



**TMMOB ÇEVRE MÜHENDİSLERİ ODASI
İSTANBUL ŞUBESİ**

İSTANBUL ÇEVRE DURUM RAPORU

5 HAZİRAN 2010

İstiklal Cd. Koçtuğ İşhanı No:178/2 Tünel –Beyoğlu / İstanbul

0212 245 89 15 - 16

www.cmoistanbul.org.tr / cmoistanbul@cmo.org.tr

İÇİNDEKİLER

1. RANTSAL DEĞİL KENTSEL DÖNÜŞÜM YAPILMALIDIR.....	3
2. HAVA KİRLİLİĞİ.....	6
3. SU VE ATIKSU.....	10
4. KATI ATIKLAR.....	15
5. GÜRÜLTÜ KİRLİLİĞİ.....	17
6 BASIN AÇIKLAMASI : ÇEVRE GÜNÜ'NDE ÇEVRE İÇİN MÜCADELEYE....	19

1. RANTSAL DEĞİL KENTSEL DÖNÜŞÜM YAPILMALIDIR

Kentsel dönüşüm sermaye akımının hızlandırılması ve uluslararası sermayeye cazip yatırım ortamları yaratılması amacıyla, çoğu zaman kentsel dokunun tahrip edilmesi ve sosyo-kültürel tahribatın bir boyutunu oluşturan soylulaştırma projeleri olarak yaşanmaktadır.

Kentlerimiz için yapılan imar planlarında yalnız rant amaçlı, binlerce noktasal ve bölgesel ölçekte imar planı değişikliği yapıldığı için düzensiz kentsel alanlar yaratılmıştır. Kamu yararı dışında özellikle kişisel ranta dönük plan değişiklikleri yapılmamalı, plan bütünlüğünün korunmasına özen göstermelidir. Sağlıklı ve uyumlu gelişen, kültürel ve doğal değerleri korunan kentlerin yaratılması için toplumun ve ilgili meslek odalarının da görüşü alınmalı, sonuçları tartışmaya açılmalıdır. Planlamada kararlar birbirini tamamlayıcı olmalıdır. Amaçlar, hedefler ve kaynaklar arasında bağ kurulup, değişen gereksinme, hizmet ve kaynaklarla stratejilerin yeniden belirlenmesi sağlanmalıdır. Uzun erimli ve kapsamlı planlama anlayışına yeniden dönülmelidir.

5400 km²'lik bir alanı kaplayan İstanbul, sadece coğrafi konumu dikkate alındığında bile küresel çekim merkezlerinden biri ve uluslararası alanda önemli bir metropol olmaya aday bir kenttir. İstanbul ile ilgili başta su, orman, tarım, maden, olmak üzere, yaşamın devamlılığı için gerek duyulan tüm doğal kaynakların optimum kullanımı esastır.

Risk alanları: Kentlerimizde bulunan yapıların çoğunluğu kaçak ve denetimsiz olarak yapılmıştır. Deniz kıyıları, dolgu alanları, dere yatakları ve çevresi ciddi bir riskle karşı karşıyadır. Kentlerimizdeki benzin istasyonları, yanıcı, zehirleyici ve kirletici maddelerin işlendiği, depolandığı ve dağıtıldığı yerlerde ciddi bir denetimsizlik vardır. Bu tür aktiviteler çoğu kez iskan alanlarıyla iç içedir. Varolan yapı stokunun büyük çoğunluğu, deprem yönetmelikleri dikkate alınarak yapılmamıştır. Açıkçası yapılar ya mühendislik hizmeti olmadan üretilmiştir, ya da yeterli düzeyde mühendislik hizmeti almamıştır. Binaların güçlendirilmesine ilişkin yeterli ve kurumsal ölçekteki bilgiler son derece yetersizdir. Okullar, hastaneler, itfaiye binaları, köprüler ve diğer kamu binalarının deprem güvenlikleri son derece azdır. Bu yapılar büyük bir risk taşımaktadır. Tarihi yarımada bulunan ve korunması gereken yapılarla birlikte, diğer yerlerde bulunan tarihi ve kültürel yapılar büyük bir risk altındadır. Deprem anı ve sonrasında yara sarma anlayışı yerine, zararı azaltmaya yönelik risk yönetiminin oluşturulmasına önemli ölçüde ihtiyaç vardır. Sanayi ve ticaret yapıları, endüstri tesisleri, toplu insanların çalıştığı iş yerleri önemli deprem riski taşımaktadır.

Barınma hakkı: İstanbul'da konut sorununu irdelediğimizde konut açığı değil konut fazlası vardır, ihtiyaçtan fazla konut üretilmiştir. Orta ve dar gelirli kesimin ödeme gücüne uygun konut sunumu yetersiz olduğundan ancak bu kesimlere yönelik konut ihtiyacından bahsedilebilir ki, nitekim İstanbul'da yaklaşık nüfusun %50'si kiracı durumundadır. Mevcut konut stokunun önemli bir bölümü nüfusun yüksek gelirli kesiminin elinde yatırım aracı olarak tutulmaktadır. Bu durum mortgage "tutulu satış" sistemi ithal edilerek çözülmeye çalışılmıştır. Bu girişimle hem konutların el değiştirmesi (yani yüksek gelirli kesimin elindeki konut stokunun dar ve orta gelirli kesime satışının sağlanması) hem konut üretiminin artması, inşaat piyasasının canlanması, hem de ülke ekonomisinde ciddi bir hareketlilik gerçekleşmesi hedeflenmiştir. Mortgage sistemi resmi olarak yürürlüğe girmesinden önce uzunca bir süre siyasiler tarafından halka televizyonlarda anlatılmış ve hükümetin önemli bir atılımı olarak gösterilmiş, konuyla ilgili tüm kesimleri heyecanlandıran umutlandıran bir çerçeve çizilmiştir. Ancak mortgage'ın daha reklâmının başlanmasıyla birlikte bankalar konut kredileriyle hızlı bir atılım yaparak konut piyasasında hareketlenme görülmüş, reklâmın

etkisiyle konut fiyatları ikiye, üçe katlanmış, faizler bir türlü ihtiyaç sahibinin ödeme seviyesine düşmemiş, özellikle düşük gelirli kesim için konut edinebilme çitası aşırı derecede artan konut fiyatlarıyla daha da yükselmiştir. Nitekim mortgage sistemi Türkiye’de konut sorununu çözmek şöyle dursun daha da karmaşık bir duruma getirmiştir. Hedeflendiği gibi konut sunumu artmış, yapsatçı yeniden canlanmış, TOKİ’nin özellikle büyük şehirlerde mantar gibi toplu konut alanları yükselmiş, büyük sermayeli özel şirketler şehir içlerinde ve şehir dışlarında lüks toplu konutlar üretmiş ve hatta yabancı özel şirketler ülkemizde cazip konut piyasasının çekiciliğiyle toplu konut alanında girişimlerde bulunmuştur. Mortgage’ın etkisiyle İstanbul’da son yıllarda hızlı ve sistemsizce betonlaşmaya devam edilmiş, konut sayısı hızlı bir şekilde artmıştır. Buna karşın, dar ve orta gelirli kesimler için konut ihtiyacı hala ciddi bir sorundur.

Halkın barınma sorununun çözümüne yönelik olarak hazine arazileri arsa stoku olarak tutulmalı, bu stoklar kentsel planlamada insan-toprak ilişkisi göz önünde bulundurularak kullanılmalıdır. Barınma ihtiyacının güvenli, sağlıklı konutlar aracılığıyla çözülmesi için programlar ve kurumlar geliştirilmelidir. Halkın barınma sorununu çözmek yerine orta-üst gelir gruplarına ve ranta yönelen TOKİ, bu amaca uygun olarak yeniden yapılandırılmalıdır. Yerel yönetimlerin ilgi ve sorumluluk alanı, barınma sorununa insani çözüm bulma doğrultusunda geliştirilmelidir.

İktidarların, özellikle ‘80’lerden sonra emekçilerin göç ve barınma sorunlarını sosyal devlet ilkeleri uyarınca çözmek yerine çıkarılan aflar ve göz yumulan kaçak yapılaşmalar sayesinde oy deposuna dönüştürülen kentler mahalleler ve yaşam alanları şimdi bir başka dönüşüm sürecini yaşıyor.

Sağlıklı ve güvenli bir çevrede yaşama ve barınma hakkı temel bir insanlık hakkıdır. Bu temel hakkın yurttaşlar arasında ayırım yapmadan eşit ve adil bir biçimde kullanımının sağlanması ve bu hususta gereken hizmetlerin yerine getirilmesi devletin ve idarelerin anayasal görevidir.

Bilimsel ve teknik gereklere uygun, ülke bütününe gözeten, demokratik, sosyal, ekonomik ve mekânsal bir planlama anlayışına bağlı olarak; özellikle yoksul ve dar gelirli yurttaşlar için sadece mülkiyete dayalı çözümler üretmek yerine; alt yapısı; sosyal ve teknik donatısı hazır arsa üretmek; ucuz, sağlıklı, güvenli ve erişilebilir kiralık konut sağlamak kamu idarelerin sorumluluğu altındadır.

