

INFRASTRUKTURA/ **KRYQËZIME DHE KALIME**

KRYQËZIMET ME PËRPARËSI LËVIZJEJE

Vështrim

E drejta e lëvizjes në trafikun e përzier është qasja më e thjeshtë, më e pranueshme për pedalesit në kryqëzime. Pedalesit përzihen me trafikun e motorrizuar për të kaluar apo për t'u kthyer majtas ose djathtas. Nëse një rrugë ofron përparësinë, por prap mbetet shqetësuese, masat e veçanta që mund të ndihmojnë pedalesit janë: ishujt e trafikut, kthesat hyrëse dhe dalëse, korsitë e kthimit. Kur pedalesit kanë përparësi në rrugë, projektimi dhe sinjalistika duhet ta theksojë statusin e tyre. Lidhjet kryesore të rrjetit sidomos në udhëkryqe duhet të kenë përparësi për pedalesit.

Sfondi dhe Objektivat

Funksioni

Kryqëzimet me përparësi të lëvizjes (pa një rrethrotullim apo semaforë) lejojnë pedalesit të kalojnë, të kthehen majtas dhe djathtas, ku ka ndërprerje me rrugë më të qeta. Kontrolli mbi lëvizjen dhe sigurimi i masave fizike shpesh mund të përmirësojë kushtet e pedalimit, kur bëhet fjalë për një rrugë me përparësi.

Qëllimi

Kryqëzimet me përparësi lëvizjeje janë të rekomanduara në dy situata.

- **Dy rrugë me qasje lokale** ndërpriten (30 km / orë brenda zonës së ndërtuar, 60 km / orë jashtë zonës së ndërtuar). Rrugët që kanë qasje lokale janë përgjithësisht mjaft të ngushta dhe të qeta ku pedalesit përzihen me trafikun e motorrizuar. Prandaj, masa të vogla shpesh janë të nevojshme në kryqëzim, i cili ky i fundit do të jetë i përmasave mjaft të kufizuara.
- **Një kryqëzim i rrugëve me qasje lokale me një rrugë të qetë shpërndarëse** (50 km / orë). Kur është e përfshirë një rrugë shpërndarëse, normalisht do të ketë një status përparësie. Përparësia e lëvizjes në rrugë do të jetë e kontrolluar nga sinjalistika horizontale dhe vertikale. Intensiteti mund të mos e justifikojë një rrethrotullim apo sinjale të trafikut, por masa të veçanta për pedalesit mund të jenë të nevojshme, sidomos kur janë të përfshira një pjesë e madhe e rrugëve të pedalimit.

Zbatimi

Përkufizimi

Një kryqëzim me përparësi lëvizjeje është një shkëmbim rrugësh ku trafiku rrjedh lirisht. Nëse kjo është **e pakontrolluar**, zbatohen rregullat themelore të së drejtës për lëvizje, përgjithësisht rregulli me përparësi nga e djathta. Nga ana tjetër, përparësia në rrugë mund **të kontrollohet** nga sinjalistika horizontale dhe vertikale për t'i dhënë përparësi një rrugë të madhe mbi një rrugë anësore. Është e mundshme që masat pro pedalimit të përfshijnë ishujt e trafikut, tabelat e shpejtësisë, gjurmët e hyrjes apo daljes nga kthesat, dhe të drejtën e rrugës për rrugët kryesore të pedalimit.

Çështje të përgjithshme të projektimit për pedalesit

Në kryqëzimet me përparësi lëvizjeje, trafiku **interferon**. Udhët e automjeteve mbivendosen në një numër pikash me potenciale konflikti. Pedalesit janë më të rrezikuar se sa shoferët: ata janë më pak të mbrojtur dhe më të ngadaltë. Prandaj, një rekomandim i rëndësishëm është zvogëlimi i

shpejtësisë së përgjithshme me atë të një pedaluesi. **Një shpejtësi projektimi prej 20 deri 30 km / orë është e rekomanduar.** Kështu:

- Rreziku për aksidentim të pedaluesit zvoglohet.
- Pedaluesi mund të përqsasë më lehtë dhe më saktë, distancën dhe shpejtësinë e trafikut para kapërcimit. Që të kalojë një rrugë me dy korsi, ku shpejtësia është 30 km / orë, pedaluesi ka nevojë për një pamje të qartë të trafikut mbi të paktën 45 m në të dy drejtimet. Në një trafik me shpejtësi 50 km / orë, distanca e shikimit e nevojshme është 100 m, dhe në 70 km / orë të paktën 180 m.

