

INFRASTRUKTURA/ PJESË TË RRJETIT

## KORSITË E PEDALIMIT

### Vështrim

Një korsi pedalimi është hapësira e rezervuar ligjërisht për lëvizjen e pedaluesve në rrugë, duke i ndarë ata vizualisht, nga trafiku. Është e rekomandueshme që kur një numër i madh i pedaluesve ngasin biçikleta përgjatë një rrugë të ngarkuar dhe të moderuar, korsitë e pedalimit janë një zgjidhje e shpejtë, e dukshme, dhe fleksibël në rrugët ekzistuese, duke pasur vetëm nevojën e shenjave rrugore. Korsia e pedalimit mund të jetë një alternativë për një pistë pedalimi kur mungon hapësira, por vetëm kur siguria mund të jetë e garantuar mjaftueshëm.

### Sfondi dhe Objektivat

#### Funksioni

Korsia e pedalimit ofron një hapësirë të sigurtë dhe të dukshme lëvizjeje në rrugë, të rezervuara vetëm për pedalues.

#### Qëllimi

Korsitë e pedalimit janë të rekomanduara përgjatë rrugëve shpërndarëse me intensitet relativisht të ulët të trafikut, por kur trafiku i motorrizuar është shumë i shpejt për të lejuar përzierjen e pedaluesve me makinat. Një korsi pedalimi mund të përdoret si alternativë për një pistë pedalimi kur mungon hapësira, së paku nëse shpejtësia mund të minimizohet deri në 50 km / orë ose më pak. Në rrugët e hyrjes në zona private, volumet e trafikut në parim janë të ulta dhe trafiku është i përzier; megjithatë, nëse në realitet intensiteti i trafikut është jashtëzakonisht i lartë, një korsi mund të jetë e këshillueshme për të siguruar mbrojtjen e pedaluesve.

Jashtë zonave të ndërtuara, korsitë e pedalimit mund të konsiderohen si një alternativë për pistat e pedalimit në rrugët bazike të rrjetit lokal (jo në rrugët kryesore), por vetëm në shpejtësi të ulta të trafikut (60 km / orë ose më pak) dhe relativisht në intensitete të ulta (2000-3000 PCU / ditë). Në intensitete shumë të ulëta, pedaluesit mund të përzihen me trafikun dhe nuk janë të nevojshme shërbimet e pedalimit, me përjashtim të ndoshta një korsie të sugjeruar.

Brenda zonave të ndërtuara, korsitë e pedalimit janë të rekomanduara për pjesën më të madhe të rrugëve (më shumë se 2000 pedalues / ditë) për rrugë me shpejtësi të ulët (deri në 30 km / orë). Në pikat kyçe të lidhjeve të rrjetit rrugor me më pak pedalues, duhet të jetë e preferuar përzierja e trafikut, ndoshta me një korsi të këshillueshme. Në rrugë me lëvizje më të shpejtë (deri në 50 km / orë), pistat duhet të jenë të preferuara. Vetëm kur këto lidhje të rrjetit themelor janë të qeta (më pak se 750 pedalues / ditë) në rrugë të ngushta (2x1 korsi) duhet të merren parasysh korsitë.



Korsitë e pedalimit brenda dhe jashtë zonës së ndërtuar (burimi i imazhit: P.Kroeze)



## Zbatim

### Përkufizim

---

Një korsi pedalimi është një pjesë e rrugës e rezervuar ekskluzivisht për biçikletat. Makinat nuk lejohen të lëvizin apo të parkojnë në to. Kjo gjë tregohet në karrexhatë me shenja rrugore.

### Korsitë e pedalimit janë mjeksi popullore...

---

Korsia e pedalimit është ndoshta zgjidhja më e popullarizuar për infrastrukturën e biçikletës në Qytetet Nismëtare të Pedalimit. Ajo lejon qarkullimin e shpejtë në një rrugë ekzistuese.

Një korsi pedalimi është më e lehtë, më e shpejtë dhe më pak e kushtueshme për të ndërtuar se sa një pistë pedalimi: janë të nevojshme vetëm shenjat e rrugës dhe ndoshta sipërfaqe të ngjyrosura (pa ndërtimin e rrugëve).

