

Considerazioni sui 15 incroci ciclabili – BIKE PRIDE

L'obiettivo della richiesta sugli incroci pericolosi per la mobilità ciclabile è stato quello di ricercare le soluzioni più semplici, efficaci e meno dispendiose per rendere **meno rischiosi** attraversamenti e **percorsi di raccordo** fra le ciclabili.

Oltre a condividere il metodo di lavoro consideriamo positive le proposte che ci sono pervenute. Il costo di intervento esiguo chiarisce inoltre che è possibile trovare soluzioni efficaci e allo stesso tempo a basso budget.

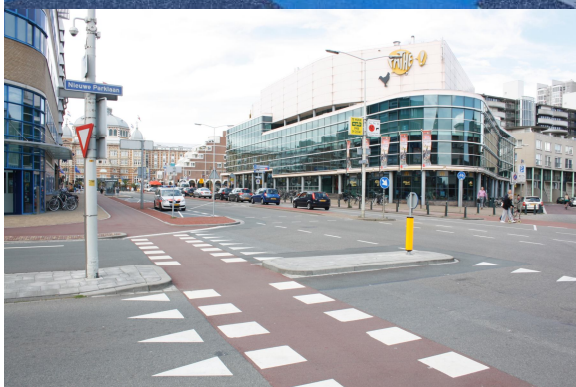
Riteniamo tuttavia di dover aggiungere alcune riflessioni importanti in merito (con esempi indicativi) al fine di rendere gli interventi più efficaci:

1. Ci auspichiamo che tale approccio e tale metodo di lavoro basato sulla condivisione delle progettualità possa continuare e, in virtù del basso impatto economico degli interventi, che possa rappresentare solo il primo di una lunga serie di passi in questa direzione.
2. **Non chiediamo attraversamenti segnalati (se la tutela è solo formale) ma meno attraversamenti.** Anche se tecnicamente più complesso dobbiamo spingere affinché la percorribilità, la linearità e l'attrattività vadano a braccetto con la sicurezza. L'utente della strada (con qualunque mezzo ma ancor di più il ciclista e il pedone) utilizza la strada più semplice; è inutile quindi disegnare un percorso sicuro se non verrà utilizzato. **Quindi: si a percorsi lineari ben visibili no a continui attraversamenti e cambi di carreggiata. I cambi di carreggiata sono da considerarsi pericolosi.**

Le immagini sottostanti evidenziano la grandissima differenza fra gli attraversamenti danesi e olandesi con quelli italiani: ben segnalati e lineari i primi, confusi, poco visibili e articolati i secondi. La ciclabilità torinese è purtroppo organizzata quasi totalmente secondo quest'ultima disposizione.



Copenhagen: 4 attraversamenti retti e incrociati molto visibili. La tutela del ciclista non è formale ma veicolata dalla strada stessa.



Aja: attraversamento su pittura rossa, diretto, con spartitraffico e segnaletica di interazione auto-biciclette.



(es. Corso Agnelli) Obbligatorio attraversamento di carreggiata, mal segnalato e poco visibile.



*(es. Corso Re Umberto)
Obbligatorio triplo attraversamento di carreggiata semaforizzato, attraversamento ciclopedonale promiscuo con soli "quadrettini"*

3. **Come per la viabilità motorizzata e quella pedonale anche quella ciclistica richiede, oltre alla linearità di percorrenza, una viabilità su due sensi sui due lati della strada.** Per questo ci auspichiamo un maggiore sforzo nel ridistribuire gli spazi. Nei grandi corsi lo spazio per la viabilità ciclabile deve essere ritagliato su due monodirezionali sui due lati della strada (in modo da evitare attraversamenti inefficienti e pericolosi) non più in centro o solo su una carreggiata.

A Torino sono pochissimi i casi che contengono queste caratteristiche:



Amsterdam: ogni strada ad alta percorrenza è ripartita in modo tale da avere almeno due corsie pedonali e a fianco, separate in modo distinto, due corsie ciclabili. La linearità e della proposta è attrattiva del traffico ciclistico (nel contempo è anche la soluzione più sicura perché evita attraversamenti inutili). In questo caso a fianco della ciclabile è stato ricavato un'area di parcheggio in linea (auto e bici)



Aarhus: ogni strada ad alta percorrenza è ripartita in modo tale da avere almeno due corsie pedonali e a fianco, separate in modo distinto, due corsie ciclabili. La linearità e della proposta è attrattiva del traffico ciclistico (nel contempo è anche la soluzione più sicura perché evita attraversamenti inutili). Non c'è l'area di parcheggio in linea ma solo la ciclabile.



Corso Vittorio: prima due ciclabili a centro strada (molto strette), poi il passaggio alla ciclopeditone su una sola carreggiata: il ciclista è obbligato a continui cambi non lineare che pregiudicano sicurezza e attrattività dell'infrastruttura.



