

T.C
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

08-04-2010

GK 85
7/11958

Sayı :B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/ 777
Konu :Kütahya Milletvekili
Sayın Alim IŞIK'ın
yazılı soru önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: TBMM Başkanlığının 25.01.2010 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-19042 sayılı yazısı.

Kütahya Milletvekili Sayın Alim IŞIK'ın 7/11958 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :

1) Cevap formu (6 Sayfa)

DAĞITIM:

TBMM Başkanlığı
Başbakanlık

**KÜTAHYA MİLLETVEKİLİ SAYIN ALİM İŞİK'IN
7/11958 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Her geçen gün daha da önem kazanan küresel ısınmanın en önemli nedenlerinden birisinin de atmosfere yapılan CO₂ salımı olduğu bilinmektedir. Ülkemizde CO₂ salımı yapılan önemli sektörlerden birisi de şüphesiz ki Ulaştırma sektörüdür. Ulaştırma sektöründen kaynaklanan CO₂ salımı kontrolleriyle ilgili olarak;

SORULAR:

1. Türkiye'de 2009 yılında toplam CO₂ salım miktarı ne olmuştur? Bu toplam salımın sektörlere göre dağılımı nasıldır?
2. Ülkemizde 2009 yılında karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaştırma sektörlerinden kaynaklanan CO₂ salım miktarları ne kadar olmuştur?
3. Ulaştırma sektörü kaynaklı CO₂ salımlarının azaltılması için Bakanlığınızca hangi tedbirler alınmıştır?
4. Bakanlığınızın bu konuyla ilgili 2010 yılı çalışma programı nasıldır?

CEVAPLAR:

Türkiye, 24 Mayıs 2004 tarihinde Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine (BMİDÇS) taraf olmuştur. Bunu müteakiben, TBMM'nin 5 Şubat 2009 tarihli kararı ile Kyoto Protokolü'ne katılım sürecine girmiş ve 28 Mayıs 2009 tarihinde Kyoto Protokolü'ne katılım belgelenmiş ve 26 Ağustos 2009 tarihinden itibaren Kyoto Protokolü'ne taraf olunmuştur.

Ülkemiz, BMİDÇS kapsamında düzenli olarak İklim Değişikliği Ulusal Bildirimleri ve her yıl Ulusal Sera Gazı Envanterleri hazırlamakla yükümlüdür. Ülkemiz Kyoto Protokolü'nün ilk yükümlülük döneminde (2008-2012) sayısallaştırılmış sera gazı emisyon azaltım yükümlülüğü almayacaktır. Ancak, 2010 yılında itibaren ulusal Bildirimler ve Sera Gazı Envanterleri Protokol altında gönderilecektir.

Sera gazı envanterleri İklim Değişikliği Koordinasyon Kurulu (İDKK) altında oluşturulmuş olan on çalışma grubundan biri olan Sera Gazı Envanteri Çalışma Grubu tarafından hazırlanmaktadır. Sera gazı envanteri hazırlama sürecinin koordinasyonunu 2009 yılına kadar Çevre ve Orman Bakanlığı yürütmüş, 2009 yılından itibaren ise İDKK kararı ile bu koordinasyon görevi Türkiye İstatistik Kurumu'na verilmiştir.

Türkiye, BMİDÇS altında ilk sera gazı envanterini 14 Nisan 2006 tarihinde BMİDÇS Sekreteryası'na sunmuştur. 2007 yılına ait en son envanter ise 13 Nisan 2009 tarihinde gönderilmiştir. Bu nedenle, diğer tüm sektörlerde olduğu gibi ulaştırma sektöründe de, emisyon salım miktarlarıyla ilgili veriler 2007 yılına kadar mevcuttur.

2008 yılına ait veriler Çevre ve Orman Bakanlığı ve TÜİK işbirliğinde derlenmekte olup; bu kapsamda 2009 yılına ait veriler ise 2011 yılında derlenecektir.

Türkiye'de, 2007 yılı CO₂ emisyonunda 1990 yılına göre, enerji sektöründe %123, endüstriyel işlemlerde ise %71 artış gözlenmiştir.