Një korsi biçiklete ofron për pedalesit një hapësirë shumë të dukshme, ligjërish e rezervuar në rrugë: kjo u dërgon një sinjal të fortë të gjithë përdoruesve të rrugës që, pedalesit duhet të merren seriozisht.

Për shkak se një korsi merr më pak hapësirë se pista e pedalimit, mund të aplikohet më gjerësisht në rrugët ekzistuese urbane.

### ... por duhet të përdoren me masë paraprake

---

Këto përparësi, bartin rrezikun e mbi-përdorimit të korsive të pedalimit si një zgjedhje e shpejtë.

Dallimi kryesor me pistën e pedalimit është se përdoruesi nuk është i mbrojtur fizikisht ose i ndarë nga trafiku. Hulumtimet empirike hollandeze kanë arritur në përfundimin se në rrugët arteriale të ngarkuara, përzjerja e pedalesve me trafikun mund edhe të jetë më e sigurtë se sa një korsi pedalimi. Kjo e fundit mund të krijojë një ndjenjë të rremë sigurie dhe t'u mundësojë makinave përsheptimin e lëvizjes, si dhe të kushtojë më pak vëmendje për pedalesit. Në rastet e analizuara kjo gjë dyfishoi numrin aksidenteve<sup>1</sup>.

Rreziku bëhet edhe më i madh kur korsitë janë të ngushta. Kur hapësira është e kufizuar, projektuesit mund të mendojnë se duke vënë një korsi të ngushtë (nën 1.5 m) është më mirë se asgjë, madje edhe në rrugët me trafik të ngarkuar dhe të shpejtë. Kjo zgjedhje është e rrezikshme. Korsia e ngushtë detyron trafikun e motorizuar të lëvizë shumë afër pedalesve. Në të njëjtën kohë, ajo detyron pedalesit të ngasin biçikletën shumë afër me buzën e rrugës apo makinave të parkuara. Për më tepër, shoferët gabimisht mendojnë se pedalesit kanë hapësirë të mjaftueshme, ndaj ata do të kushtojnë më pak vëmendje dhe do të rrisin shpejtësinë. Si rezultat, edhe një manovër e lehtë nga pedalesi për të shmangur një pengesë ka shumë gjasa të rezultojë në një përplasje dhe të shkaktojë lëndime serioze. Korsitë e ngushta duhet të kombinohen gjithmonë me masa të uljes së shpejtësisë.

### Rekomandimet e projektimit

---

Një korsi pedalimi është e dallueshme nga shenjat e rrugës, të përcaktuara nga rregulloret kombëtare. Ato zakonisht përfshijnë këto udhëzime si në vijim.

Një linjë e shënuar horizontalisht, zakonisht në të dyja anët, kufizon korsinë e pedalimit nga ajo e trafikut. Në disa vende linja është e ndërprerë, në vende të tjera e vazhdueshme (me shtrirje të vijës së ndërprerë në daljet e makinave).

Një simbol i biçikletës, tregon korsinë, të paktën para dhe pas çdo ndërprerje. Simboli është i preferueshëm të përsëritet mundësisht në intervale të rregullta (për shembull 50-100 m në zonën e ndërtuar, 500-750 m jashtë zonës së ndërtuar).

Përgjatë rrugëve me trafik të dendur dhe relativisht të shpejtë (50 km / orë) është e rekomandueshme një zonë sigurie tampon me shenja ndërmjet korsisë së pedalimit dhe atyre të trafikut

---

<sup>1</sup> Veiligheidsaspecten van stedelijke fietspaden, A.G.Welleman, A.Dijkstra. SWOV rapport R-88-20. Leidschendam, SWOV, 1988 – quoted in: Design Manual for Bicycle Traffic, CROW-record 25, 2006.



Një nivel sipërfaqeje. Nëse sipërfaqja e korsisë së rrugës është e degraduar (me gropa) ose përmban ndryshime niveli (kanale, të kapanxhave, uji kullon), pedaluesit duhet të zgjedhin mes dëmtimit të biçikletës së tyre dhe lëvizjeve të rrezikshme. Kur shtrohet një korsia, dëmtimet e sipërfaqes duhet të korrigjohet. Mirëmbajtja e rrugëve duhet t'i japi përparësi korsive të biçikletës, m.q.s. pedaluesit janë më të ndjeshëm ndaj degradimeve se sa automjetet e motorizuara.

