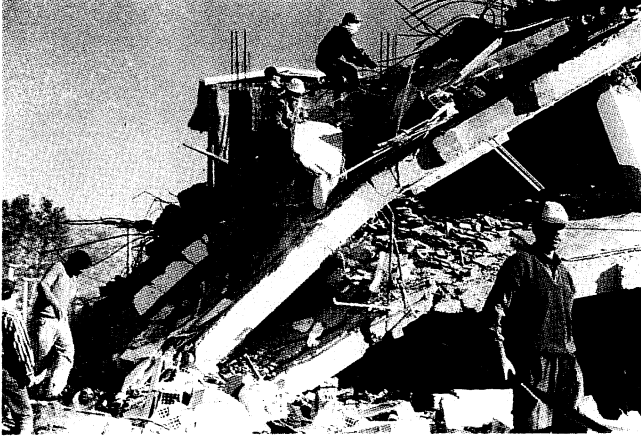




YENİ TÜRKİYE DEPREM BÖLGELERİ HARİTASI YAYINLANDI

Bilindiği üzere 23.12.1972 tarihinden beri yürürlükte bulunan Türkiye Deprem Bölgeleri Haritası, günümüz koşullarına göre, mevcut bilgilerin ışığı altında, yeniden hazırlanmış ve Bakanlar Kurulu'nun 18.04.1996 tarih ve 96/8109 sayılı kararıyla yürürlüğe girmiştir.

Hissedilen ve beklenen en yüksek şiddet değerlerine göre deterministik esasa dayanan önceki haritalardan farklı olarak yeni harita olasılık hesaplarına göre hazırlanmıştır. Yeni harita için şiddet konturları yerine, 475 yıl dönüşüm süresine haiz eş ivme kontur haritası ve %90 ihtimal ile bu yüklenmeye maruz kalmayacak, diğer bir ifadeyle 50 yıllık bir süre içinde %10 aşılma ihtimaline sahip olacaktır.

Deprem Bölgeleri Haritası, Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar

Hakkında Yönetmelik ile bir paralellik arz etmektedir. Zira hiratada tanımlanan bölgelere göre anılan yönetmelikte yapı tiplerine bağlı olarak konturlarına göre yeni bölgeleme aşağıda verilmiştir.

Birinci Derece Deprem Bölgeleri

$A \geq 0.40 g$

İkinci Derece Deprem Bölgeleri

$0.30 \leq A < 0.40 g$

Üçüncü Derece Deprem Bölgeleri

$0.20 \leq A < 0.30 g$

Dördüncü Derece Deprem Bölgeleri

$0.10 \leq A < 0.20$

Beşinci Derece Deprem Bölgeleri

$A < 0.10 g$

Yerleşim birimlerinin hangi deprem bölgesinde bulunduğu, uygulamada kolaylık sağlaması amacıyla, haritanın arka kısmında verilmemiş, il bazında ayrı ayrı olmak üzere alfabetik sırayla kitapçık halinde yayımlanmıştır. Kitapçıkta, il ve ilçeler büyük harfle, bucaklar küçük harfle, il ilçe ve bucak

belediyelerinin dışındaki belediyeler ise italik karakterlerle yazılmıştır.

ŞEHİR PLANCILARI ODASI, HAZİNE ARAZİLERİNİN SATILMASINA KARŞI ÇIKTI

Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, kamu arazilerine yönelik işgallerin kent suçu kapsamına alınmasını, konuyu takip edecek kent mahkemelerinin kurulmasını istedi.

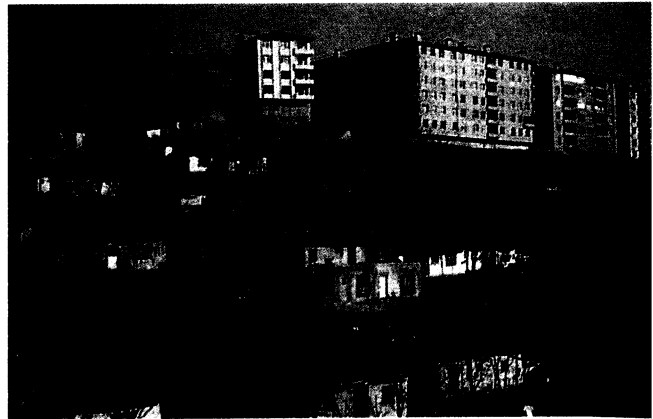
Yağmaya Karşı Kampanya

REFAHYOL hükümetinin imar affı anlamına gelen işgal altındaki Hazine arazilerinin işgalcilere satılması kararına tepkiler büyüyor. Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, alınan kararın geri alınması için başlattıkları imza kampanyasını TBMM Başkanlığı'na sunacak.

