi; Bakanlık raporu temel olarak Adana havaalanının bulunduğu yerde genişletilemeyeceği, Adana ve Mersin illerine ortak hizmet verecek bölgesel bir havaalanı yapılması için yer bulunması gerektiği varsayımına dayanmaktadır. Dolayısıyla, incelenen seçeneklerin hiç birisinin uygun olmadığı belirtilmiş olmasına rağmen "kötünün iyisi"ni seçme yoluna gidilmiştir.

Bu anlayışla yapılan ilk değerlendirmelerde Mersin ili, Yenice ilçesi, Kargılı köyünün güneyi ve son değerlendirmede ise Mersin ili, Yenice ilçesi, Baharlı köyünün güneybatısının belirlendiği öğrenilmiştir. Her ne kadar çalışmaların Baharlı bölgesi için yürütüldüğü söylenmekte ise de aşağıda her iki bölge için de kısa değerlendirmeler sunulacaktır.

Mersin-Baharlı Mevkii Alternatifi:

Söz konusu arazi Mersin ili, Yenice ilçesi, Baharlı köyünün güneybatısında, Adana il merkezine 63 km, Mersin il merkezine 50 km, Tarsus ilçe merkezine 30 km mesafededir.



Bölgenin bataklık olduğu havaalanının yerleşiminin düşünüldüğü kısımda ise arazinin kısmen kumlu olduğu kısmen de tarım amaçlı kullanıldığı belirtilmiştir.

Arazinin kotunun düşük olması ve Seyhan nehri deltasında yer alması nedeniyle drenaj problemi yaratacak ve Seyhan Nehri taşma bölgesinde bulunduğu için de yüksek miktarda dolgu yapılması gerektireceği açıktır. Ayrıca, zemin suyunun yüksek olması ve dolma alüvyon saha olması nedeniyle yapılacak tüm üst yapıların kazık temel gerektirebileceği düşünülmektedir. İnşaat maliyetini neredeyse birkaç katına artıracak bu unsurların yanında il ve ilçe merkezine uzaklık da enerji ve su maliyetini artıracaktır. Adana-Mersin Devlet karayoluna havaalanını bağlamak için

35 metre genişliğinde 25 km bağlantı yolu yapımı gerekecek olması da olağan inşaat maliyetlerine eklenmesi gereken başka bir noktadır.

Pat Sahaları Ve Çevre Güvenlik Yolu yapımı, 100.000 m2 Terminal Binası, 75.000 m2 Muhtelif Tesisler ile Elektrik Elektronik Sistemler dahil olmak üzere Toplam maliyet yaklaşık olarak 1.050.000.000.- YTL olarak hesaplanmıştır. Bu bedele arazi konumu ve koşulları nedeniyle yapılması gerekecek ek işlerin maliyetleri eklenmemiştir.

Tespit edilen Baharlı Hava alanı mevkiinde 800 Dönüm arazi kamuya ait olup, hava alanı için gerekli olan tercihan 8000 Dönüm arazi düşünüldüğünde 7200 Dönüm arazi kamulaştırılmak zorunda kalınacaktır.

Mersin-Kargılı Mevkii Alternatifi:

Mersin ili, Yenice ilçesi, Kargılı köyünün güneyinde Adana-Mersin karayoluna 5 km Adana il merkezine 30 km Mersin il merkezine 45 km mesafede, Kuzey Kuzey Doğu - Güney Güney Batı yönünde, Kumkuyu ve Katırcı Gölü mevkiinde havaalanı yapımı düşünülen bu arazinin 68 dönüm dışında tamamı şahıslara ait tarım arazisi niteliğindedir. Arazinin tamamen şahıslara ait olması nedeniyle alan için gerekli 8.000 dönüm arazinin tamamının kamulaştırılması gerekecektir.

Bölgede sulu tarım yapılabilmesi amacıyla DSİ Bölge Müdürlüğü tarafından tesis edilen sulama ve drenaj kanalları vardır ve bunlardan havaalanı arazisi içindeki kanalların havaalanı gelişimine göre deplasesi gerekecektir. Bu bölgede yeni yapılacak Hava Limanının inşaat maliyeti de Baharlı Mevkii Alternatifi kadar yani 1.050.000.000.- YTL olacaktır. Ancak, buna ek olarak Baharlı seçeneğinde arazi özellikleri nedeniyle gerekecek ilave maliyetlerin tamamı söz konusu olmasa da tarım arazisinin inşaata uygun hale getirilmesinin yaratacağı ek maliyet dikkate alınmalıdır. Ayrıca, çevre ile ulaşım, enerji ile temiz ve pis su bağlantılarının da getireceği ilave maliyetler çıkacaktır.