Për të rritur shikueshmërinë, përgjithësisht është e rekomandueshme lysterja me bojë, shpeshherë me ngjyrë të kuqe (HL), nganjëherë blu (DK) ose e gjelbër (FR). Por në disa vende boja nuk është e aplikuar. Në Mbretërinë e Bashkuar, për shembull, përdorimi sistematik i ngjyrës është zyrtarisht i rekomandueshëm: lysterja me bojë është perceptuar të jetë vizualisht e bezdisshme duke komprometuar cilësinë e projektimit urban dhe nga ana tjetër është kosto shtesë për mirëmbajtjen. Më efektive, boja është menduar të jetë në zonat e kufizuara të konfliktit, si linjat e avancuara të ndalesave, në pikat prioritare të rrugëve anësore, në korsitë e kundër-rrjedhës etj<sup>2</sup>. Në çdo rast, është e rëndësishme të përcaktohet dhe të aplikohet një politikë e qëndrueshme, për të krijuar një situatë të qartë për të gjithë përdoruesit e rrugës.

Rekomandohet një gjerësi minimale prej 1.5 m (përfshijë shenjat). Çdo vijë e shënuar është 0.10 deri në 0,15 m e gjerë.

Pedaluesit së bashku me mjetin e tij mund t'i duhet një hapësirë rreth 0,75 m. Por gjatë lëvizjes pedaluesi ka nevojë për së paku 0.9 m, duke marrë parasysh zig-zaget dhe një distancë sigurie nga pengesat. Një gjerësi prej 1.5 m do ta rriste sigurinë nga kufinjat, dhe do ta bënte lëvizjen më të rehatshme dhe më pak stresuese. Kjo hapësirë gjithashtu lejon lëvizjen e rimorkiove pak më të gjera, parakalime të rastit dhe lëvizjen krah-për-krah, për shembull prindërit që shoqërojnë fëmijët në shkollë.

Një gjerësi midis 2 m dhe 2.5 m rrit rehatinë dhe sigurinë.

Në më pak se 1.5 m, pedaluesit do t'i duhet të largohet nga korsia dhe të eci në karrexhatë për të parakaluar, të ngasi krah për krah apo të shmangë një pengesë. Korsitë e ngushta duhet të konsiderohen vetëm në rrugët me shpejtësi të ulët.

Korsia e pedalimit duhet të jetë më e madhe në shtrirjet në ngjitje (përpjetë): për shkak të përpjekjeve të mëdha, pedaluesi do bëjë më shumë zig-zage.

### Korsitë e pedalimit përgjatë makinave të parkuara

Në mënyrë ideale, një korsia pedalimi nuk duhet të kombinohet me korsinë e parkimit apo të një gjiri parkimi: hapjet e dyerve të makinës janë një rrezik serioz i sigurisë për pedaluesin. Pedaluesi mund të godasë derën ose të përpiqet për ta shmangur këtë, duke bërë një lëvizje të papritur shmangieje mbi karrexhatë, dhe duke rrezikuar që të goditet nga ndonjë makinë që është prapa.

Kur kombinohet një korsia parkimi me një korsia pedalimi, është e rekomandueshme të shtohet rripi i reagimit kritik (0,5-0,7 m) në korsinë e parkimit si një hapësirë neutrale, duke shmangur rrezikun e goditjes së një dëre të hapur apo manovrat e paqarta. Për të siguruar përdorimin korrekt, ky rrip duhet të jetë i ndryshëm nga korsia e parkimit dhe nga korsia e pedalimit. Rripi merr hapësirë shtesë, por gjithashtu mund të përdoret për kullim. Një rrip që ndan gjirin e parkimit në një kënd, shmang rrezikun e hapjes së dyerve për pedaluesit, dhe rrit hapësirën e parkimit përgjatë gjatësisë së rrugës. Makinat duhet të parkojnë në të kundërt, që të kenë një pamje më të mirë ndaj pedaluesve, kur ata të kërkojnë të dalin.

