

INFRASTRUKTURA/ **PJESË TË RRJETIT**

PEDALIMI KUNDRA-RRJEDHËS

Vështrim

Pedalimi kundra rrjedhës është kur pedalesve u lejohe të lëvizin në drejtim të kundërt me rrjedhën në një rrugë një-drejtimëshe. Kjo është një masë e thjeshtë rregulluese dhe mjaft tërheqëse për pedalesit sepse krijon shkurtesa, larg nga trafiku i rënduar. Gjithashtu është provuar se kjo masë është e sigurtë edhe në rrugët e ngushta, ku shpejtësitë janë të ulëta dhe trafiku është i qetë. Pedalimi kundra rrjedhës duhet të shtrihet në të gjithë qytetin, pasi kështu bëhet një masë normale për të gjithë, por më shumë favorizon pedalesit.

Sfondi dhe Objektivat

Funksioni

Pedalimi kundra rrjedhës në një rrugë me një-drejtim u ofron pedalesve lidhje të shkurtra që nuk janë të përdorura nga trafiku i motorrizuar. Kjo masë më shumë u lejon atyre, shmangien e rrugëve me trafikun e tonazheve të rënda.¹

Qëllimi

Në shumë zona urbane, rrugët e trafikut të kufizuar me **një-drejtim të lëvizjeje** janë të zakonshme². Ato janë përdorur si një mënyrë për të organizuar rrjedhjen e motorrizuar të trafikut në situatat e mëposhtme.

- Rrugët në pjesët monumentale, qendrore të qyteteve janë shpesh tepër të ngushta për trafikun e motorrizuar që lëviz në dy-drejtime dhe qasja e makinave duhet të kufizohet.
- Nëse kërkesa për parkimin në rrugë është e lartë, një mënyrë për t'i krijuar parkimit hapësirë shtesë është trafiku sipas një-drejtimi. Kjo ndodh vetëm kur rrugët janë të gjera mjaftueshëm për trafikun e dyanshëm por nuk kanë hapësirë për një korsi parkimi (ose një korsi të dytë parkimi).
- Zona të tëra, shpesh lagje banimi, janë organizuar si një sistem i trafikut me një-drejtim kryesisht në kthesat që detyrojnë makinat të hyjnë dhe të largohen në të njëjtën anë të zonës. Rrugët me një-drejtim lejojnë qasje të pjesshme të makinave, por parandalojnë lëvizje të parregullt, të mundshme dhe detyrojnë trafikun e ndërmjetëm të kalojnë përmes rrugëve arteriale.
- Sistemet e trafikut me një-drejtim mund të futen për të përsheptuar rrjedhën e trafikut, e cila është më e zakonshme në rrjetin e rrugëve (sidomos sipas modelit të SHBA).

Megjithatë, një numër i madh i rrugëve me një-drejtim kanë një **ndikim negativ të fuqishëm në pedalim**. Pedalesit vuajnë më fort nga masat kufizuese sesa nga shoferët.

- Masat janë më shumë të ndjeshme, në krahasim me distancat më të shkurtra të udhëtimit të pedalesve.
- Pedalesve u duhet të shpenzojnë energji shtesë për të kaluar distancat shtesë. Në rajonet kodrinore, mënyra e tërthortë mund të vendosë pjerrësi të forta.
- Pedalesit janë më të tërhequr nga rrugët kryesisht të sigurt, të ngushta se sa nga rrugët arteriale të zhurmshme, të rrezikshme dhe nga udhëkryqet.

¹ Material shtesë për këtë fletë informimi: IBSR 2004 - *SUL - Sens Uniques Limités. Pour une introduction généralisée, en toute sécurité, des sens uniques limités*; Provélo 1997 - *Les sens uniques limités à Bruxelles*; TAL6/98 *Contraflow Cycling*, DfT 1998; CERTU, 2008 - *Recommandations pour les aménagements cyclables*.

² Në Bruksel, për shembull janë 700 km rrugë me një-drejtim (burimi: Pro-vélo)



- Pedaluesit duhet të planifikojnë udhëtimet e tyre më me kujdes, pasi që rrugët nuk janë të njëjta në të dy drejtimet e një udhëtimi të dyanshëm.