Kültürel Mirasın Korunması: Kültürel mirasın korunmasında yerel yönetimlerin önemli işlev ve sorumlulukları olduğu bilinmektedir. Taşınmaz kültür varlıklarımız kentimizin kimliğini oluşturan öğelerin başında gelir. Yerel yönetimlerin belli grupların ya da kişilerin çıkarını değil kamu yararını gözeten politikalar yürütmeleri; doğal ve kültürel değerlerin, kalkınmanın ve gelişmenin karşısında değil, aksine yanında olan bir itici güç olduğunu kabul etmeleri; koruma ve geliştirmeyi bir yaşam biçimi olarak benimsemeleri ve bu doğrultuda çaba göstermeleri gerekmektedir.

3. Köprü: 1973 ve 1989 yıllarında yapılan iki köprü, Boğazdan geçen taşıt sayısını 30 kat artırırken yolcu sayısını 4 kat bile artıramamıştır. Yeni köprü ile araç trafiği daha da artacak ancak taşınan yolcu sayısında önemli bir artış olmayacaktır. Köprüden transit geçişlerin payı ise % 2 dolayındadır ve artma olasılığı yoktur. Diğer yandan, iki yaka arasındaki yolcuların %50’sinden fazlasını taşıyan toplu taşıma araçlarının araç trafiği içindeki payı %4 bile değilken, yolcuların %30’unu taşıyan özel otomobillerin payı %90’dır. 3. köprünün yapımı halinde, çevre ve bağlantı yolları ile Belgrad Ormanı büyüklüğünde ormanlık alan ve bir o kadar da tarım ve/veya yabanıl alan yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalacaktır.

Ulaştırma Bakanının açıklamaları ile tekrar gündeme gelen ve bu kez, yaşanan krize karşın, bu yıl içinde ihalesinin bile tamamlanması hedeflenen 3. Köprü'nün, gerçekleşmesi halinde, İstanbul üzerinde yaratacağı geri dönüşü olmayan yıkıcı tahribat defalarca gündeme getirilmiş ve vurgulanmıştır. Kentin tüm yaşam kaynakları, yani ormanları, içme suyu havzaları ve tarım alanları kentin kuzeyinde yer almaktadır ve zaten ciddi tahribatların söz konusu olduğu bu alanlar, bir de 3. karayolu köprüsü ile çekim merkezleri haline getirildiklerinde, dönüşü olmayacak biçimde yok olacaklardır. Bunun İstanbul için son derece tehlikeli ve can alıcı bir gelişme demek olduğu açıktır.

İstanbul Boğazı ve kuzey ormanları aynı zamanda birçok yırtıcı kuşun türünün göç yolu ve yaşam alanıdır. Yaban hayvanı türlerinin tek tek korunması yerine yaşama alanlarının korunması daha akılcı bir yöntem olarak görülmektedir. 3. Boğaz Köprüsünün İstanbul'un kuzeyindeki yaban hayatı yaşama alanlarını yok edeceğinden türlerin korunması mümkün olmayacaktır.

Hava kirliliği ve küresel ısınma sorunu bugün için yaşamsal bir sorundur. Unutulmamalıdır ki küresel ısınmayı tetikleyen emisyonların, özellikle karbondioksitin çok önemli kısmı motorlu araçlar tarafından üretilmektedir. İstanbul'da 1990-2000 yılları arasında emisyon miktarları %60 artmıştır. Bunların yanında gürültü kirliliği ve yılda 10 bine yaklaşan cana mal olan trafik kazaları da karayolu ulaştırmasının ortaya çıkardığı sorunlardır. Bunların ekonomiye önemli etkisi vardır.

Su sıkıntısını çözmek için İstanbul'a, Bolu'dan ve Bulgaristan sınırından su getirmeye kalkışanlar ve halka su kullanımında tasarruf önerenler, üçüncü köprüyle su havzalarının yok olmasına neden olacaklardır. Su havzalarıyla birlikte kuzeydeki sulak alan ekosisteminin de yok olmayla karşı karşıya kalması, sulak alanların aynı zamanda yer altı suları için depo ve kaynak görevini gördükleri göz önüne alınırsa bu projenin nasıl bir tehdit olduğu daha iyi anlaşılmaktadır. 3. Köprü'nün, iki yakadaki ormanlık alanlarda büyük tahribata yol açacağı açıktır. Temiz hava ve su kaynakları konusunda hayati öneme sahip olan ve kentin akciğerleri olan ormanlık alanlar, Karadeniz kıyısı boyunca yapılan ve kıyı dokusunu tahrip eden Karadeniz otoyolu ile birleşeceği söylenen üçüncü köprü ve bağlantı yolları ile büyük bir tehlike altındadır.

İstanbul kentinin ulaşım sorunlarını yeni köprüler çözmeyecektir. Yapılması gereken, sermayenin değil İstanbul halkının ortak çıkarlarını ve kamu yararını gözeterek, doğal ve tarihsel çevrenin korunduğu, halkın demokratik katılımını esas alan bir planlamayı acilen hayata geçirmektir. İstanbul için, raylı sistem ağırlıklı, deniz yolunu en etkin biçimde kullanan ve otobüslerle desteklenmiş bir toplu taşıma sisteminin oluşturulması gereklidir. Planlı olarak toplu taşımayı etkinleştirme, ucuzlatma ve bu amacı destekleyecek biçimde otomobil kullanımını caydırıcı tedbirlerin alınması sağlanmalıdır. İstanbul ulaşımı için en akılcı çözüm eldeki kaynakların raylı sisteme yönlendirilmesidir.

Salıpazarı Limanı: İstanbul Salıpazarı mevkiinde bulunan ve yük limanı olarak kullanılmak üzere geçici olarak inşa edilen ancak 1986 yılından itibaren yük gemilerine kapatılarak yolcu gemilerine tahsis edilen Salıpazarı Liman tesislerinin Kruvaziyer Liman Projesi için özelleştirilmek istenmektedir. 2005 yılında Denizcilik İşletmeleri tarafından söz konusu proje için hazırlanan imar planlarına yönelik açılan davalarda Danıştay 6. Dairesi tarafından yürütmeyi durdurma kararları verilmesi üzerine, ihale 02.02.2006 tarihinde iptal edilmişti. 2010 yılında tekrar gündeme gelen Salı Pazarı Liman Sahasının Kruvaziyer Liman olarak tekrar yapılandırılması istemi hiçbir fizibilite çalışmasına dayanmamaktadır. Konunun uzmanları tarafından, gerek boğaz trafiği ve boğaz güvenliği açısından, gerek bölgenin ancak 1 veya 2 geminin yanaşabileceği alana sahip olması açısından, Salı Pazarı Liman Sahasını

krvaziyer liman olamayacağı belirtilmiştir. Kruvaziyer Liman ısrarının arkasında, kıyı alanının imara açılarak otel, alışveriş merkezi gibi yapıların inşasına yol açmak ve böylece bu alanın satışı ile elde edilecek maddi geliri arttırmak hedeflenmektedir.

Kruvaziyer Liman olarak yeniden yapılandırıldığı takdirde, bu alanda inşa edilecek otel, alışveriş merkezi gibi betonarme yapılar Eminönü - Karaköy bölgesinin tarihi görünümünü yok edecek, limana yanaşacak gemiler İstanbul silüetini perdeleyecek ve bu alanın özel mülk olması ile 1200 metrelik sahil şeridi halkımızın kullanımına kapatılacaktır. Oysa Salı Pazarı Liman Sahasında yer alan tarihi yapıların restore edilmesi, diğer bina ve depoların yıkılması ve bölgenin yeşillendirilerek halka açılması gerekmektedir. İstanbul halkının denizle buluşacağı, kentimizin önemli merkezlerinden biri olabilecek bu alanın kruvaziyer liman ya da farklı bir amaçla özelleştirilerek kamu yararı dışında kullanılmamalıdır.

Sel ve taşkınlar: İstanbul'un Çatalca, Silivri, Selimpaşa ve Ayamama deresi yörelerindeki selin felakete dönüşmesi, yapılaşmaların ağırlıklı olarak bu yörelerdeki taşkın ovalarında yer almasından kaynaklanmıştır.

Bu nedenle yeni konut, ticari ve endüstri tesisleri, yol, kamu yapıları ve benzer yapıların taşkın ovaları ve birikinti konileri üzerinde inşa edilmelerinden olanaklar ölçüsünde kaçınılmalıdır. Bunun imkanı yok ise, öncelikle bu yerlerin havzaları incelenmeli, gerekli önlemler alınmalı ve havzaların bütününe geçirimsiz yüzey olduğu düşünülerek en yüksek yağış miktarından oluşacak yüzeysel akış miktarları hesap edilmeli ve bunlara göre alt yapı tesisleri yapılmalı ve dere kanalları ıslah edilmelidir.

Değişik amaçlara yönelik olarak imara açılacak diğer yerlerde; deprem, heyelan, sel ve taşkın olayları açısından araştırılmalı ve gerekli önlemler alındıktan sonra imar faaliyetlerine izin verilmelidir.

Dere yataklarında yatağı daraltan yapılar yapılmamalı, su yapılarının temel derinlikleri yeterli olmalı, köprülerde kanat ya da yaklaşım duvarları eksik bırakılmamalı ve bunların statik hesapları ve kapasiteleri, en fazla yağışlardan havza özelliklerine bağlı olarak oluşacak yüzeysel akışlara göre hesaplanmalıdır.

Dere yatakları içinde, kısmen de kıyı çizgileri üzerinde ve taşkın ovalarında yapılaşmalar önlenmeli, bu konuda yerel yönetimlerin imar planlarında yeni düzenlemeler yapılmalıdır.

