

Çevre Kalite Yönetim Sistemlerinin Bir Konusu Olarak Mavi Bayrak Projesi ve Haliç'te Uygulanmasına Yönelik Bir Çalışma

Murat AYAN

¹ Adıyaman Üniversitesi, İİBF, İşletme Bölümü, Adıyaman, Türkiye

Özet

Günümüzde sürdürülebilir kalkınma kapsamında çevrenin korunması ve yönetiminin önemi daha da artmıştır. Mevcut çevrenin gelecek kuşaklara en azından şu haliyle aktarılmasına dair kıyı alanlarında ne yapılabileceğinin Mavi Bayrak kriterleri ölçüsünde ele alınması amaçlanmıştır. Günümüzde, ilgili kurumlar kıyı, deniz kirliliğini önleme ve su kirliliğinin korunmasına yönelik çalışma ve düzenlemelerle gerekli tedbirleri almaya çalışmaktadırlar. Bu çalışmada; çevre yönetiminin kıyı alanlarında uygulanması, Mavi Bayrak Kriterleri ve Haliç kıyılarında bu kriterin uygulanabilirliği incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Çevre, Çevre Kirliliği, Mavi Bayrak, Haliç.

Abstract

Today within the frame of sustainable development, the significance of environmental protection and management has increased. It is taken as a goal to discuss what can be done for coastal areas on the level of Blue Flag criteria in order to transfer the existing environment at least as the way it is now. Today, related authorities are trying to take the required measures with the studies and regulations for prevention of the sea and coast pollution and water pollution. In this study, the implementation of environmental management on coastal areas, Blue Flag Criteria and the practicability of this criteria on Haliç (Golden Horn) shores are examined.

Keywords: Environment, Environmental Pollution, Blue Flag, Golden Horn.

Giriş

Deniz kirliliği, çevre kirliliğinin bir parçasıdır. Ancak denizlerin dezavantajı; çevreye (kara, nehir, göl, atmosfer vb.) atılan her türlü kirleticinin bir şekilde denizlerde sonlanmasıdır. Denizlere bırakılan binlerce maddenin bir kısmı istenmeyen zararlara neden olabilmekte, bu maddelerin dolaylı ya da dolaysız etkileri, her türlü canlının ölümüne sebep olabilmektedir.

Çevre kirliliğinin en önemli göstergelerinden biri olan deniz ve kıyı kirliliği ülkemizde ilk kez Haliç'in kirlenmesiyle gündeme gelmiştir. Bilincin artmasıyla çevreci yaklaşımlar, kurum ve kuruluşları harekete geçirmiştir.

Hızlı nüfus artışı ve buna bağlı olarak yaygınlaşan plansız şehirleşme hızı, endüstriyel gelişim hızının beraberinde getirdiği yük, doğaya ağır gelmiş; bu yükü taşıyamaz hale gelen doğal ortamlar tepkisini çeşitli reaksiyonlarla göstermiştir. Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrilmiş bir ülke olduğu için deniz ortamıyla iç içe olan bir coğrafi konumdadır. Turizm ve balıkçılık açısından önemli bir kaynak teşkil eden kıyı ve deniz sularının korunması ise estetik ve ekolojik faktörlerin ötesinde yaşamsal önem taşıyan bir ekonomik unsurun korunması olarak da anlaşılmalıdır.

¹ Corresponding author: Address: Business Administration, Management and Organization, Faculty of Economics and Administrative Sciences, University, 02040, Adıyaman, TURKEY. E-mail address: muratayan@adiyaman.edu.tr, Phone: +90416223382050 Fax: +904162232110

Mavi Bayrak Projesi kapsamına alınan illerde izlenen mikrobiyolojik parametreler Avrupa Çevre Eğitim Vakfı tarafından Total Koliform, Fekal Koliform ile Fekal Streptokok olarak belirlenmiştir. Avrupa Birliği (AB) uyumlaştırma çalışmalarına ön hazırlık amacıyla 2002 yılı itibarı ile tüm kıyı ölçüm ağında bu üç parametrenin izlenmesine başlanmıştır.

Haliç'te şimdiye kadar yapılan gayretli çalışmalar, meyvesini vermeye başlamıştır. Bundan sonra yapılması gerekenler ise çevrede yaşayan halkın ve küçük işyerlerinin haliç havzasını kirletmemeleri, yerel yönetimlerin bu konu üzerinde hassasiyetle durmaları ve konunun takipçisi olmalarıdır. Ulusal ve uluslararası düzeyde belgelenmesinin temel kriteri de pek tabii ki "*Mavi Bayrak*" ödülünü almasıyla olacaktır.

1. Mavi Bayrak

Avrupa Topluluğu, kendi ülkelerinde yüzme amacı ile kullanılacak göl ve deniz suları için gerekli su kalitelerini belirleyen mikrobiyolojik parametreleri, yol gösterici ve uyulması zorunlu hükümler olarak ortaya koymuştur. Bu çalışmalar 1987 yılında Avrupa Çevre Eğitim Vakfı (FEEE) tarafından Mavi Bayrak Projesi adı altında birleştirilmiştir. Avrupa Çevre Eğitim Vakfı'na 1991 yılında Avrupa Topluluğu dışından Finlandiya kabul edildikten sonra, ülkemizde de Mavi Bayrak Projesi'ne yönelik çalışmalar başlatılmıştır. Önceleri 11 Avrupa ülkesi daha sonra 22 ülkede başarı ile uygulanmıştır. 2001 yılında ise Avrupa'nın dışında yer alan ülkelere gelen talepler doğrultusunda projenin kapsamı genişletilmiş ve katılımcı sayısı artmıştır.[1]

Mavi Bayrak Projesi, kıyı alanları yönetiminin geliştirilmesi için bazı şartlar gerektirmektedir. Burada gönüllülük ve inisiyatif kullanma önemli yer tutar. Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) ve Dünya Turizm Organizasyonu'nun (WTO) ortak katılımı ile 1996 yılında kıyısız çevrenin geliştirilmesi ödülü olan "*Mavi Bayrak*" kabul edilip, yayınlanmıştır. Plaj, marina ve yatlarda çevresel yönetim (eko-etiket) ödülünü almak için kullanılan Mavi Bayrak, Avrupa ülkelerinde denenip, geliştirilerek diğer dünya ülkeleri ile de paylaşılmaktadır.[2]

Mavi Bayrak, gerekli standartları taşıyan nitelikli plaj, marina ve yatlara verilen uluslararası bir çevre ödülüdür. Temiz, bakımlı, donanımlı, güvenli ve dolayısıyla uygar, sürdürülebilir bir çevrenin sembolüdür. Plajlar için özünde temiz deniz suyu, sonrasında da çevre eğitimi ve bilgilendirmeye önem veren, gerekli donanıma sahip iyi bir çevre yönetimini temsil etmektedir. Marinalar için, deniz suyu analizi istenmemekle birlikte, diğer kriterler benzerlik göstermektedir. Mavi Bayrak, uluslararası niteliğiyle turizm açısından ayrı bir önem taşımaktadır. Çünkü tatil yapmak için bilmediği, yeni tanıyacağı bir yere giderken, insanların uluslararası garanti içeren ve özelliklerini bildiği bir plaja gitmek için plan yapması kolay olmaktadır. Mavi Bayrak bu nedenle güçlü bir araç ve yönlendiricidir.