Kërkesat e projektimit duhet të marrin parasysh **hierarkinë e rrjetit të biçikletës**. Lidhjet kryesore lokale dhe rrugët kryesore duhen zbatuar me kërkesat e cilësisë më të përshtatshme. Ato kanë për qëllim që të presin flukse më të mëdha të pedaluesve, zakonisht pistat e pedalimit ose korsitë e gjera, të lejojnë rrjedhat e rëndësishme të pedalimit, pedalim të rehatshëm dhe shpejtësi tërheqëse. Çdo kryqëzim duhet të jetë i projektuar për të pritur rrjedhat e pedaluesve me rehati të siguruar dhe kohë minimale të pritjes. Në të kundërt, funksioni dhe atraktiviteti i rrugës nuk do të jenë në nivelin e duhur.

Kërkesat e projektimit gjithashtu varen nga **intensiteti** i trafikut, i cili përcakton **kalueshmërinë** e rrugës për pedaluesit. Kalueshmëria mund të llogaritet si koha mesatare e pritjes, në varësi të kalimit të distancës, shpejtësisë së pedaluesit dhe hendekut të shpërndarjes (sa shpesh ekziston një hapësirë boshe në trafik nëpërmjet të cilit një pedalues mund të kalojë). Sa më e ulët kalueshmëria, aq më e madhe nevoja për përmirësim të projektimit dhe për masa të veçanta pedalimi. Udhëzimet hollandeze sugjerojnë rregullat e mëposhtme.

Intensiteti i përafërt i trafikut (1x2 korsitë, zonë e ndërtuar)	Kalueshmëri për pedaluesin me 1 m/s (3.6 km/orë duke filluar nga ndalesa)
Poshtë 800 pcu/orë	I arsyeshëm pa ishull qendror trafiku
Nga 800 pcu/orë – 1.600 pcu/orë	I arsyeshëm në dy faza
Nga 1.600 pcu/orë – 2.000 pcu/orë	Thuajse i varfër
Mbi 2.000 pcu/orë	(shumë) i varfër

Që në çastin kur pedaluesit janë në karrexhatë, **ata janë subjekt i përparësisë sipas rregullores së përgjithshme rrugore**. Në QYTETET FILLESTARE, ku pedaluesit janë të rrallë, shoferët mund të hezitojnë që t'u japin përparësi pedaluesve. Ndaj në këto raste janë të rekomandueshme, së pari projektimi që sqaron të drejtat e pedaluesve, si dhe fushatat ndërgjegjësuese. Qasja e projektimit ndryshon në bazë të hierarkisë së degëve rrugore të kryqëzimit.

- Në një kryqëzim të pakontrolluar të rrugëve ekuivalente, një parim i **parazgjedhjes së përparësisë së rrugës** është i aplikuar. Në shumicën e vendeve të Evropës, përdoruesit e rrugës që vijnë nga e djathta kanë të drejtën -e-rrugës (përparësi nga parimi i së djathtës).¹ Kjo vlen edhe për pedaluesit.
- Kur një rrugë kryesore kalon një rrugë më pak të rëndësishme, përparësitë janë të kontrolluara nga sinjalistika. **Pedaluesit janë të detyruar të ndajnë statusin e përparësisë së rrugës ku ata janë.** Projektimi duhet të shprehë qartë statuset e ndryshme të rrugës kryesore dhe anësore. Meqë intensitetet në rrugën kryesore rriten, masat shtesë të sigurisë janë të nevojshme.
- **Përparësitë për rrugët kryesore të pedalimit** mund të konsiderohen edhe në pistat përgjatë rrugëve, në pistat e vetmuara, në rrugët e pedalimit ose si trafik i përzier në rrugët e hyrjes lokale (shih më poshtë).