Özellikle yerleşim yerlerinden geçen dere yataklarının kontrolü ve ıslahında yapılacak projelerin ve uygulamaların hatalardan arınmış olması zorunludur.

Sulukule: Çöküntü alanı olduğu gerekçesi ile kentsel yenileme alanı ilan edilen Sulukule, kentin merkezinde bulunan tarihî kara surlarına bitişik, Fevzipaşa ve Vatan Caddeleri arasındaki Neslişah ve Hatice Sultan mahallelerini içine alan 80 bin m²'lik bir alanı, 12 ada, 3 cadde ve 10 sokağı içermektedir. Tapu kaydı olan hane sayısı 645, belediye kayıtlarına göre oturulabilecek durumda olan hane sayısı ise 342'dir. Bir "soylulaştırma projesi" olarak yaşanan Sulukule'nin dönüşümü, kent mekânını paylaşan ve dönüştüren Roman toplumuna özgü niteliklere ve gereksinimlere uygun bir planlama anlayışı üretilmeyerek, sosyal ve kültürel sürekliliğin koparılması ve sosyal dışlanma olarak yaşanmaktadır.

Özellikle çöküntü alanlarını kentsel suçla ilişkilendiren yaklaşımlar, dönüşüm ile birlikte yaratılacak yeni kentsel mekânların daha güvenli bir ortam yaratacağını savunmaktadır. Oysa soylulaştırma üst gelir grubunu çekerken, alt gelir grubunun kentsel

mekândan dışlanması sürecini de beraberinde getirmektedir. Oysa bu gruplar yerleştikleri mekânları kullanarak, değiştirerek veya benimseyerek yeniden üretmektedirler.

Bu açıdan Sulukule Kentsel Dönüşüm Projesi'nin sosyal ve ekonomik sorunlara çözüm getirmediği, özgün niteliklere ve gereksinimlere uygun bir planlama anlayışı üretmeyerek sosyal ve kültürel sürekliliği yok varsaydığı açıktır. Bu süreçte zaten dışlanma sorunu ile karşı karşıya olan ancak önemli bir tarihî ve kültürel kimlik elemanı olan bir topluluğun yaşam alanının yok edilmesi ile sosyal dışlanma ve toplumda gerginliğin artması süreci yaşanmaktadır.

2. HAVA KİRLİLİĞİ

Hava kirliliği, kentlerimizde hızlı nüfus artışı ve plansız büyüme ile birlikte yönetimlerin enerjiden sanayiye, ulaşımdan denetim süreçlerine kadar daha pek çok alanda izlediği yanlış ve eksik politikaların sonuçlarından sadece birisidir. Bununla birlikte yaşanan hava kirliliğinin doğalgaz zamları, siyasi rant malzemesi olarak kalitesiz kömür dağıtımları ile ilgisi olmadığını söylemek mümkün değildir. Geçtiğimiz bir yıl boyunca, özellikle kış aylarında, hava kirliliği önceki yıllarda olmadığı kadar çok gündeme gelmiştir.

29 Mart 2009 yerel seçimlerinin de etkisiyle artan “kömür yardımları” ile bozulan hava kalitesi arasındaki ilişki herkes için hissedilir olmuştur. Yine hızla artan araç sayısı, düzensiz denetlenen ve denetlenemeyen sanayi tesisleri de hava kirliliği artışında etkin rol oynamaktadır.

Hava Kalitesiyle ilgili günden yalnızca kalitesiz kömür kullanımı ile sınırlı değildir. Türkiye'nin hava kalitesi ile ilgili mevzuatta en önemli gelişme, 6 Haziran 2008'de Hava Kalitesi Değerlendirme ve Yönetimi Yönetmeliği'nin yayınlanması olmuştur. Uzun süredir taslak halinde olan bu yönetmelik artık yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin özellikle çevre mevzuatında son yıllarda çok hızlı bir değişim yaşandığı ve bunun öncelikle ülke mevzuatının Avrupa Birliği mevzuatı ile uyumlu hale getirme çabasının bir ürünü olduğu bilinmektedir. Daha önce yürürlükte olan ve büyük oranda Alman mevzuatına dayanan Hava Kalitesinin Korunması Yönetmeliği de bu yeni yönetmelikle birlikte yürürlükten kalkmıştır. Hava kalitesi mevzuatının güncellenmesi çalışmaları kapsamında daha önce Hava Kalitesinin Korunması Yönetmeliği'nde bir arada değerlendirilen farklı konularla ilgili ayrı yönetmelikler yayınlanmıştır (Endüstri Tesislerinden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliği, Isınmadan Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliği, vd). Hava Kalitesi Değerlendirme ve Yönetimi Yönetmeliği'nin hazırlanışında, Avrupa Birliği'nin açık ortam hava kalitesi ile ilişkili çerçeve direktifi ve buna bağlı kardeş direktiflerin tek bir yönetmelik olarak uyarlanması yöntemine gidilmiştir. Bu yeni yönetmelikle birlikte yeni sınır değerler tanımlanmış, temiz hava planları gibi hava kalitesi yönetimi araçları daha ayrıntılı bir şekilde tanımlanarak sorumluluklar biraz daha netleştirilmiştir. Ancak yine de sorumluluk tanımlamaları hala istenen düzeye gelememiştir. Örneğin, yönetmelikte emisyon envanterlerinin kullanılacağı çalışmalara dair ifadeler yer almasına karşın “il çevre ve orman müdürlükleri, emisyon envanterleri oluşturabilir” gibi muğlak ifadeler de aynı yönetmelikte yer almıştır. Yönetmelikte tanımlanan sorumlulukların çoğunun yüklendiği Çevre ve Orman Bakanlığı ve onun taşra teşkilatlarının ise bu sorumlulukları yerine getirebilecek sayıda ve yeterlilikte çalışanın olmadığı, hemen herkes tarafından kabul edilmektedir.

6 Haziran 2008'de yürürlüğe giren Hava Kalitesi Değerlendirme ve Yönetimi Yönetmeliği (HKDYY) ile birlikte yürürlükten kalkan Hava Kalitesinin Korunması Yönetmeliği'nde belirtilen ve bazı kirleticiler için aşılmaması gereken sınır değerler yeni yönetmelikle aşağı değerlere çekilmiştir. Eski yönetmelikte yer almayan başka bazı kirleticiler

için de sınır değerler tanımlanmış, hatta yalnız bugün için değil, gelecekte ulaşılmaması hedeflenen daha da düşük sınır değerler yeni yönetmelikte yerini almıştır. Ancak, yönetmeliklerde yer alan sınır değerlerin, insanların ve diğer canlıların sağlığının korunacağı mutlak değerler değil, “gelişme” ve “kalkınma” nedeniyle sağlıktan verilen tavizlere denk gelen değerler olduğudur. Pek çok ülkede olduğu gibi bu yönetmelikteki sınır değerler de Dünya Sağlık Örgütü’nün sağlıklı bir yaşam için öngördüğü değerlerden yüksektir. Ancak bu yeni sınır değerlerin uygulanabilmesi hava kalitesinde mevcut duruma göre görece bir iyileşme sağlayacaktır.

Bir diğer önemli sorun alanı da hava kalitesi yönetiminin zorunlu bir bileşeni olan hava kalitesinin ölçümü ve izlenmesidir. Bu kapsamda da her şehir merkezinde en az bir istasyon olacak şekilde hava kalitesi izleme ağı genişletilmiştir. Ancak yönetmeliğe göre bu ağın daha da genişletilmesi gerekmektedir.

İstanbul ‘Da Hava Kalitesi

İstanbulda başlıca kirlilik kaynakları:

- Taşıtlar
- Sanayi tesisleri
- Konutlardır.

Taşıtlar:

Ulaşım sektörü dünyada sera etkisini yaratan gazların %20’sini tek başına üretmektedir. İstanbul’ da ise hava kirliliğinin yaklaşık %40’ ı araç egzozlarından kaynaklanmaktadır. Özellikle yaz ayları boyunca özellikle öğle saatleri arasında ozon seviyesinin yüksek olduğu ölçülmüştür. Araçlarda özellikle CO (karbon monoksit), NO (nitrojen oksit), Pb (kurşun) önemli kirleticilerdir. Bu kirleticiler atmosfere olduğu kadar insan sağlığı üzerinde de olumsuz etkiler oluşturmaktadır. Kontrol donatısız bir taşıtın günde yaklaşık 2 kg .’ı geçen bir kirlenici emisyonu neden olduğu bilinmektedir. İstanbul’da Araçların toplam yıllık emisyon salgısı 3 milyon tonu bulmaktadır.

Sanayi tesisleri :

Sanayi tesislerinin kuruluşunda yanlış yer seçimi, çevre korunması açısından gerekli tedbirlerin alınmaması (baca filtresi, arıtma tesisi olmaması vb.), uygun teknolojilerin kullanılmaması, enerji üreten yakma ünitelerinde vasıfsız ve yüksek kükürlü yakıtların kullanılması, hava kirliliğine sebep olan etkenlerin başında gelmektedir. İstanbul’da 20 bin sanayi tesisinin ancak % 10’u ÇED raporuna sahip bulunmaktadır.

