

## **TRAFİKTE ŞEHRİN BOĞUCULUĞUNDAN UZAK DURMAK: GRAZ MUHTIRASI**

*(Memorandum of Graz: To Avoid Suffocating of Our Cities in Traffic Graz, 10 JUNE 1990, IFT)*

Graz Muhtırası “3. Eski Şehir Merkezleri ve Yapı Kültürü Kongresi’nin” sonucunda oluşmuştur. (7 Haziran 1990 Perşembe’den 10 Haziran 1990 Pazar’a kadar süren) Kongrenin genel konusu “Trafik şehirlerimizi boğacak mı?” idi.

Üç gün boyunca paylaşılan deneyimlerden sonra 15 Avrupa ülkesinden ve ABD’den gelen 333 katılımcı, insancıl, şehir dostu bir trafik politikası için Graz Muhtırasını kabul etmişlerdir.

Bu Muhtıra, yetkili memurlara, devlet ve parlamentodaki (şehirlerdeki, bölgelerdeki, eyaletlerdeki) karar mekanizması konumunda bulunan kişilere, yetkililere ve planlama memurlarına, yerel ulaşımdan sorumlu kişilere, demiryolu yönetimine, otomobil ve özel ulaşım birimlerine, otomobil ve mineral yağ sanayisi temsilcilerine, bilim adamları ve araştırmacılara, Sanayi ve Ticaret Odası gibi ekonomik topluluklara, tüm medya sektöründe çalışan yayımcı ve gazetecilere (gazete, radyo, televizyon) bir uyarı ve çağrı niteliğindedir.

### **Otomobil Şehrin Doğallığını Tehdit Eder**

*Zarar görmüş Ortak Yaşam*

Şehir ve trafik bir ortak yaşam alanıdır. Aşırı yoğun motorlu araç trafiği buna zarar verir. Bu çelişkiden kurtulmanın bir yolu trafikten uzak durmaktır. Yola çıkmadan önce her seferinde bunun gerçekten gerekli olup olmadığı düşünülmelidir.

*Bir itici güç olarak otomobil*

Bir araba sahibi olmak ve kullanmak isteği insan psikolojisinde vardır. Otomobil özellikle de şehir hayatında kişisel potansiyelleri arttırır ancak yaşam kalitesini düşürür.

*Aşırı derecede motorlu taşıt kullanımı*

Motorlu taşıtların aşırı derecede kullanımına yönelik eğilim devam etmektedir. 6 Haziran 1990 tarihinde Carlo Ripa De Meana Avrupa Topluluğu Çevre Bakanı Brüksel’de şu anda Avrupa’da 220 milyon özel taşıtın yollarda olduğu ve bu rakamın 2000 yılında 40 milyon civarında artması belenmektedir. Tehlikenin boyutları bu durumdan şimdiye kadar daha az etkilenen şehirlerin bu taşıt çılgınlığından gittikçe daha fazla etkileneceğini göstermektedir.

*Trafik Kurbanları*

Trafik kazaların büyü bir kısmı şehirlerde görülür. İnsanlar hayatlarını kaybederler veya yaralanırlar ve kurbanlar özellikle yayalar, çocuklar ve yaşlı kimselerdir.

### *Ses ve egzoz yayılımı*

Ses ve egzoz yayılma değerleri tahammül edilebilir değerlerin çok üzerindedir. Hava kirliliği şehirlerde yaşayan ve çalışan insanların sağlıklarını tehlikeye atmaktadır. Yüzyıllık tarihi binalar ve anıtlar birkaç yıl içerisinde çürümeye başlar. Yayıdıkları ve titreşimleri ile yoğun trafik bu duruma katkıda bulunmaktadır.

### *Kaydedilen Gelişme*

Yeni kaydolan araba ve kamyonların sayısı katalitik dönüştürücüler sayesinde elde edilen ilerlemeyi geride bırakmış, şehir turizmini zenginleştirmiş, daha fazla yol kat edilmiş daha kuvvetli motorlar yapılmıştır.

### *Kısıtlı hareket Özgürlüğü*

Yayalar ve bir yerde konaklayanların sokaklardaki ve meydanlardaki hareket özgürlüğü hareket ve park halindeki otomobiller tarafından büyük ölçüde sınırlanmaktadır. Yollardaki arabalar sürekli olarak birbirlerini rahatsız etmekte ve saldırganlık tırmanmaktadır.

### *Şehirlere göç ve Yeni yükler*

Bu olumsuz gelişmeler şehirlere göçü teşvik eder, bir yerden bir yere giden kişilerden oluşan yeni gruplar yeni yükler getirmektedir.

## **İnsancıl ve Şehir dostu trafik politikasının Hedefleri**

### *Kaybedilecek Zaman Yok*

Graz'daki Kongre kaybedilecek zaman olmadığını göstermiştir. Hepimiz gelecek nesiller içinde sorumluluk taşımaktayız. İnsanlığın yararına olacak şekilde trafiğin azalması ve kültürel mirasımızın korunması hiç şüphesiz yerel hükümet politikasının en önemli görevlerinden biridir. "Yumuşak hareketlilik" başlamıştır ve trafik konusunda kafamızda yeni bir tutum oluşmuştur.

### *Uyumlu Hareketlilik*

Yüksek oranda hareketlilik, toplum, çevre ve şehirle uyumlu olduğu sürece yüksek yaşam kalitesinin ayrılmaz bir parçasıdır.

### *Görev Paylaşımı*

Görevlerin hem trafik yetkilileri hem de ulaşım şekilleri arasında paylaşılması önemlidir. Ayrıca şehirler ve bunların çevresi arasında ağlar oluşturulmalıdır.