Në tërësi, rrugët e shpeshta me një-drejtim **redukojnë fort cilësinë e rrjetit të pedalimit**, që për pasojë bëhen më pak kohezive, më pak të drejtpërdrejta, më pak të rehatshme, më pak të sigurta dhe në përgjithësi më pak tërheqëse. Shpesh rrezikojnë të shkurojnë pedaluesit, apo të nxisin pedaluesit për të lëvizur në mënyrë të paligjshme kundër rrjedhës.

Për këtë arsye është fort e **rekomandueshme që pedaluesit të përjashtohen nga kufizimet e lëvizjes sipas një-drejtimi, si një parim i përgjithshëm**. Kjo është pothuajse gjithmonë e mundur, për aq kohë sa ka hapësirë të mjaftueshme për të lejuar një makinë dhe një pedalues të kalojnë në mënyrë të sigurtë.

Pedalimi kundra-rrjedhë është aplikuar më shpesh në lidhjet bazë të rrjetit të pedalimit në rrugët hyrëse lokale me shpejtësi të ulët, si brenda dhe jashtë zonës së ndërtuar. Gjithashtu, mund të aplikohet edhe në lidhjet e mëdha dhe në rrugët e ngarkuara dhe me lëvizje të shpejtë, por kjo kërkon zgjidhje të përshtatshme të projektimit për të ofruar sigurinë, duke filluar nga korsitë e pedalimit deri tek pistat e pedalimit.

Zbatimi

Përkufizimi

Pedalimi kundra rrjedhës është një masë rregulluese. Në rrugët me trafik të kufizuar sipas një-drejtimi, pedaluesit përjashtohen nga një kufizim i këtill dhe janë të lejuar të lëvizin kundër rrjedhës së trafikut të motorrizuar.

Pasigurt? Në të kundërtën!

Në shikim të parë, pedalimi kundra-rrjedhës duket i rrezikshëm. Megjithatë gjatë viteve, përvojat në qytete dhe vende të ndryshme kanë qenë vazhdimisht pozitive dhe kanë vërtetuar **fitimet e përgjithshme e sigurisë** të kësaj mënyre lëvizjeje. Askund nuk ka ndodhur që pedalimi kundra-rrjedhës të ketë rezultuar në rritje të aksidenteve, por e kundërta. Në shumë qytete ku u përdor pedalimi kundër-rrjedhë, menaxherët rrugor dhe policia filluan të paraqesin kritere shumë të rrepta sigurie prej të cilave hoqën dorë me kalimin e kohës.

Pedalimi kundra-rrjedhë ka provuar të jetë veçanërisht **i sigurtë përgjatë segmenteve rrugore**, madje edhe më i sigurtë se pedalimi me drejtimin e rrjedhës në një rrugë me një-drejtim lëvizjeje.

- Pedaluesit dhe drejtuesit e automjeteve kanë kontakt vizual. Të dy palët vlerësojnë lehtësinë me të cilën ata mund të kalojnë, ngadalësojnë dhe përshtasin sjelljen e tyre.
- Kur pedalimi bëhet sipas rrjedhës, vetëm shoferi bën gjykime të tilla, pasi pedaluesi nuk mund të shohë ose të parashikojë se çfarë do të bëjë makina që vjen nga mbrapa. Në përgjithësi, makinat që parakalojnë janë një shkak i rëndësishëm i aksidenteve të biçikletave.

Përveç kësaj, ne duhet të marrim parasysh shmangien e rrezikut, sepse pedaluesit nuk do të përdorin rrugë të tjera, më të rrezikshme.

Megjithatë, tek sa trafiku rritet (makinat, pedaluesit ose të dyja bashkë), numri i takimeve gjithashtu rritet: kjo mund të çojë në irritim dhe pakujdesi në sjellje.

Kryqëzimet janë potencialisht më të rrezikshme. Analiza e aksidenteve ka treguar se një situatë e rrezikshme ndodh përmes një kombinimi të tre faktorëve.

- Pedaluesit kanë të drejtën e kalimit, duke u shfaqur në drejtimin e kundërt të rrjedhës nga një rrugë një-drejtimëshe.
- Rrugët e një pedaluesi dhe makine kanë pika takimi.
- Shoferët nuk i japin të drejtën e kalimit pedaluesve, nga injoranca apo humbja e përqëndrimit.

Rreziku i sigurisë në çdo kryqëzim duhet të vlerësohet me kujdes, por në shumicën e rasteve sinjalistika e duhur mjafton për të krijuar siguri objektive. Rritja e sigurisë subjektive mund të konsiderohet si mundësi e fortë (shih më poshtë).