Avrupa'da 25 ülke ve Güney Afrika Cumhuriyeti olmak üzere 26 ülkede uygulanmakta olup, her geçen gün katılımcı ülke sayısı artmaktadır. Mavi Bayrak Projesi, Uluslar Arası Çevre Eğitim Vakfı (FEE) tarafından koordine edilmekte ve Türkiye temsilciliğini, Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV) yapmaktadır.[3]

Ülkemizde Mavi Bayrak Projesi'nin uygulanmasına 1993 yılında başlanmıştır. Geçen süre içerisinde proje etkili hale gelmiştir. Tüm kıyılarımızda yaygınlaştırılabilmesi ve daha iyi tanınması, öncelikle yerel yönetimlerin projeye sahip çıkması ile mümkün olacaktır. Kıyıların korunması ve çevre bilincinin gelişmesi konularında Mavi Bayrak Projesi'nin önemli bir yeri vardır. Esasen bir çevre ödülü olmakla birlikte, uluslararası standart özelliği taşıması ve

uygulama alanının kıyılar olması nedeni ile turizm sektörü açısından da büyük bir öneme sahiptir.[4]

Mavi Bayrak, Uluslar Arası Çevre Eğitim Vakfı koordinasyonunda yürütülen uluslararası projelerden birisidir. Bu proje, 1989 yılında Turizm Bakanlığı ile yapılan bir protokolün ardından 1993 yılında 7 ilde başlatılmıştır. Avrupa standartlarına uygun olarak Nisan - Ekim aylarında 15 günde bir, diğer aylarda ise ayda bir olmak üzere deniz sularından mikrobiyolojik ve kimyasal analizler için numuneler alınmaktadır. Analiz sonuçları ve plajlara ilişkin diğer kriterler her yıl ulusal jüri tarafından değerlendirilerek, Uluslar Arası Çevre Eğitim Vakfı'na başvurulmakta ve aday plajlara Mavi Bayrak ödülü verilmektedir.[5]

Mavi Bayrak kriterleri, 1987 yılından beri Avrupa (Uluslar Arası) Çevre Eğitim Vakfı tarafından yürütülmektedir. Mavi Bayrak Kriterleri'ni dört ana başlık altında toplayabiliriz:[2] Bunlar; su kalitesi, emniyet ve hizmetler, çevre yönetimi, çevre eğitimi ve bilgilendirmedir.

Mavi Bayrak yerel çevreyi ve doğayı göz önüne alarak kıyı ve iç suların çevresi ile plajları yönetmek için özel çaba harcayan beldelere verilen bir çevre ödülüdür. Aday beldeler; su ve kıyı kalitesi, çevresel bilgilendirme ve eğitim, güvenlik, hizmet ve olanaklar konusunda bir takım şartları yerine getirmelidir. Ancak kampanyanın kriterleri zamanla geliştirilmektedir.[6]

Mavi Bayrak Projesi'nin amacı, özetle; deniz suyunda zararlı mikrobiyolojik ve kimyasal etkenleri araştırmak, plajları kullanan halkın sağlığını ve güvenliğini sağlamak, deniz suyu temizliği ve hizmet düzeyinin yeterliliğini sağlamak, deniz kirliliğine karşı tesis sahiplerini uyarak, eğitmek ve plajların düzenli olarak temizliğinin yapılmasını sağlamak, plajların güvenli ulaşım olanağını sağlamaktır.

Mavi Bayraklı plaj sayısı her geçen yıl artmaktadır. İlk yıl 1993'te sadece 9 marina ve 12 plajımız ödüle layık görülürken 2000 yılında tam 78 plaj ve 12 marinamız ödüle layık görülmüştür. Şu anda ulaşılan sayı her ne kadar gözümüze iyi görünse de üç tarafı denizlerle çevrili, adeta bir turizm cenneti olan ve önemli sayıda plaj potansiyeline sahip ülkemiz için bu sayının yetersiz olduğu açıktır. Bu sayının artması yerel yönetimlerin ve halkın bilinçlendirilmesiyle doğru orantılıdır. 2002 yılı itibari ile 127 Mavi Bayraklı plaj ve 12 marinaya sahip durumdaydık. 2003 yılında 140 plaj ve 11 marina mevcuttur. 2004 yılında ise plaj 150 ve marinalarda 12 bayrak alınmıştır. 2005 yılında ise bu sayı plajlarda 172'ye marinalarda 12'ye çıkmıştır. 2014 yılında 397 plaj, 22 marina ve 12 yat mavi bayrak almaya hak kazanmıştır.[7]

Mavi Bayrak ödülüne sahip olmak ve onu koruyabilmek aşağıdaki hususların etkili bir biçimde yerine getirilmesiyle mümkün olmaktadır. Bunlar: deniz suyu analizlerinin önerilen tarihlerde ve noktalarda düzenli olarak yapılması, beldelerde arıtma tesislerinin varsa etkili çalıştırılmasının takibi, yoksa pis su arıtma tesisi yaptırılması ve gereğinin uygulanması, arıtma tesisi deşarj suyu analizlerinin uzmanlar tarafından düzenli olarak takibi, çöp toplama ve depolama merkezlerinin disipline edilmesi, geri dönüşüm bilincinin yöre halkına ve beldeye gelen ziyaretçilere kazandırılması, plajda lisanlı cankurtaran bulundurulması, yöre halkının ve ziyaretçilerinde katılımının sağlanacağı çevre korunması yönünde eğitim faaliyetlerinin düzenlenmesi ve bu tür faaliyetlerin teşvik edilmesidir.

Mavi Bayrak Projesi, resmi yüzme sezonu ne kadar kısa olursa olsun bir sezon boyunca en az 5 numunesi olmayan adayları kabul etmemektedir.(Kuzey Avrupa'nın bazı kesimlerinde resmi yüzme sezonu 1-2 ay kadar kısa olabiliyor.) Ulusal operatör, ulusal jüri veya Avrupa

jürisi yüzme suyu kalitesinin tutarlılığından şüphe ederse, geçmiş yılların su analiz sonuçları istenebilir ve bu doğrultuda değerlendirme yapılabilir.

Mavi Bayrak Projesi, çevre politikalarının sürdürülmesi faaliyetlerinde yardımcı olan etkili bir çalışma olup plaj ve marinaların gönüllü katılımı ile sağlanır. Yerel, ulusal ve bölgesel düzeyde emniyet politikalar, su kalitesi, çevre eğitimi, atık yönetimi, doğal alanları yönetimi, turizm faaliyetleri ve diğer konularda Mavi Bayrak Projesi başarılı olmuş ve bu politikaların etkili bir şekilde yürütülmesine de destek olmuştur.

2. Haliç'te Kirlilik

Haliç ve çevresi uzun yıllardan beri iskân edilmiştir. Şehir ve sanayi atıkları, uzun yıllar Haliç'e akıtılmıştır. Yine uzun yıllardan beri, dereler ve deniz doldurularak arazi kazanılması adeta bir gelenek haline gelmiştir. Haliç ayrıca, Alibey ve Kağıthane Dereleri'nin getirdiği malzemelerle dolmuştur. Bütün bunların sonucunda Haliç çevresinde zemin yüzünde yapay bir örtü meydana gelmiştir. Manifaturacılar çarşısı sondajlarında 25 metre derinlikten Bizans Dönemi'ne ait tuğla çıkarılması, bu örtünün kalınlığı hakkında fikir veren sadece bir örnektir. İstanbul'un deniz surlarının, 550 yıl önce kıyı çizgisini oluşturduğu dikkate alınır, denizden kazanılan alanların genişliği anlaşılabilir. Haliç'in yukarı kesimlerinin sığlaşması son 40-50 yılda meydana gelmiştir.[8] Yakın tarihe kadar Haliç çevresinde birçok fabrika, mezbahe, tersane ve hal mevcuttur. Bu işyerleri bütün atıklarını Haliç'e bırakırken hiçbiri arıtma tesisine sahip değildir. İş imkânlarının artmasıyla birlikte çevrede çarpık yapılaşma başlamıştır. İşyerlerinin ve evlerin atık suları Haliç'in çehresini değiştirmiştir. İstanbul'un merkezinde, binlerce yıllık tarihe ve eşsiz tabii güzelliğine sahip bölgeden herkes kaçır olmuştur.[9] Son yıllarda gerçekleştirilen gayretli çalışmalar bu süreci kısmen engellemiştir.