Ka edhe dy **çështje kritike të projektimit për rehatinë**:

¹ Në Britaninë e Madhe, parimi pranon që shoferët të drejtë-kalimi përveç sinjalizimit të kundërt, dhe në kryqëzimet në formë-T rruga e vazhdueshme ka përparësi ndaj asaj që ndërpritet.

- Të gjitha **rrezet e kthesës** për pedaluesit duhet të jenë të paktën 5 m. Për përmasa më të vogla, pedaluesve do t'u duhet të ngadalësojnë deri në 12 km / orë dhe e kanë të vështirë të ruajnë qëndrueshmërinë. Në kthesat lidhëse, lejohet 10 m për një shpejtësi 20 km / orë, dhe 20 m për 30 km / orë.
- Të gjitha pjesët ndërmjet materialeve të ndryshme duhet të jenë të shtruara, sidomos kalimi nga një pistë në një karrexhatë të ruhet i projektuar **pa gropa** (pa ndonjë ndryshim në nivel).

Pedalimi në një kryqëzimin të dy rrugëve të qeta

Kur dy rrugët lokale ndërpriten, **të dyja rrugët janë ekuivalente**. Asnjë masë e veçantë nuk është e nevojshme për pedaluesit. Trafiku në të gjitha degët është i përzier, jo shumë i dendur dhe me shpejtësi të ulët, dhe kjo situatë vlen edhe për kryqëzimet.

- Pedaluesit mund të kalojnë lehtësisht kur zbatohen rregullat e përparësisë së lëvizjes.
- Një shpejtësi projektimi prej 30 km / orë është e rekomanduar për sigurinë madje edhe jashtë zonës së ndërtuar, ku kufijtë e shpejtësisë në rrugët e hyrjes lokale janë më të larta.
- Nëse ka një korsi pedalimi ose një korsi sugjerimi, kjo nuk duhet të vazhdohet përgjatë kryqëzimit. Përndryshe, mund të krijohet përshtypjen e gabuar për lëvizjen me përparësi të pedaluesit.

Pedaluesi që kalon nga një rrugë e qetë në një rrugë me përparësi

Në disa kryqëzime me të drejtë lëvizjeje, **ka përparësi njëra prej rrugëve**. Kjo ndodh kur një rrugë e qetë lokale ndërpritet me një rrugë të zhurmshme shpërndarëse me një limit shpejtësie të lart (50 km / orë në zonë të ndërtuar, 80 km / orë jashtë zonës së ndërtuar). E drejta e lëvizjes rregullohet me anë **të sinjalistikës**, në mënyrë që trafiku në rrugën kryesore të ketë përparësi. Pedaluesit në rrugën e qetë gjithashtu duhet të japin të drejtë përparësie.

Për një nyje të qetë pedalimi, kalimi i një rruge me përparësi nuk ka nevojë për asnjë masë e veçantë. Nëse ka një tendencë tejkalimi të shpejtësisë në rrugën parësore, mund të merren parasysh masa të përgjithshme të qetësimit të trafikut, si ngushtimi i karrexhatës para kryqëzimit ose ngritjes së kryqëzimit. (tabela e shpejtësisë).

Kur rruga me përparësi është tepër e ngarkuar, rekomandohet një **ishull qendror për ndarjen e trafikut**.

- Në intensitete të trafikut deri në 800 PCU / orë brenda zonës së ndërtuar dhe 350 PCU / orë jashtë zonës së ndërtuar, kalimi bëhet i vështirë, ka humbje kohe dhe pasiguri.
- Një ishull trafik-ndarës prej së paku 2.5 m u lejon pedaluesve të kalojnë korsinë, të presin në mes dhe pastaj kalojnë korsinë tjetër. Në rrugët kryesore lokale dhe rrugët kryesore me flukse konstante të pedaluesve në kohën e pikut duhet të merret parasysh një gjerësi deri në 3.5 m, për të akomoduar disa pedalues që presin në të njëjtën kohë.
- Idealisht ishull i trafikut është vendosur simetrisht në qendër të karrexhatës. Ai duhet të mbetet në të njëjtin nivel në mes, aty ku pedaluesit kalojnë dhe i ngritur fizikisht në të dyja anët.
- Një përfitim shtesë është se ishulli i trafikut ngadalëson trafikun kalimtar: korsitë e trafikut ngushtohen ose hapen nga jashtë duke shkuar anash ishullit të trafikut.



