



İskender BAYHAN
İstanbul Milletvekili

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın **Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum** tarafından Anayasa'nın 98, TBMM İç Tüzüğü'nün 96 ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim. 21.08.2024

İskender

İskender BAYHAN
İstanbul Milletvekili

Son 50 yılda Marmara Denizi'nin ekosistemi, kentsel ve endüstriyel kirlilik, aşırı avlanma ve iklim krizinin etkileriyle ciddi dönüşümler geçirdi. Özellikle 2021 yılının Ocak ayında başlayıp Haziran ayına kadar devam eden müsilaj (deniz salyası) oluşumu, deniz ekosisteminin yıllarca süren tahribatının somut bir göstergesi oldu ve Marmara Denizi'nin kırılgan ekosisteminde uzun vadeli ve yıkıcı etkiler yarattı.

ODTÜ Deniz Bilimleri Enstitüsü'nün iki bilim gemisiyle gerçekleştirdiği son araştırma, Marmara Denizi'nin doğusunda, özellikle İzmit Körfezi çevresindeki sanayi tesisleri, Gemlik, Bandırma, Tekirdağ gibi limanlar, yoğun deniz trafiği ve endüstriyel-tarımsal atıkların yol açtığı kirliliğin boyutlarını bir kez daha gözler önüne serdi. Araştırma, denizin ilk 30 metresinin ötesinde ciddi bir oksijen azalması olduğunu ve bu durumun, deniz sıcaklıklarındaki artış, oksijen eksikliği ve kirliliğin birleşimiyle deniz ekosistemini adeta komaya soktuğunu ortaya koydu.

Araştırmadaki bir diğer çarpıcı gözlem, özellikle sanayi atıklarının yoğunlaştığı Doğu Marmara'da, denizin ilk 30 metresinden sonra "hipoksi eşiği" olarak bilinen, balıkların yaşayamayacağı seviyede düşük oksijen oranlarının bulunmasıydı. Bu, ekosistemin denge eşiğinin aşıldığını ve Marmara Denizi'ndeki büyük avcı balık türlerinin neredeyse tamamen kaybolduğunu gösteriyor. Bugün Marmara'da balıkçılık, %90 oranında yalnızca 11 türle sınırlı durumda. Bu biyolojik çeşitlilikteki dramatik azalma, deniz ekosisteminin geri dönüşü zor bir çöküş sürecine girdiğini açıkça ortaya koyuyor.

Marmara Denizi Çevresel İzleme Projesi (MAREM) başta olmak üzere, Marmara Denizi'ndeki kirleticiler üzerine yapılan birçok çalışma ve meslek odalarının uyarılarına rağmen, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı herhangi bir somut adım atmamış; hatta müsilaj krizinin ardından, Marmara bölgesinde kirliliğin azaltılması ve izleme çalışmalarının yürütülmesi amacıyla 6 Haziran 2021'de açıklanan 22 maddelik eylem planındaki adımları bile hayata geçirmemiştir. Buna ek olarak, Tekirdağ Ergene Derin Deşarj Şirketi'nin organize sanayi bölgelerinden aldığı atık suları arıtarak Marmara Denizi'ne pompalaması, Marmara Denizi'nde biyolojik ve kimyasal birikimlere neden olmuş, denizin zaten zayıflamış ekosistemine bir darbe daha indirmiştir.

TÜSİAD ve TÜRKONFED gibi kuruluşların "yeşil mutabakat" ve "dijital dönüşüm" ekseninde kurguladığı politikalarla geliştirilen Orta Vadeli Program ve 12. Kalkınma Planı gibi projeler, "sürdürülebilirlik" ve "yeşil dönüşüm" adı altında sömürü ve talan politikalarını örtmeye çalışırken, bir yandan da felaketlerden rant elde etmeye devam ediyor. Doğanın tahribatı ve ucuz emek sömürüsünün yoğunlaştırılmasının bir tür kılıfı olan bu programlar, tek adam iktidarının doğa ve işçi sağlığı açısından gerçek ve kalıcı çözümler sunma niyetinden yoksun olduğunu ortaya koymaktadır.

Bu Bağlamda;