1950'li yıllarda Haliç, çevresinde günü birlik konaklanan, yüzelebilen, balık tutulabilen bir merkezdir. Bu yıllardan sonra, Haliç kıyılarına ve Haliç'e dökülen derelerin çevrelerinde kontrolsüz sanayi ve alt yapısız konutların oluşmasını ve buna bağlı olarak yeşil alanların azalmasını takiben, bu bölgelerin görünümü bütünüyle değişmeye başlamıştır. Haliç'te, Boğaz'dan gelen akıntıların yardımı ile çökme daha az olurken, derelerden gelen suyun, yeni yapılan barajlar sebebi ile azalmasıyla Haliç membasındaki cılız akıntı ile çökme daha da hızlanmıştır. Çökmenin artması ile deniz trafiği tamamen yok olmuş, bu da çökme hızlandırırken suyun oksijen seviyesinde de düşüşüne yol açmıştır. Bu sebeplerle Haliç hızla dolarak sığlaşan, kirlenmeyle birlikte önemini yitiren bir su kütlesi haline gelmiştir.[10]

1950'li yıllardan itibaren, Haliç kâbus dolu günler geçirmiştir. Pek çok tersane, fabrika ve depo Haliç kıyılarında faaliyete geçmiş olduğundan, sanayileşme sonrasında İstanbul'a büyük bir göç başlamıştır. Bölgede iş alanlarının açılmasıyla gelenler çevrede ikamet etmeye başlamışlardır. Büyük ve çarpık bir yapılaşma ortaya çıkmıştır. Bir yandan sanayi atıkları, diğer yandan nüfusu yoğunlaşmış çevre semtlerinin atık suları el ele vererek, Haliç'i öyle kirlenmişlerdir ki, bir dönem yaz aylarında Haliç'in kıyısından geçerken pis kokudan nefes dahi alınmaz hale gelmiştir.[9]

1996 yılına gelindiğinde, Haliç'in Balat - Hasköy hattı üzerinde kalan bölgede su akıntısı normal günlerde 20 cm derinliğinde ve 20 m eninde bir kanaldan sağlanmıştır. Bu kanalın dışında kalan bölgeler su seviyesinin 40 cm üzerine kadar dolarak yükselmiştir. Haliç içinde, Eyüp yakınlarında karşılıklı kıyılar arasında taşımacılık yapan kayıkçılar, ancak 5 m eninde bir kanal içinde çalışabilmekte, bu kanalın dışına çıkan tekneler çamura saplanmaktaydı. Haliç çeşitli yerlerinde çamur içine sıkışıp kalmış tekneler ile bir tekne mezarlığını

andırmaktaydı. Çevrede oturanlar, kokudan son derece rahatsızdılar. Tüm bu olanlar, İstanbul'un en merkezi yerlerine birkaç dakika uzaklıkta, iki çevre yolunun arasında kalan, yerleşime son derece müsait bir bölgede olmaktadır.[10] Haliç'te su kirlenmesinin başlıca sebepleri aşağıdaki şekilde sıralanabilir:[11] Bunlar; evsel atık sular, sanayi kaynaklı atık sular, katı atıklar, çöpler, derelerden ve yamaçlardan gelen sürüntü malzemeler ve diğer atıklardır.

Haliç üzerinde iki yakayı bağlayan köprülerin yapımı, arkasından ahşap yelkenli gemilerin yerini saç tekneli buharlı vapurların alması ile Haliç'in romantik görüntüsü değişmiş, tersane yeni teknik şartlara uyarken Haliç'in kıyılarında fabrikalar, atölyeler ve küçük endüstri merkezleri doğmuş böylece buranın bir gezinti, sayfiye ve açık havaya çıkma yeri olma özelliği bütünüyle ortadan kalkmıştır. Şehircilik uzmanı olarak İstanbul'a getirilip şehrin nazım planını hazırlamakla görevlendirilen Fransız Henri Prost'un, Kağıthane vadisini sanayi bölgesi olarak tavsiyesi de, Haliç'in geleceği için büyük ölçüde zararlı olmuştur. Çağın gerektirdiği bu değişikliklerin bir kısmı çeşitli tahriplere yol açmış, deniz suyunun bilhassa sucuk imalatı ile mermer fabrikalarının artıkları ile zehirlenmesi renginin değişmesine ve dibinin dolmasına sebep olmuş, bu hususta önleyici hiçbir tedbir alınmayışı, Haliç'in ölümüne yol açmıştır. Bu arada Haliç'in muhtelif yerlerinde hurda gemilerin sökölme tezgâhlarının kurulması, bazı köhne vapurların bunların önlerinde yıllarca batık halinde kalması da buraya büyük ölçüde zarar vermiştir. Bu menfi şartlar Haliç'teki balık ve diğer deniz ürünlerinin neslini tükettiği gibi bazı mevsimlerde gezgin balıkların buraya girmesini önlemiştir. Halbuki neredeyse 1960'lara kadar Haliç'te lezzetli balıklar tutulabildiği gibi daha önceleri de burada tarak ve istiridye gibi deniz canlıları çıkarılmaktadır.[12]

Uzun yılların evsel, erozyon ve sanayi atık yükünü barındıran Haliç'te bilhassa Balat - Taşkızak hattındaki sığ bölgede çok miktarda çamur birikimi meydana gelmiş ve canlı türlerini sınırlayıcı anaerobik şartların oluşumu veya zehirli - zararlı maddelerin birikimi gibi sorunlar oluşmuştur. Haliç'in temizlenmesi için son dönemlerde yapılan çalışmalarda ise olumlu sonuçlar alınmaya başlanmıştır. Bu düzelmenin devam ettirilmesi ve tüm Haliç alanına yayılması için dip çamurunun karakteri ve su hacmine etkilerinin daha detaylı araştırılması gerekmektedir.[13] Su kütlelerinin kirlilik tarihçeleri, söz konusu bölgelerdeki nüfus artışı ve endüstrileşme gibi özellikler ile yakından bağlantılı olarak değişiklik göstermektedir.[14]

Haliç'te kirlilik, kıyılarına sanayinin taşınması ile 1950'li yıllarda başlamıştır. Haliç'in bu kirliliği ve temizleme usulleri 1960'lı yıllardan beri çeşitli araştırmalara ve ulusal politikalara konu olmuştur. Söz konusu çalışma ve öneriler çok geniş bir yelpazeyi kapsamaktadır. Bunlar arasında en uç teklifler olarak Karadeniz'den kanal açılması, Boğaz'dan tünel kazılması veya artık Haliç'in belirli kısımlarının kurtarılamayacağı ve bu kısımların doldurularak yeşil alan kazanılması sayılabilir. Hatta bu çalışmaların bazıları çeşitli uluslararası ödüllere de konu olmuştur.[10]