REFAHYOL koalisyon hükümetinin, işgal edilmiş olan Hazine arazilerinin işgal edenlere satılması kararını "imar affı" olarak niteleyen Şehir Plancıları

Odası İstanbul Şubesi, "yağmaya karşı durmak için" imza kampanyas başlattı. Şehir Plancıları Odası, gizli imar affıyla kentlerin geleceğini ipotek altına alınacağını, sağlıklı ve planlı kentsel gelişme imkanlarını ortadan kalkacağını belirtti. Hükümetin, imar affı anlamına da gelen işgal edilmiş Hazine arazilerinin işgalcilere satılması kararına tepkileri gün geçtikçe büyüyor. Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, kararın geri alınması için TBMM Başkanlığı'na sunulmak üzere imza kampanyas başlattı. "Yok edilen ortak geleceğimiz" başlığıyla kamuoyuna yapılan açıklamada, özette şu görüşlere yer verildi:

"İmar affı, iktidarların çözümsüzlüklerinin ifadesidir. İmar affı, kendisinin iktidara taşıyanlara vefa borcunun ödenmesidir. İmar affı, yasa tanımazlığa pirim vermektir. İmar affı ortak geleceğimizi ipotek altına alan sağlıklı ve planlı kentsel gelişme olanaklarını bütünüyle ortadan kaldıran, yasalara uyanı cezalandıran



uymayı ödüllendiren bir yaklaşımdır. Böyle bir yaklaşımı reddediyoruz."

Çözüm önerilerinde de bulunan Şehir Plancıları Odası, bunların birer devlet politikası olmasını da istedi. Devletin aldığı ekonomik ve sosyal kararların, mekansal yansımalarını fiziki mekanda şekillendirecek bir, "ülke ve bölge planlama idaresi"ne gereksinim olduğu vurgulanan açıklamada, öncelikle kamu arazilerine yönelik işgallerin "kent suçu" kapsamına alınmasını, kentin fiziki ve sosyal yapısına karşı yapılacak her türlü olumsuz müdahalenin kent suçu kapsamına alınarak bu konuyu takip edecek "kent mahkemeleri" kurulmasını önerdi. Şehir Plancıları Odası, kamuoyuna çağrısında şöyle denildi:

"Kentlerimizin yaşanabilirliğini ortadan kaldıran, yasalara uyanları cezalandıran, yasadışı ve yağmayı ödüllendiren tüm yaklaşımları ve imar affını reddediyor, tüm kamuoyunu kendi geleceklerini korumak ve yağmaya karşı durmak için imar affına karşı başlattığımız imza kampanyamıza katılmaya çağırıyoruz."

DEMİRYOL-İŞ, BOOZ-ALLEN AND HAMILTON'A HAZIRLATILAN RAPORUN TCDD'Yİ PARÇALAMAYA YÖNELİK OLDUĞUNU SAVUNDU: 'DEMİRYOLLARI TASFİYE İÇİN HAZIRLANIYOR'

Demiryol-İş Sendikası Genel Sekreteri Nurettin Girginer, Devlet Demiryolları'nın (TCDD) özelleştirme politikaları ile çöktürmeye çalışıldığını savundu. Girginer, Amerikan danışmanlık şirketi Booz-Allen and Hamilton (BAH) tarafından hazırlanan "TCDD'de yeniden yapılanma" raporunun arkasında demiryollarını parçalama çabasının yattığını savundu. Birleşik Taşımacılık Sendikası (BTS) da, BAH'nin raporunu "demiryollarının tamamen dağıtılması ve batırılması programı" olarak

niteledi. Nurettin Girginer, BAH'nin raporunu, "Dünya Bankası yönlendirmesinde, demiryollarının tasfiyesine altyapı hazırlama raporu" olarak değerlendirdi. Öğretim üyeleri ile beraber sendikanın BAH'ın raporuna alternatif bir yeniden yapılanma raporu hazırladıklarını söyleyen Girginer, "BAH'ın raporunda hemfikir olduğumuz noktalar var. Her iki raporu da dikkate alarak ülke gerçeklerini esas alan net bir tavır koyacağız" dedi. Girginer, asıl hedefin TCDD'nin bölünerek altyapı ve işletmeciliğin ayrılması olduğunu açıkladı.

DEMİRYOLLARINDA YARIM YÜZYILLIK İHMAL

Türkiye'de 1950 yılından beri 788 kilometre (km) demiryolu yapılmasına karşılık, 1200 km otoyol yapıldı. Ulaşım ve demiryollarına ilişkin bazı rakamlar şöyle: Son 10 yılda trafik kazasında

Toplam yolcu taşımacılığı içinde demiryollarının payı 1995'te yüzde 24 iken, 1994 yılında yüzde 4'e düştü. Banliyö taşımacılığı yolcu taşımanın yüzde 80'ini oluşturuyor.

