

Şehir içi ulaşım

Şehir içi ulaşımında bisiklet kullanırken dikkat etmeniz gerekenler

Yazı **BİSİKLETLİ ULAŞIM PLATFORMU** illüstrasyon **WILLIAM PERUGINI**

Türkiye’de kentler planlı şekilde büyümediği ve bisiklet bir ulaşım aracı olarak görülmediği için şehir ve ulaşım planlamalarında kendine bir yer bulamıyor. Yollar motorlu araçlara göre tasarlanıyor ve bu durumda da trafiğe çıkan bir bisikletli ilk anda kendini görünmez ve önemsiz hissediyor. Kavşaklar, geçişler, trafik ışıkları hep yaya ve motorlu araç trafiğini düzenlemek amacıyla kurgulanıyor. Çoğu bisiklet yolunu belediyeler zorunlu oldukları için tasarlıyor. Mevcut bisiklet yollarının büyük kısmı gezi amacıyla sahil şeritlerinde, araç trafiğinden uzak, yaya trafiği ile iç içe konumlandırılmış. Ulaşım amaçlı sayılabilecek, karayolunun yanından devam eden bisiklet yolları ise güvenli değil ve araçlar tarafından eşi görülmez bir rahatlıkla park alanı olarak kullanılıyor.

Karayolları Trafik Kanunu 3. maddesinde trafiğe çıkabilecek araçları sıralarken, bisikleti ‘motorsuz taşıt’, bisikletliyi de ‘sürücü’ olarak tanımlıyor. Aynı kanun 66. maddesinde karayolunda birden fazla şerit varsa en sağ şeridi, tek şerit varsa tüm şeridi kullanma hakkını bisikletliye veriyor, üstelik iki bisikletin yan yana sürebilmesinin de mümkün olduğunu söylüyor. Bisiklete özel bir ulaşım planlaması da olmadığına göre, trafikte araçlarla birlikte, diğer tüm taşıtlar gibi aynı hak ve sorumlulukla ilerlemenin bisiklet için en güvenli ulaşım metodu olduğu ortaya çıkıyor. Ancak bisikletin de bir ulaşım aracı olduğunu bilmeyen, bisikletliler ile



yolu paylaşmalarını gerekliliğini öğrenmemiş olan sürücüler nedeniyle bu maddeler sadece kağıt üzerinde kalıyor. Bir bisikletli trafiğe çıktığında nelerle karşılaşabilir ve güvenli şekilde nasıl yoluna devam edebilir?

Sağ şeridi kullanmak

Kaldırımlar yayalara ayrıldığı ve bisiklet bir taşıt olduğu için, 11 yaşın üzerindeyse ve işaretlenmiş bir bisiklet yolu yoksa, kaldırımda bisiklet sürmek yasal değildir. Dengeyi bozabilecek bir diğer konu, yolun sağına park eden araçların yola açılan kapıları ve bir anda karşıya geçmek için yola adımını atan yayalardır. Yolun kaldırımıyla birleştiği nokta, yoldaki tüm paslık biriktiği için, lastiğimizin patlamasına sebep olabileceği gibi, tozlu olduğundan sürtünmenin azaldığı kaygan denebilecek ve genellikle su atık

Yukarıda: Kopenhag, bisikletin ulaşım amacıyla en çok kullanıldığı şehirlerden birisi

mazgalların olduğu kısmıdır. Bu nedenlerle sağ şeridi kullanırken, önümüze bir engel çıktığında kaçabileceğimiz bir alan bırakmamız, park eden araçların yanından giderken herhangi birinin kapısı açılabilir gibi bir kapı mesafesi bırakmamız, aynı şekilde kaldırımıyla bırakmamız, aynı şekilde kaldırımla aramızda mesafe bırakmamız daha güvende olmamızı ve kendimizi daha güvende hissetmemizi sağlar. Ek olarak, şeridin en sağından giden bisikleti araçlar çok daha geç fark eder ve bu araçların bisiklete fazla yakın geçmesine neden olur. Sağ şeritte doğru konumlanarak diğer sürücülerini bizi en güvenli şekilde geçebilecekleri şekilde yönlendirebiliriz.