3. Haliç'in Mavi Bayrak Alması, Haliç'e Yeni Bir Kimlik: Mavi Bayrak

Entegre Denizel Çevre Yönetim Sistemi; denizel çevre yönetimi, sosyo-ekonomik etkinlikler sonucunda denizel kaynakların güncel ve gelecekteki yararlanma olanaklarının sınırlandırılmaması için denizel kaynakların (deniz-kıyı bütünlüğü) kalitesinin ve kantitesinin konum, zaman, şekil olarak kontrolünü içermektedir. Entegre denizel çevre yönetimi; çevreye zarar vermeyen ya da en az zarar veren sosyo-ekonomik kalkınma biçimine en uygun model olup, bugün tüm dünya devletlerince kabul edilmiş yönetim sistemidir. Bu yaklaşımın temel

hareket noktası, denizin; hem eko-sistemin parçası bir doğal kaynak hem de kalite ve miktarına bağlı olarak kullanım amacı değişebilen bir meta olarak kabul edilmesidir. Bu nedenle, sistem denizel kaynakların hem ekolojik dengenin korunması hem de ihtiyaçların karşılanabilmesine yönelik olmak üzere, korunmasını ve yönetilmesini amaçlamaktadır.[15]

1940'lı yıllarda Balat'lı balıkçıların çevirme ağlar ile balık avladığı Haliç'te, plansız yerleşime bağlı olarak, 1970'li yıllardan sonra aşırı kirlilik, canlı yaşamı ya tamamen yok etmiş ya da Galata Köprüsü civarında az sayıda tür ile sınırlandırmıştır. 1899 yılında Fritsch tarafından Haliç'in makroskopik algleri üzerine yapılan araştırmada (Chlorophyceae) yeşil alg grubundan 4 tür, (Pheophyceae) esmer alg grubundan 1 tür, (Rhodophyceae) kırmızı alg grubundan 4 tür verilmiş olmasına rağmen, 1990'da sadece Galata Köprüsü civarında mediolittoral zonda yeşil alglerden 2 tür tespit edilmiştir. Aynı araştırmada, Eyüp - Sütluçe'den sonra hiçbir alge rastlanılmadığı gibi diğer sahalarda, su seviyesi altında ve dalgalanma zonunda alg dağılımı tespit edilememiştir.[16] 1996 yılında yapılan ÇED araştırmasında, yaşamın Galata Köprüsü civarında sınırlı kaldığı ve alt suda sadece 3 tür balığın, bu dar sahaya giriş yaptığı kaydedilmiştir. Islah çalışmalarını takiben Valide Sultan Köprüsü'nden, Galata Köprüsü'ne kadar olan sahada 1999 yılında 16 türün, 2000 yılında 24 türün yumurta veya larvasının bulunmuş olması ve örneklenen yumurtalarda canlı yumurta oranının bir önceki yıla göre yüksek olması her geçen zaman su kalitesindeki iyileşmenin biyolojik çeşitliliğe etkisini göstermektedir. Hamsi, çaça, iskorpit, istavrit, mezigit, gelincik gibi türlere ait örneklenen yumurtaların, embriyonik safhanın ilk evrelerinde olması, sahaya bu türlerin erginlerinin de girdiğine işaret etmektedir.[16]

Haliç, yüzyıllar boyunca İstanbul'un en fazla ilgi çeken bölgelerinden birisi olmuştur. Her devirde çeşitli sosyal, kültürel, ekonomik ve spor faaliyetlerinin yapıldığı önemli merkezlerin yerleşim yeri olarak seçilmiştir. Doğal olarak bu kadar hareketli ve canlı bir bölgenin önemi hemen hemen tüm uygarlıklarda olduğu gibi suyun bulunmasından dolayı olmaktadır. Su, her coğrafik ve ekonomik bölgede önemli bir yer tutmaktadır. Elbette suyun fiziksel, kimyasal ve biyolojik özellikleri ve kalitesi, onunla yapılacak faaliyetleri sınırlandırmaktadır. Suyun kalitesi pek çok aktiviteyi seçici duruma getirmekte, su içerisinde veya üzerinde olduğu kadar su kenarındaki yerleşim ve faaliyetleri de belirleyebilmektedir. Bu yönüyle su kalitesinin bilinmesinde önemli avantajlar vardır. 20.yüzyılda artan sanayileşmenin bir sonucu olarak Haliç büyük ölçüde kirlenmiş ve bunun sonucu olarak eski önemini yitirmiştir. Bir zamanların kültür, eğlence ve rekreasyon vadisi olan, içinde birçok medeniyetin tarihini barındıran Haliç, yakın bir zaman öncesine kadar su derinliği yer yer yarım metrenin altına kadar düşmüş, sandalların bile yol alamadığı bir bataklık haline gelmiştir. 1980'li yıllarda artık özellikle Haliç'in iç kesimleri, anaerobik şartların hüküm sürdüğü, tüm estetik görüntüsünü kaybetmiş bir çamur kütlesi haline dönüşmüştür. Yine bu yıllarda başlayan ve 1990'lı yılların sonlarında hız kazanan su kalitesi iyileştirme ve çevre düzenleme çalışmaları, 2000 yılına gelindiğinde gözle görülebilir sonuçlar vermeye başlamıştır.[17]

Haliç'te kirliliğin izlenmesinde kullanılan Fekal Koliform ve Fekal Streptokok parametrelerinin 1998 -2002 döneminde 107 mertebesinden 103 mertebelerine, hatta zaman zaman 101-102'ye kadar düştüğü tespit edilmiştir. Yüzey suyu mikrobiyolojik kirliliği özellikle Mayıs 2000'den itibaren önemli düşüş göstermiştir. Bunda yüzey deşarjlarının kontrolü ve diğer iyileştirme çalışmalarının yanı sıra, dubalı ayaklar üzerindeki eski Galata Köprüsü'nün yarı açık hale getirilerek yüzey suyu sirkülasyonunun sağlanmış olmasıdır. İç kesimde nispeten yüksek değerlerin 2002 yılında da tespit edilmiş olması, Kağıthane ve Alibey Dereleri'nden gelen kirlilik yükünün halen devam etmesinden kaynaklanmaktadır. Yüzey suyunda bazı dönemlerde mikrobiyolojik kirliliğin artmasında yağış etkili rol

oynamaktadır. Özellikle yağışlı dönemlerde derelerden taşınım artmakta ve Haliç'te kirliliğin artmasına neden olmaktadır. Bu nedenle derelerin ıslahının tamamlanarak kontrol altına alınmasının Haliç'in su kalitesinin korunması ve geliştirilmesinde büyük katkısı olacaktır. Bölgenin yağış verileriyle karşılaştırıldığında, yağışların arttığı dönemlerde Fekal Koliform ve Fekal Streptokok değerlerinin de paralel olarak artış gösterdiği görülmektedir. Yüzey suyunda tespit edilen iyileşme, yağışlı dönemlerde mikrobiyolojik kirliliğin artması ile kesintiye uğramaktadır.[17]

Haliç'te sürdürülen su kalitesini iyileştirme ve Haliç havzası rekreasyon çalışmaları kapsamında son birkaç yıldır önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu çalışmaların en önemli adımlarından olan Kuzey ve Güney Haliç kolektörlerinin inşası, dip çamurunun taranması, Alibeyköy Barajı'ndan temiz su verilmesi ve oksijen konsantrasyonunun artırılmasına yönelik pompalarla havalandırma projeleri hayata geçirilmiş ve eskiye nazaran Haliç'e atık su girişi önemli ölçüde kontrol altına alınmıştır. Ancak Haliç'i besleyen derelerden halen önemli miktarlarda organik bazlı kirlilik gelmeye devam etmektedir. Özellikle yağışlı periyotlarda bu taşınım belirgin şekilde artmaktadır.[18]