1. Marmara Denizi havzasına kurulu sanayi bölgelerinin çoğu, atık sularını herhangi bir arıtma uygulamadan doğrudan denize veya akarsulara deşarj etmektedir. Bu durum, Marmara Denizi'nde aşırı kirliliğe ve deniz ekosisteminin ciddi şekilde tahrip olmasına yol açıp halk sağlığı açısından da ciddi sonuçlara yol açmaktadır. Bu sanayi atıklarının kontrol altına alınması için Bakanlık olarak hangi somut adımları atmayı planlıyorsunuz?
2. Kıyı Kanunu'nun uygulanmasına dair yönetmeliğin 5. maddesi, kıyılardan kum, çakıl gibi malzemelerin alınamayacağını ve kıyıların doğal yapısını bozacak kazıların yapılamayacağını belirtmektedir. Bu denetimler ne sıklıkla yapılmaktadır? Sonuçları itibarıyla etkisi olmayan bu denetimlerin etkinliğini artırmak için yeni tedbirler almayı planlıyor musunuz?
3. Gemiler tarafından taşınan balast sularındaki yabancı türler ve kimyasal kirleticiler, Marmara Denizi'nde önemli çevresel tehditler oluşturuyor. Boğazlar ve Marmara Denizi çevresinde gemi ve içsu taşıtlarının sintine ve kirli balast sularını boşaltabileceği Liman Atık Alım Tesisleri'nin sayısı yeterli midir? Balast sularının kontrolüne yönelik yeni önlemler almayı düşünüyor musunuz?
4. Gemi inşa, bakım ve onarım tesislerinde yürütülen faaliyetler sonucu ortaya çıkan katı, sıvı ve gaz formundaki kirleticiler, doğrudan veya dolaylı olarak denizleri ve çevresini kirletmektedir. Özellikle Yalova ve Tuzla bölgelerindeki gemi onarım tesislerinde çalışan işçiler, bu zararlı maddelere solunum yoluyla veya temas ederek maruz kalmakta ve zamanla sağlıklarını yitirmektedir. Bunun yanı sıra, deniz ekosistemi de toksik kirlilikten olumsuz etkilenmektedir. Bu bölgelerde, iş sağlığı ve güvenliği önlemleri başta olmak üzere, işçilerin ve çevrenin sağlığını korumak amacıyla kirleticilerin etkilerini azaltmaya yönelik bir planınız var mı?
5. Sanayi yatırımlarının kentsel alanlarla iç içe olması, yoğun sanayinin getirdiği çevre kirliliği, gemi inşa sanayisinin büyümesi ve dolgu taleplerinin kıyı alanları ve ekosistemler üzerinde yarattığı baskı, ayrıca Petro-Kimya tesislerinin varlığı nedeniyle İzmit Körfezi çevresinde bulunan 35 liman-iskele ve birçok sanayi tesisi, bölgedeki endüstriyel kirliliği artırmaktadır. Hava, su ve toprak kirliliğinin önlenmesine yönelik, bu bölgedeki sanayi kirleticilerinin yerel ve bölgesel bazda envanterini çıkarmayı planlıyor musunuz? Çevresel izleme ve denetim faaliyetleri hangi sıklıkta yapılmaktadır?

6. 2010 yılında başlatılan Derin Deniz Deşarj Projesi kapsamında, Ergene Nehri'ndeki kirliliği azaltma adına atıklar Marmara Denizi'nin derinliklerine boşaltılmış ve bu durum, denizde biyolojik ve kimyasal birikimlere yol açmıştır. Marmara Denizi Çevresel İzleme Projesi (MAREM) kapsamında 200 istasyon ve 450 farklı noktada ölçme ve değerlendirmelerle de kayda alınmış ve özellikle Ergene deşarjının etkili olduğu Marmara'nın ortasında oksijen bulunmayan bölgeler oluştuğu ve canlı çeşitliliğinin yok olduğu tespit edilmiştir. Marmara Denizi'ni sermayedarları ihya etmek adına atıkların boşaltıldığı bir "çöplük" haline getiren bu yaklaşım, "yeşil dönüşüm" politikalarınızın bir parçası mıdır?
7. Marmara Bölgesi'nde kirliliğin azaltılması ve izleme çalışmalarının yürütülmesi amacıyla, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, ilgili kurumlar, üniversiteler, sanayi odaları ve STK'ların katılımıyla oluşturulan koordinasyon kurulu, 6 Haziran 2021'de 22 maddelik bir eylem planı kapsamında Deşarj Standartlarında Kısıtlama Genelgesi yayımlamıştır. Ancak bu genelge, Trakya'nın en önemli su kaynaklarından biri olan Ergene Nehri'ndeki derin deşarj sistemini neden kapsamamaktadır? Marmara Denizi'ne büyük ölçüde kirlilik taşıyan bu sistemin genelge dışında bırakılmasının sebebi nedir?
8. 6 Haziran 2021 tarihinde açıklanan 22 maddelik eylem planında, atıksu arıtma tesislerini gerektiği gibi işletmeyen organize sanayi bölgelerinin (OSB) rehabilitasyonu ve ileri arıtma teknolojilerine geçişlerinin hızlandırılacağı, kurallara uymayan OSB'lerin ise kapatılacağı belirtilmiştir. Ancak, Marmara Denizi'ndeki kirliliğin artış trendi içerisinde olduğuna dair birçok araştırma, bilimsel rapor ve makale mevcutken, bu eylem planı çerçevesinde OSB'lere yönelik herhangi bir cezai yaptırım ya da uyarı yapılmış mıdır? Yoksa bu felaketle baş etme stratejiniz, "yeşil OSB" adı altında Avrupa Birliği'nden fonlar alarak, çevresel yıkımdan rant elde etmeye dayalı politikalarınızın bir parçası mıdır?