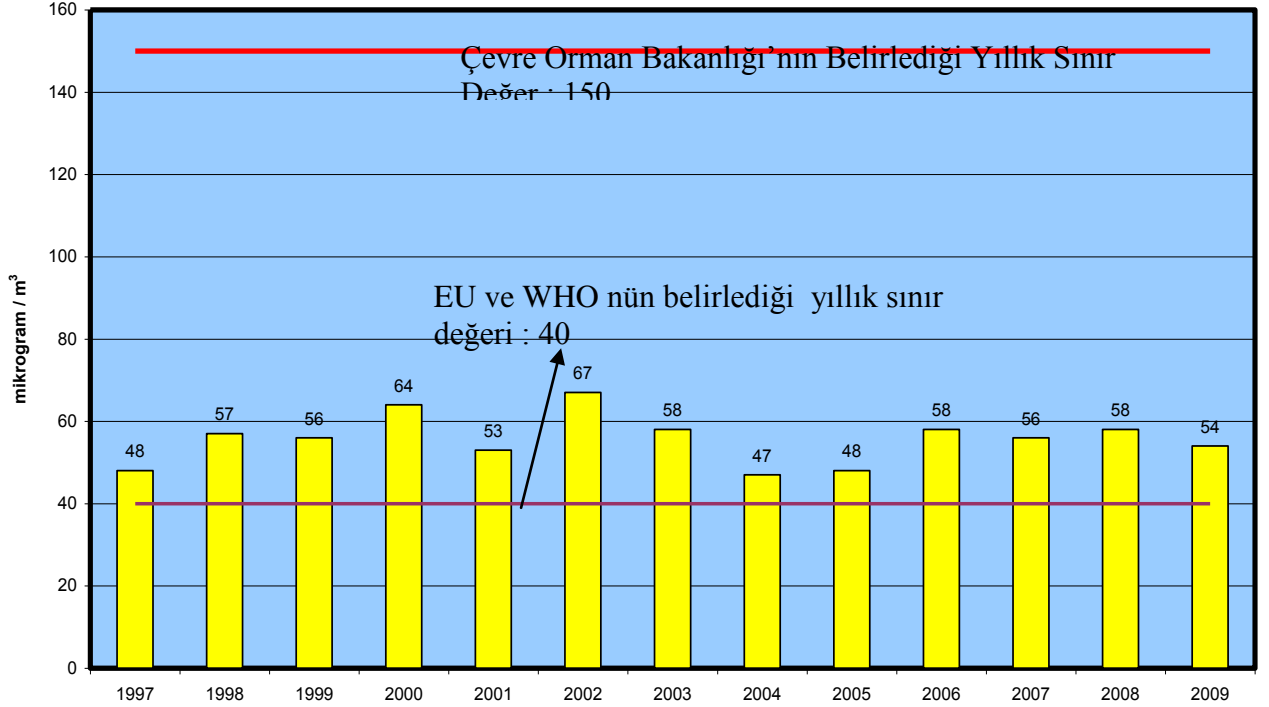
Konutlar:

İstanbul, yaklaşık 5712 km² yüzölçümüne sahip 15 milyonun üzerinde nüfuslu bir şehir olup, arazisi genelde birçok vadi ile birbirinden ayrılmış tepelerden oluşmaktadır. Plansız kentleşme yeşil alanları daraltmış, inşa edilen yüksek binalar hava sirkülasyonunu etkiler hale gelmiştir. 1960-1980 yılları arasında fuel-oil, 1980’den sonra linyit kömürü, 1995’ten itibaren doğal gaz ısınma amacıyla tüketilen yakıtlar arasında öncelik göstermiştir.1980’den 1994’e kadar fuel-oil tüketimi hemen hemen sabit kalmış, fakat kömür tüketimi yaklaşık 9 katına çıkmıştır.

Artan kömür kullanımı İstanbul’un hava kalitesini daha kötü noktalara taşımış durumdadır. Özellikle kalitesiz kömür kullanımı şehirlerde hava kirliliğini arttıran nedenlerin en önemlilerindedir. Kömür kullanımı özellikle SO₂ ve PM10 değerlerinin yüksek çıkmasına neden olmaktadır. Partikül madde kirlenici günlük ortalama değer

olarak 154 mikrogram/metreküpün üzerine çıktığı zaman yaşlıların ve çocukların solunum sistemleri, akciğer ve kalp sistemi üzerinde özellikle olumsuz etki yapmaktadır.

1988-2009 YILLARI ARASI İSTANBUL PARTİKÜL MADDE DEĞERLERİ



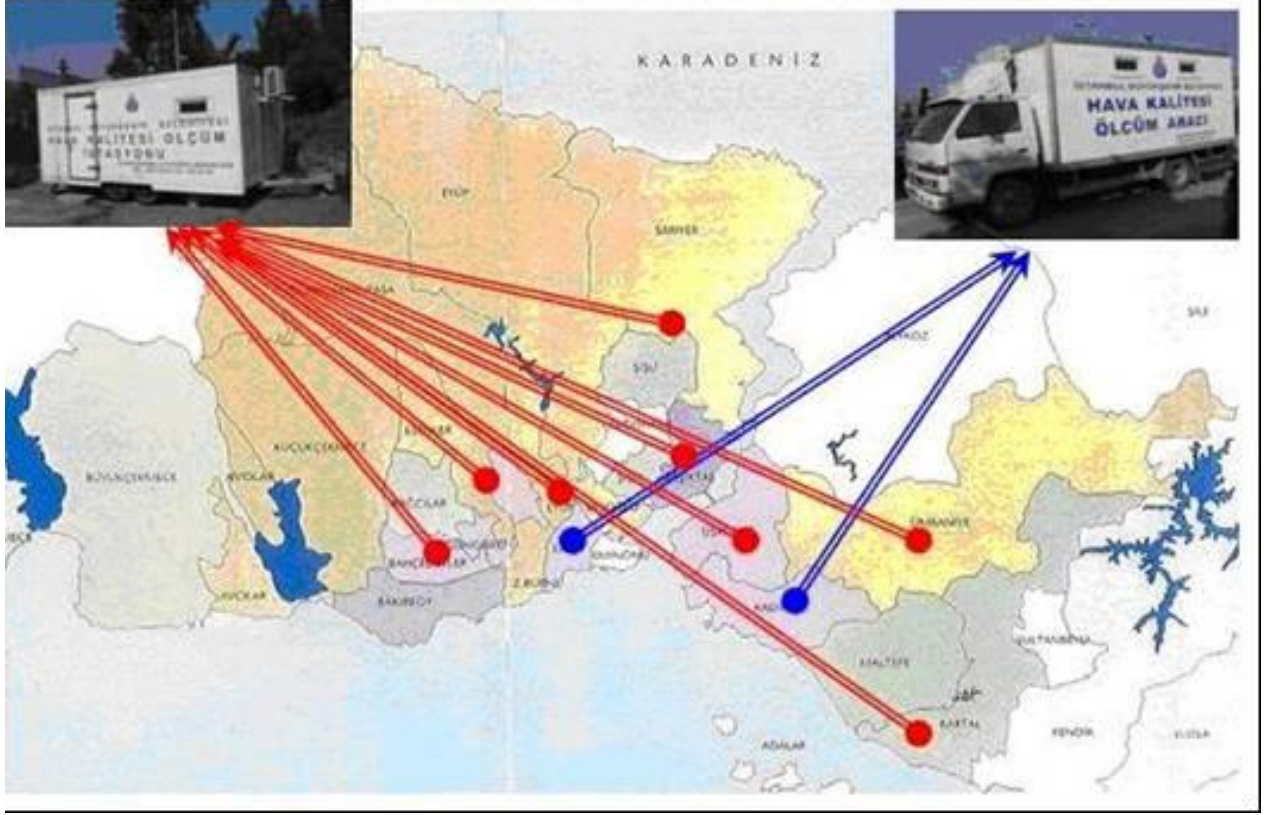
EU ve WHO nün sınır değerlerinin üzerinde olduğu görülmekte

İstanbul'da yılda 1994 yılına kadar 8-10 milyon-ton civarında yüksek kükürt içeren düşük kalorili kömürler kullanılmaktaydı. 1996 yılından doğal gaz kullanımına başlanması ile yıllık kömür tüketimi 1 milyon tona indi. Bakanlık tarafından yapılan sınıflandırmada İstanbul bütün merkez ve diğer ilçeleriyle 1. Grup Kirli İlçeler statünde yer almasına rağmen, 2008 yılı itibarıyla İstanbul Valiliği tarafından 120 bin ton kömür dağıtımı yapılmış, 2009 yılında 130 bin ton dağıtılmasına karar verilmiştir. Ancak doğalgaz şebekesi olmasına rağmen kömürün bedava dağıtılması ve doğalgaza yapılan haksız ve aşırı miktardaki zamlar nedeniyle soba kullanımındaki artış, İstanbul'da geçtiğimiz kış özellikle akşam saatlerinde keskin kömür kokusu hissedilmesine neden olmuştur. Seçim döneminde İstanbul'da dağıtılan 2 milyon ton kömür hava kirliliğini önemli ölçüde artırmıştır. Yapılan doğal gaz zamlarıyla çaresiz bırakılan İstanbul halkı bu şekilde dağıtılan kömürü kullanmaya mecbur bırakılmıştır.

