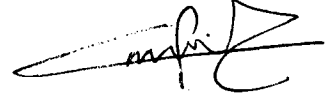


TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda belirtilen sorularımın **Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Mehmet Özhaseki** tarafından Anayasanın 98. ve TBMM İçtüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri uyarınca yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.



Celal FIRAT
İstanbul Milletvekili

İstanbul, hem 16 milyondan fazla nüfusa ev sahipliği yapması hem de ekonomik anlamda Türkiye'nin lokomotif olması dolayısıyla, ciddi hava kirliliği baskısı altındadır. Ülke ticaretinin yarısından fazlası İstanbul'da yapılıyor ve ürünlerinin dörtte birinden fazlası bu kentte üretiliyor. Tekstil, metal, kimya gibi birçok kirlletici sektör, İstanbul ve civarında üretim yapıyor. Kocaeli, Dilovası, Bursa ve Çorlu, sanayi dolayısıyla önemli kirlilik kaynaklarının olduğu yakın alanlar olarak öne çıkıyor. Şehir içi alanlarda faaliyet gösteren ve önemli bir kirlilik kaynağı olan sanayi tesislerine, etki alanları olan çevrelerinde, hava kirliliğini sürekli izleme ve önleyici tedbirler alma zorunluluğu getirilmesi gerekiyor.

Hava Kirliliği Uzmanlarınca, İstanbul'un farklı yerlerindeki 37 hava kalitesi izleme istasyonundan 7 yıl boyunca toplanan veriler, kanserojen ilan edilen ince partikül maddenin (PM2.5) hem kent merkezlerinde hem de kırsal alanlarda Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) sınır değerinin üzerinde olduğunu göstermektedir. En az tespit edildiği yerlerde dahi, DSÖ'nün önerdiği yıllık ortalama değerden iki kat fazla bulunmaktadır.

Erken bebek ölümleri, kalp ve solunum rahatsızlıkları ve akciğer kanserine bağlı ölümler gibi birçok sağlık sorununun temel nedenlerinden biri olarak gösterilen PM2.5 parametresi için halk sağlığını koruma amaçlı ulusal bir sınır değer henüz tanımlanmış değildir.

Hava Kirliliği Uzmanlarının yaptığı çalışmada ayrıca, 10 mikrometreden küçük tüm partikül boyutlarının toplamını temsil eden PM10 yıllık ortalama konsantrasyon değerlerinin de çoğu ölçüm istasyonunda, Türkiye ulusal yönetmeliğinde tanımlanan yıllık ortalama limitin (40 µg/m3) üzerinde olduğu görülmüştür.

PM10'un en yüksek konsantrasyonları, taş ocakları yakınında bulunan Sultangazi hava kalitesi ölçüm istasyonlarında ölçülmüş, PM10'un en yüksek değerler aldığı diğer istasyonlar ise sanayi ve yerleşimin yoğun ve yakın olduğu Esenyurt, Başakşehir ve Tuzla istasyonları ile trafiğin yakınında olan Göztepe, Mecidiyeköy, Kağıthane ve Aksaray istasyonları olarak tespit edilmiştir.

Karayolu trafiğinin yoğunlaştığı alanların, sanayi bölgelerinin bulunduğu ve özellikle yerleşimle yakın olduğu alanların ve gemi kaynaklı emisyonlar nedeniyle İstanbul Boğazı yakınlarının, önemli birer temel hava kirletici kaynak olduğu tespit edilmiştir. Bu kaynakların emisyonlarını sınırlayacak ulusal ve yerel uygulamalar ile şehir planlamalarını hayata geçirilmediği takdirde, bu kirleticileri sınır değerler altına düşürebilmek mümkün görülmemektedir.

Diğer taraftan, 1990'ların sonunda petrole nazaran daha “çevre dostu” bir alternatif olarak öne çıkarılan dizel yakıtlı araçların daha fazla kirliliğe sebep olduğunu artık bilinmektedir. Buna tedbir alan Paris, Madrid ve Hamburg gibi birçok Avrupa Birliği şehrinde, şehir merkezlerine dizel araçlarla girmek sınırlandırılıyor. Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre araçların yaklaşık yüzde 40'ının dizel olduğu Türkiye’de ise ne yazık ki henüz böyle bir uygulama bulunmamaktadır.

Endüstriyel, ticari hammaddelerin büyük bir kısmı, kamyonlar ve hafif ticari araçlar tarafından haftanın ilk iki günü taşınıyor. Kayıtlı hafif ticari araçların yakıt tiplerine bakıldığında, yüzde 90'ının dizel araçlar olduğunu görülmektedir.

2020’de yayınlanan ve İstanbul trafik istasyonu olan Aksaray hava kalitesi istasyonu verileri ile yapılan bir çalışmada da azot dioksit kirliliğinin temel sebebi olarak dizel araçlar gösterilmiştir. Bu istasyonda kaydedilen yıllık ortalama azot dioksit seviyesi, Türkiye hava kalitesi standartlarında belirlenen üst sınırın neredeyse iki katıdır.

Hava Kirliliği Uzmanlarınca, Türkiye’nin Hava Kalitesi Değerlendirme ve Yönetimi Yönetmeliği’nde bir an önce PM2.5 için sınırlama getirmesi ve kirliliğin; trafik, sanayi, gemi emisyonları gibi temel kaynaklarını azaltacak uygulama ve politikaları hayata geçirmesi gerektiğine dikkat çekilmektedir.

Özetle, İstanbul’da hâlâ tavsiye edilen üst sınırların üzerinde ölçülen kirleticileri kontrol altında tutabilmek için kirliliğin kaynaklarını yerel ölçekte tespit etmek ve önlem almak gerekmektedir.

Bu bağlamda;

1. Türkiye’de halk sağlığını korumak için hava kirliliği ile mücadele etmenin bir gerekliliği olan PM2.5 parametresi üst sınır değeri ne zaman tanımlanacaktır?
2. İstanbul özelinde DSÖ’nün önerdiği yıllık ortalama değerden iki kat fazla hava kirliliğini önlemenin bir yolu olan karayolu trafiğinden arındırılmış temiz alanlar yaygınlaştırılacak mıdır?
3. Dizel araçların yarattığı hava kirliliğini azaltmak için, benzinli veya elektrikli araçlardan alınan vergi yükünün indirilmesi, benzin ve elektrik fiyatlarının düşürülmesi ile ilgili bir önlem düşünüyor musunuz?
4. İstanbul trafiğindeki araç sayısının azaltılması ve raylı sistemlerin şehir genelinde entegre edilerek yaygınlaştırılması için bir çalışmanız olacak mıdır?
5. Avrupa’da örnekleri olan, tarihi merkezleri araç trafiğine tamamen veya kısmen kapatan alanlar, İstanbul içinde tasarlanacak mıdır?
6. Marmara ve Boğazların gemi emisyon kontrol alanı olarak ilan edilerek, gemi bacalarından salınan SO2 (Kükürt Dioksit) emisyonlarının şehir atmosferine olan etkisi azaltılacak mıdır?
7. İstanbul ile iç içe bulunan ve hava kirliliğinin artışına önemli düzeyde sebep olan sanayi tesislerine daha katı emisyon sınırlandırılmaları getirilecek midir?