Korsia e pedalimit me dy-drejtime që kalon ishullin e trafikut me të drejtë kalimi (burimi i imazhit: P. Kroeze)

Lëvizja me biçikletë në rrugën me përparësi kalimi që kryqëzon një rrugë anësore

Shumë lidhje të rrjetit të biçikletës janë të drejtuara përgjatë rrugëve kryesore, duke kaluar edhe në rrugë anësore. Pedaluesit do të jenë në një strukturë të veçantë, të tilla si një pistë pedalimi, një korsi etj. Në këtë rast, **pedaluesi ndan statusin e përparësisë**. Për më tepër, shoferët duke marrë kthesa duhet të hapin udhë pedaluesve që lëvizin drejt, në përputhje me parimet e përgjithshme të kodit të trafikut.

Ligjërisht, shenjat rrugore të përparësisë janë të mjaftueshme, por shoferët e makinave mund të mos jenë të vetëdijshëm për praninë e pedaluesve dhe për statusin e përparësisë. Prandaj, **pista e ngjyrosur e pedalimi ose shenjat e korsisë së pedalimit duhet të vazhdojnë nëpër rrugën anësore**. Kjo sqaron situatën e përparësisë-së-lëvizjes, dhe tërheq vëmendjen e drejtuesve të automjeteve për praninë e biçikletave. Dobia e shenjave rrugore vihet re në rastet kur shoferët qasin nga rruga anësore por edhe nga rruga kryesore, gjatë kohës që pedaluesit janë duke vazhduar drejt përpara.

- Vazhdimi i strukturave në shërbim të biçikletës në një **vijë të drejtë**, duke ofruar një rrugë direkte për pedaluesit. Kjo përmirëson rehatinë e pedaluesve dhe forcon vazhdimësinë vizuale të rrugës së përparësisë.
- Aplikimi i **shenjave shtesë të përparësisë rrugore** në anën e karrexhatës. Këto do të tërheqin vëmendjen e shoferëve teksa kthehen në rrugën anësore.
- **Vazhdimi i një piste pedalimi me shenja rrugore**. Nëse ndarja nga karrexhata është e gjerë mjaftueshëm, ndërprerja mund të krijojë një hapësirë të zgjeruar, të sigurtë për makinat që kthehen në rrugën anësore.
- **Vazhdimi i pistës së pedalimit të ngritur në të njëjtin nivel** përmes rrugës anësore. Dallimi në nivel do të funksionojë si një tabelë shpejtësie dhe do të ngadalësojë automjetet që hyjnë dhe dalin nga rruga anësore. Pedaluesit gjithashtu hyjnë dhe lënë pistën nëpërmjet rrugës anësore, kështu që ndryshimet e lartësisë duhet të jenë të rehatshme për ta.
- **Shoferët vigjilentë në një pistë pedalimi me dy-drejtime** me sinjalistikën shtesë. Shoferët priren të habiten nga pedaluesit që vijnë nga krahu i kundërt i rrjedhës. Shenjat vertikale, simbolet e biçikletës, shigjetat në rrugë dhe një linjë në qendër ndihmojnë për të njoftuar drejtuesit për rrjedhjen e dyanshme të pedaluesve.
- **Përdorni metoda të ngjashme hyrëse në zonat private** për zonat e automjeteve dhe parqet e makinave, zgjidhje të ngjashme duhet të hartohen për të theksuar vazhdimësinë vizuale dhe të drejtën e përparësisë për rrugën e pedaluesve.



Korsia e pedalimit në rrugë me përparësi që kalon një rrugë në anë të saj (burimi i imazhit: Vademecum fietsvoorzieningen, Vlaanderen)



Pista e pedalimit që kalon një rrugë në anë të saj (burimi i imazhit: Fietsberaad)

Pista pedalimi apo korsi në një rrugë me përparësi që afrohet në një kryqëzim

Në rrugët e përparësisë është e rekomandueshme që një pistë pedalimi të bëjë **kthesën për të hyrë apo dalë 20 deri 30 m para një kryqëzimi**. Ndarja fizike e bën pedaluesin më pak të dukshëm për shoferët, kështu që një makinë në dalje të rrugës mund të mos e vërejë pedaluesin që shkon drejt përpara.

