



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın, **Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Mehmet ÖZHASEKİ** tarafından Anayasanın 98 ve İç Tüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Ceylan AKÇA CUPOLO
Diyarbakır Milletvekili

Tartışmalı arazi mülkiyetiyle sivil-askerî kategorideki Diyarbakır Havalimanı, 1952 yılında hizmete girmiştir. Havalimanı, 340 bin olan il nüfusuyla o dönemin koşullarında şehre 11 kilometre uzaklığa sahipti. Günümüzde iki milyona yaklaşan nüfusuyla hızla büyüyen şehir, imar planı sınırlılıklarına rağmen havalimanını yutacak noktaya varmış, mevcutta en yakın yerleşim yeriyle arasında 1 kilometrelik kuş uçuşu mesafesi kalmıştır.

Havalimanlarının bir kural olarak şehir dışında olmasının havayolu trafiği açısından; bina, kule vb kısıtlayıcı yüzeyler olan mania sahasından etkilenmemesi, seyrüsefer cihazlarındaki sapmanın önlenmesi, iniş-kalkışlarda insan ve konut kaynaklı risklerin ortadan kaldırılması, havalimanı arazi kullanımının olumlu yönde geliştirilmesi ve genişletilmesi gibi nedenler yatmakta ve bu nedenler Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün 'havaalanı mânia planı' yükseklikleri ile plan notları'nda kendine yer de bulmaktadır.

Sivil ve askeri tüm hava araçlarının yüksek ses iletimi ile iniş-kalkışlarında salınan gazlar nedeniyle; merkez ilçelerde yaşayan yurttaşlar başta işitme ve solunum sorunları yaşamakta, bilhassa bebek ve çocuklarda uyku sorunları da dahil olmak üzere psikolojik tahribatlar ve gelişim anomalileri oluşmakta, dahası 2016 yılında taşlanmak zorunda kalan Polatlar Sitesindeki örnekte görüldüğü üzere insanlar evlerinden edilmektedir. Konu hakkında yurttaşlar defaatle ve her mercide rahatsızlıklarını aktarmış ancak bir türlü sonuç alınamamıştır.

Bu bağlamda:

1. Neredeyse şehrin göbeğinde kalan 72 yıllık Diyarbakır Havalimanının, insan ve hayvan sağlığını, uçuş güvenliğini tehlikeye atma pahasına rağmen inatla taşınmamasının sebebi nedir?
2. İnsanı da hava trafiği güvenliğini de dikkate almayan Diyarbakır Havalimanı plan notları nelerden oluşmaktadır?
3. İnsan konuşma sesinin 40-60 dB (desibel) ve sivil bir uçağın kalkış sesinin 120-140 dB olduğu bir ortamda söz konusu Havalimanının kent merkezi gürültü kirliliği ve haritası üzerindeki yükü nedir?
4. Havaalanının apronlarıyla beraber taşınması için şehir nüfusunun ve yapılaşma alanının daha ne kadar büyümesi gerekmektedir? Bugüne kadar taşıma planı dahi yapılmamış sivil-askeri havalimanının sebep olduğu sorunların çözümü için kent merkezinin mi taşınması gerekmektedir?