Një çështje kyçe është që shoferët duhet të bëhen më të vetëdijshëm për pedalimin kundra-rrjedhë dhe për të drejtat e pedaluesve. Ata duhet të jenë të përgatitur për biçikletat që vijnë nga drejtime të papritura.

Mënyra më e mirë për të rritur sigurinë dhe për të krijuar përfitime maksimale për pedaluesit është **përgjithësimi i parimit të pedalimit kundër-rrjedhë në të gjitha rrugët një-drejtimëshe.**

- Nëse pedalimi kundër-rrjedhë është përfshirë **pak nga pak** në një numër të kufizuar të rrugëve shpërndarëse një-drejtimëshe, situata mbetet e paparashikueshme. Pedaluesit duhet të mbajnë mend kur është i lejuar pedalimi kundra-rrjedhë apo jo, ose të konsultohen me hartën e biçikletës. Gjithashtu edhe në rastet kur nuk është e lejuar, pedaluesit mund të nxiten të lëvizin kundër rrjedhës. Qysh se pedalimi kundër-rrjedhë konsiderohet një zgjidhje e veçantë, shoferët do të vazhdojnë të jenë të befásuar apo irrituar, pasi që ata mund të mendojnë se është e papërgjegjshme dhe sjellje të paligjshme. Për të rritur sigurinë mund të jetë e nevojshme infrastruktura më e kushtueshme.
- Në qoftë se pedalimi kundra-rrjedhë është **i aplikuar përgjithësisht**, situata është më e **parashikueshme**, më e lehtë për tu kuptuar dhe më e sigurt për të gjithë përdoruesit e rrugës. Pedaluesit mund të mos shqetësohen më: tashmë ata e dinë se çdo rrugë që u pëlqen të marrin do të jetë e hapur për ta. Shoferët nga ana tjetër do të kuptojnë më shpejt dhe do të bëhen më të vetëdijshëm për mundësinë e pranisë së pedaluesve në çdo rrugë dhe në çdo kryqëzim.

Sinjalistika

Pedalimi kundra-rrjedhë është një masë rregulluese, e cila mund të zbatohet thjesht duke përdorur **sinjalistikën** e duhur. Kjo ndryshon midis vendeve dhe shteteve, por parimet themelore janë të ngjashme.

- Zgjidhja më e zakonshme është një **shenjë tjetër shtesë që përjashton pedaluesit** nga kufizimi në një rrugë një-drejtimëshe. Kjo shenjë zakonisht përmend "përveçse" me një simbol të biçikletës. Ajo është shtuar poshtë shenjës detyruese që ndalon hyrjen dhe shenjën e daljes që tregon rrjedhë një-drejtimëshe me një shigjetë.
- Nga shenjat e hyrjes në rrugën një-drejtimëshe, në disa vende është e mundur që të përdorin një **shigjetë me një simbol biçiklete**, për të treguar një rrjedhë që lejohet vetëm për pedaluesit.
- Në disa vende, sidomos në Britani, pedaluesit nuk përjashtohen nga shenja që ndalon hyrjen. Megjithatë, pedalimi kundra-rrjedhë është i mundur **duke përdorur një korsi të detyrueshme për të**, të ndarë fizikisht qysh në hyrje.
- **Rregullat normale të së drejtës-së-kalimit** zbatohen edhe për biçikletat. Shenjë të tilla si horizontale dhe vertikale të ndalimit të mjetit, si dhe ato të trafikut në kryqëzimet me sinjalistikë³ janë të rekomandueshme si sinjalistikë specifike për pedaluesit në daljen nga rruga një-drejtimëshe.



Shenja e ndalimit kundra-rrjedhë, Bruksel, BE



Shenja e lejitimit kalimit kundra-rrjedhë, Renes, FR

³ Në Zyrih, parimisht u mendua se pedalimi kundra-rrjedhë humbet të drejtën e kalimit. Nëse eksperiencia dhe faktet empirike do kishin treguar vërtetë rrezik, ky shembull nuk do ishte ndjekur në masë të gjerë.

Mundësitë e planifikimit

Pedalimi kundra-rrjedhë mund të zbatohet si trafik i përzier ose me një korsi pedalimi.