Haliç'te yaşayan balık türü 34'e çıkarken, Koliform bakterileri açısından Haliç bölgesinde Avrupa Birliği Mavi Bayrak değerlerinin sağlandığı tespit edilmiştir. AB standartlarına göre, bir suda yüzülebilmesi için Koliform bakteri oranının 2000'nin altında olması ölçü kabul edilmektedir. Haliç'te bu oran birçok bölgede 1000'e düşmüştür. Haliç'te bu oranın 1996 yılı öncesi milyarlar seviyesinde olduğu dikkate alınırse temizlik çalışmalarının ne derece verimli olduğu daha net anlaşılmaktadır.[9]

4. Mavi Bayrak Kriterlerin Haliç Kıyılarına Uyarlanması

Su Kalitesi

1. Yüzme suyu kalitesi, Avrupa Birliği Yüzme Suyu Yönetmeliği standardına uygun olmalıdır. (Z) Mevcut ölçümler, Avrupa Birliği Yüzme Suyu Yönetmeliği standardına uygundur. En son yapılan ölçümlerde kaçak endüstriyel atıklar, yağmur sularının taşıdığı alüvyonlar, halkın bilinçsiz çevre kullanımı zaman zaman bu standartların dışına çıkmasına sebep olmaktadır. Alibey ve Kağıthane Dereleri'nin yağmurlar sebebiyle taşıdığı alüvyonlar, dere kıyılarına belli yükseklikte bentler yapılarak kesildiğinde, Haliç sularına bu olumsuzluğu taşımaları engellenmiş olacaktır. Ayrıca, bu bölgede bulunan orta ölçekli sanayi acilen başka bölgelere taşınmalı ya da sanayi atıklarını derelere deşarj etmeleri önlenmeli ve en ağır şekilde cezalandırılmaları sağlanmalıdır.

2. Ön arıtmasız endüstriyel ve evsel atık sular plaj alanına boşaltılamaz. (Z) Her ne kadar yerel yönetimlerin çaba ve gayretleri bu konuda çok yoğunlaşmasına rağmen yine de bilinçsiz halk ve küçük sanayinin daha fazla kar elde etmek için umursamaz tavırları ve caydırıcı önlemlerin yetersiz olması kıyı alanlarının kirletilmesini önleyememektedir. Ulusal mevzuatımıza göre, ön arıtmasız endüstriyel ve evsel atık suları plaj ve kıyı alanlarımıza boşaltılamaz, bu suçtur. Her ne kadar suçta olmuş olsa, mevcut durum bunun tam olarak sağlanmadığını göstermektedir. İlgili kurumlar gerekli takibatı yapıp yargıya intikal ettirmektedir. Yargı sürecinin ağır işlemesi paralelinde endüstriyel ve evsel atıklar bu zaman zarfında Haliç sularını kirletmeye devam etmektedir. Belki de bu konuda ki en caydırıcı tedbir, bu bölge için Boğaziçi İmar Planı gibi TBMM'den Haliç ve çevresi için çıkartılacak olan özel bir kanunla gerçekleştirilebilir.

3. Kirlilik kazalarıyla mücadele edilmek için yerel veya bölgesel acil durum planları olmalıdır. (Z) İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ve bu havzadaki beş ilçe belediyesinin acil durum planları mevcuttur. Haliç Belediyeler Birliği'nin (HBB) 2000 yılında oluşturulmasıyla da bu ve benzeri konularda ortak plan ve politikalar benimsenmiş olup, gerekli çalışmalar sivil toplum kuruluşları ve üniversitelerin de katkılarıyla belli aralıklarla gerçekleştirilmektedir.

4. Alg ve diğer bitkilerin plajda birikip çürümesi önlenmelidir (koku yaratmadığı özel kullanım için ayrılmış alanlar hariç tutulabilir.) (K) Mevcut durumda, plajlar doldurulduğu için bu konuda herhangi bir sıkıntı yoktur; ama Haliç'in temizlenmesi ile birlikte farklı cins ve renklerde ki algler tekrar Haliç sularında barınmaya ve yaşamaya başlamışlardır. Alglerin varlığı, Haliç'te canlanmanın tekrar başladığını gösterdiği için sevindirici bir sonuçtur. Ayrıca, Haliç kıyılarına Mavi Bayrak alabilmek için daha önceden belirlenmiş bazı pilot noktalara suni plajlar tesis edilmelidir (Japonya, Avustralya ve Güney Afrika Cumhuriyeti ülkelerinde olduğu gibi).

5. Belediyenin arıtma suları, Avrupa Birliği Şehir Atık Suyu Yönetmeliği'ndeki atık su standartlarına uygun olmalıdır. (Z) Ölçümler Avrupa Birliği standartlarından daha iyi düzeydedir. Bu mevcut durumun korunması ve idamesi hem şimdi hem de Mavi Bayrak çalışmalarının başlayıp, bu belgenin alınmasından sonra ki süreçte de gereklidir.

Cevre Eğitimi ve Bilgilendirme

6. Plaj veya plajın bir kısmı yoğun olarak kirlenmiş veya kirlenme olasılığı varsa veya güvenirliliği etkileyen başka tehlikeler söz konusu ise halk anında uyarılmalıdır. Halkın uyarılmasına yönelik yöntemler kriter 3'te yer alan acil durum planlarında açıklanmalıdır. (Z) Bu konuda İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ve Haliç Belediyeler Birliği (HBB) olarak gerekli çalışmalar yapılmış ve geliştirilmeye devam edilmektedir. Ayrıca, bu konuda mevcut ulusal mevzuatlar yetersiz kalmaktadır. Bunun için gerekli düzenlemeler Türkiye Büyük Millet Meclisi'nce (TBMM) bu ve benzeri bölgeler için etkin ve caydırıcı olarak tekrar ele alınmalıdır.

7. Kıyı alanlarındaki hassas doğal bölgelerin flora ve faunası ile ilgili bilgiler, halka sergilenmeli ve turizm enformasyonunda yer almalıdır. Verilen bilgilerde bu alanlarda uyulması gereken davranış kuralları da açıklanmalıdır. (Z) Bu bölgede ki yerel yönetimler; üniversiteler ve sivil toplum kuruluşları ile yaptıkları çalışmalarla bu konuda, sorumluluklarına düşeni yapma çabası içerisindeyler. Son dönemde, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri Ana Bilim Dalı öğretim görevlilerinin aktif çalışmaları ile Haliç'te mevcut olan deniz flora ve faunasının haritası çıkartılmış olup, medya aracılığıyla ulusal düzeyde bölge halkıyla paylaşılmıştır. Plaj yöneticisi; Su kalitesi ile ilgili güncel bilgileri kolayca anlaşılabilir tablo veya şekillerle halka sergilemelidir. (Mavi Bayrak alındığı takdir de bu bilgiler sergilenecektir.) Mavi Bayrak'a yakın bir yerde, Mavi Bayrak konularını ve yerel ve ulusal düzeyde kimlerin sorumlu olduğunu içeren Mavi Bayrak bilgilerini sergilemelidir. (Mavi Bayrak alındığı takdir de bu bilgiler sergilenecektir.)