TCDD içinde toplam gelirlerin giderleri karşılama oranı 1990'da yüzde 51'den 1994 yılında yüzde 39'a geriledi. Gelişmiş ülkelerde elektrikli taşıma oranı yüzde 82. Türkiye'de 8.1. Demiryollarının yüzde 98'i tek hat. Rayların yüzde 44'ü hasarlı. (Cumhuriyet Gazetesi)

İZMİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ TAŞOCAKLARINI KAPATIYOR

İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir çevresinde faaliyet gösteren taşocaklarını mühürlüyor. Taşocaklarının izinleri birinci derecede sit alanı içerisinde bulundukları ve "gayri-sihhi müesseseler yönetmeliğine" uymadıkları gerekçesiyle iptal ediliyor. Bu

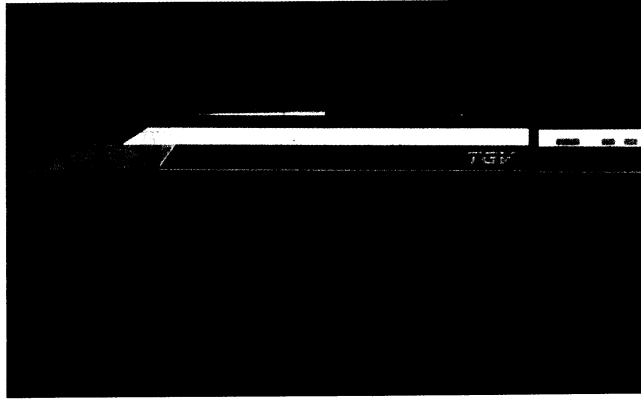
"... doğal agrega kaynaklarında, betonda yapısal bozukluklara neden olabilecek potansiyel tehlikeler... Belkahve ve Işıkkent kalker kaynaklarında bulunmamaktadır. Dolayısıyla... sağlıklı ve kontrollü bir beton üretimi gerçekleştirilebilir."

"1995 verileriyle kentte üretilen çimento miktarı yaklaşık 3 milyon ton olup, bununla yaklaşık 10 milyon m3 beton üretildiği varsayılmaktadır. Beton üretimini baz alarak kentte sadece beton üretimi için 1995 yılında 12 milyon ton kırmataş tüketildiği görülebilir."

Diğer kullanım alanları olan asfalt imalatı ve by-pass malzemesi olma nitelikleri de gözönüne alındığında, mevcut taşocakları yıllık üretim toplamının 24 milyon ton dolaylarında olduğu sanılmaktadır. Kent merkezine yaklaşık 20 km. mesafeden sağlanan bu 24 milyon ton/yıllık kaynağın yeri özellikle malzeme bedeline bire bir tesir edeceğinden, bu bedeli de son kullanıcı ödeyeceğinden, kente belirli bir mesafeden sonra gelecek malzemenin ekonomik olmayacağı gerçeği gözden irak tutulmamalıdır.

"Söz konusu malzeme ocaklarının kontrolsüz ve öngörülmemiş sağlıksız büyüme nedeniyle artık kent içinde kaldıkları bir gerçektir. Taşocakları için geçerli olan bu durum, çimento fabrikaları ve pek çok sanayi tesisi için de geçerli olup, hala kentin merkezinde İzmir Körfezi'ni kirleten pek çok kamu veya özel sektör işletmesi bulunmaktadır."

Dolayısıyla öncelikle, kent içindeki sanayi yerleşimlerinin uzun dönemde şehir dışına çıkarılmaları titizlikle ele alınmalıdır. Bu konuda kent dışına çıkarılacak işletmeler için belirli bir süreç dahilinde ve ilgili tüm yasal çerçeve içinde kalınmasını sağlayacak bir düzenleme ve denetim içinde çalıştırılmaları gerektiği düşüncesindeyiz."



ölenlerin sayısı 100 bin. Türkiye 8 bin 452 km demiryolu hattıyla dünya 25'incisi iken, 320 bin km'lik karayolu ile dünya 13'üncüsü. 1950 yılından sonra binlerce km karayolu yapılırken, yalnızca 788 km demiryolu hattı döşendi. 1994'de karayolları yatırımlarına ayrılan pay yüzde 73 iken, demiryolu yatırımı yüzde 7'de kaldı. Türkiye'de demiryolları ile yılda 146 milyon yolcu ve 17 milyon ton da yük taşımacılığı yapılır.

durumda, bir önlem alınmadığı takdirde, İzmir ilinde mıcır bulunmasının güçleşeceği, dolayısıyla beton üretiminin etkileneceği belirtiliyor. Bu konuda, Şube Sekreteri Sadettin UÇKUN imzasıyla, İMO İzmir Şubesi adına kamuoyuna yapılan açıklamada şu görüşlere yer veriliyor: "Yerel olarak İzmir'deki doğal agrega kaynakları 75 km'lik bir yarı çap içinde toplanmış olup, mevcut akarsu havzalarına yakın bulunmaktadır."