7/6488, 6519

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

SAYI : B.19.0.APK.0.22.0.00.02/0012/443_4869

04 NISAN 2002

KONU: Yazılı Soru Önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: 22/03/2002 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-13999 sayılı yazınız.

İlgide kayıtlı yazınız eki Şanlıurfa Milletvekili Sayın Mustafa Niyazi YANMAZ ile Kayseri Milletvekili Sayın Sevgi ESEN'e ait yazılı soru önergeleri cevaplandırılarak ekte sunulmuştur

Bilgilerinize arzederim.

Fevzi AYTEKİN
Çevre Bakanı

EKLER :
EK-1 2 Adet Cevap Metni (2 Sayfa)
EK-2 1 Adet Yazı Örneği (2 Sayfa)

7/6519

KAYSERİ MİLLETVEKİLİ SAYIN SEVGİ ESEN'E AİT 7/6519-14182 ESAS NUMARALI YAZILI SORU ÖNERGESİNİN CEVABI

SORULAR

5 Ocak 2002 tarihli Resmi Gazetenin mükerrer sayısında yayımlanarak yürürlüğe giren "Çevre Denetim Yönetmeliği" meslek örgütlerine üye olan ülkemiz sanayicilerine ek yükümlülük getirmektedir.

Dünyada, çalışma hayatında katı modeller terk edilerek, sermayeyi teşvik etmek amacıyla esnek modellere geçilmektedir. Yabancı ve yerli sermayenin ülkenin sınırlarına çekebilmek amacıyla, dünyada yeni yönelim, mevzuatın esnekleştirilmesi ve katı uygulamaların önüne geçilmesidir.

Yeni getirilen yönetmelikle sanayimiz hapis cezasına varan ağır uygulamalarla karşı karşıya getirilmektedir. Ekonomik krizle baş etme yolları arayan ve ülke kalkınmasında gereken azami gayreti gösteren sanayicimiz, peşpeşe getirilen yeni düzenlemelerle giderek mağdur olmaktadır.

Ülkemizin yabancı sermayeyi teşvik etmesi ve ulusal sermayenin dışa gitmesini önlemek amacıyla esnek ve kademeli geçişi öngören düzenleme ve uygulamalarla sanayicimize destek vermesi gereği açıktır.

1-Tüm dünyada katı modeller terk edilirken ülkemizde giderek ağırlaştırılan bu yeni düzenlemelerin gerekçesi ve yeni yürürlüğe giren Çevre Denetimi Yönetmeliğinin çıkarılmasının sebepleri nedir?
2-Gerek yabancı sermayenin gerekse ulusal sermayenin ülkemizde kalması yolunda planlanan bir çalışma var mıdır? Bu hususta önlemler almayı düşünüyor musunuz?

CEVAP1-Bilindiği üzere; Ülkemizde Çevrenin Korunması ve Çevre Kirliliğinin Önlenmesi konusundaki en temel düzenleme 2872 sayılı Çevre Kanunudur. 1983 tarihli Çevre Kanununun "Denetim" başlıklı 12'nci maddesinde,

"Atık, artık ve yakıtların, uzaklaştırılması, zararsız hale getirilmesi ve ithali ile ilgili denetimler Çevre Bakanlığınca yapılır. Denetimlerin nasıl yapılacağı, denetleme elemanlarının nitelikleri yönetmelikle belirlenir.

Kuruluş ve işletmeler faaliyetlerinin denetlenmesi için kullandıkları yakıtın ve çıkardıkları atık ve artıkların özellik ve miktarlarına ilişkin bilgileri sürekli ve düzenli olarak belirlemek, bu hususları belgelemekle ve bunları Çevre Bakanlığına bildirmekle yükümlüdürler."

Hükmü yer almakta, 21'inci maddesi ile, bu yükümlülüğü yerine getirmeyenlere idari para cezası, 26'ncı maddesi ile ise bu yükümlülüğü yerine

getirirken gerçeğe aykırı belge düzenleyenlerle yetkili makamlara yanlış ve yanıltıcı bilgi verenlere hapis cezası uygulanması öngörülmektedir.

5 Ocak 2002 tarih ve 24631 mükerrer sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Çevre Denetimi Yönetmeliği, 2872 sayılı Çevre Kanununun yukarıda belirtilen hükümleri uyarınca, tesislerin kurulması, faaliyete geçmesi ve üretimin her aşamasından atıkların nihai bertarafına kadar çevrenin korunması için çevre denetiminin usul ve esaslarını düzenlemek üzere yürürlüğe konulmuştur.