Haliç Vadisi (Eminönü, Fatih, Bayrampaşa, Gaziosmanpaşa, Eyüp, Kağıthane, Okmeydanı, Kasımpaşa ve Beyoğlu'nu içine alan bölge), Üst Göztepe, Kozyatağı, Örnek Mahallesi, Bulgurlu, Acıbadem, Hasanpaşa ve Fikirtepe'yi içeren bölge, Beşiktaş ile Şişli arasındaki bölge (Fulya Mahallesi) Şişli'nin Büyükdere caddesini içine alan bölge, Küçükbakkalköy, Türkiş Blokları, Esenkent, Cevizli, Yakacık ve Kaynarca. Ümraniye, Dudullu, Sultanbeyli'yi içeren bölge. Bahçelievler, Kocasinan, Şirinevler, Güngören, Bağcılar, Mahmutbey, İkitelli, Yenibosna, Cennet Mahallesi ve Halkalı toplu konutlarını içeren bölgeler kirlilik bölgeleri olarak tanımlanmıştır.

Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından internet üzerinden www.havaizleme.gov.tr adresinden günlük değerler alınmaktadır. İstanbul'da Aksaray, Beşiktaş, Esenler, Kartal, Kadıköy, Sarıyer, Ümraniye, Üsküdar, Yenibosna ilçelerinde kurulan hava kalitesi izleme

İstasyonlarında SO₂, PM₁₀, NO, NO₂, NO_x, CO, O₃ ve HC değerleri ölçülmektedir. Bu istasyonların sorumluluğu İstanbul Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma Müdürlüğüne aittir.



İstanbul için yapılması gereken:

- Yeni karayolu ve köprü yapımlarına değil toplu taşımacılığa ve raylı sistemlere öncelik verilmelidir
- Metro gibi hava kirliliği problemi olmayan toplu taşımacılık sistemlerine geçilmelidir
- Motorlu taşıtlarda egzoz emisyonlarının denetimi yapılmalıdır
- Katalitik konvertör kullanımı ve üretim aşamasında araçlara takılması sağlanmalıdır
- Düşük kükürtlü yakıtlar (kükürt içeriği %1'in altında olan kömür ve fuel-oil) ve partiküler madde emisyonu düşük olan kaliteli kömürler kullanılmamalıdır
- Isıl değeri yüksek, partiküler madde emisyonu ve kükürt içeriği düşük kömür ve 4 nolu fuel-oil kullanılmalıdır.
- Maksimum % 1,5 kükürt içeren özel kalorifer yakıtının kullanılması zorunlu hale getirilmeli, 5 ve 6 nolu fuel-oil kullanımı yasaklanmalıdır.
- Her türlü yakma cihazında optimum yanma şartları sağlanmalıdır.
- Merkezi ısıtma sistemli binalarda kalorifer ateşçilerinin eğitimi tamamlanmalıdır.
- Bireysel sobalı ısınmada halkın en uygun soba yakılması konusunda pratik bilgilendirilmesi sağlanmalıdır.
- Konutlarda baca denetimleri için yönetmelikler uygulanmalıdır.
- Binalarda ısı yalıtımının sağlanması ile ilgili yayınlanan yasa ve yönetmelikler biran önce uygulanmalıdır.
- Düzenli Yapılaşma ve İmar Planlaması sağlanmalıdır.

- Alternatif Enerji Kaynaklarının Araştırılması ve kullanılması için yasal teşvikler sağlanmalıdır.
- Endüstriden kaynaklanan emisyonların kontrol altına alınması ve denetimi sağlanmalıdır.

Sonuç olarak bir kez daha yinelemek gerekir ki enerji tüketimimizin büyük oranda dışa bağımlı doğalgazdan karşılanması, doğalgaz, hidroelektrik santraller ve nükleer santrallere dönük yatırım planlarının yapılması ülkemiz için sürdürülebilir değildir. Bu nedenle öncelikle yapılması gereken enerji yatırımlarının yenilenebilir enerji kaynaklarına dönük yapılandırılmasıdır. İktidar partisinin sanal ve göz boyayıcı politikalarından vazgeçip öncelikle bütünlükçü, gerçekçi çevre politikaları üretmesi gerekmektedir.

3. SU VE ATIKSU

İstanbul'da su mevcut akarsulara yapılmış Ömerli, Elmalı; Sazlıdere gibi Baraj göllerinden içme suyu şebekesine verilmektedir, İstanbul il sınırları dışından Sungurlu, İsaköy derelerinden, Melen Deresinden borularla getirilen su Yeşilçay regülatörü ve Melen Regülatörü yardımıyla Ömerli Barajını beslenmektedir.

Kentin içme suyu kullanımına bakıldığında, mevcut durumda özellikle su havzalarına konuşlanan endüstriler ve tarımsal faaliyetler ile şebekeden su alamayan yerleşim yerleri kuyu suyu kullandığı halde su kullanım verileri içerisinde kuyu suyu kullanıcıları ve göl, akarsulardan kendi imkanları ile su kullanım verileri bulunmamaktadır. Kent; yeni yapılan 1/100.000 lik İstanbul çevre nazım planına göre çekim merkezi özelliğini kazandığında kayıt dışı kullanım miktarları giderek artacak ve yeraltı akiferleri kendini yenileyemez boyuta ulaşacaktır. Kentin su sorununu çözmek sadece içme suyu kaynağını bulmak ve bu kaynaktan her ne pahasına olursa olsun suyu getirmek olarak düşünülmemelidir. İstranca dereleri, Sungurlu, İsaköy, Melen projelerinde olduğu gibi başka havzalardan su kilometrelerce taşınarak kente getirildiğinde suyun kendi havzasında sucül ekosistem tahrip olacak, su temin edilen dereler giderek kirlenecek, suyu azaldığı ve kirliliği arttığı için barındırdıkları türlerini yitirecek ve doğa giderek dönüşümsüz bozulacaktır.

İçmesuyu havzaları içme ve kullanma sularının temin edildiği ve edileceği yüzeysel ve yer altı suyu kaynaklarının tabii su toplama alanıdır. Mutlak Koruma Alanlarında; İdare tarafından yapılacak veya yaptırılacak arıtma tesisleri hariç hangi maksatla olursa olsun hiçbir şekilde yapı yapılamaz. Suyun ticarileştirilmesi sürecinde oynanan oyunların önemli bir boyutu su havzalarının metalaştırılması üzerine yapılan planlamalardır. Bugüne kadar İstanbul'daki birçok havza, yerel yönetimlerin değişme zamanlarının hemen öncesinde havza kapsamı dışına çıkartılmak suretiyle yerleşime açılmış ve bu şekilde siyasi partilerin oy kazanma çabalarına kurban edilmişlerdir. Havza alanlarında yapılaşmaya izin verilmemeli ve yapılanmayı teşvik edecek hiçbir projeye imza atılmamalıdır. İhtiyaç duyulan su miktarı artarken, su havzalarının korunamaması sebebiyle havza sınırlarını aşarak kente su getirme projeleri yapılmaktadır. Bu projelerde suyun getirildiği yerin gelecekteki su ihtiyacı, bölgenin ekolojik yapısı göz ardı edilmektedir. Bir yandan villa kentler, 3. Köprü ve bağlantı yolları, Turizm Teşvik Yasası ile orman alanları tahrip edilmekte ve buna bağlı olarak yağış miktarının düşmesi sağlanmakta; bir yandan su havzalarındaki mevcut su, su havzalarının korunamaması nedeni ile kirlenmekte ve suya erişim maliyetlerine arıtma giderleri eklenmektedir.

Ömerli Barajı'nı kirlüten Ümraniye, Sultanbeyli ve Sancaktepe ilçelerinden kaynaklanan atıksular, Paşaköy İleri Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisi'ne, Terkos Gölü'ne gelen

atıksular kollektörler vasıtasıyla toplanıp Terkos İleri Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisi'ne getirilerek arıtılmaktadır.

Elmalı Barajı'nı kirleten atıksular Ümraniye'nin Yukarı ve Aşağı Dudullu bölgelerinden kollektörler vasıtasıyla toplanarak Küçüksu Ön Arıtma Tesisi'ne iletilmektedir. Beykoz Çavuşbaşı bölgesinden Elmalı Barajı'nı kirleten atıksular kollektörler vasıtasıyla toplanarak Paşabahçe Ön Arıtma Tesisi'ne, Alibeyköy içme suyu havzasında ise Zübeyde Hanım, Gazi Mahallesi, Habibler, Esentepe, Cebeci, Malkoçoğlu, Pirinçi ve Yaylaköy mahallelerinden Alibeyköy Barajı'na akan atıksular Yenikapı Atıksu Ön Arıtma Tesisi'ne ulaştırılmaktadır. Büyükçekmece Gölü'nün doğusu ve batısına yapılan Atıksu toplama kollektörleri ve pompa istasyonları vasıtasıyla atıksular Büyükçekmece Atıksu Ön Arıtma Tesisine ulaştırılmaktadır. Her ne kadar atıksular bu havzalardan uzaklaştırılmış olsalar da sadece ön arıtmadan geçirilmeleri nedeniyle verildikleri alıcı ortam için kirlilik oluşturmaya devam etmektedirler.

Mevcut İçmesuyu Kaynakları

Kaynağın Adı		Hizmete Giriş Yılı	Verim (milyon m ³ /yıl)
1	Elmalı I ve II Barajları	1893-1950	15
2	Terkos Barajı	1883	142
3	Alibeyköy Barajı	1972	36
4	Ömerli Barajı	1972	220
5	Darlık Barajı	1989	97
6	Büyükçekmece Barajı	1989	100
7	Yeşilvadi Regülatörü	1992	10
8	Istrancalar (Düzdere, Kuzuludere, Büyükdere, Sultanbahçedere, Elmalı dere	1995-1997	75
9	Şile Keson Kuyuları	1996	30
10	Kazandere Barajı	1997	100
11	Sazlıdere Barajı	1998	55
12	Pabuçdere Barajı	2000	60
13	Yeşilçay Regülatörü	2004	145
14	Melen	2007	268
Toplam			1.353

2009 İSKİ verilerine göre İstanbul'da yılda 1.353.milyon m³ su rezerv edilmiş, bunun %53 ü (723. 655.328 m³) kente dağıtılmıştır.