8. Yönetim, Zorunlu bir Mavi Bayrak kriterine uygunluğu sağlayamıyorsa, Mavi Bayrak'ı geri alma, sorumluluğunu üstlenir. (Z) Plaj yöneticisi, devamlı ve düzenli kontrollerle Mavi Bayrak şartlarının yerine getirilmesini sağlar. Turizm Bakanlığı İl Müdürlükleri koordinasyonunda periyodik yerel denetimler yapılabilmektedir. Mavi Bayrakın 10 gün süreyle indirileceği durumlar: a. Bir zorunlu kriterin tam olarak sağlanamamış olması,

b. İki zorunlu kriterin kısmi olarak sağlanamamış olması, Mavi Bayrağın sezon süresince indirileceği durumlar: a. Birden fazla zorunlu kriterin sağlanamamış olması,

9. Belediye ve plaj yöneticisi en az beş çevre eğitim etkinliğini gerçekleştirmelidir. (Z) Sorumlu kişi ve kurumların gerçekleştirmesi gerekli olan faaliyetlerdir. Mavi Bayrak çalışmaları ile bu bölgede ki yerel yönetimler hem kendi imkanları hem sivil toplum kuruluşlarının katılımı hem de bu bölgede ki üniversitelerin yardım ve destekleri ile çevre eğitimi konusunda şimdiye kadar olduğu gibi şimdiden sonra da bu ve benzeri birçok aktiviteye dahil olacaklardır.

10. Plaj alanlarını kapsayan yasalar ile ilgili bilgiler halkın kolayca erişebileceği turizm büroları belediye binası veya plaj alanlarında bulundurulmalıdır. Plaj alanı ile davranış kuralları plajda asılmalıdır. (Z) Haliç Belediyeler Birliği'ne dâhil olan ilçelerin Haliç kıyılarına (denize girilen) yerlere sık aralıklarla davranış kurallarını gösteren panoları asmaları ve turizm büroları açarak yerli ve yabancı turistleri bilgilendiren faaliyetler içerisinde olmaları kaçınılmaz bir gerekliliktir. Bu bölgede ki Mavi Bayrak çalışmalarının başlayıp, hız kazanması ile bu madde en kısa zamanda gerçekleştirilecektir.

11. Beldenin bir çevre inceleme merkezi veya kıyı çevresiyle ilgilenen kalıcı halk çevre eğitim alanları olmalıdır. Bu tür noktalar Mavi Bayrak hakkında bilgi veriyorsa ve kıyı ve deniz alanları konusunda halk çevre eğitimi etkinlikleri için odak merkezler ise Mavi Bayrak merkezi olarak nitelendirilir. (K) Tarihin en eski yerleşim bölgelerinden biri olan Haliç, Mavi Bayrak aldığı takdirde, İstanbul metropolüne de merkezi bir misyon yüklemekle beraber bu konuda öncülük edecektir. Mavi Bayrak hakkında bilgi veren kıyı ve deniz alanları konusunda bu bölge, yöre halkına çevre eğitimi etkinliklerinde merkez nokta olacaktır. Haliç kıyıları, Mavi Bayrak merkezi olarak nitelendirilip hem ülkesel bazda hem de evrensel bazda lagünlere örnek teşkil edip, bu konuda Haliç benzeri kıyılara sahip olan ülkeler için Haliç modelini örnek alarak çalışmalarını icra edeceklerdir. Belki de bu bölge bu çalışmalarla fiziksel, kültürel ve tarihsel açıdan bir ilke imza atacaktır.

Cevre Yönetimi, Hizmetler ve Can Güvenliği

12. Beldenin, kıyı alanları için bir arazi kullanım ve kalkınma planı olmalıdır. Bu plan ve beldenin kıyı alanlardaki mevcut etkinlikleri planlama ve kıyı alanlarının korunması yönetmeliklerine uygun olmalıdır. Eğer belde çok küçük ise daha büyük bir bölgesel planın parçası olabilir. (Z) İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ve Haliç Belediyeler Birliği (HBB) gerekli ıslah çalışmalarına kademeli olarak başlamış ve devam etmektedirler. Haliç çevresi yeterince büyük olduğu için hem bu bölgede ki semtler ayrı ayrı hem de bu semtlerin birlikte oluşturduğu Haliç geneli için bölgesel planlama mevcuttur.

13. Çöp kutuları yeterli sayıda sağlanmalı, korunmalı, düzenli olarak bakıma alınmalı ve boşaltılmalıdır. Plajda toplanan çöpler, algler ve diğer kirleticiler için yeterli önlemler alınmalıdır. Plajda toplanan atıklar lisanslı bir atık toplama tesisine boşaltılmalıdır. (Z) Yerel yönetimler temizlik işlemlerini özel sektöre ihale ederek, eskiye oranla daha olumlu sonuçlar elde etmişlerdir. Bu konuda herhangi bir olumsuzluk yaşanmamakla beraber, toplanan çöpler ayrıştırılarak tekrar kullanımı ve ekonomiye kazandırılması sağlanmaktadır. Son yıllarda bu konu hakkında ciddi olarak durulması, istenen ve beklenenden öte yararlar getirmiş, çevre sağlığı ve temizliği korunmakla beraber yörenin çehresi değişmiştir. Çöp kutuları yeterli sayıda olup, korunmakta, düzenli olarak bakıma alınmakta ve boşaltılmaktadır.

14. Yüzme sezonunda gerekirse her gün plaj temizliği yapılmalıdır. (Z) Deniz süpürgeleri ile her sabah mevcut ilçe sınırları içerisinde yüzey temizliği yaptırılırken, kıyıda genel mıntıka temizliği görevli şahıslar vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir. Mavi Bayrak çalışmaları ile bu gayretler daha ciddi ve bilinçli düzeyde gerçekleştirilip, hız kazanacaktır.

15. Plajda; özel yetki dışında taşıt kullanımına, plaj bisikleti veya araba yarışlarına, çöp dökülmesine, izinsiz kampinge, izin verilmez. Araçların girmesine verilen plajlarda park etme yerleri ve arabanın kullandığı özel alanlar belirlenmelidir. Su kenarlarına arabaların girmesi kesinlikle önlenmelidir. (Z) Haliç'in mevcut tapografik yapısı gereği taşıtlar giremez ve kamp kurulamaz. Çöp dökülmesini ise görevli personel engel olur ve gerekli yasal işlemleri tavizsiz uygular. Tasarlanacak olan pilot plajlarda; özel yetki dışında taşıt kullanımına, plaj bisikleti veya araba yarışlarına, çöp dökülmesine, izinsiz kampinge, izin verilmesi mümkün olmayacaktır. Araçların girmesine izin verilen plajlarda park etme yerleri ve arabanın kullandığı özel alanlar belirlenmiş olarak, buralara gelen halk mevcut tabelalarla yönlendirilecektir. Su kenarlarına arabaların girmesi kesinlikle önlenecektir.

16. Plajda güvenli erişim olmalıdır. (Z) Güvenli erişim şartı toplu taşıma araçları ile sağlanmaktadır. Şahsi araçların park sorunu ise katlı otoparkların inşası ile gelecekte bir sorun olarak ortaya çıkmayacaktır. Toplu taşıma araçlarının yeni, temiz, konforlu ve sık aralıklarla olmasının yanı sıra özürülür içinde rahat bir şekilde kullanılabilir olması gerekmektedir.

17. Plajda farklı kullanıcılar ve farklı kullanımlar sonucu doğabilecek uyuşmazlıklar ve kazalar önlenerek plaj yönetilmelidir. Eğer plajı çevreleyen doğal alanlar varsa, yoğun kullanımdan ve plaja gelip giden trafiği olumsuz etkilerinden korunmak için gerekli önlemler alınmalıdır. (Z) Mevcut Haliç deniz ulaşımı belli rotalarda sınırlandırılmalı ve mümkün mertebe mesafelerin yakınlığından dolayı kara ulaşımına kaydırılmalı, bu vesile ile Haliç'in kirletilmesi kısmen önlenmiş olacaktır. Ayrıca, Haliç'in Mavi Bayrak olarak yüzme sezonuna açılmasıyla beraber su sporları için ayrı, yüzücüler için ayrı bölgelerin tahsisi plaj yönetimi tarafından sağlanmalıdır.