2007 yılında ülkemiz toplam sera gazı emisyonu 373 milyon ton eşdeğeri olup, ulaştırma sektöründen kaynaklanan sera gazı üretimi ise 52 milyon ton CO₂ eşdeğeridir. Bu rakam AB ortalamasının (36 milyon ton) üstünde olmasına rağmen, nüfusu bizim gibi yüksek olan ülkelerin emisyon miktarları değerlerinin altındadır.

2007 yılında enerji kaynaklı CO₂ emisyonu incelendiğinde, toplam CO₂ emisyonunun %35'inin enerji sektöründen kaynaklandığı, %26'sının sanayiden, %17'sinin ulaştırma sektörü, geri kalan %15'inin ise diğer sektörlerdeki enerji üretiminden kaynaklandığı görülmüştür.

Bilindiği üzere, ülkemizde yolcu ve yük taşımacılığında karayolu en büyük paya sahiptir. Bu nedenle emisyonların büyük bir kısmı da karayolu taşımacılığından kaynaklanmaktadır. 2007 yılı itibariyle ulaştırma sektöründen kaynaklanan emisyonların %84'ü karayolu taşımacılığına aittir (42,93 milyon ton). Bunu sırasıyla havayolu (6,06 milyon ton), denizyolu (1,59 milyon ton) ve demiryolu (0,42 milyon ton) izlemektedir. 1990-2007 döneminde havayolu taşımacılığından kaynaklanan emisyonlarda yaklaşık 6 katlık bir artış (% 558) gerçekleşmiştir. Bunu ortalama % 220 ile denizyolu izlerken; karayolu % 79'luk bir artış göstermiş, demiryolu taşımacılığından kaynaklanan emisyonlarda ise bir azalma gerçekleşmiştir.

Karayolu sektöründe olduğu gibi, havacılık sektöründe de emisyon artışı oranları ekonomik kriz döneminde yavaşlamıştır.

Bununla beraber, mevcut uçak filomuzun daha az yakıt sarfiyatlı uçaklar ile yenilenmesi sayesinde emisyon oranlarında 2005 yılından itibaren bir azalma da yaşanmıştır. Demiryolu taşımacılığından kaynaklanan emisyonlar 1997 yılında en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Bu tarihten sonra artan elektrikli hat uzunluğu sayesinde demiryolundan kaynaklanan emisyon oranlarında azalma meydana gelmiştir. Ekonomik kriz döneminde de emisyon düşüşü devam etmiş ve ardından bir süre stabil halde kalmıştır. Özellikle 2005 yılından itibaren gerek mevcut hatların iyileştirilmesi gerekse de elektrikli hatların daha da artmasıyla emisyonlardaki azalma devam etmiştir.

Ülkemiz ulaştırma sektörünün hızlı büyümesine koşut olarak emisyon trendlerinde artış gözlenmesine rağmen, Bakanlık olarak son sekiz yıldır yaptığımız çeşitli altyapı projeleri, alt sektörlerle yönelik yasal düzenlemeler ve uygulamalar sayesinde, ulaştırmadan kaynaklanan emisyon miktarlarında kayda değer bir azaltım sağlanmıştır.

Örneğin karayolu taşımacılığında 2003-2004 yılında trafikten çekilen 320 bin eski araç, yaklaşık %5'lik bir emisyon azaltımına neden olmuştur.

Marmara Denizi başta olmak üzere, Ro-Ro ve ferry uygulamaları sayesinde çok daha çevreci bir ulaşım modu olan deniz taşımacılığının payı arttırılmıştır.

Demiryolu taşımacılığındaysa hatların iyileştirilmesi ve elektrifikasyonu emisyon azaltımı sağlamakta; ayrıca Marmaray Projesi'nin tamamlanmasıyla kilometre başına emisyon azaltımı sağlanması beklenmektedir.