Ömerli, Kağıthane, Elmalı gibi kente içmesuyunu vermeden önce arıtan tesislerde barajdan alınan su önce fiziko- kimyasal işlemlerden geçirilmekte, bu işlem sonucunda çökelebilen yumaklar hale getirilen kirlilikler filtrasyon ile sudan alınmakta ve arıtılmış su ozonlanarak yada klorlanarak dezenfekte edilmekte ve şebekeye verilmektedir.

Arıtma Tesislerinden Şehre Verilen Su Miktarları

Tesisin Adı	2009 Yılı Verilen Su (m3)
ÖMERLİ	364.774.617
ELMALI	8.814.583
ŞİLE	1.842.975
AĞVA	493.731
KAĞITHANE	144.331.458
HACIOSMAN	390.664
TAŞOLUK	6.472.063
KEMERBURGAZ	431.975
DURUSU K.BURUN	3.611.942
BÜYÜKÇEKMECE	59.665.774
İKİTELLİ F.S.M.H.	121.616.242
DANAMANDRA	2.803.731
G.YAKA SİLİVRİ	7.366.894
ÇATALCA	995.948
BIÇKIDERE	42.731
GENEL TOPLAM	723.655.328

Kentte yaklaşık 16.590 km içmesuyu dağıtım şebekesi mevcuttur. 2009 yılı sonuna kadar mevcut şebekenin 1000 km lik kısmının yenilenmesi hedeflenmiş ancak bu hedefin sadece % 56'sı tamamlanabilmiştir.

İSKİ su verilerine göre İstanbul'da kayıp kaçak oranı %24.24'tür. Teknik ve idari görevi, bu kayıp/kaçak oranını azaltmak, çağdaş ülkelerdeki gibi %15 mertebesine indirmek olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi, bunun mali yükünü, suya yaptığı zamlarla halka yüklemektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı; son yıllarda uyguladığı fiyatlandırma ve işletme politikalarıyla suyu yaşamsal bir hak olarak değil, alınıp satılabilen, kar edilen bir mal olarak gördüğünü ortaya koymuştur. İstanbul'da 2007 yılından bu yana asgari insani tüketim miktarları dikkate alınmadan suya defalarca zam yapılmıştır. Sağlıklı bir yaşam için gerekli günlük su tüketim miktarı Dünya Sağlık Örgütü verilerine göre kişi başına günde 100 - 300 litre arasında kabul edildiği halde Türkiye'de ortalama kişi başı su tüketimi günde 111 litredir. Bugün İstanbul'da en ucuz fiyattan su kullanabilmek için 4 kişilik bir ailede kişi başına 83 litre/gün, 6 kişilik bir ailede kişi başına 55 litre/gün su tüketimini aşmamak gerekmektedir. Her ne kadar bu zamların amacı su tüketimini azaltmaya yönelik olarak belirtilse de aslında

büyük su tüketicilerine değil, evlerinde sağlıklı yaşam için gerekli miktarda su kullananları mağdur eder durumdadır. İSKİ tarifesi diğer büyük kentlerle kıyaslandığında, İstanbul halkının suya İzmir'e göre %46, Ankara'ya göre %24 daha fazla ücret ödediği görülmektedir.

Bunun yanında İSKİ ön ödemeli sayaç kullanımına geçmiş, 2009 yılında tanesi 250 dolardan alınan 160126 adet ön ödemeli sayaç İstanbul'da İSKİ Şubelerine dağıtılmıştır. Bir yandan yüksek fiyatlı su tarifeleri diğer yandan ön ödemeli sayaç sistemine geçilmesi, su hakkının tanınmadığını ve kamu hizmeti kapsamında olması gereken suyun ticari bir meta gibi halka satıldığını göstermiştir. Ön ödemeli sistem, halkı susuz kalma tehlikesi altında bırakarak, İstanbul'u sağlıksızlığa, hastalığa mahkum etmektedir. Bu nedenle İSKİ'nin sadece kısa bir süre yetecek su bırakarak su sayacını değiştirmesi, çevre kirliliğine ve çeşitli hastalıkların oluşmasına yol açabilecek tehlikeli ve kabul edilemez bir uygulamadır.

2009 İSKİ verilerine göre İstanbul'da yaklaşık 13.490 km atıksu toplama kanalı mevcuttur. Kayıtlı verilere bile bakıldığında şebeke suyunun ulaştığı yerlerin %18'inin atık suyunun İSKİ tarafından toplanmadığı görülmektedir. Bu verilere, kaçak olarak kullanılan kuyu suyu ve akarsu, göllerden temin edilen su dahil değildir. Bu değerler de eklendiğinde kanalizasyonla toplanmayan evsel ve endüstriyel suların akarsulara, göllere, denize ve yer altı suyuna deşarj edildiği açıktır. İstanbul'un su havzaları kaçak/kontROLSÜZ atıksu deşarjları nedeniyle giderek kirlenmektedir.

Mevcut Atıksu Arıtma Tesisleri

AVRUPA BÖLGESİ		Hizmete Giriş Yılı	Kapasite (m ³ /gün)	2009 Yılında Arıtılan Toplam Atıksu Miktarı (m ³ /yıl)
1	Yenikapı Atıksu Ön Arıtma Tesisi	1988	864.000	257.536.800
2	Baltalimanı Atıksu Ön Arıtma Tesisi	1997	625.000	163.974.000
3	Büyükçekmece Atıksu Ön Arıtma Tesisi	1998	155.120	20.964.024
4	Küçükçekmece Atıksu Ön Arıtma Tesisi	2003	354.000	52.059.110
5	Ataköy Atıksu Biyolojik Arıtma Tesisi	1996	7.650	1.881.964
6	Bahçeşehir Atıksu Biyolojik Arıtma Tesisi	2004	7.400	2.150.770
7	Çanta Atıksu Biyolojik Arıtma Tesisi	2006	1.600	1.082.394
8	Gümüşyaka Atıksu Biyolojik Arıtma Tesisi	2007	1.700	646.305
9	Çatalca Akalan Köyü Atıksu Biyolojik Arıtma Tesisi	2008	200	44.480
10	Çatalca Belgrat Köyü Atıksu Biyolojik Arıtma Tesisi	2008	50	10.690
11	Çatalca Örencik Köyü Atıksu Biyolojik Arıtma Tesisi	2008	250	40.364
12	Terkos Atıksu İleri Biyolojik Arıtma Tesisi	2000	1.730	524.715
13	Ataköy Atıksu İleri Biyolojik Arıtma Tesisi	2010	400.000	-

14	Üsküdar Atıksu Ön Arıtma Tesisi	1992	77.760	10.716.940
15	Kadıköy Atıksu Ön Arıtma Tesisi	2003	833.000	172.673.576
16	Küçüksu Atıksu Ön Arıtma Tesisi	2004	640.000	59.620.946
17	Kumbaba Atıksu Ön Arıtma Tesisi	2008	46.000	5.689.812
18	Paşabahçe Atıksu Ön Arıtma Tesisi	2009	575.000	1.891.690
19	Tuzla Atıksu Biyolojik Arıtma Tesisi	1998 2009	150.000 100.000	106.765.824
20	Ömerli Atıksu Biyolojik Arıtma Tesisi	2008	500	165.319
21	Kömürlük Atıksu Biyolojik Arıtma Tesisi	2008	125	51.523
22	Sahilköy Atıksu Biyolojik Arıtma Tesisi	2008	200	32.765
23	Yeniköy Atıksu Biyolojik Arıtma Tesisi	2008	200	31.073
24	Paşaköy Atıksu İleri Biyolojik Arıtma Tesisi	2000 2009	100.000 100.000	32.442.527
TOPLAM			5.045.485	890.997.611

2009 yılında İSKİ Atıksu Arıtma Tesislerinde ise toplam 890.997.611 m³ atıksu arıtılmıştır. Arıtılan atık suyun % 13 ü biyolojik arıtma tesisinden (organik madde gideriminden) %4 ü ileri arıtma tesisinden (hem organik madde gideriminden hem de azot-fosfor arıtımından) geçirilmekte, böylece kentten toplanan atık suyun %16.3 ü arıtılarak kalanı sadece fiziksel arıtmayla içinde tutulabilen katılardan arındırılarak Marmara Denizine ve Boğaza deşarj edilmektedir. Böylece kentten toplanan atık suyun da % 83 ü arıtılmadan denize verilmektedir. Arıtılmadan alıcı ortamlara verilen atıksuların akarsularda, göllerde ve denizde yaratacağı kirlilik ekosistemin bozunmasına, giderek kirlenen suların barındırdıkları canlıların yaşamının tehdit altında olmasına, ve bu tehdidin besin zinciri ile tüm yaşamı olumsuz etkilemesine neden olacağı görülmektedir.