18. Gereksinimlerine uygun kontrolü atık su boşaltım sistemine sahip, temiz ve yeterli sayıda tuvalet, duş vb. olmalıdır. (Z) Şu anda büyük bir ihtiyaç olarak beliren tesislerin standart şekilde yapılması ve yaptırılması özel şirketlere ihale edilmelidir. Bununla beraber çok miktarda, temiz, geniş, kullanışlı ve özürülür içinde duş ve tuvaletler inşa edilmelidir. Bu yerlerin plaj gerisinde yapılması ve atık su deşarj sistemine bağlanarak deniz suyuna karışmaması, çevreye herhangi bir koku ve pis su sızdırmasının olmaması sağlanmalıdır.

19. Yüzme sezonu boyunca plaj bekçileri görevde olmalıdır ve/veya yeterli güvenlik önlemleri alınmalıdır. Bu önlemler cankurtaran malzemelerine, kullanma talimatlarına ve telefonlara anında erişim olanağı sağlanmalıdır. (Z) Mavi Bayrak alındığı takdirde can ve mal güvenliği konusunda işinde profesyonel şahısların sezonluk veya devamlı olarak işe alınmaları gerçekleştirilmelidir. Aynı zamanda gerekli acil yardım malzemelerinin halkın kullanımına kolay ve açık bir şekilde sunulmalıdır. Mavi Bayrak alındığı takdirde, yüzme sezonu boyunca plaj bekçileri görev başında olacaklardır. Yeterli güvenlik önlemleri alınmış olup, bu önlemler cankurtaran malzemelerine, kullanma talimatlarına ve telefonlara anında erişimi sağlayacaktır.

20. Plajlar, ilk yardım olanakları olmalı ve yeri kolayca bulunmalıdır. (Z) Denize girilen yerlerde bol miktarda can yeleği ve ilk yardım çantası bulunmalı ve ulaşılması kolay

olmalıdır. Bu olanaklar (ilk yardım çantaları) sık aralıklarla ve korunaklı bir şekilde plajın muhtelif yerlerine konuşlandırılmalıdır.

21. Plajda, köpek, at ve diğer evcil hayvanların denetimine yönelik ulusal yasalar kesinlikle uygulanmalıdır. Bu tür yasalar yoksa bile hayvanların plaja girişleri ve davranışları sürekli kontrol altında tutulmaktadır. (Z)* Evcil hayvan sahiplerinin de kıyı alanlarını kullanabilmesi için ayrı bölgelerin ve alanların oluşturulması yerel yönetimler tarafından düzenlenmeli, bu vesile ile hak sahiplerinin opsiyonel olarak en verimli ve demokratik şekilde kıyı alanlarından istifade etmeleri sağlanmalıdır. Bazı plaj bölgelerinde evcil hayvanlar kesinlikle denize sokulmazken, evcil hayvan sahiplerinin denize girdikleri zaman zarfında hayvanlarını bırakabilecekleri korunaklı ve emniyetli barınaklar plaj çevresinde oluşturulmalıdır. Ayrıca, imkan var ise farklı plaj bölgelerinde de evcil hayvan sahipleri, hayvanları ile birlikte denize girebilmelidir.

22. Korunaklı bir içme suyu kaynağı olmalıdır. (K) Büyük bir ihtiyaç olan kullanılabilir içme suyu istasyonları (sebil ve çeşmeler) en ideal ve hijyenik olma mantığı çerçevesinde kıyı ve park alanlarında sık aralıklarla oluşturulmalıdır. Bu su kaynaklarının basarak su püskürtme şekilde dizayn edilip, plaj sahasına konuşlandırılmaları hem ihtiyaç sahiplerinin gereksinimlerini karşılarken hem su tasarrufu sağlayacak hem de onların sağlıklarını koruyup mikrobik risklere karşı, onlar için tehlike arz etmeyecektir.

23. Telefonlara kolay erişim sağlanmalıdır.(K) Plaj bekçileri tarafından plajın güvenliği sağlanmıyorsa bu kriter zorunludur. (Z) Sık aralıklarla ve engelli vatandaşlar da düşünülerek telefon kulübeleri hem kartlı hem de bozuk para ve banknot parayı kabul eden makineler konuşlandırılarak, ihtiyaç sahiplerinin hizmetine sunulmalıdır. Aynı zamanda yakın çevrede telefon kartı satan büfeler de teşkil edilmelidir. Plaj sahasında bulunan telefon kulübelerinde ki telefonlar, her türlü kullanım materyallerine (jeton, bozuk para, telefon kartı vb.) göre dizayn edilmiş olarak, konuşlandırılmalıdır.

24. Belediyenin en az bir plajında engelliler için plaja erişim rampaları ve özel tuvaletler olmalıdır. Tapografinin izin vermediği yerler hariç tutulabilir. Belediyenin sadece bir Mavi Bayraklı plajı varsa ve tapografi izin veriyorsa engelliler için plaja erişim ve tuvalet olanaklarının plajda olması zorunludur. (Z) Mevcut tapografi plajın kumsal şeklinde değil de mendirekler veya iskeleler vasıtasıyla halkın denizi kullanımına imkan vermektedir. Bu yüzden özürülülerin tuvalete kolay erişimlerinin sağlanmasının yanı sıra onlar için özel iskelelerinde inşa edilmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, Mavi Bayrak çalışmasının paralelinde Haliç'te oluşturulacak olan pilot suni plaj (kumsallar), engelli vatandaşlarda düşünülerek yapılandırılmalıdır.

25. Plajın bütün yapıları, ekipmanı bakımlı olmalıdır. (Z) Kıyı alanlarında kullanılan malzemelerin paslanmaya dayanıklı madde ve materyallerden yapılmasına dikkat edilmeli ve estetik görünüşe sahip olmalarına özel itina gösterilmelidir. Her sezon başında gerekli bakım,

* Zorunlu Kriter: Mavi Bayrak için Major (büyük - önemli) kriterlerdir. Dikte edici (olmazsa olmaz) şartlardır. Bu kriterlerin kontrolü, Turizm Bakanlığı İl Müdürlükleri koordinasyonunda periyodik yerel denetimler yapılabilmektedir.

- 1- Mavi Bayrağın 10 gün süreyle indirileceği durumlar:
 - a. Bir zorunlu kriterin tam olarak sağlanamamış olması,
 - b. İki zorunlu kriterin kısmi olarak sağlanamamış olması,
- 2- Mavi Bayrağın sezon süresince indirileceği durumlar:
 - a. Birden fazla zorunlu kriterin sağlanamamış olması,

tutum ve boyama çalışmaları yapılmalıdır. Ayrıca, sezon boyunca görevliler tarafından her sabah plaj çevresi temizlenip, düzenlenmelidir.

26. Cam, şişe ve teneke kutular gibi artık malzemelerin geri dönüşümü için ayrıştırma olanakları sağlanmaktadır. (K)* Farklı materyaller için çöp konteynerleri konuşlandırılmalı ve belli aralıklarla düzenli olarak boşaltım işlemleri yapılmalıdır. Plaj kullanıcıları da belli aralıklarla bu konuda bilinçlendirilmelidir. Plaj çevresinde hizmet veren büfeler ve onların hizmetlileri bu konuya azami hassasiyeti göstermelidirler.