Yönetmelik, sanayicimize ek yükümlülük getirmemekte, Bakanlığımızca zaten yapılmakta olan denetimleri bir sistem içinde gerçekleştirmeyi ve denetime tabi kuruluş ve işletmelerin de bu sistem içinde yer almasını sağlamayı amaçlamaktadır. Sözkonusu Yönetmelik, çevre denetiminin kuruluş ve işletme bazında doğrudan ilgili kuruluş ve işletme tarafından gerçekleştirilmesini ve bu denetim sonuçlarının idare tarafından irdelenmesini öngörmektedir. Bir başka deyişle bir yandan çevre kalitesinin bozulmamasını bir yandan da ürün yada hizmet kalitesinin yükseltilmesini hedeflemektedir. Ayrıca, Yönetmelik çevresel envanter ve istatistik yönünden de önemli bir veri tabanın oluşturulmasını sağlayacaktır.

Yönetmelik, çevrenin korunması esasından hareketle ülkemizde sanayinin sağlıklı ve verimli şekilde gelişmesine, uluslararası alanda rekabet edebilir bir konuma gelmesine de zemin oluşturmaktadır. Konuya bu bakış açısıyla yaklaşıldığında sözkonusu Yönetmeliğin müteşebbisi ve üreticiyi caydırıcı değil tam aksine destekleyici bir düzenleme olduğu sonucuna varılacaktır. Nitekim bu yönde özellikle sanayicilere yardımcı ve destek olunması amacıyla yönetmelik ile istenen bilgilerin Bakanlığımıza gönderilme süresi 26 Mart 2002 tarih ve 24707 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan geçici madde değişikliği ile 30.11.2002 tarihine kadar uzatılmıştır.

Ayrıca, sözkonusu Yönetmelik, ülkemizin Avrupa Birliğine adaylık sürecinde çevre alanında gerçekleştirmesi gereken düzenlemeler arasında yer almaktadır.

CEVAP2-Ülkemizin çevreye ilişkin temel politikası; "insan sağlığını, ekolojik dengeyi, kültürel, tarihi ve estetik değerleri koruyarak, ekonomik ve sosyal gelişmeyi sağlamaktır".

Bu politika çerçevesinde Bakanlığımızın uzun vadeli stratejisi, "ülkemizin doğal ve çevresel varlıklarını bozulmadan korumak, bugünkü ve gelecek kuşakların kaynak kullanma hakkını güvence altına almaktır".

Bakanlığımız bu çerçevede ülkemiz yaşam kalitesini arttıracak programlara yönelik çalışmalarını sürdürmektedir.

T.C.
ÇEVRE BAKANLIĞI
Çevre Kirliliğini Önleme ve Kontrol Genel Müdürlüğü

SAYI : B.19.0.ÇKÖ.0.02.00.02/ 4564 - 14227
KONU: Atatürk Hava Limanı

31 EKİM 2001

ULAŞTIRMA BAKANLIĞINA
(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü)

İLGİ: 17.10.2001 tarih ve B.11.0.SHG.0.13.00.05/4761/27196 sayılı yazınız.

İlgi yazınızda Atatürk Hava Limanı çevresinde artan uçak gürültüsünün azaltılması konusunda Bakanlığımız görüşü talep edilmektedir.Konu ile ilgili görüşlerimiz aşağıda belirtilmektedir.

2872 sayılı Çevre Kanununun 14. maddesine dayanılarak çıkarılan Gürültü Kontrol Yönetmeliği Madde-9/1 de "Türk tescilindeki ve yabancı ülke tescilindeki havayolu araçlarının iç ve dış trafiğe açık hava alanlarımıza iniş ve kalkış yapabilmeleri için gürültü sertifikasına sahip bulunmaları gerekir.Gürültü sertifikası bulunmayan Türk ve yabancı ülke tescilli havayolu taşıtları iç ve dış trafiğe açık hava alanlarımıza gürültü tazminatı ödeyerek iniş ve kalkış yapabilirler.Bu tazminatlarla ilgili esaslar Ulaştırma Bakanlığınca belirlenir ve tebliğ şeklinde yayımlanır" hükmü yer almaktadır.

Yine Yönetmelik Madde-10 da "Havaalanı gürültü planları hazırlanmasını takiben Çevre Bakanlığının gerekli gördüğü ve Ulaştırma Bakanlığı'nca uygun görülen havaalanlarında Ulaştırma Bakanlığı'nca hava araçlarının az gürültülü iniş ve kalkış biçimleri belirlenir.Hava aracı ve havaalanları için gürültü konusunda belirlenecek her türlü metot standart ve kararlarda Ulaştırma Bakanlığı ile işbirliği yapılır" denilmektedir.

Bilindiği üzere havaalanları gürültüsü; a) uçan,inen,kalkan uçakların gürültüsü b) uçakların yerdeki işlemleri sonucu ortaya çıkan gürültü c) servis ve bakım alanlarında oluşan gürültüden kaynaklanmaktadır.

Havaalanı gürültüsü insanlar üzerinde psikolojik rahatsızlıkların yanı sıra baş ağrısı, baş dönmesi,sinirlilik, geçici işitme kaybı,sürekli sağırlık gibi etkiler ile konuşmayı,dinlemeyi,okumayı,uyumayı kesme gibi etkileri oluşturmaktadır.