2009 Yılı Arıtılan Atıksu Miktarı

Sıra No	Açıklama	(m ³ /yıl)
1	İstanbul'a Verilen Temizsu Miktarı	723.655.328
2	Arıtılan asıl Atıksu Miktarı	541.155.000
3	Tesislerden Gelen Diğer Sular (deniz suyu, yağmur suyu, dere ve yer altı suları vs.)	349.842.611
4	Tesislere Gelen Atıksu ve Diğer Sular Toplamı	890.997.611

İleri artıma tesislerinin yetersizliğine ek olarak, yağmur suyu hatlarının yetersizliği nedeniyle atıksu ve yağmur suyu hatlarının çoğu bölgelerde birleşik sistem olması da önemli bir problem teşkil etmektedir. Arıtma tesislerine gelen asıl atıksu miktarı 541.155.000 m³ olduğu halde, tesise gelen diğer sularla arıtılan su miktarı 890.997.611 m³'e çıkmıştır. 2009 yılı sonuna kadar İSKİ tarafından köylerde yapılması planlanan atıksu arıtma tesisi hedefi 10 tesisin inşa edilmesiyle ancak %32 oranında gerçekleştirilmiştir.

4. KATI ATIKLAR

Evsel Atık: Türkiye'de atıklara ilişkin net ve belirgin bilgiler bulunmamakla birlikte Türkiye İstatistik Kurumu'nun istatistiki verileri referans alınarak değerlendirme yapılabilir. Türkiye İstatistik Kurumunun 2008 yılı Belediye Atık İstatistikleri anketi sonuçlarına göre Türkiye'de kişi başına düşen evsel atık miktarı günlük 1,15 kg'dır. Yine TÜİK verilerine göre yaklaşık 13.000.000 nüfusa sahip kentimiz İstanbul'da, 2009 yılında her gün 15.000 ton civarında evsel atık toplanmıştır. Bu da yıllık olarak yaklaşık 5,4 milyon ton atığa denk gelmektedir. İstanbul'da oluşan katı atıkların yüksek oranda düzenli depolarda depolanması başarılmıştır. Ayrıca biri Asya diğeri Avrupa yakasında olmak üzere iki adet kompost tesisi mevcuttur. Fakat bu gelişmelerin yanında atık yönetimde çeşitli eksiklikler devam etmektedir. Özellikle kaynağında ayrı toplanması gereken ve yönetmeliklerle belirlenen birçok atık türünün (ambalaj atıkları, atık piller, bitkisel atık yağlar gibi) ayrı toplanma oranları çok düşük seviyelerde kalmıştır.

Evsel Atıklarla ilgili Türkiye geneline bakıldığında İstanbul'a göre çok kötü manzaralarla karşılaşmaktadır. TÜİK verilerine göre toplam 73 milyon nüfusun 60 milyonu belediye sınırlarında yaşamaktadır. Geriye kalan 13 milyonluk nüfus atık toplama hizmetinden yoksundur. Buna ek olarak 2008 TÜİK verilerine göre 96 tane belediyede de atık hizmeti verilmemektedir. Bu 96 belediye sınırlarında yaşayan yaklaşık 1 milyon nüfuslu halk atık hizmeti alamamaktadır. Toplamda Türkiye nüfusunun yaklaşık %20'si atık toplama hizmeti alamamaktadır. Bu da yıllık 5,5 milyon ton atığın toplanmadığını göstermektedir.

2008 TÜİK verilerine göre Türkiye genelinde toplanan yıllık evsel atık miktarı 25 milyon tondur ancak toplanan atıkların yarısından azı düzenli depo alanlarında depolanmaktadır. Kompost tesisinde bertaraf edilen atık miktarı ise toplam atık miktarının ancak % 2'si kadardır. Ve günümüzde halen vahşi depolama, açıkta yakma, toprağa gömme, dereye-göle dökme gibi yöntemler kullanılmaktadır.

Tıbbi Atık: Tıbbi atıklarla ilişkin tek istatistiki veri 2008 yılında TÜİK'nun Tıbbi Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinin Ek-1'inde belirtilen büyük miktarda tıbbi atık üreten sağlık kuruluşlarını baz alarak yapmış olduğu araştırmanın sonuçlarıdır.

Bu araştırma 1322 sağlık kuruluşuna uygulanmış ve 1289 sağlık kuruluşunun tıbbi atıklarını ayrı topladığı belirlenmiştir. Bu veri %97,5 gibi bir kaynaktan ayrı toplama yüzdesine tekabül etse de toplanan tıbbi atık miktarı 50.000 ton civarında kalmıştır.

Oysa ki Türkiye genelindeki hastane sayısı 1350 yatak sayısı ise yaklaşık 188.000 civarındadır, bunların dışında yaklaşık 4500 civarındaki sağlık ocakları, 1800 civarındaki aile sağlığı merkezleri ve 1300 civarındaki 112 acil yardım istasyonları ve sayısını bilmediğimiz işyeri revirlerinin tıbbi atıkları da hesaba katılırsa, 2008 yılında toplanan 50.000 ton tıbbi atık miktarının çok düşük olduğu açıktır.

Tehlikeli Atık: Tehlikeli atıklar, başta insanlar olmak üzere, canlı türleri ve çevre üzerinde çok büyük tehlike kaynağı olarak durdukları halde maalesef otoriteler ve kontrol organlarının yeterince dikkatini çekememiştir. Bugün Türkiye'de ilgili kişilerce yıllık tehlikeli atık

miktarının 2 milyon tonun üzerinde olduğu belirtilmektedir ve TÜİK tarafından 2004 yılında yapılan İmalat Sanayi Atıkları İstatistikleri çalışması yıllık tehlikeli atık miktarının 1,2 milyon ton olduğunu göstermiştir. Aynı yıl, İngiltere’de ise yıllık 5,2 milyon ton tehlikeli atığın olduğunu belirtmiştir.

2004 yılı TÜİK tehlikeli atık verilerine rağmen, konuyla ilgili çözüm organı olan Çevre ve Orman Bakanlığı hazırladığı Ulusal Çevre Eylem Planında yıllık tehlikeli atık miktarını 300.000 ton olarak göstermiştir. Bu rakam mevcutta tahmin edilen atıkların sadece %15’i kadardır.

Türkiye’de bu kadar yüksek miktarda tehlikeli atık oluştuğu halde, tehlikeli atıklarla ilgili bertaraf ve geri kazanım tesislerinin kapasiteleri çok düşüktür. Bu konuyla ilgili çalışan en önemli kuruluş olan İzaydaş’ın yıllık kapasitesi sadece 35.000 tondur.

Sonuç olarak tehlikeli atık sorunu çözümüne yönelik ciddi ve planlı yatırımlar yapılmadığı sürece ve bu sorunu atıkların miktarını kağıt üzerinde mevcuttan az göstererek çözmeye çalışan anlayış devam ettikçe, tehlikeli atıklar ciddi tehlike oluşturmaya devam edecektir.

5. GÜRÜLTÜ KİRLİLİĞİ

Gürültü kirliliği günümüzün önemli bir çevre sorunudur. Gürültü, doğrudan bir çevresel değer bozulması sonucunda ortaya çıkmamakta, ancak diğer çevresel değerleri algılamayı etkileyen, sağlık bozucu bir durumdur. Kentleşme, sanayileşme ve teknolojik gelişmelerle beraberinde daha gürültülü yaşam biçimlerini getirmiştir. Gürültünün bir kirlilik ögesi olarak ele alınmasının nedeni, insan sağlığını olumsuz etkilediğinden dolayı istenmemesidir. Gürültü kirliliği, Çevre Terimleri Sözlüğü’nde de “İnsanlar üzerinde olumsuz fizyolojik ve psikolojik etkiler yaratan, arzu edilmeyen sesler.” olarak tanımlanmıştır.

Ses, en basit ifade ile insan kulağının algıladığı basınç dalgalarının duyumudur. Sesin gürültü olarak algılanması farklı bir durumdur ve bu aşamaya ulaşmak için ses dalgasının frekansı ve biçimi değişmek zorundadır. Sesin basınç, frekans gibi değişik özellikleri kişiden kişiye farklı olarak algılanabilir. Ancak sesin insan kulağına göre şiddetini belirten temel kriter desibeldir (dB).

Uluslararası Standart Örgütü’nün (ISO) normal kabul ettiği gürültü düzeyi 58 dB’dir. Aynı standarda göre temel gürültü düzeyleri şöyle sınıflandırılır: 0-30 aralığı çok sessiz, 50-60 aralığı orta derece, 60-70 aralığı gürültülü, 70-80 aralığı ise çok gürültülü kabul edilir.

Gürültü Kaynakları

Türkiye’de düzenleme konusu olan gürültü kaynakları;

- Karayolu çevresel gürültüsü,
- Raylı sistem çevresel gürültüsü,
- Hava alanı çevresel gürültüsü,
- Suyolları çevresel gürültüsü,
- Sanayi tesisleri, işletmeler ve işyerleri gürültüsü,
- Rekreasyon ve eğlence yerleri gürültüsü

Gürültünün İnsan Sağlığına Etkileri

- İşitme sistemi öğelerinin kulak çınlaması ve sağırılık gibi fiziksel hasar görmesi,
- Kaslarda yorgunluk sonucunda iş verimliliği ve üretkenliğin azalması,

- Yorgunluk ve sinirlilik durumu,
- Dikkatin dağılması,
- Uyku düzeninin bozulması,
- Vücudun fizyolojik davranışında oluşturduğu değişiklikler,
- Toplumsal davranışlardaki değişiklikler.