Kur një pistë pedalimi vendoset mes korsisë së parkimit dhe trotuarit mund të përdoret si alternativë, hapësira e nevojshme për një korsia pedalimi me një shirit reagimi. Për të ruajtur më shumë hapësirë, këto korsia mund të jenë në pjesën e trotuarit<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Department for Transport UK – 2004: Policy, Planning and Design for Walking and Cycling. Department for Transport – LTN 1/04

<sup>3</sup> Shiko fletën e informimit mbi PISTAT E PEDALIMIT dhe PEDALUESIT DHE KËMBËSORËT



Korsi pedalimi, në një distancë të sigurtë nga makinat e parkuara dhe ato në lëvizje (burimi i imazhit: D. Dufour)

### Korsitë e pedalimit dhe siguria e trafikut

Shpesh, rrugët arteriale të ngarkuara janë rrugët më të drejtpërdrejta, veçanërisht ato që të çojnë në qendër të qytetit. Kjo i bën ato, lidhjet kryesore natyrore në rrjetin e pedalimit. Në parim, lidhje të tilla kërkojnë pista pedalimi. Në shumë raste, hapësira mungon dhe korsitë e pedalimit shpesh janë konsideruar si alternativa pragmatike, por në thelb të rrezikshme.

Opsioni më i sigurtë dhe më miqësor është që të rishikohet plani i rrugës, për shembull duke marrë nga një korsi e trafikut ose një korsi parkimi për të krijuar më shumë hapësirë për korsinë apo pistën e pedalimit

Nëse kjo nuk është e realizueshme, duhet të ndërmerren të gjitha përpjekjet për të minimizuar rrezikun: uljen e shpejtësisë deri në 50 km / orë, duke e bërë korsinë e pedalimit aq të gjerë sa të jetë e mundur, duke krijuar një zonë tampon me shenja për zvogëlimin e intensitetit të trafikut (me riorganizimin e rrugëve të trafikut).

Mundësia e fundit, në qoftë se siguria nuk mund të garantohet mjaftueshëm, është që të braktiset rruga dhe për të krijuar një rrugë alternative pedalimi, edhe pse mund të jetë më pak e drejtpërdrejtë. Kjo duhet të jetë një rrugë me cilësi të lartë, përndryshe pedaluesit do të tentojnë të përdorin rrugën e ngarkuar.

Korsia e pedalimi mund të përdoret në një rrugë njëkalimëshe kundër-rrjedhës së pedalimit, në të dy drejtimet në qoftë se ka hapësirë në dispozicion ose vetëm në drejtimin e kundër-rrjedhës (drejtimi tjetër mund të jetë ai i trafikut të përzier ose i një korsie të këshilluar).<sup>4</sup>

### Korsi e këshilluar e pedalimit

Si një alternativë për një korsi pedalimi, mund të vihet një korsi e këshilluar<sup>5</sup>. Teknikisht dhe ligjërisht kjo korsi nuk është si një korsi pedalimi: është pjesë e karrexhatës shënuar si një hapësirë e sugjeruar për pedaluesit, pa u rezervuar ekskluzivisht për përdorim prej tyre. Trafiku i motorizuar mund të lëvizë në korsinë e këshilluar, në raste kur nuk mund të lëvizë në mes të rrugës. Makina edhe mund të parkojnë në to, nëse parkimi në karrexhatë është i lejuar.

Në thelb, një korsi e këshilluar është thjesht një alternativë e projektimit, për të tërhequr vëmendjen rreth pranisë së pedaluesve dhe për të ngushtuar vizualisht karrexhatën. Ajo ka për qëllim të ndikojë në sjelljen e shoferëve: ata presin që të hasin me pedalues dhe të respektojnë praninë e tyre.

Një korsi e këshilluar duhet të përdoret vetëm për pjesët kryesore të rrjetit të pedalimit (jo itinerarin kryesor) dhe në rrugët e hyrjes në zonat private. Ajo përdoret për dy qëllime kryesore.