Corso Matteotti: prima la ciclabile è bidirezionale sulla sola carreggiata sinistra, poi si situa al centro della carreggiata sull'area alberata per poi non completare tutto il corso.

4. Anche in relazione al forte aumento dell'utenza ciclistica è opportuno sforzarsi affinché non si confini più il traffico ciclistico in mezzo a quello pedonale (almeno quando si discute di corsie, non di spazi condivisi). Troppi interventi nel passato hanno previsto questa soluzione poco efficace per la viabilità, poco attrattiva del traffico ciclistico e deteriorante per il rapporto già conflittuale fra pedoni e biciclette. **Lo spazio deve necessariamente essere eroso al traffico motorizzato (che dispone della quasi totalità dello stesso).**

Gran parte delle ciclabili torinesi sono state ricavate ritagliando spazio alla pedonalità.



Ponte di Copenhagen con contabici. Le due corsie di 2.5 metri ciascuna sono state ricavate dallo spazio riservato alle auto (riduzione corsie)



Anche se in alcuni casi è difficoltosa applicare interventi forti (es. Ponte Gran Madre) si evidenzia come le ciclabili promiscue non possano minimamente soddisfare alcun criterio di viabilità.



Anche se lo spazio su carreggiata sarebbe stato più che sufficiente (corso Vittorio) la corsia ciclabile è stata ricavata sul marciapiede con evidenti problemi di interazione e conflittualità.

5. Chiediamo infine, come da documento pervenutovi, **un maggiore utilizzo degli attraversamenti ciclopedonali separati (non promiscui)** con segnalazione visibile e curata in pittura rossa in accordo con quanto stabilito dal CDS (il promiscuo con i “quadrotti” è poco riconosciuto e poco visibile).



Gli attraversamenti ciclopedonali promiscui sono poco visibili e poco riconosciuti (pza. Vittorio)

Considerazioni puntuali sui 15 incroci:

1. Piazza Statuto

Proponiamo l'attraversamento ciclopedonale separato allo sbocco di corso Francia in collegamento con Piazza Statuto

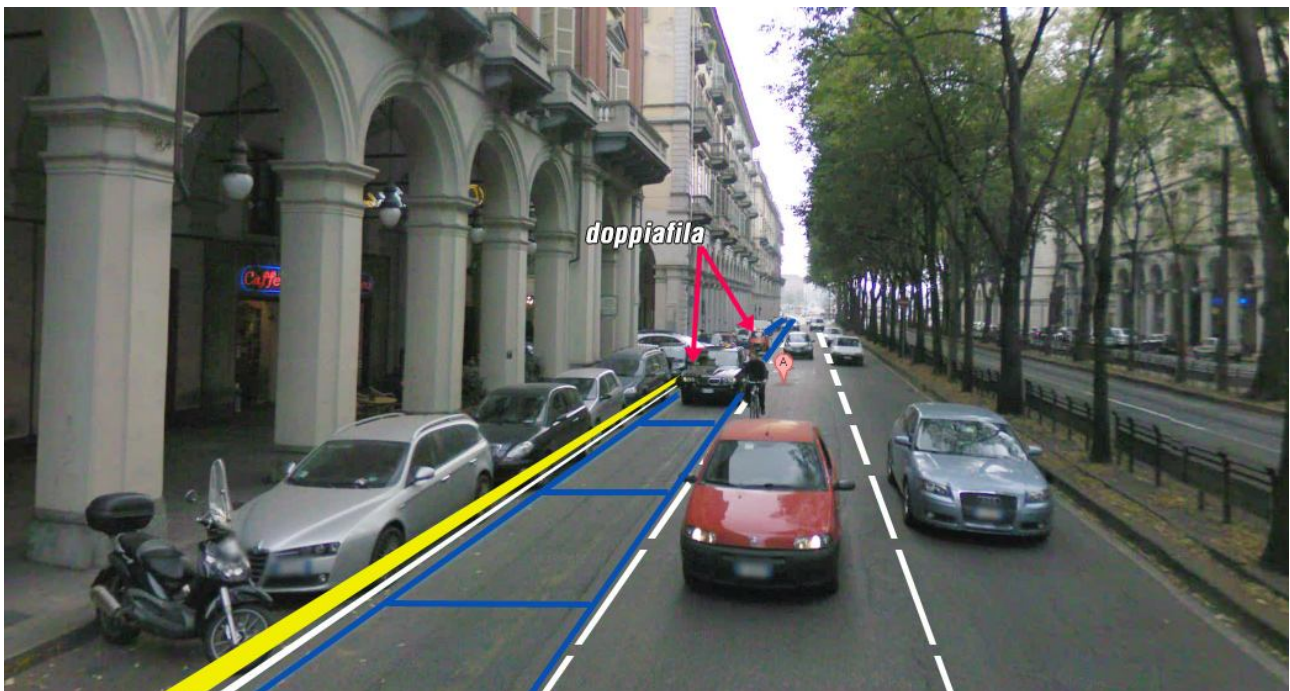
Proponiamo un intervento semplice e intelligente su Corso San Martino, la più rapida via di collegamento fra la ciclabile di Via Bertola e Piazza Statuto.