Marmaray Demiryolu Tüp Geçidi, yoğun İstanbul trafiği için de bir seçenek olacaktır. Trafik sıkışıklığı ve hava kirliliği ile ilgili giderek artan sorunların çözümünü kolaylaştıracaktır. Sistemin kapasitesi, mevcut köprülerden birinin kapasitesinden 10-12 kat daha fazla olacaktır. Marmaray Projesi sayesinde N02, NMHC, CO ve CO₂ formundaki sera gazı emisyonlarının yılda 130.335 ton azalacağı tahmin edilmektedir.

Ayrıca, hızlı tren yatırımlarımız uzun vadede yolcu ve yük taşımacılığında demiryolu moduna olan geçiş için önemli bir itici güç olacağından, emisyon azaltımında büyük rol oynayacaktır.

Öte yandan, 2006 yılında TUBİTAK Kamu Ar-Ge Projeleri kapsamında bir proje başlatılmış; "Ulaştırma Sektöründe Sera Gazı Azaltımı" adlı bu proje, Kasım 2009'da bitmiştir. Proje sonuçları arasında araçlara ait emisyon faktörleri, İl bazında emisyon dağılımı, biyo-yakıtlar, İstanbul için denizyolu taşımacılığının artırılması ve hibrid motorlar üzerinde teknik bulgular ile ileriye yönelik emisyon tahmin senaryolarının hazırlanması yer almaktadır.

Ayrıca Ekim 2009'da Bakanlığımızca düzenlenen 10. Ulaştırma Şurası vesilesiyle kamuda bir ilk gerçekleştirilmiş ve "Sıfır Karbonlu" ilk etkinlik düzenlenmiştir. Bu amaçla, öncelikle bu organizasyonun "Karbon Ayak İzi" belirlenmiş, bu sayede hesaplanan emisyon miktarı gönüllü karbon piyasalarından satın alınarak nötrlenmiştir.

Ulaştırma sektöründe yaşanan büyümenin kontrol altına alınması ve çevreye olan olumsuz etkilerinin azaltılması dikkate alındığında, iklim değişikliği politikası ulaştırma politikasının ayrılmaz bir parçası haline gelmektedir. Bu politikalar arasında araç emisyonları için uygulanan AB ya da diğer uluslararası standartlara uyum (egzoz emisyonlarının azaltılması ve hava kalitesinin iyileştirilmesi) çalışmaları sayılabilir.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na istinaden çıkarılan Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile birlikte karayolu taşımacılık piyasasının kaliteli ve hızlı hizmet vermesinin yolu açılmıştır. Böylece yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapacak girişimcinin Türkiye Karayolu taşımacılık piyasasına girişi; sözkonusu yönetmeliğin ortaya koyduğu kalite ve güvenilirlik kriterlerini yerine getirdiğini gösterir yetki belgesi vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir.

Söz konusu Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 17. Maddesi'nde her bir yetki belgesi için belirlenen asgari sayıdaki taşıtlar için getirilen yaş sınırlaması ile yakıtı verimli kullanan, kaliteli ve çevreyle dost araçların taşımacılık hizmetlerinde kullanımını teşvik edilmektedir.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin ticari taşıt yaş sınırlaması; yakıtı verimli kullanan ticari araçla yurtiçi ve yurtdışı taşımacılık piyasasında yaygınlaştırması açısından önem taşımaktadır.

Bu kurallar taşımacılarımızın yakıt verimliliği olan ve çevre dostu yeni araçlar edinmelerini teşvik etmektedir.

Söz konusu yasal düzenlemeler dışında karayollarında seyreden araçların kalitesini yükseltmek amacıyla, Bakanlığımızca bir takım projeler de hayata geçirilmektedir. Bu doğrultuda; ekonomik ve teknik ömrünü tamamlamış ticari araçlar karayolu taşımacılık piyasasından tedricen çekilmektedir. Özellikle eski araçların çevreye verdiği zarardan dolayı 2003-2004 yılları arasında çıkarılan bir kanun ile 320.000 araç trafikten çekilmiştir. Bu sayede % 4,87'lik bir emisyon azaltımı sağlanmıştır.