- Në shumicën e rasteve, pedalimi kundër-rrjedhë mund të organizohet si **trafik i përzier**, pa ndonjë masë të veçantë. Kjo është e mundur në rastet kur ka shpejtësi të ulët, deri në 30 km / orë, shpejtësinë aktuale të zonave të ndërtuara. Në rrugët e ngushta të qytetit, kjo mund të korrespondojë me një kufizim të shpejtësisë prej 50 km / orë, dhe makinat do të ngadalësojnë kur të kalojnë një pedales. Masat të tjera për qetësimin e trafikut mund të jenë të nevojshme. Jashtë zonës së ndërtuar, pedalimi kundër-rrjedhë mund të konsiderohet deri në 60 km / orë.
- **Korsitë e pedalimit kundra-rrjedhë** janë të rekomanduara në rastet kur shpejtësitë aktuale janë mbi 30 km / orë brenda zonës së ndërtuar (ose 60 km / orë jashtë zonës së ndërtuar). Në çdo shpejtësi, korsitë e pedalimit janë të mundshme kur intensitetet e trafikut janë më të larta. Për të krijuar hapësirë korsisë së pedalimit mund të merret nga hapësira e vendparkimit. Kjo korsi duhet të projektohet si çdo korsi tjetër pedalimi, me një gjerësi të rekomanduar prej 1.5m. Në praktikë, shumë qytete zvogëlojnë këtë gjerësi, në 1.2 m apo edhe 0.9 m në rrugët e ngushta: nga njëra anë, hapësira shpesh nuk është e mjaftueshme, nga ana tjetër pedalimi kundër-rrjedhë ngadalëson lëvizjen e trafikut.⁴



Pedalimi kundra-rrjedhë me korsi të këshilluar pedalimi, në rrugë me një-drejtim (burimi i imazhit: D. Dufour, P. Kroeze)

Gjerësia e kërkuar e rrugës

Pedalimi kundra-rrjedhë është aplikuar **në karrexhata me gjerësi të mjaftueshme 3 m**, e më shumë, ndonjëherë edhe në 2.6 m. Udhëzimet, megjithatë, ndryshojnë dukshëm midis QYTETEVE KAMPIONE të Pedalimit dhe QYTETEVE FILLESTARE të Pedalimit.

- **QYTETET KAMPIONE të Pedalimit** kanë tendencë të vendosin **standarde jashtëzakonisht të larta** për pedalimin kundër-rrjedhës. Këto kritere ambicioze i korrespondojnë traditës së tyre të gjatë me masa të cilësisë së lartë, si dhe numrit të pedalesve që do të presin. Udhëzimi hollandez (CROW), për shembull, rekomandon pedalimin kundër-rrjedhë në trafik të përzier nëse së paku ka në dispozicion 3.85 m gjerësi të lirë të karrexhatës. Për një korsi të pedalimit kundër-rrjedhë (prej 1.5 m) është e rekomandueshme së paku 5 m gjerësi. Kjo padyshim ofron siguri dhe rehati. Pedaluesit

⁴ Një mënyrë alternative është lejimi i pedalesve të përdorin korsinë kundra-rrjedhë të autobusit. Shiko fletën e informimit mbi PEDALIMI DHE KORSIA E AUTOBUZIT

mund të lëvizin krah për krah dhe të kalojnë makinat me lehtësi, madje edhe kamionët, pa humbur shpejtësinë apo vrullin.

- Për **QYTETE FILLESTARE apo QYTETE NË RRIJTJE shqetësimi kryesor është siguria**. M.q.s. kanë numër të ulët, këto qytete duhet të tërheqin më shumë pedalues. Shpesh zonat e tyre urbane kanë rrugë të ngushta, kryesisht me trafik që lëviz sipas një-drejtimi. Hapja e pedalimit kundër-rrjedhë përmes rrugëve të shkurtra dhe të drejtpërdrejta është një nxitje e fuqishme për rritjen e rrjetit koheziv të pedalimit. Megjithatë aplikimi i kriterëve më të larta të sigurisë dhe rehatisë, do të bëjë këtë gati të pamundur sepse mungon edhe hapësira. Ata besojnë se përfitimet potenciale të rrjetit janë të tilla që pranohet të kompromentohet në komfort. Kërkesë thelbësore është siguria: a mundet që pedalimi kundër-rrjedhë të vendoset me më pak hapësirë por në mënyrë të sigurtë?