Havaalanı gürültüsünü azaltmakta çeşitli yaklaşımlar vardır.Bunlar;

1. **Gürültü Engelleri** : Daha çok yerde kalkış hazırlığı yapan,manevra yapan veya bakımı yapılan uçakların gürültüsünün azaltılmasında kullanılır.Dünyanın bir çok yöresinde kullanılmaktadır.Gürültü engelleri aynı zamanda ses yutucu malzemelerle kaplı olmalıdır.Bu tür engeller yaklaşık 15 dBA gürültü azalması sağlamaktadır.
2. **Susturucular** : İçi ses yutucu malzeme ile kaplı jet motorlarının arkasına takılan tüp şeklinde konstrüksiyonlardır.
3. **Bitki Örtüsünden Yararlanma** : Yer düzeyindeki havaalanı gürültüsünün engellenmesinde bitki örtüsünden de yararlanılır.Ancak havadaki uçak için fazla etkili

olmayan bu önlem yerdeki gürültüyü önleyebilmesi için yaz,kış yaprağını dökmeyen yeteri sıklıkta,en az 100 metre genişlikte ağaçlıklı alanı gerektirir.

4. **Planlama ve Arazi Kullanımı** : Planlama ve arazi kullanım kararları uzun dönemde havaalanı gürültüsünden etkilenmeyi azaltan en önemli etkendir.Bu önlem daha çok yeni yapılacak havaalanlarında uygulanır.Havaalanının eş gürültü eğrileri çizilerek yerleşim bölgelerinin ve diğer gürültüye duyarlı alanların rahatsız edici sınırların dışında tutulması gürültü denetimi yollarından biridir.
5. **Uçuş Yolları ve İniş,Kalkış Açıları** : Genelde uçakların rüzgarı karşısına alarak inmesi,arkasına alarak da kalkması gürültüyü azaltıcı bir faktördür.Diğer taraftan uçakların iniş ve kalkış yollarının seçiminde gürültü etkeni de düşünülmelidir.Uçakların havaalanı gürültüsüne asıl katkıları kalkışta olur.Uçakları kalkışta izleyecekleri yolun yerleşim alanları üzerinden geçmemesi tam tersine endüstri bölgeleri,yollar,ırmaklar,deniz ve göl üzerinden geçmesi gürültüden etkilenmeyi azaltacaktır.Ayrıca, havaalanının hemen yakınında yerleşim bölgeleri varsa uçakların havalandıktan sonra düşük bir eğimle ve düşük bir itme gücü ile yerleşim bölgelerinin üzerinden geçmesi gerekir.Yerleşim bölgeleri piste çok yakın değilse uçakların yüksek bir kalkış açısı ile havalanması gerekir.
6. **Gece Uçuşu Sınırlaması** : İnsanların gece saatlerinde gürültüye karşı duyarlılıkları daha fazladır.ABD ve Avrupa' da bir çok havaalanlarında gece uçuşu sınırlaması vardır.Bunlara,California John Wayne Havaalanı,Washington National Havaalanı,Şikago O'Hare Havaalanı,Londra Heatrow Havaalanı örnek olarak gösterilebilir.Saat 23.00-6.30 arasında gece uçuşlarının sınırlandırılması havaalanı çevresinde yaşayan insanların şikayetlerini önemli ölçüde azaltacaktır.
7. **Havaalanı Pist Yönünün Seçimi** : Havaalanı pistlerinin seçiminde topografya ve rüzgar önemli rol oynamaktadır.Havaalanları için genellikle düzlük alanlar seçilir havaalanında birden çok pistin bulunması durumunda çevredeki yerleşim bölgeleri göz önünde tutularak gürültü açısından tercih edilen pistler saptanmalıdır. Havaalanı gürültüsünü önlemenin bir yoluda gürültülü uçakların inişine hiç izin vermemek veya uçaklardan çok yüksek havaalanı ücreti talep etmektir.Avrupa da birinci nesil gürültülü jetlerin kullanımı kaldırılmıştır.İkinci nesil jetlerin kaldırılması da 1995 de başlayıp 2002 yılında tamamlanmış olacaktır.Bu tarihten itibaren ICAO Chapter 3 / Stage 3 de tanımlanan sessiz uçaklar kullanılacaktır.
   Gürültüyü önlemenin bir yolu da havaalanı çevresindeki yapılarda ses yalıtımı yolu ile alınabilecek önlemlerdir.

Bu bağlamda; Atatürk Hava limanı çevresindeki gürültünün önlenmesi ile ilgili tedbirlerin yukarıda belirtilen esasların da göz önüne alınarak Bakanlığınızca tespit edilmesi hususunda gereğini arz ederim.

Sami AĞIRGÜN
Bakan a.
Genel Müdür