Në **shpejtësi të ulëta**, deri në 60 km / orë, është e rekomandueshme që **pista të bëjë kthesën përpara** një rrugë anësore. Pedaluesit janë të ekspozuar ndaj trafikut të motorrizuar dhe bëhen më të dukshëm për shoferët. Ata janë më të dukshëm në të njëjtën rrugë e cila sqaron statusin e tyre parësor. Gjithashtu, automjetet që kthehen për të dalë kanë nevojë të ngadalësojnë për pedaluesit. Kjo bën kalimin në trafik nga rruga anësore ose hyrjen në rrugën kryesore, më të sigurt dhe më të lehtë.

- Të kufizohet ndarja në mënyrë progresive, për jo më pak se 0.35 m e gjerë
- Të lejohet një rreze kthese të paktën 12 m, për rehati.
- Të lejohet një shtrirje përfundimtare e pistës prej një min. 10 m., ku pedaluesit udhëtojnë paralel dhe në afërsi të rrugës, duke i dhënë shoferëve kohën e duhur për të dalluar praninë e tyre.

Një alternativë është **kalimi nga pista në korsi të pedalimit**, që nënkupton eliminimin e ndarjes. Ata bëhen më të dukshëm dhe gjithashtu mund të përgatiten më lehtë për tu kthyer majtas.

Në **shpejtësi më të lartë**, mbi 60 km / orë, është më e sigurt që **pista të ketë kthesë në dalje**. Dallimi mes shpejtësisë së motorrizuar të automjeteve në dalje dhe pedaluesve që lëvizin drejt përpara, është shumë i madh, e kështu makinës i duhet më shumë kohë për të ngadalësuar. Lakimi nga jashtë është gjithashtu një zgjidhje e sigurt për një pistë me dy-drejtime.

- Zgjerohet ndarja progresivisht, në mënyrë që pista shkon drejt rrugës anësore në 5 deri 7 m nga rruga kryesore. Në këtë mënyrë, një automjet në dalje ka vend për të ngadalësuar dhe zgjerim përpara pistës së pedalimit
- Aplikoni sinjalistikën vertikale dhe jepini përparësi kalimi, përmes shenjave rrugore në të dy anët e pistës që kalon anën e rrugës
- Rrezja e kthesës duhet të jetë së paku 12 m. për rehati
- Pista ka një shtrirje finale të drejtë prej min. 5 m.



Kalim pedalimi me një pistë të përdredhur (burimi i imazhit: P. Kroeze)

Kthimet djathtas dhe majtas në kryqëzime

Në një kryqëzim me përparësi lëvizjeje, automjetet duhet të manovrojnë për të ndryshuar drejtimin. **Të tilla manovra krijojnë pika potenciale të konfliktit**. Parimi i përgjithshëm vlen që çdo automjet që ka për të ndryshuar drejtim, të japë përparësi për automjetet në rrugën që vazhdon drejt përpara tij.

Pedaluesit janë, natyrisht, më pak të dukshëm, të ngadaltë dhe më të rrezikuarit.

- **Sa më me pak përvojë të jenë pedaluesit** aq më pak do të preferojnë të enden ose të ndryshojnë drejtimin e tyre. Ata janë të gatshëm të bëjnë kompromis për shpejtësinë dhe drejtimin për hir të sigurisë.
- **Pedaluesit me përvojë**, ndjehen më të sigurt dhe pëlqejnë të lëvizin më shpejt dhe drejtpërdrejt nëpër një udhëkryq. Ata kalojnë dhe mund të kthehen në mes të trafikut. Për të qenë të sigurt, pedaluesit adoptojnë sjelljet e veta për t'u bërë më të dukshëm dhe të më parashikueshëm. Kështu pedaluesit marrin hapësirën e mjaftueshme në rrugë dhe qartazi do bëjnë gjestet për qëllimet e tyre. Mësimi i këtyre sjelljeve është një rol kyç për edukimin rreth pedalimit.