Si një shtesë në situatë me trafik të përzier, në mënyrë që prania e pedaluesve të jetë më e ndjeshme, sidomos kur intensiteti i trafikut është relativisht i lartë. Korsia e këshilluar gjithashtu mund të shënojë pjesët e kalimit nga një pistë ose korsi pedalimi në një situatë me trafik të përzier.

Si një alternativë në rrugët e ngushta, ku hapësira për një pistë ose korsi pedalimi nuk është e mjaftueshme, ose kur hapësira është e nevojshme për ngarkim dhe shkarkim.

<sup>4</sup> Shiko fletën e informimit mbi PEDALIMI KUNDËR-RRJEDHË

<sup>5</sup> Gjithashtu e njohur si korsi jo-e detyrueshme ose e sugjeruar, Angebotsstreifen, bande de suggestion, suggestiestrook

Ndonjëherë, një korsie e këshilluar është përdorur në seksione të shkurtra të një korsie pedalimi, në vendet ku rruga ngushtohet.

Më poshtë janë paraqitur disa aplikime tipike, të cilat nuk janë përdorur kryesisht vetëm në rrugët e ngushta urbane të zonës së ndërtuar, por edhe në rrugët e qeta të vendit jashtë zonës së ndërtuar.

Një korsie e këshilluar mund të përdoret në të dyja anët e rrugëve të qeta me dy drejtime, duke lënë në mes një rrugë qendrore trafiku. Makinat mund të lëvizin në korsinë e këshilluar dhe të parakalojnë pedaluesit në rrugën qendrore të trafikut.

Një korsie e këshilluar shpesh është përdorur në rrugë një kalimshe të ngushta, në drejtim me rrjedhën e trafikut ose në të kundërt, për të tërhequr vëmendjen e pedaluesve në kundër-rrjedhë<sup>6</sup>.

Një korsie e këshilluar gjithashtu mund të jetë projektuar si një zonë rehatie me sipërfaqe me shtresë kompakte kalldrëmi.

Sa i përket parimeve të projektimit, kombinime të ndryshme të shenjave dhe linjave, simbolit dhe ngjyrës që janë përdorur. Praktikant kanë evoluar.

Fillimisht, u ndje se ndikimi vizual duhet të jetë aq i fortë sa të jetë e mundur, me qëllimin e shikueshmërisë maksimale dhe sigurisë për pedaluesit. Shpeshherë përdoren shenjat e linjës që janë të dallueshme nga shenjat e korsisë së pedalimit dhe e njëjta gjerësi e një korsie pedalimi (1.5 m deri në 2 m). Të tjerë vende përdorin ngjyrën e asfaltit (identike ose të dallueshme nga korsia të ngjyrosura të pedalimit). Akoma të tjerë preferojnë linjë dhe shtresë të kombinuar, ndoshta me simbole shtesë të biçikletës.

Megjithatë, një korsie e këshilluar i ngjan shumë një korsie pedalimi, vetëm me pak diferenca për të bërë dallimin ligjor. Përvoja ka treguar se kjo tendencë mund të shkaktojë konfuzion në mendjet e të gjithë përdoruesve, përfshirë edhe pedaluesit, si për të drejtat ligjore dhe për detyrimet. Kjo krijon rreziqe nëpërmjet keqkuptimeve mbi të drejtën e rrugës dhe ngre çështje për detyrimet. Gjithashtu është argumentuar se kjo qasje zhvlerëson korsitë e rregullta të pedalimit.

Aktualisht, prirja është që të dallohet korsia e këshilluar sa më qartë të jetë e mundur nga korsia e pedalimit. Shenjat janë për shembull, të kufizuara në një varg të simboleve, të tilla si logot e biçikletës etj. Këto duhet të ofrohen në intervale të rregullta për vazhdimësinë vizuale (rreth 50 m). Ndikimi psikologjik i synuar është ende ekzistues, dhe risitë nga shenjat në vetëvete mund të tërheqin vëmendjen. Ato gjithashtu shërbejnë për të njoftuar këmbësorët që kalojnë për praninë e pedaluesve në rrugët lokale pa vendkalime për këmbësorët.