Adana Hava Limanının Genişletilmesi

Bölgenin geleceğe dönük ihtiyaçları için düşünülen havaalanının, halen kullanılan Adana Şakirpaşa Havaalanının genişletilerek bölgeye kazandırılması tek seçenek olarak değerlendirilmelidir.

1937 yılında Türkiye'nin ilk sivil havaalanı olarak hizmete açılmış olan Adana Şakirpaşa Havaalanı DHMİ web sayfasında (www.dhmi.gov.tr) 2105 dönüm üzerine kurulu olarak gösterilmiştir ve resmi verilere dayalı olarak yaptığımız karşılaştırmalarda bu değer kullanılmıştır. Ancak, mevcut pistin uzatılması için güneye doğru alan arazisini 500 m genişletecek kamulaştırmanın yapıldığı ve Adana Havalimanı gelişim havzasında bulunan ve kullanım hakkı 6. Kolordu Hava Savunma Tabur Komutanlığına verilen yaklaşık 800 dönüm arazinin de Ulaştırma Bakanlığı'na tahsis edildiği bilinmektedir. Dolayısıyla, Adana Havaalanı mevcut arazi büyüklüğü 3.500.000 m² olmuştur ki bu da yeni havaalanı için öngörülen 8.000 dönüm araziye sağlamak için 4500 dönüm kamulaştırmanın yeterli olacağını göstermektedir.

Bu amaçla ihtiyaç duyulan ek 4500 dönüm arazinin mevcut hava limanı çevresinden sağlanabilmesi konusunda alanın bulunduğu bölgeye ilişkin resim ve haritaları incelemek yeterlidir.



Bu fotoğraf açıkça göstermektedir ki; Adana Havaalanının güney, güney doğusu ile güney batısında yapılaşma yok denecek kadar azdır. Hava limanının kuzey batısında ise çağdaş kent görünümüyle bağdaşmayan, az katlı, düzensiz ve yoğun olmayan bir yapılaşma bulunmaktadır.



Adana Havalimanının Bakanlık raporunda ön görülen 20.000.000 yolcu/yıl kapasiteye ulaşabilmesi için gerekli görülen en az 6.000.000 m² tercihen 8.000.000 m² alanın mevcut bölgeden temin edilebilmesi mümkündür.



Bu nitelikteki alanların mevcut hava limanının genişletilmesinde kullanılmasıyla,

- gerek duyulan arazilerin tarım arazilerinden sağlanması önlenecek,
- bu arazinin büyük bölümü zaten yapılaşmayla tarım dışına çıkarılmış olduğu için tarım arazisi kullanımı en aza indirilecek,
- çağdaş kent yaşamına uygun sağlıklı yapılaşma için kentsel dönüşüm çabalarına katkı sağlanacaktır.

Burada gösterilen bölge 8.000.000 m²'den fazladır, ve şekli itibariyle de mevcut pistin uzatılması, ikinci pist yapımı, ilave terminal binaları ile Apron alanlarının yapımı için de uygun koşullardadır. Pistin uzatılabilmesi için kamulaştırılan sahada bulunan DSİ'ye ait sulama kanallarının deplase edilmesi veya doğrudan menfez olarak geçilmesi teknik olarak mümkündür.

Pat Sahaları ve Çevre Güvenlik Yolu yapımı, 100.000 m² Terminal Binası, Muhtelif Tesisler ile Elektrik Elektronik Sistemler, ve DSİ Kanal Deplasesi dahil olmak üzere toplam maliyet yaklaşık olarak 485.000.000.- YTL olarak hesaplanmıştır.

Adana Havaalanının D-400 (eski E-5) karayolu üzerinde olduğu, arazinin genişletilmesi halinde Otoyol çıkışının doğrudan havaalanına bağlanabileceği, demiryoluna olan uzaklığının ise sadece birkaç km olduğunu da belirtmek gerekir. Dolayısıyla, mevcut havaalanına ulaşımı sağlamak üzere yeni bir yol yapımına da ihtiyaç duyulmayacaktır.

3. SONUÇ

Hava alanı yapımı olarak kullanılacak arazinin özellikleri öncelikle "Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı", "Mühendislik Jeolojisi Açısından Zemin" ve "Çevre Topografyası" özellikleri açısından incelenmesi gerektiği bilinir.

Günümüzde, tarım arazilerinin amacı dışında kullanılmaması yönünde tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de artan bir duyarlılık gösterilmekte, her türlü yapılaşmada kuruluş yeri için gerekli olan arazinin tarım dışı olmasına özen gösterilmektedir.