Kur është e realizueshme, **pedaluesit lejohen të manovrojnë** me rrjedhën e përgjithshme të trafikut. Lëvizjet e detyrueshme, të ndara nga trafiku duhet të përdoren vetëm kur me të vërtetë janë të justifikuar. Përndryshe, pedaluesit me përvojë do të jenë të frustruar nga këto rrugë jo të drejtpërdrejta dhe që marrin mjaft kohë.

Në përgjithësi, pedaluesit mund të kalojnë një **kryqëzim** të sigurtë, **relativisht të qetë dhe me përparësi kalimi**, me jo më shumë se një korsë të trafikut në çdo drejtim. Projektimi i përgjithshëm duhet të sigurojë një shikim të qartë dhe maksimal për të gjitha lëvizjet. Pedaluesit mund të lejohen të shkëmbehen në rrugë pa ndonjë masë të veçantë.

Në rrugët shpërndarëse, pedaluesi dëshiron të jetë më së shumti në një korsë biçiklete. Në të njëjtën kohë, intensiteti i trafikut e bën gërshetimin më të vështirë dhe të rrezikshëm. Në këtë rast, për trafikun e motorrizuar mund të projektohet **një korsë me zgjerim në formë gypi**. Kjo do të përmirësojë shumë rehatinë dhe sigurinë e pedaluesve.

- Nëse ka një hapësirë për kthimin në të majtë në udhëkryqe, mund të integrohet një **korsë e kthesës majtas**. Kjo krijon një hapësirë të veçantë pritjeje për pedaluesit, larg nga ana e prapme dhe përbalja me trafikun. Korsia duhet të jetë jo më pak se 15 m të gjatë. Kjo nuk eviton të gjitha konfliktet. Kur intensitetet janë shumë të larta, korsia e kthimit majtas mund të jetë e vështirë për t'u arritur dhe ka ende potencial konflikti me trafikun nga prapa.
- Shumë konflikte ndodhin mes mjeteve motorrike që marrin kthesë djathtas dhe pedaluesve që kalojnë në vijë të drejtë. Korsia ose pista vazhdon drejt përpara. Trafiku që kthehet djathtas do të duhet pastaj të kalojë korsinë apo pistën para kthimit djathtas. Në këtë rast mund të merret parasysh një gungë e uljes së shpejtësisë ndërmjet pistës së pedalimit dhe korsisë së kthimit të trafikut.
- Kur një numër i madh pedaluesish kthehen nga ana e djathtë, mund të konsiderohet një **korsë me të drejtë-kthimi**. Në këtë mënyrë, pedaluesit kryejnë lëvizjet në hapësirën e tyre të veçantë, larg nga trafiku.

E drejta e kalimit për nyjet kryesore brenda zonave të ndërtuara

Lidhjet kryesore në rrjetin e biçikletës janë rrugë të shpejta dhe të rehatshme, të quajtura nganjëherë autostrada pedalimi, kryesisht në pistat e ndara dhe me një minimum kryqëzimesh dhe vendkalimesh. Ato janë pikat e dobëta të rrjetit dhe duhet të jenë të projektuara për të përballuar flukse të rëndësishme të pedaluesve në orët e pikut. Çdo ndalesë përbën një vend për uljen e shpejtësisë, rritjen e stresit, rritjen e rrezikut dhe e bën rrugën më pak tërheqëse.

Ndaj është e rekomanduar t'u **jepet lidhjeve kryesore të pedalimit përparësia-e-kalimit kur ndërpresin rrugët**, për të maksimizuar shpejtësinë e udhëtimit për pedaluesit dhe për të bërë lidhjen sa më të fortë që të jetë e mundur. Rruga mund të jetë shpërndarëse apo lokale, apo jashtë një rruge si pistë e vetmuar pedalimi. Përparësia-e-kalimit duhet **theksuar fuqishëm nga projektimi**.