27. Belde, plaj alanına erişim için toplu taşıma, yürüyüş ve bisiklet yolları gibi ulaşım için sürdürülebilir önlemleri desteklemelidir.³ (K) Haliç'i kuzeyden güneye çepeçevre saran halkın kullanımına açık yürüyüş ve bisiklet yolu yapılmalıdır. Bununla beraber Haliç çevresini dolaşan tramvay ya da yavaş tren hattının teşkil edilmesi, Haliç'e tam anlamıyla merkezi, turistik ve kültürel kimlik kazandırarak eski hüviyetine kavuşturulması sağlanmış olacaktır. Bu konu Haliç'te yapılan çalışmaları destekleyici olmakla beraber, bir o kadar da gereklidir.

* Kılavuz Kriter: Mavi Bayrak için Minör (küçük - az değerli) kriterlerdir. Yönlendirici, (olmazsa olur) şartlardır.

³ Türkiye Çevre Eğitim Vakfı , "Plajlar için Mavi Bayrak Kriterleri", Ankara: TÜRÇEV Yayınları, No: 37, s. 8 - 21

Sonuç

Bu çalışmada, 2007 yılında “Dünya Kültür Vadisi” olarak Haliç ve 2010 yılında ise “Dünya Başkenti” olarak planlanan İstanbul ve dünya ölçeğinde pazarlanan bu bölge, yoğun çalışmalarla gelecek günlere hazırlanmaktadır. Yalnız, Haliç havzası için, alt yapı çalışmalarının tam olarak tamamlandığından söz etmek mümkün değildir. Bu çalışmaların büyük çoğunluğu bitmiş olmakla beraber, planlamalara göre kalan kısımlarının da tamamlanmasına çalışılmaktadır.

Giriş bölümünde de bahsedildiği üzere, Haliç gerek coğrafi konumu gerekse işlevsel özellikleri itibariyle incelenmeye değer bir kentsel kıyı alanı örneğidir. Dünya ölçeğinde genellikle turistik (deniz-güneş turizmi) bölgelerde kıyı alanları temizliği ve kalitesinin sembolü olan Mavi Bayrak ödülünün alınması işlemi, ilk kez kentsel kıyı alanı olan Haliç için, bu tez bağlamında incelenmiştir. Bu süreç her ne kadar zor da olsa, imkânsız değildir. Yeter ki bu konu, ilgili makamların faaliyet planlarında yer alsın ve değer görsün. Daha önceki yıllarda, Haliç’in temizleneceğine inanmayan hatta hayal bile edemeyen kamuoyu, Haliç’teki temizlenmenin ve olumlu gelişmelerin paralelinde hayrete düşmüştür. Bunun da ötesinde, bahsi geçen temizlik çalışmaları yolun sonu değil, Haliç’e Mavi Bayrak alınması için atılmış olan ilk adımdır.

Sonuç olarak; Haliç’te şimdiye kadar yapılan gayretli çalışmalar, meyvesini vermeye başlamıştır. Bundan sonra yapılması gerekenler ise çevrede yaşayan halkın ve küçük işyerlerinin Haliç havzasını kirletmemeleri, yerel yönetimlerin bu konu üzerinde hassasiyetle durmaları ve konunun takipçisi olmalarıdır. Nasıl ki bundan yaklaşık yüzyıl evvel tüm güzellik ve ihtişamıyla varlığını sürdürmüş olan Haliç havzası (Sa’dabad), bundan sonraki süreçte de geçmişte ki aynı hüviyetiyle varlığını sürdürecektir. Bu beldenin, ulusal ve uluslararası düzeyde kıyı alanlarının belgelenmesinin temel kriteri de pek tabii ki “Mavi Bayrak” ödülünü almasıyla olacaktır.

Kaynakça

- [1] Mavi Bayrak, <http://www.kulturturizm.gov.tr/portal/turizm.tr.asp> E. Tarihi: (28.05.2005)
- [2] United Nations Environment Programme, <http://www.uneptie.org/pc/tourism/se> E.Tarihi: (22.03.2005)
- [3] Türkiye Çevre Eğitim Vakfı, <http://www.turcev.org.tr/mavibayrak/mavibayrak.htm> E. Tarihi: (15.08.2005)
- [4] GÜNGÖR, Erol. (Der.), Mavi Bayrak ve Türkiye Çevre Eğitim Vakfı'nın Projeleri, Ankara: Şubat Yayıncılık, Eylül 2000, s.3.
- [5] Mavi Bayrak, <http://www.saglik.gov.tr> E.Tarihi: (03.09.2005)
- [6] Mavi Bayrak, <http://www.izmircevre.gov.tr> E.Tarihi: (17.03.2005)
- [7] Mavi Bayrak, <http://www.mavibayrak.org.tr/mavibayrak.htm> E.Tarihi: (05.09.2014)
- [8] TOĞROL, Ergün. "Haliç Bölgesindeki Temel Mühendisliği Uygulamaları", Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul: İSKİ Yayınları, No: 37, 2001, s.268.
- [9] Haliçte Temizlik Çalışmaları, <http://www.iski.gov.tr>, E.Tarihi: (03.09.2005)
- [10] BAŞTÜRK, Adem., ÖZTÜRK, Mustafa., ERDEN, Şaban ve DİNÇER, İshak. "Haliç'te Rehabilitasyon Projesi", Haliç 2001 Sempozyumu, İzzet ÖZTÜRK (Ed.), İstanbul: İSKİ Yayınları, No: 37, 3 - 4 Mayıs 2001, s.1.
- [11] EROĞLU, Veysel., SARIKAYA, Hasan., ÖZTÜRK, İzzet ve ERYILMAZ, Gülin. "Haliç'in Dünü, Bugünü ve Yeniden Doğuşu", Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyumu, Süleyman Faruk GÖNCÜOĞLU (Der.), 22 - 23 Mayıs 2003, İstanbul: Kadir Has Üniversitesi Yayınları 2004, s.23.
- [12] EYİCE, Semavi. "Haliç ve Tarihçesi", Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul: İSKİ Yayınları, No: 37, Mayıs 2001, s.122.
- [13] KANAT, Gürdal ve BAYHAN, Hürrem. "Haliç Dip Çamurunda Besi Maddesi Değerleri ve Mevcut Kirliliğe Etkileri", Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul: İSKİ Yayınları, No: 37, 2001, s.2007.
- [14] TUNCER, Gaye., TUNCEL, Gürdal ve BALKAŞ, Turgut Ş. "Haliç Sedimanlarında Kirliliğin Tarihçesi: 1912 - 1987", Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul: İSKİ Yayınları, No: 37, 2001, s.232.
- [15] AKKAYA, Mehmet Ali. "Denizel Çevre Yönetim Sisteminde Mahalli İdareler ve Haliç Belediyeler Birliği Modelinin Analizi", Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul: İSKİ Yayınları, No: 37, Mayıs 2001, s.82.
- [16] YÜKSEK, Ahsen, vd, "Haliç'in Rehabilitasyon Sürecinde Balık Çeşitliliği", Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul: İSKİ Yayınları, No: 37, 2001, s.180.
- [17] ÖVEZ, Süleyman., OKUŞ, Erdoğan ve YILMAZ, Aslı A. "Haliç'te Mikrobiyolojik Kirliliğin Dünü ve Bugünü", Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyumu, Süleyman Faruk GÖNCÜOĞLU(Der.), 22 - 23 Mayıs 2003, İstanbul: Kadir Has Üniversitesi Yayınları, 2004, s.616.
- [18] AYDIN A.Fuat vd., "Haliç'te BOİ5 Tayini İle Su Kalitesinin İncelenmesi", Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul: İSKİ Yayınları, No: 37, 2001, s.160.