Trafikte iletişim

İletişim her alanda olduğu gibi trafikte de önemlidir. Bisiklet, trafikteki diğer araçlardan daha

küçük olduğu için varlığımızı göstermek ve ne yapacağımızı diğer sürücülere bildirmek durumundayız. Görünür olmak ve yolda doğru konumlanmak iletişimin ilk aşamasıdır. Omuz kontrolü ve sinyal vermek de trafikte kurduğumuz iletişimin parçasıdır. Sürücülerle göz teması kurmak, bizi gördüklerinden emin olmamızı sağlar.

Yaptığımız araştırmalar, ülkemizde ehliyetin kolayca verildiğini, sınavlarda bisiklet üzerine soru çıkmadığı için sürücü kurslarında bu konuda eğitim ve bilgi verilmediğini gösteriyor. Dolayısıyla haklarımızı bilmediği için tepki gösteren sürücülerle trafikte sürekli karşılaşabiliriz. Bisikletlinin güvenliği için aldığı bir önlem diğer sürücülerini yavaşlamak veya durmak zorunda bırakabilir. Bu durumda sözlü veya sesli tepkilere “kendi güvenliğim için” yanıtını vermek yeterli olur. ❌

KİLİT NOKTALAR

Mazgal ve Tramvay Rayları

Mazgalların olduğu veya tramvay hattının geçtiği yol ve kavşaklarda, bisiklet tekerleklerinin mazgal veya raylara takılmaması için, tekerlekleri mazgal veya raylara çapraz ve hatta imkan varsa 90 dereceye yakın dik bir açıyla geçirmek güvenli bir yoldur. Bunu yaparken trafik akışını değerlendirmek ve gerekiyorsa diğer sürücülerini uyarmak gerekebilir. Sonuçta sürücülerin çoğu mazgal veya tramvay raylarının bisikletli için nasıl bir tehlike yarattığını bilmiyor.

Görünür Olmak

Puslu, yağışlı havalarda ve gece-gündüz geçişleri gibi yol görüşünün azaldığı durumlar için ışıklandırılmamızın yanı sıra ve çalışabilir durumda olması güvenlik önlemidir. Aydınlatmaları sadece görmek için değil görünür olmak için de kullanabiliriz. Bunun için gerekli gördüğümüzde ya da sürekli kullanmak ve karşıdan gelenin göreceği ancak gözünü almayacak açıyla bisiklete monte ederiz. Gezi amaçlı olan sahil yollarında yüksek lümenli ışıklandırmalar kullanmanın faydadan çok zarar getireceğini hatırlatalım.

Kask Kullanımı

Kask, pek çok ülkede olduğu gibi ülkemizde de yasal bir zorunluluk değil. Bisikleti ulaşım amaçlı kullanırken, profesyoneller gibi forma ve tayt giymemize gerek olmasa da kask kullanmamızda fayda var. Bisiklet kazalarında en riskli olan bölgenin başımız olduğunu düşünürsek, kask kullanmak, kaza esnasında alabileceğimiz hasarı minimuma indirmenin bir yoludur. Ölümcül kazalarda, yaralanmaların %80’inden fazlası baş kısmından oluyor ve bu riski kask % 70 oranında azaltıyor. Üstelik yapılan araştırmalara göre kask kullanan kişilere sürücülerin daha dikkatli yaklaştığı gözlemleniyor. Yollarımızın ne yazık ki düzgün olmaması, sürücü ve yayaların da bisikletlilere dikkatli davranmaması nedeniyle kaza oranları Türkiye’de ne yazık ki Avrupa ülkelerine göre daha yüksektir. Bu nedenle kask kullanımını kendi güvenliğimiz için önerebiliriz.