Adana ve İçel illeri arazileri, toprak kabiliyeti yönünden IV ve üzeri sınıf sulu tarım arazisi olarak tanımlanmış olmaları nedeniyle, 26.08.1998 tarih ve 23445 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren "Tarım alanlarının Tarım Dışı Gaye ile Kullanılmasına Dair Yönetmelik" uyarınca havaalanı yapımı için kullanılmayacak araziler olarak belirlenmiştir. Ancak, Adana Havaalanı için kullanılan bölge zaten tarım arazisi özelliğini kaybetmiş durumdadır ve kamulaştırılması önerilen bölgenin büyük bölümü de yine bu özelliği yitirmiş alanlardır.

Ayrıca, mevcut havaalanının genişletilmesi alanın güneyinde yapılaşma olmasını engelleyecektir. Özellikle yüksek yapılaşma için genelde sakıncalı olan alüvyon sahalarının yapılaşmaya tamamen kapanması sonucunu doğuracaktır ki; bu da kentleşme açısından önemli bir avantaj olarak değerlendirilmelidir. Diğer taraftan, yeni havaalanı arazisi seçenekleri olarak değerlendirilen bölgeler tamamen tarım arazisidir ve havaalanı yapılması halinde alanın yakın bölgesinde yoğun bir yapılaşmanın ortaya çıkacağı, dolayısıyla kaybedilecek tarım arazisi miktarı havaalanı için kamulaştırılacak miktardan çok daha fazla olacaktır.

Jeolojik açıdan incelendiğinde, Mersin ili Yenice civarında önerilen sahaların Seyhan Nehri yatağına yakınlığından ve yüksek zemin suyundan dolayı jeolojik yönden zayıf zeminli bir bataklık olduğu görülür. Buradaki zeminin iyileştirilmesi ve diğer alanlarla hem zemin olarak yükseltilmesi gerekecektir. Bu da gizli maliyetlerin ortaya çıkması

ve projenin olduğundan daha pahalıya mal olması demektir. Halbuki, Adana Havaalanı bulunduğu bölgede 1937 yılından bu yana hizmet vermekte olup zemin dayanıklılığı yönünden tereddüde yol açacak herhangi bir durumla karşılaşmamıştır. Ayrıca, civarda kamulaştırılması önerilen bölgelerdeki mevcut yapılaşmalar için de aynı yorumu yapmak mümkündür ve bunların hepsi inşaat maliyetini azaltıcı unsurlar olarak dikkate alınmalıdır.

Bu raporda havaalanı konusu ve ileri sürülen seçenekler;

- demografik veriler,
- bölgenin ekonomik faaliyetleri,
- bölgenin gelişimine yönelik öngörüler,
- arazi özellikleri,
- ulaşım biçimleri,
- fiziki kısıtlamalar,
- kamulaştırma ihtiyaçları,
- tahmini inşaat maliyetleri,

açılarından karşılaştırılmışlardır. Tüm kriterlere göre yapılan değerlendirmelerde Adana Havaalanının bulunduğu yerde genişletilmesinin tek ve en uygun çözüm olduğu açıkça görülmektedir.

Bu raporun hazırlayan kurum ve kuruluşlar olarak

ADANA GÜÇBİRLİĞİ VAKFI

ADANA TABİP ODASI

ÇUKUROVA GAZETECİLER CEMİYETİ

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI ADANA ŞUBESİ

MİMARLAR ODASI ADANA ŞUBESİ

HARİTA MÜHENDİSLERİ ODASI ADANA ŞUBESİ

ZİRAAT MÜHENDİSLERİ ODASI ADANA ŞUBESİ

JEOLOJİ MÜHENDİSLERİ ODASI ADANA ŞUBESİ

PEYZAJ MİMARLARI ODASI ODASI ADANA ŞUBESİ

ŞEHİR PLANCILARI ODASI ADANA ŞUBESİ

AGİAD

ADSİAD

İŞKAD

ÇUGİAD

ÇAĞDAŞ YAŞAMI DESTEKLEME DERNEĞİ

bölgemiz adına ortak çıkarlarımızı savunabileceğimiz bir tavır geliştirmek zorunda olduğumuzu hem Adana kamuoyuna hem de Mersin kamuoyuna hatırlatmak isteriz.

Ortak çıkarları paylaşan aynı yerleşim alanlarında yaşayan insanlar olarak “bölgesel kalkınma” kavramının da gerektirdiği şekilde paylaşmayı başarmak ve kaynak israfını önlemek hepimizin yararına olacaktır.