C.so San Martino è breve ed è strutturato in 4 corsie per il traffico motorizzato per carreggiata (di cui una per la sosta) e due corsie per il trasporto pubblico. Una delle quattro corsie viarie viene utilizzata come area di sosta in "doppia fila".

Corso San Martino può diventare senza sforzo un esempio di buona pratica di restringimento della carreggiata come da immagine allegata. Si elimina la doppia fila e si raccordano le ciclabili senza intervenire sulla sosta ordinaria.

Il risultato sarebbe una lungimirante e più equilibrata ripartizione degli spazi:

1 corsia ciclabile, 1 corsia per la sosta e 2 corsie per il traffico motorizzato.



2.

Corso Principe Oddone – Corso Umbria

Sette attraversamenti di strada per una sola rotonda sono troppi e rischiano di essere estremamente rischiosi.

Facciamo tre proposte:

- a) **proposta leggera:** colorare almeno di rosso tutti gli attraversamenti per cogliere lo sguardo dell'automobilista e immettere un segnale di precedenza (come da immagine rotonda olandese)
- b) **proposta media:** inserire ai quattro svincoli verso Corso Regina quattro dissuasori di velocità (dossi?)

c) **proposta forte:** Come da immagine provare a progettare (visto che la rotonda è in costruzione) una corsia direttamente sulla rotonda. Esempio italiano (sicurezza più blanda) ed esempio olandese (massima sicurezza):



(i 5 metri di spazio fra la curva dell'auto e la ciclabile sono un margine di sicurezza forte!)

3. Corso Inghilterra

Rimarchiamo la posizione sugli incroci ciclopeditoni separati dipinti di rosso

4. Corso Matteotti

Il tratto ciclabile a centro strada in Corso Matteotti va contro i principi di percorribilità obbligando il ciclista ad un continuo, pericoloso e rallentante attraversamento della strada.

Proponiamo quindi di restringere la carreggiata e proseguire in maniere retta il tratto precedente.

5. Via Cernaia – Via Bertola

Chiediamo di verificare la presenza di dissuasori in mezzo al possibile raccordo.

6. Via Bertola – piazza IV Dicembre

Non abbiamo nulla da aggiungere (sempre tenendo presente la richiesta del ciclopeditone separato con pittura rossa)

7. Via Lagrange – Via Nizza

Vista la concomitanza dell'attraversamento semaforizzato da parte delle auto in direzione via Nizza, perché non tracciare una monodirezionale dritta verso via nizza? Lasciando il giro sugli attraversamenti solo alla direzione opposta?

8. Via Nizza – Piazza Nizza – Corso Sommelier

Nulla da aggiungere, sarebbe auspicabile ci fosse la volontà di proseguire per tutta Via Nizza (visto che i ciclisti proseguiranno anche dopo Piazza Nizza in mezzo a binari e auto in doppia fila).

9. Corso Vittorio attraversamento su Ponte Vittorio / Valentino

L'immagine pare mostrare un attraversamento ciclopeditone separato mentre allo stato di fatto ci risulta sia già stato disegnato un ciclopeditone promiscuo con i "quadrettoni". Un incrocio di tale importanza deve essere evidenziato molto meglio.

Attorno al Valentino sarebbe auspicabile che ci fosse un vero e proprio raccordo con il centro, oggi possibile solo attraverso Corso Cairoli (che però non ha attraversamenti ciclabili di alcun tipo).

Chiediamo quindi un intervento importante ancorché legato solo ad un isolato di Corso Vittorio che colleghi Via Ormea, Via San Massimo e Corso Vittorio con il Valentino, per ora unica vera strada percorribile verso sud.

Chiediamo infine di poter anticipare di pochi secondi l'attraversamento pedonale (quando passano le auto per prime pedoni e biciclette son costrette a fermarsi nonostante il diritto di attraversamento)

13. C.so Telesio, C.so Francia, C.so Peschiera

Sui lati di controviale di corso Francia, poiché c'è il mercato in corso telesio/brunelleschi pensare la corsia ciclabile sul controviale e non sul marciapiede (troppo conflittuale!)

14. C.so Rosselli – Corso Duca degli Abruzzi

Da unire con l'attraversamento di corso Duca (sotto al fabbricato col numero 106)

15. Piazza Marmolada

I continui passaggi ciclopedonali rendono estremamente macchinoso l'attraversamento della piazza ma difficilmente si potrebbero attuare soluzioni a basso costo..