Tahmin Edilebilir Olmak

Trafikle birlikte hareket etmek tahmin edilebilir olmanın ilk aşamasıdır. Hiçbir sürücü ters yönden gelen bir araç görmeyi veya kendisine yeşil yandığında kırmızıda geçen bir bisikletliyi görmeyi beklemez. Bu nedenle trafik akışı ile aynı yönde ilerlemek, trafik ışıklarında durmak ve kaldırımı yavaşmadan ilerlediğimiz şeritte beklemek, dönüşlerden önce sinyal vermek herkes gibi bisikletlinin güvenliği açısından da önemlidir. Tahmin edilebilir olmak bisikletlinin diğer sürücüler tarafından trafiğin bir parçası olarak kabul edilmesini kolaylaştırır.

Şeridi Korumak

Park eden araçların arasındaki boşlukları veya otobüs cebi gibi sağa doğru genişleyen ama trafiğe ait olmayan alanları kullanmak yerine ve genel eğilimin aksine, kullanmamak daha güvenlidir. Bu alanlar trafiksiz olduğu için rahat gibi gelebilir ancak o alan sona erdiğinde tekrar trafiğe katılmak arkadan gelen araçlar tarafından bizi daha büyük tehlikeye maruz bırakabilir. Aynı şekilde, sağa dönmeyecek ve düz devam edecekse sağa dönüş cebine girmek yerine şeridimizde kalmak bizi tahmin edilebilir yapar.

Trafiği Sollamak

Bisikletliler olarak karayolunun en sağ şeridindeyiz. Sağ şeritte biriken bir araç kuyruğu gördüğümüzde bu araçların sağına girmek yerine trafiğin akmaya devam ettiği solundan geçmeyi tercih etmek daha güvenlidir. Çünkü araçlar da en sağda olduklarını düşünürler ve sağdan başka bir araç çıkabileceğini düşünmezler. Bu nedende araç, beklemekten sıkılıp sağdaki sokağa girmek veya bir yolcusunu indirmek için kapıyı açabilir.

Sola Dönmek

Sola dönüş sağa dönüşün aksine trafik akışının içinden geçmeyi gerektirdiği için daha fazla dikkat ister. Asla yapılmaması gereken, yolun en sağından sola dönmek ve düz devam edecek araçlarla kesişmektir. İster tek şerit ister çok şeritli bir yoldan sola dönecek olalım, bizim için en güvenli dönüş kavşağa yaklaşırken omuz ve/veya varsa aynaya kontrolü yaparak kendimizi sola dönüş şeridine konumlandırmak ve sola dönüş yapan trafiğin de en sağında kalarak sola dönüşü tamamlamaktır. Bu yöntem güvenli olmakla birlikte başlangıçta kendimize güvenemeyiz ya da kavşak kendimizi güvende hissetmediğimiz kadar genişse, yaya geçitlerini kullanarak da devam etmek istediğimiz yöne geçebiliriz.

Kavşaklara Girmek

Kavşaklara araçların bizi camdan veya aynadan görebileceği şekilde biraz arkasında veya önünde kalarak girmek, bizi göremeyecekleri ve sinyal verseler dahi göremeyeceğimiz tam yanlarından girmekten daha güvenlidir. Araçların dönüş yapabileceği kavşaklara yaklaşırken kör noktalarında kalmamaya özen gösterelim ve uzun araçların kör noktalarının çok daha geniş bir alan olduğunu farkında olalım.

Sinyal Vermek

Sağa veya sola dönmeyen ve durmadan önce sinyal vermek yine güvende olmamızı sağlayan iyi alışkanlıklardandır. Bunun için bir elimizi gidondan ayırmamız gerekir. Trafikte el işaretlerini vermeye başlamadan önce trafiksiz bir alanda biraz alıştırma yapmamız, trafikte işimizi kolaylaştırır.