

Ciclabilità e moderazione del traffico

L'articolazione di Zone 30 km/h e Zone d'Incontro (in Italia "vie residenziali") si adatta alle diverse esigenze della ciclabilità nei quartieri



La moderazione del traffico comporta interventi sull'assetto stradale finalizzati a trasformare l'immagine e il profilo fisico della strada affinché l'automobilista sia indotto a modificare la sua condotta di guida.

Rispetto alla rete ciclabile si tratta di interventi puntuali come cambi della pavimentazione, piattaforme rialzate, isole salvagente, rotonde... oppure di interventi estesi come Zone 30 o Zone d'Incontro.

Tutti questi interventi risultano utili alla sicurezza stradale di tutti gli utenti deboli della strada, ciclisti e pedoni.



Nei quartieri sistemati con la moderazione del traffico, non è necessario tracciare piste ciclabili separate



Porta di accesso ad una Zona 30: i veicoli entrano a velocità moderata e non mettono in pericolo le bici



Esempio di strada residenziale (o Zona d'Incontro) nella quale le biciclette si muovono in sicurezza

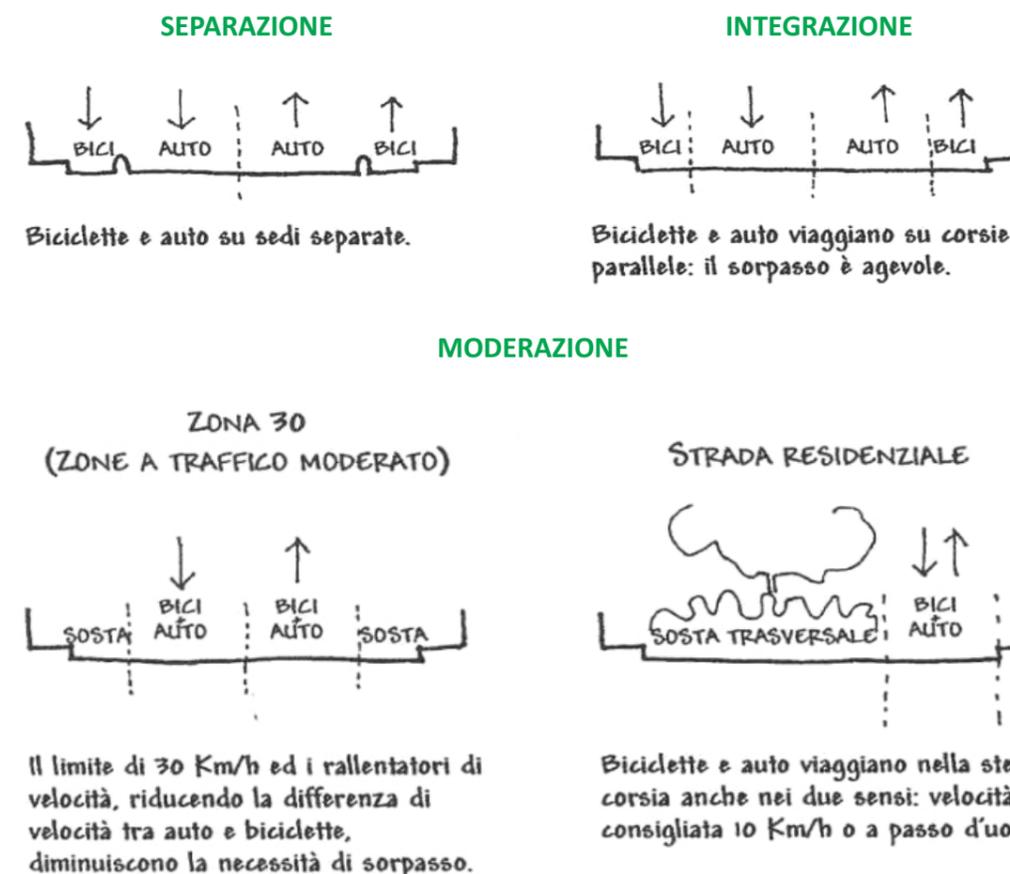


La riorganizzazione della sosta a formare le "chicanes" ed il rialzo della pavimentazione sono gli elementi che trasformano la strada, rallentano la velocità dei veicoli e danno sicurezza a ciclisti e pedoni

La pianificazione ciclabile
La trasformazione della strada

Una rete ciclabile moderna è generalmente costituita da tre tipologie di soluzioni ciclabili: la separazione dalla sede stradale destinata ai veicoli a motore, l'integrazione sulla stessa sede stradale ma su corsie parallele, la moderazione del traffico con condivisione delle stesse corsie.

Ogni percorso della rete risulta una somma di tratte differenti e coerenti tra loro.