Fillimisht, ishte supozuar se siguria kërkon hapësirë rrugore të mjaftueshme. Gjatë njëzet viteve të fundit, në shumë vende dhe qytete, janë bërë eksperimente të pakujdesshme me zhvillimin e karrexhatave të ngushta. Vlerësimet empirike dhe statistikave të aksidenteve në shumicën dërrmuese tregojnë se **gjerësia e karrexhatës nuk ka asnjë ndikim të rëndësishëm mbi sigurinë e pedalimit kundër-rrjedhë**. E kundërta, rrugët më të ngushta kanë treguar se janë më të sigurta: ata detyrojnë të gjithë përdoruesit e rrugëve të ngadalësojnë shpejtësinë dhe të jenë më shumë të vëmendshëm për njëri-tjetrin. Pedaluesit janë vazhdimisht entuziast dhe shoferët pranojnë edhe nevojën e ngadalësimit për sigurinë. Kjo siguri që është e vlefshme për rrugët e shkurtra, tipike në zonat e dendura urbane. Në rrugët më të gjata ose kur trafiku është më i ngarkuar, numri në rritje i takimeve mund të bëhet burim stresi dhe acarimi.

Në shumicën e qyteteve, rekomandime për gjerësinë e rrugës kanë qenë të ndryshme.

Rregulloret belge kombëtare kanë shkuar më larg në nxjerrjen e konkluzioneve.

- Që nga viti 2002 është bërë **i detyrueshëm** për menaxherët belge lejimi i pedalimit kundër-rrjedhë, kur ka **të paktën 3 m hapësirë rrugore në dispozicion** dhe me **shpejtësi max. 50 km / orë**, nëse mund të thuhet në mënyrë të saktë se arsyet e sigurisë nuk janë në kundërshtim me të. Pengimi i rrjedhjes së trafikut të motorrizuar nuk mund të përdoret si arsye e mjaftueshme që të mos lejojë pedalimin kundër-rrjedhë.
- Përveç këtij detyrimi, është ligjërisht e mundur të lejohet pedalimi kundër-rrjedhës **nga 2.6 m** si dhe **me shpejtësi mbi 50 km / orë**. Një gjerësi prej 2.6 m do të detyronte makinat të ngadalësojnë nën shpejtësinë 30 km / orë.
- Udhëzimet nga Instituti Kombëtar belg i Sigurisë së Rrugëve rekomandojnë një gjerësi prej 3.5 m deri në 3.8m në rastin e mundshëm të trafikut të autobuzit apo kamionit. **Korsitë e biçikletës** (1.2m) janë të rekomanduara në rastet e **intensitetit të trafikut të lartë** dhe kur rruga është **përdorur edhe për autobuzë**.
- Sipas të njëjtës logjikë, pedalimi kundër-rrjedhë mund të kombinohet me **makina të parkuara pro dhe kundër rrjedhës**. Parkimi në anën e kundër-rrjedhës duket i rrezikshëm: makinat duhet të kalojnë pedaluesit që lëvizin kundër-rrjedhës; dhe shoferët janë në anësore të automjetit të tyre, kështu që ata nuk mund të vënë re afrimin e pedaluesit që vjen kundra rrjedhës. Por, edhe një herë, mungesa e aksidenteve tregon se nuk ka asnjë rrezik real, sepse makinat lëvizin ngadalë dhe të gjithë përdoruesit e rrugës priren të jenë shumë të kujdesshëm.

Siguria kështu duket e garantuar. Por **rehatia e pedalimit lokal dhe shpejtësia vihet në dyshim**. Pedaluesit nuk mund të kalojnë në krah të një automjeti të motorrizuar nëse gjerësia është rreth 3 m. Nga ana tjetër, makina nuk mundet në të njëjtën kohë të parakalojë një biçikletë me rrjedhën dhe të kalojë një tjetër biçikletë në rrjedhë të kundërt. Në rrugë shumë të ngushta, parakalimi i një kamioni do t'i kërkojë pedaluesit të ndalojë në anë të rrugës, në mes të makinave të parkuara, ose në trotuar. Duhet pasur parasysh që, në përgjithësi këto situata janë relativisht të rralla në rrugë të qeta dhe pedaluesit, të paktën në QYTETE FILLESTARE, duken më të vullnetshëm të pranojnë situata të papërshtatshme në këmbim **të përfitimeve më të gjera të rrjetit të pedalimit** si: rrugëve më të drejtpërdrejta dhe të qeta, larg nga trafiku i zhurmshëm, dhe shpesh shkurtesa më të shpejta.⁵ Më e rëndësishmja, pedaluesit ndihen shumë të vlerësuar, meqë pedalimi kundër-rrjedhë **u jep atyre përparësi mbi trafikun e motorrizuar**.