Uluslararası taşımacılıkta kullanılan Türk filosu Euro normları bakımından yüksek standarda sahiptir. Bununla birlikte; yurt içi taşımacılık pazarındaki yük taşımacılık filosu aynı standartları taşımamaktadır. Bu konuya çözüm bulmak amacıyla; bir proje geliştirilmiş ve bu projeyle 1972 yılı ve öncesinde üretilmiş yük ve yolcu taşıyan araçların 2 yıl içerisinde aşamalı olarak trafikten çekilmesi kararlaştırılmıştır. Bu proje ile birlikte; çevreyi kirleten ve yakıtı verimli kullanamayan birçok kamyon ve otobüsün yurtiçi pazardan çekilmesi hedeflenmektedir.

DPT tarafından hazırlanan 8.Beş Yıllık Kalkınma Planında, yolcu ve yük taşımacılığı için alternatif ulaştırma modellerinin desteklenmesi, diğer bir deyişle şehir içi taşımacılığında karayolu taşımacılığının ağırlıklı payının azaltılması, yıllık uygulama planlarında öncelikli alanlardan biri olarak belirlenmiştir. Şu an uygulanmakta olan vergilendirme rejimi daha düşük silindir hacmi/daha düşük yakıt tüketen binek araçları teşvik etmektedir.

Ayrıca eski araçların (20 yaş ve üzerindeki) yeni araçlar ile değiştirilmesini desteklemek amacıyla Özel Tüketim Vergisi oranında önemli bir vergi indirimine (yaklaşık %25) gidilmiştir. Bu bağlamda şehir altyapısında yenilik çalışmaları başlatılmış ve çevre dostu demiryolu taşımacılığı sistemlerinin kurulmasına, Ankara, İstanbul, Bursa, Konya, Denizli, Gaziantep, Trabzon, Mersin, Kayseri, Eskişehir ve Samsun şehirlerinde başlanmıştır.

Bunların yanı sıra, Demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılması için kapsamlı bir Demiryolu Taşımacılığı Eylem Planı benimsenmiştir. Mevcut demiryolu ağlarının en iyi biçimde kullanılabilmesi için altyapının iyileştirilmesi ve modernleştirilmesine yönelik yatırım hız kazanmıştır. 1800 km uzunluğundaki mevcut rayların rehabilitasyonu, 180 km.lik sinyalizasyon işlerinin tamamlanması ve 160 km.lik elektrifikasyon işlerinin bitirilmesi planlanmıştır.

Ülkemiz adına ulaştırma sektörünün ana sorumlusu olan Bakanlığımız, ulusal azaltım stratejimiz çerçevesinde, bütün alt sektörlerimizin sürdürülebilir büyüme hedeflerine engel teşkil etmemek kaydıyla, 2012 sonrası dönemde artış üzerinden belirli bir miktarda azaltım yapmayı hedeflemektedir.

Halen azaltım oranının hesaplanması, yukarıda belirtilen proje ve yatırımlardan sağlanan emisyon azaltımlarının hesaplanması ve kayıt altına alınması projeleri hazırlanmaktadır. Türkiye'nin Ulusal İklim Değişikliği Ana Planı'nda da belirtildiği üzere, ulaştırmadan kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması ve sınırlandırılması amacıyla orta ve uzun vadeli hedeflerimiz;

- Özellikle büyük şehirlerde metro ve hafif raylı sistemler ile toplu taşıma sistemlerinin yaygınlaştırılması,

- Şehirlerde bisiklet gibi çevre dostu ulaşım araçlarının kullanımının yaygınlaştırılması,

- Yaya ulaşımını destekleyici altyapı hazırlanmasına yönelik politikaların oluşturulması,

- Alternatif yakıt ve yeni teknoloji ürünü motorların kullanımını yaygınlaştıracak politikaların belirlenmesi,

- İhtiyaç duyulan akıllı ulaşım sistemlerinin belirlenmesi ve tesisi,

- Kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılığında enerji verimliliğinin artırılması,

- Yol ağının geometrik ve fiziki standartlarının daha az yakıt sarfıyatı sağlamak amacıyla yükseltilmesi,

- Çevre dostu araçların kullanımını artırmaya yönelik olarak mevcut araç parkının yenilenmesini sağlayacak politikalar olarak sıralanabilir.