Per progettare un itinerario ciclabile urbano scegliendo la giusta soluzione ciclabile per ogni strada, è necessario eseguire un attento sopralluogo per rilevare, tratta per tratta, la sezione, il traffico presente e la sua pericolosità, la necessità di parcheggi, i marciapiedi e il livello di pedonalità presente, eventuali alberature, l'illuminazione stradale, gli inse-

diamenti ed eventuali punti attrattori al contorno, tutte le intersezioni.

Sarà quindi necessario confrontarsi con la classificazione funzionale della strada e pensare al tracciato dell'itinerario come un elemento che presenti soluzioni unitarie e omogenee in tutto il suo percorso.

Separazione: sede propria



La scelta della separazione comporta la realizzazione di sedi proprie per le biciclette, separate da cordoli, oppure a quota marciapiede, monodirezionali o bidirezionali, obbligatorie in affiancamento alle strade classificate di scorrimento.

Larghezza: metri 2,50 (art. 7 DM 557/99) per la parte ciclabile, anche 3,00 su itinerari per i quali si prevede grande afflusso di ciclisti.

Le piste ciclabili possono essere monodirezionali o bidirezionali; la soluzione bidirezionale occupa meno spazio, quella monodirezionale, in genere, può essere imboccata più agevolmente da parte del ciclista.



Separazione con aiuole e filari di alberi

E' la più sicura e gradita dal ciclista.

Consigliata a margine di strade di scorrimento percorse da veicoli con velocità elevate.



Sul marciapiede

Richiede un allargamento del marciapiede a scapito della sede stradale, questa soluzione viene spesso realizzata a doppio senso da un solo lato della strada.

Separazione con paletti

La fila di paletti è una separazione "permeabile" che consente con facilità al ciclista di entrare ed uscire dalla sede e al pedone di attraversare la strada in ogni punto.

La separazione con i paletti è valida per definire con precisione la continuità di un itinerario anche in ambiti residenziali e soprattutto impedisce il parcheggio sulla pista ciclabile.

La separazione con paletti è possibile in un contesto di strade con limite di velocità 30km/h.



Integrazione: percorsi promiscui ciclabili e veicolari

La scelta della integrazione comporta la promiscuità tra le biciclette e gli altri veicoli, cercando comunque condizioni di sicurezza.

Si attua dove pur essendoci forte domanda non c'è spazio per la separazione o dove la domanda non è talmente forte da giustificare la separazione.

Corsie contromano nel senso unico, corsia ciclabile o riqualificazione fisica e gestionale della strada al fine di ridurre la pericolosità ciclabile sono esempi di integrazione.

Interventi finalizzati a ridurre la velocità dei veicoli, organizzazione del parcheggio consentito, divieto assoluto della fermata breve, rimozione dei cassonetti dalla sede stradale, pavimentazione in ottimo stato e tombini perfettamente a livello possono contribuire alla sicurezza delle biciclette che si muoveranno assieme agli altri veicoli.

Corsia in bordo strada:

Corsia ciclabile (art. 4 DM 557/99)

Soluzione semplice, economica e facile da usare, consigliata in ambiti urbani densi, ma ordinati, nei quali le auto viaggiano comunque a bassa velocità e dove c'è bassa domanda di sosta. Viene utilizzata talvolta per dare continuità alla rete ove non siano possibili soluzioni migliori.

E' usata anche nelle corsie in contromano in un contesto di strade con limite di velocità 30 km/h.



Corsia ciclabile contromano integrata in Zona 30

CLASSIFICAZIONE DELLA STRADA E SOLUZIONE CICLABILE

CLASSIFICAZIONE DELLA STRADA	SOLUZIONE CICLABILE IDEALE
Scorrimento	Il percorso ciclabile deve essere diviso dalla viabilità veicolare mediante un elemento separatore.
Distribuzione	Il percorso ciclabile sulla sede stradale è generalmente sconsigliato. Se la strada è interessata dalla rete principale ciclabile il percorso può essere realizzato in sede separata, oppure integrato nella corsia veicolare prevedendo contemporaneamente il riordino della sosta dei veicoli, il posizionamento dei cassonetti fuori dalla sede stradale e l'adeguamento delle caditoie.
Di quartiere	Il percorso ciclabile integrato sulla sede stradale è consigliato. Si devono prevedere gli interventi migliorativi di cui al punto precedente. Sono consigliati interventi di moderazione del traffico per contenere la velocità massima dei veicoli.
Locale e Z.T.L.	Il percorso ciclabile è in promiscuo con gli autoveicoli. E' preferibile imporre il limite di velocità di 30 km/h. Si devono prevedere gli interventi migliorativi di cui al punto precedente.
Zona a Traffico Moderato	Il percorso ciclabile è realizzato sulla sede stradale.
Aree pedonali e ciclabili	Il percorso ciclabile è realizzato tramite corsia ciclabile distinta realizzata tramite segnaletica orizzontale longitudinale posizionata sulla pavimentazione.