⁵ Përgjatë rrugëve shumë të ngarkuara dhe të shpejta, me numër të madh pedaluesish (lidhje kryesore), pistat e pedalimit janë të domosdoshme. Ato mund të jenë kundra-rrjedhë, për shembull përgjatë një rruge arteriale



Rekomandime projektuese për siguri shtesë dhe qartësi

Në shumicën e rasteve, lejimi i pedalimit kundër-rrjedhë nuk kërkon asgjë më shumë se sa sinjalistika horizontale dhe vertikale e duhur. Sondazhet kanë treguar se menaxherët, si dhe shoferët prirën të mbivlerësojnë rreziqet objektive.

Megjithatë, në **QYTETET FILLESTARE** me nivele të ulëta të pedalimi konsiderohen disa faktorë mund të komplikojë gjërat.

- Shoferët **nuk janë të familjarizuar me praninë e pedaluesve** dhe ndihen më pak të prirur të ndajnë rrugët me ta. Pedalimi kundër-rrjedhë mund t'i shtohet këtij konfuzioni, duke shkaktuar moskuptim, të papritura dhe acarime.
- **Risja e pedalimit kundër-rrjedhë** mund të kërkojë një periudhë përshtatjeje për të gjithë përdoruesit.
- **Rrezik subjektiv** (ose rreziku i perceptuar) mund të jetë një pengesë, sidomos për pedaluesit me më pak përvojë.

Në mënyrë që të garantohet siguria për të gjithë përdoruesit e rrugës, një numër zgjidhjesh projektimi shtesë mund të merret parasysh. Qëllimi duhet të jetë **projektimi vetë-shpjegues i rrugës**.

- **Shenja fakultative paralajmëruese** mund të instalohen në rrugët anësore. Ato lajmërojnë shoferët që biçikletat mund të vijnë nga një rrugë një-kalimshe. Megjithatë, është vërtetuar se sinjalistika vertikale në përgjithësi është më pak efektive se ajo horizontale.
- **Korsitë e këshilluara të pedalimit kundra-rrjedhë** mund të shtohen në një situatë me trafik të përzier. Ato lajmërojnë shoferët dhe këmbësorët kalimtarë për praninë e pedaluesve. Shenjat e biçikletave, shigjetat dhe shiritat duke treguar drejtimin e kundërt-të rrjedhës, tregojnë qartazi rrugën e pedaluesve dhe shmangin keqkuptimet. Për pedaluesit, këto shenja janë një plus për krijimin e një vazhdimësie vizuale rrjetit të pedalimit. **Shenja të tjera shtesë në zonat me rrezik**, të tilla si kryqëzimet, vendkalime për këmbësorët ose korsitë hyrëse mund të merren parasysh, për shembull përdorimi i ngjyrës ose i materialeve të ndryshme.
- **Lëvizja e hapësirës së parkimit** në qoshet e rrugëve mund të rrisë ndjeshëm shikueshmërinë dhe parashikimet për konflikte të mundshme, për të gjithë. Kjo është e kombinuar shpesh me **zgjatim të trotuarit**, të cilët kanë edhe përparësinë tjetër të shkurtimit të kalimit për këmbësorë.
- **Sinjalistika horizontale e hapësirës kundër-rrjedhë të pedalimit në hyrje dhe dalje, si dhe në kthesa të rrugëve** është e rekomanduar me forcë. Në rrugët me një-drejtim lëvizjeje, makinat prirën mënjanohe në të majtë të rrugës.⁶ Gjatë largimit nga rruga një-kalimëshe, makina mund të presë gjatë për tu kthyer majtas duke bllokuar hyrjen e një pedaluesi që vjen në drejtim kundër-rrjedhë. Gjatë hyrjes, makina mund të zgjerojë rrezen e saj dhe të vendoset ballë për ballë me një pedalues që afrohet duke lëvizur kundër-rrjedhë. Gjithashtu në kthesë të rrugës, shoferët ndjehen të sigurt, sepse nuk përballen me makina të tjera, ndaj mund të presë rrugën në qoshe. Në të gjitha këto raste, rruga e pedaluesve duhet të jetë e shenjuar nga shenjat rrugore, apo të jetë më e ngritur dhe me materiale të veçanta. Këto shenja lajmërojnë shoferët për rrugën kundër-rrjedhë të pedaluesve. Në të njëjtën kohë, ato shërbejnë për t'u kujtuar pedaluesve që të jenë shumë më të kujdesshëm. Në shpejtësi ose intensitete të larta duhet të merren parasysh **pajisjet fizike të segregimit**.

me shumë korsitë. Teknisht, kjo nuk ka të bëjë me pedalimin kundra-rrjedhë sikurse përkufizohet. Duhet konsideruar si pistë pedalimi me sinjalistikën e saj, sikurse është diskutuar.