Bunun yanı sıra, Bakanlığımız, sektörel emisyon salımlarının uluslararası standartta, güvenilir ve kapsamlı bir istatistik sistemi ile kayıt altına alınması ve çevre veri bankasının kurulmasını planlanmaktadır. Bu sayede ulaştırma alt sektörlerine yönelik eksik veriler tamamlanarak, çevre konusunda gerek ulusal gerekse uluslararası alanda güvenilir hesaplamalar yapılması sağlanacak, böylece Bakanlığımızın çevresel durum değerlendirmesi yapma, ilgili projeksiyonlar gerçekleştirme ve gerekli alt stratejileri belirleme süreçlerinde etkinlik sağlanacaktır.

Bir başka önemli husus ise Ulusal Envanter Raporlaması (NIR) çalışmalarıdır. Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi kapsamında her yıl yapmakla yükümlü olduğumuz Ulusal İklim Değişikliği Envanter Raporunun (NIR) hazırlanması teknik uzmanlık gerektirmektedir. Bu nedenle Bakanlığımız bünyesinde ölçülebilir, raporlanabilir ve güvenilirlik kriterlerine uygun yıllık raporlamaları yapmak üzere görevlendirilecek personel NIR hazırlama eğitimleri alacaktır.

Bu hesaplama ve veri oluşturma çalışmalarını müteakiben, önümüzdeki dönemde 2013, 2020 ve 2030 yılları için denizcilik, sivil havacılık, kara ve demiryolu ulaştırmasından kaynaklanan emisyonları, sektörlerimizin sürdürülebilir büyüme hedeflerine engel teşkil etmeyen bir biçimde azaltım proje ve stratejileri oluşturulacak ve uygulanacaktır.

Ulaştırma sektöründen kaynaklı emisyonların hesaplanması; teknik uzmanlık ve bilimsel yöntemlere gerek duyan, karmaşık bir süreçtir. Bu sürecin ilk aşaması uluslararası literatürde "carbon foot print" yani "karbon ayak izi" olarak geçmektedir. Bu kapsamda, Bakanlığımızca tüm ulaştırma modları için "karbon ayak izi" nin hesaplanmasını sağlayacak bir proje hazırlığı yürütülmektedir. Proje ile hangi modun ne kadar emisyon yaydığının kolaylıkla hesaplanabileceği bir el kitabı hazırlanarak, ulaştırma sektöründe izlenen ve izlenecek politikaların emisyon azaltımına katkıları hesaplanacaktır.

Ayrıca iklim değişikliğinin sonucunda deniz, gl ve nehir seviyelerinde görülmesi muhtemel yükseliş ve düşüşlerin mevcut ulaştırma altyapılarına olan etkisinin tespit edilerek, gerekli acil eylem planları oluşturulacaktır.

Son olarak önümüzdeki aylarda BMİDÇS, IMO, ICAO ve AB çerçevesinde oluşturulan iklim değişikliği sistemi konulu bir Tematik alıştay düzenlenecek; bu alıştay her bir ulaştırma modunu temsil eden dört ana çalışma grubuna ayrılacaktır. Anılan alışma gruplarında Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve ulusal koordinatör evre Bakanlığı ile ilgili özel sektör temsilcileriyle sivil toplum örgütleri ve 20 büyük ilin belediyelerinin katılımıyla;

- Sektörel bilgilendirme ve durum analizi yapılarak,
- Eksiklik ve ihtiyaçlarımız tespit edilecek,
- Tüm paydaşların karşılıklı görüşleri ve çözüm nerileri paylaşılarak,
- alıştay sonuçları sektörümüze ait bir eylem planı olarak kabul edilmek üzere sunulacaktır.
- Eylem Planı alt stratejiler haline getirilerek Bakanlığımız koordinasyonunda uygulamaya konacaktır.