Mevzuat ve Gürültü Denetimi

2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 14. maddesinde;

“Kişilerin huzur ve sükununu, beden ve ruh sağlığını bozacak şekilde ilgili yönetmeliklerle belirlenen standartlar üzerinde gürültü ve titreşim oluşturulması yasaktır. Ulaşım araçları, şantiye, fabrika, atölye, işyeri, eğlence yeri, hizmet binaları ve konutlardan kaynaklanan gürültü ve titreşimin yönetmeliklerle belirlenen standartlara indirilmesi için faaliyet sahipleri tarafından gerekli tedbirler alınır.” denmektedir.

Ülkemizde bu maddenin gerektirdiği denetimler 07.03.2008 tarih ve 26809 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği ile belirlenen kriterlere ve Türk Standartları Enstitüsü’nün gürültü konusundaki standartlara göre yapılmaktadır.

Konu hakkında yetki almış kurumların alacakları idari yaptırım kararları yine 2872 sayılı Çevre Kanunu’nun 20. maddesine göre alınabilir.

Çevre ve Orman Bakanlığı, İstanbul Boğazı eğlence yerlerinin bulunduğu alan ve etkilediği alanlar dışındaki il genelindeki gürültü denetimleri için aşağıdaki kurumlara yetki devri yapmıştır:

- İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı,
- Kadıköy Belediye Başkanlığı,
- Beykoz Belediye Başkanlığı,
- Kartal Belediye Başkanlığı,
- Şişli Belediye Başkanlığı,
- Pendik Belediye Başkanlığı,
- Beyoğlu Belediye Başkanlığı,
- Kağıthane Belediye Başkanlığı,
- Bağcılar Belediye Başkanlığı,
- Beşiktaş Belediye Başkanlığı.

Gürültü konusunda doğrudan yapılan bu tüzel düzenlemelerin yanı sıra, Belediye Kanunu ve Kabahatler Kanunu gibi mevzuatlar da ilgili yönetim birimlerine dolaylı da olsa denetim yetkisi vermektedir.

BASINA VE KAMUOYUNA ÇEVRE GÜNÜ'NDE ÇEVRE İÇİN MÜCADELEYE...

Çevre sorunları çoğu zaman magazinleştirilerek ya da kimi “sosyal sorumluluk projeleri” ile şirketlerin imaj çalışması olarak gündeme getiriliyor.

Oysa sağlıklı ve dengeli çevrede yaşama hakkı anayasa ile güvence altına alınmış temel bir insan hakkıdır.

Dünya Çevre Günü; 5 Haziran 1972 yılında Stockholm’de toplanan “Birleşmiş Milletler Çevre ve İnsan Konferansı”nın yıldönümü olan tarihtir. Bu konferansta BM “temiz ve sağlıklı bir çevrede yaşamın temel bir insan hakkı olduğunu karar altına almıştır. 1970’li yılların ikinci yarısından itibaren de konferansın toplandığı tarih, **Dünya Çevre Günü** ilan edilmiştir.

Ülkemizde genel politika süreçleriyle büyük bir uyum içinde, çevre alanı da yıllar boyunca istismar edilmiş, bir talan ve yağma olanağı olarak yerli ve yabancı sermayenin hizmetine sunulmuştur. Çevre sorunlarına ilişkin politika yoksunluğu ve yasal karmaşa, denetim ve yaptırım eksikliği gibi sorunlar; doğal olay olan depremlerin katliama, yağışların sel felaketlerine, yanlış yerleşim politikalarının rant kavgalarına, çöp dağlarının bombalara dönüşmesine neden olmuştur.

Çevreyi, tüm ekosistemi koruma odaklı yani bir anlamıyla da kamunun yararını gözeten politikalar, belli sorun alanları üzerinden geliştirilmelidir. Bunların güncel olanlarından birkaçı üzerinde durmak gerekirse, şunlar sıralanabilir:

- Hem çevre mühendisliği mesleğini, hem de denetimlerin kamusal olmaktan çıkarılıp özele devredilmesini öngören Çevre Denetimi Yönetmeliği, çevre konusunda yürütülecek mücadelenin önemli başlıklarından biri olmak durumundadır. Ülkemizde yetişmiş ve deneyimli binlerce çevre mühendisi bulunmasına ve çevre mühendislerinin çalışma alanları açıkça tanımlı olmasına rağmen, Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından hukuka ve bilimsel gerçeklere aykırı bir biçimde, çevre mühendisliği bölümleri, çevre mühendisliği eğitimi, bu alanda emek veren bilim insanları ve binlerce çevre mühendisi yok sayılmaktadır. Ülkemizin ihtiyaç duyduğu kamusal çevre yönetimi anlayışını harekete geçirecek büyük bir potansiyel, “yeni” düzenlemelerle etkisiz hale getirilmektedir. “Kirlenen Öder” prensibiyle, parası olana kirletebilme hakkının verildiği günümüzde, kamusal denetimin neredeyse yok seviyesinde olması, cezaların uygulanabilir olmaması veya yetersiz kalması sorunu bu yönetmelikle katlanarak artacaktır.
- Diğer yandan gündemde olan ve su hakkının sermayeye devredilmesine ve geri dönülemez çevresel kayıplara neden olan hidroelektrik santrallere karşı halkın su hakkına, akarsuyuna ve toprağına sahip çıktığı eylemlere tanık oluyoruz. Yürürlükte olan HES projeleri için hektarlarca ağaç kesilecek, tüneller açmak için binlerce patlayıcı kullanılacak, akarsuların yönü değiştirilmiş olacak, hafriyatlar dere yataklarına bırakılacak, ekosistem zarar görecektir, biyoçeşitlilik azalacak, tünellere hapsedilen sular nedeniyle HES yapılan bölgeye düşen yağmur azalacak, üründe verim düşüklüğü yaşanacak, sosyo-kültürel yapı olumsuz yönde etkilenecek ve aslolarak da bu süreç su havzalarının ticarileştirilmesi süreci olarak yaşanacaktır.
- Bakanlık tarafından yapılan sınıflandırmada İstanbul merkez ve diğer ilçeleriyle hava kirliliği açısından I. Grup Kirlili İlgeler statüsünde yer aldığı halde, AKP hükümeti, yaptığı doğal gaz zamları ile halkı kömür kullanımına mecbur bırakmış ve seçim

dönemlerinde dağıttığı kalitesiz kömürlerle hava kirliliği sorununun katlanarak artmasına neden olmuştur.

- İnsanların rahat, etkin, ucuz ve zaman tasarruflu yöntemlerle ulaşımını sağlamaya yönelik değil, araçların ulaşımı temeli üzerine kurulmuş ulaşım politikaları ve yatırımları ulaşım sorununu çözmekte; çevre yıkımlarına sebep olmakta; otoyollar tarım alanlarını tahrip etmekte, su havzalarını kirletmekte; şehrin su havzalarına doğru büyümesine neden olmaktadır. Buna karşın hem ulaşım sorununu çözemeyecek olan hem de orman kıyımına neden olacak olan 3. Köprü bir çözümmüş gibi gösterilmeye çalışılmaktadır.
- İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı; son yıllarda uyguladığı fiyatlandırma politikalarıyla suyu yaşamsal bir hak olarak değil, alınıp satılabilen, kar edilen bir meta olarak gördüğünü ortaya koymuştur. Kontrollü su sayaçlarına karşı Ankara'da açılan davada yürütmenin durdurulması kararı alınmış olmasına rağmen İstanbul'da dava süreci devam etmekte, aynı zamanda da su sayaçları kontrollü sayaçlar ile değiştirilmektedir. Oysa İstanbul'da kayıp kaçak oranı %25'dir. Teknik ve idari görevi, bu kayıp/kaçak oranını azaltmak, %15 mertebesine indirmek olan İBB, çözüm olarak bunun mali yükünü halka yüklemektedir.
- Elektrik enerjisinde en önemli sorunlardan birisi de üretilen elektriğinin %18'ine karşı gelen bir kısmının teknik veya diğer nedenlerle ortaya çıkan kayıp-kaçak olmasıdır. Bu da yılda yaklaşık olarak 1,7 milyar dolarlık bir kayba karşı gelmektedir. Yapılması gereken nükleer santral anlaşmaları imzalamak, doğada geri dönülemez tahribata yol açan HES'leri kurmak değil, yaşamın sürdürülebilirliği ilkesini gözetten yenilebilir enerji kaynaklarına yönelmektir.

Yukarıda saydıklarımız, çevrenin korunmasını odağa koyan planlamaların, sanayileşmenin önünde bir engel olarak görülmesinden dolayı ortaya çıkan sorunlardan sadece birkaçı. Ancak bütün bu sorunlarla iç içe yaşarken; insanın ve çevrenin bir bütün olarak ele alınmadığı, sağlıklı bir çevrede yaşamının bir insan hakkı olduğunun göz ardı edildiği, çevrenin bir rant alanı olarak görüldüğü, politikasızlığın politika olduğu bir dönemde, 5 Haziran Dünya Çevre Günü'nü kutlama günü olarak değil bir mücadele günü olarak görüyoruz. Başka bir çevre politikasının mümkün olduğunun bilinciyle herkesi, çevre hakkına sahip çıkmaya çağırıyoruz.

***TMMOB Çevre Mühendisleri Odası
İstanbul Şubesi Yönetim Kurulu***