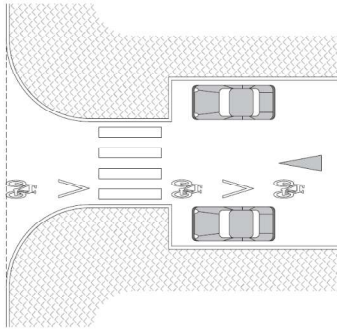
⁶ Lexoni "drejtim" për Britaninë.



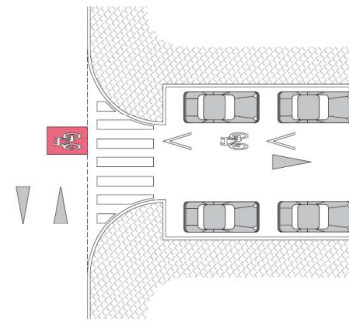
Shenjë alarmuese e pedalimit kundër-rrjedhë në anë të rrugës, Bruksel, BE (D. Dufour)



Korsi pedalimi e këshilluar për të lajmëruar shoferët për lëvizjen kundër-rrjedhë, Bruksel, BE (D. Dufour)



Sinjalistika horizontale e korsisë së këshilluar të pedalimit lajmëron shoferët dhe këmbësorët për lëvizjen kundër-rrjedhë të pedaluesve (udhëzime Bruksel, Be⁷)



Një simbol biçiklete mbi pjesën e gjelbërt lajmëron shoferët për ekzistencën e pedalimit kundër-rrjedhë (udhëzime Bruksel, Be⁸)

Konsiderata

Pikat e forta

- Pedalimi kundër-rrjedhë përmirëson thelbësisht vazhdimësinë e rrjetit, kohezionin, drejtimin, tërheqjen dhe sigurinë, sidomos kur përgjithëson zgjidhjet e kundravajtjes. Pedaluesit parandalojnë alternativat e rrezikshme, të ngarkuara dhe mund të përdorin shkurtesat. Si e këtillë, mund të bëhet një nxitës i fortë për pedaluesit në zonat urbane me një numër të madh rrugësh një-drejtimëshe.
- Pedalimi kundër-rrjedhë ndihmon qetësimin e trafikut. Shpejtësia është më e ulët përmes efektit të dukshëm të ngushticave në kundër-rrjedhën e pedaluesve.
- Pedalimi kundër-rrjedhë mund të përdoret gjerësisht me kosto të ulët (vetëm shenjimin e rrugëve dhe sinjalistika), në rrugët e ngushta me pak trafik dhe shpejtësi të ulët.

Pikat e dobëta

- Pak e nga pak, pedalimi kundër-rrjedhë do të ketë vetëm një ndikim të vogël lokal në tërheqjen e rrjetit. Kjo gjithashtu, mund të krijojë ngatërrësë apo rezistencë.
- Në rrugët e ngushta, pedalimi kundër-rrjedhë shpesh nuk do të arrijë standartet e rehatisë dhe të shpejtësisë për cilësinë totale të rrjetit. Pedaluesit nuk do mund të lëvizin nga njëra anë në tjetrën, dhe do t'u duhet të ulin shpejtësinë.

⁷ Burimi: Populer, Michelle et Depriez, Benoît, IBSR / BIVV – 2009: *Marquage et signalisation dans les contresens cyclables.*

⁸ Burimi: Populer, Michelle et Depriez, Benoît, IBSR / BIVV – 2009: *Marquage et signalisation dans les contresens cyclables.*



Jepi një Shtysë Pedalimit

Fletë Informimi për Zbatim

Mundësitë alternative

- Për të pedalar kundra-rrjedhës në rrugët me trafik të madh, pedalesit kanë nevojë të ndahen në PISTAT E PEDALIMIT.