Korsia e këshilluar dhe korsia e këshilluar kundër-rrjedhë (burimi i imazhit: D. Dufour)

<sup>6</sup> Shiko fletën e informimit mbi PEDALIMIN KUNDËR-RRJEDHË



## Konsiderata

### Pikat e forta

---

Hapësira e dukshme dhe fleksibël e ruajtur për pedaluesit

Një korsi pedalimi është një zonë e rehatshme ligjërish të rezervuar, që rrit dukshmërinë, sigurinë dhe lehtësinë.

Një korsi pedalimi është fleksibël për pedaluesin, i cili mund ta ndërpresë rrugën në çdo pikë (në kundërshtim me një pistë pedalimi fizikisht të ndarë).

Një korsi pedalimi lejon pedaluesit të shmangë rradhët e trafikut të motorizuar (më e thjeshtë se në rastin e një situatë me trafik të përzier).

Zgjidhje infrastrukturore me çmim të ulët dhe fleksibël në rrugët ekzistuese

Një korsi pedalimi realizohet dhe mirëmbahet lehtë dhe pa kosto (vetëm shenjim i rrugës).

Një korsi pedalimi ka nevojë për më pak hapësirë se sa një pistë pedalimi, dhe mund të përdoret më gjerësisht në rrugët urbane ku nuk ka hapësirë të mjaftueshme për pistën e pedalimit.

### Pikat e dobëta

---

Rreziqet e një zgjidhjeje fleksibël

Për shkak të përparësive të saj pragmatike, projektuesit mund të kenë zgjidhje për korsitë e pedalimit në kushtet e nevojës së pistës së pedalimit, ose zvoglimi i gjerësisë pranë minimumit të sigurisë ku hapësira është e pamjaftueshme.

Korsitë e pedalimit mund të vendosen aty ku është e lehtë dhe thjeshtë të ndërpriten, në udhëkryqe të vështirë dhe të rrezikshëm, duke mbajtur të bllokuar pedaluesit. Kjo ruan vazhdimësinë dhe sigurinë e rrugës, dhe bën pikat e nxehta edhe më të rrezikshme.

Përderisa nuk ka ndarje fizike, një korsi pedalimi tërheq fare lehtësisht parkimin e paligjshëm, për ngarkime-shkarkime. Kjo ndodh kryesisht në rastet kur gjerësia është mbi 2 m. Në zonat urbane më të ngarkuara, është i nevojshëm kontrolli i rreptë dhe intensiv i policisë.

Copëza mbeturinash (si xhami i thyer) mund të mblidhen lehtësisht në korsitë e pedalimit, për shkak të erës apo shkaqe të tjera. Kjo rrit rrezikun e goditjeve dhe aksidenteve. Fshirja e rrugëve duhet të ketë vëmendje të veçantë për korsitë e pedalimit.

Një ndjesi e rreme sigurie në QYTETET FILLESTARE

Një korsi pedalimi shpesh u jep drejtuesve të mjeteve përshtypjen se ata nuk e kanë të nevojshme vëmendjen ndaj pedaluesve. Si pasojë, ata lëvizin shumë shpejt dhe fare pranë pedaluesve dhe nuk janë të përgatitur për manovra të paparashikueshme. Rreziku është më i madh në QYTETET FILLESTARE TË PEDALIMIT, ku drejtuesit e automjeteve kanë aftësi të kufizuara me sjelljet e pedaluesve dhe më së shumti nuk janë pedalues as ata vetë. Nëse karrexhata është e zgjeruar për të krijuar një korsi pedalimi, shpejtësia e trafikut mundet edhe të rritet.

Aty ku rruga bëhet më e ngushtë, automjetet mund të kalojnë kufirin e korsisë së trafikut, sidomos kur niveli i korsisë së pedalimit është i ulët.

### Mundësitë alternative

---

QETËSUES TRAFIKU nëse mungon hapësira dhe kushtet mund të ndryshohen.

RRUGËT E PEDALIMIT për rrugët kryesore në zonat e qeta, të banueshme

PISTË PEDALIMI për rrugët më të ngarkuara

PEDALIM KUNDËR-RRJEDHË në rrugët me një drejtim

KORSI AUTOBUZI mbi rrugët e autobusit