- Instaloni ligjërisht sinjalistikën e duhur që kërkon të ndalojë trafikun për t'i dhënë përparësi biçikletës.
- Shtoni shenjat rrugore të dhënies së përparësisë në të dy anët e rrugës së pedalimit.
- Vazhdo kalldrëmin e rrugës kryesore gjatë gjithë kryqëzimit.
- Merrni masa shtesë të kontrollit të shpejtësisë duke bërë ngushtimin para kryqëzimit, me tabela shpejtësie në kryqëzim.

- Shtoni semaforët, kur shpejtësia e rrugëve që kryqëzohen është mbi 50 km / orë dhe intensiteti mbi 5000 PCU / ditë.

Masa është rekomanduar me forcë në QYTETET KAMPION të Pedalimit. Përparësia-e-kalimit do të jetë më lehtë të pranohet në qoftë se ka një **rrjedhë intensive të pedalesve**. Edhe atje, rruga me përparësi-kalimi nuk është në përgjithësi e rekomanduar jashtë zonës së ndërtuar, pasi shkon kundra pritshmërisë së shoferëve dhe prandaj është i pasigurt.

Në QYTETET FILLESTARE DHE NË RRRITJE numri i pedalesve do të jetë më i ulët. Nëse trafiku i ngarkuar në një rrugë shpërndarëse kërkohet të ndalojë për një pedales të rastit në një rrugë kalimi të vetmuar, masa do të duket e papranueshme, pasi shoferët nuk mund të respektojnë dhe pedalesi do të rrezikohet. Megjithatë, duke krijuar një rrugë kryesore përparësie e tillë, mund të jetë **një nxitje e fuqishme**, veçanërisht nëse rruga është përdorur për shembull nga fëmijët e shkollës. Përpara futjes së përparësisë-së-kalimit për pedalesit, duhet të merren parasysh këto çështje.

- Nëse lidhja është në një rrugë kryesore, atëherë do të ndajë përparësitë.
- Nëse lidhja është në një rrugë relativisht e ngarkuar anësore, dhe diferenca e intensitetit me rrugën kryesore është e kufizuar (për shembull gjysmën intensiteti të rrugës kryesore), e drejta-e-kalimit do të jetë më e lehtë të pranohet.
- Në qoftë se peizazhi përreth e bën të qartë se rruga e biçikletës lidh destinacionet urbane, e drejta e rrugës do të jetë më lehtë për t'u pranuar.
- Projektimi duhet të theksojë fort përparësinë e rrugës.

Një alternativë është që të shtoni semaforët, me një buton për kërkesë (kohën e pritjes) ose me ciklin e zbulimit (nuk ka kohë pritje).



Kalim me përparësi lëvizjeje për pedalesit (burimi i imazhit: T. Asperges)

Konsiderata

Pikat e forta

- Në rrugët kryesore hyrëse, kryqëzimet pa masa specifike vazhdojnë logjikën e trafikut të përzier dhe qetësuesve të trafikut.
- Projektimi i duhur edhe për pedalesit në kryqëzime përgjithësisht ka ndikim në uljen e shpejtësisë së trafikut dhe në rritje e përgjithshme të sigurisë.
- E drejta e lëvizjes për lidhjet kryesore të një rrjeti rrit fuqishëm tërheqjen, sidomos për pedalesit me më pak eksperiencë.

Pikat e dobëta

- Disa masa sigurie mund të nxisin mënyra tërthore të vogla për pedalesit, si për shembull shtigje përkulëse apo të lugëta.
- Disa masa mund të jenë hapësira konsumuese, si shtigje pedalimi të lugëta.



Jepi një Shtysë Pedalimit

Fletë Informimi për Zbatim

- Përparësia e lëvizjes për bicikletat është më e vështirë të zbatohet në QYTETET FILLESTARE, me nivele të ulëta pedalimi. Tipare shtesë të shikueshmërisë dhe sigurie do të jenë të nevojshme. Kujdes i veçantë duhet kur rrugët e pedalimit kanë të drejtë lëvizjeje sidomos në kalimin e një rruge të rëndësishme.

Mundësitë alternative

Rrethrotullimi, semaforët, dhe kryqëzimet me disnivel (tunelet, urat) për rrugët e pedalimit më të rëndësishme dhe me intensitet të lartë trafiku.