### *Şehirde Hareketliliğin Yolları*

Tam olarak rahatlama ancak enerji tasarruflu, çevre dostu hareket şekilleriyle sağlanabilir. Örneğin; yürümek, bisikletler, tramvay, tren ve otobüsler.

### *Sınırlama ve Alternatifler*

Kişisel motor trafiği şehrin işlevini korumasıyla sınırlı olmalıdır. (teslimatlar, taşımacılık, servisler, engelli kişilerin ulaşımı gibi) Bu sınırlamalar zorunludur çünkü toplu taşımacılığı daha çekici hale getirmek kullanımını teşvik etmek için yeterli değildir.

### *Alışveriş cenneti şehir*

Bireysel olarak kullanılan trafikten vazgeçilmesi yayalar, bisikletçiler, toplu taşıma araçlarını kullananlar için daha fazla güvenlik ve hareket serbestliği sağlayacaktır ve bu da şehir merkezlerinde yerleşim yerlerinin ve komşu yerlerin yaşam kalitesini arttıracak, şehir merkezlerine ve alışveriş caddelerine yapılacak teslimatlar için daha fazla yer kalacaktır. Ayrıca bu hiç kimsenin ayak basmadığı yerlere kurulacak süpermarketler yerine gittikçe ünü artan alışveriş cenneti şehirlerin oluşmasına olanak sağlar.

### *Kısa Mesafeli Şehirler*

Geleceğe yönelik planlamalarda ve şehir yapılanmalarında odak nokta kısa mesafeli şehirler kurulması olmalıdır. Buralar hayatı kolaylaştıran unsurlarla ve burada yaşayanlara kalan boş alanlarla güzelleşmiş yerlerdir. Günlük rutinin daha iyi kontrol edilebilmesi için - bu özellikle kadınlar ve çocuklar için geçerlidir - okullara ve anaokullarına giden yolların güvenli olması kaçınılmazdır. Altgeçitlerden kaçınılmalıdır, yayaların esas bulunmaları gereken yol yeryüzündedir. Yayalara ayrılan alanlar genişletilmeli dozajında trafiğin bulunduğu yaya dostu sokaklar yapılmalıdır.

### *Otoyoldan Demiryoluna*

İyi işleyen bütünleştirici bir ulaşım sistemi yolculukların ve yük taşımacılığının caddelerden demiryoluna aktarılması için temel gereksinimdir. Şehirler ile kırsal bölgeler arasında olabildiğince ağ oluşturulmalıdır. Şehir dışlarına trenler, park ve gezinti yolları, bisiklet ve yaya yolları ve

bunların yanı sıra toplum için daha başka olanaklar sunulmalıdır ancak kısa mesafeli yolcu trafiğine öncelik verilmelidir.

#### *Dar Limitler ve Geri dönüşler*

Motorlu araçların bireysel kullanımını için olanakların artırılmasına yönelik dar ve sıkı limitler konmalıdır. Şehirlerle ilgili eski gelişmeler geliştirilmelidir. Sokaklar ve meydanlar gelişmiş tasarımlar ve burada yaşayanlar için büyük öneme sahip sokak ve meydanlardır.

#### *Daha fazla Özerklik ve daha fazla fonlar*

Hızlı, enerji tasarrufu sağlayan ve çevre dostu trafiğin vakit kaybetmeden hayata geçirilmesi için şehirlerin daha fazla özerliğe, yeni mali kaynaklara ve daha fazla kamu fonuna ihtiyacı vardır. Gelecekte motorlu araçların trafiği kendi faturasını ödemek zorunda olacaktır. Buna ses koruması, egzoz yayılımının azaltılması ve sigorta primlerinin dahil olmadığı kaza masrafları dahildir.

#### *Cesaret Ödüllendirilecektir*

Motorlu araçların trafiğinin azaltılması yüksek yaşam kalitesi sağlayacaktır. Bu kararı verecek politikacıların cesaretli olması gerekmektedir ve yeterli bilgiye sahip olup tutarlı bir şekilde hareket etmesi gerekmektedir. Ancak, şehrin vatandaşların birçoğunun zaten bu kararlılığı oy pusulalarıyla ödüllendirdiği görülmektedir.

#### *Geniş çaplı Onay*

280 uzman Graz Muhtırasının içerdiği iddiaları ilk günde kabul etmiştir. Farklı ülkelerden gelen 21 uzman, muhtıranın en son bölümüne eklenen yeni fikirler öne sürmüşlerdir. Oy birliğiyle seçilen baş komite aşağıdaki yedi üyeden oluşmaktadır: Dipl – Ing. Erich Bramhas, Mimar Vienna, Dr. Dietmar Habermeier, Viyana Hukuk ve Çevre Koruma Şehir Komisyon Üyesi; George Haberstein, “Austria Nostra” Başkanı, Viyana, Profosör Max Mayr, “Graz Uluslar arası Şehir Forumu” Başkanı, Graz, Werner Pillmeier, Yapı Şehir Komisyon Üyesi Emekli St. Gallen, Prof. Dr. Ing. Hartmut Topp, Kaiserslautern Üniversitesi, Trafik ve Taşımacılık Bölümü, Kaiserslautern, Prof. Dr. Roland Wiedenhoft, Littleton, Kolorado, ABD.

Graz, 9 Haziran 1990

Öğrenci Çevirmen: Pınar SABUNCU

Öğrenci Proje Asistanı: Yaşar Serkal YILDIRIM