

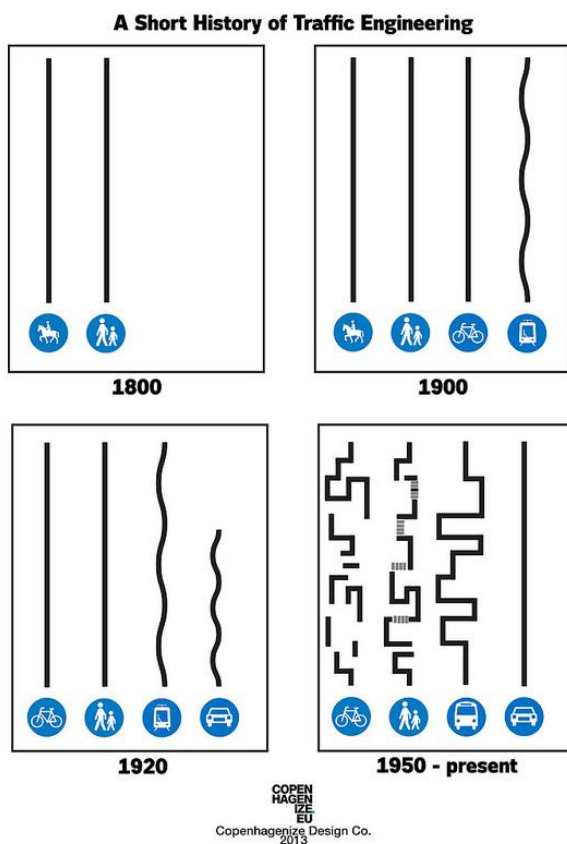
Considerazioni generali sul BICIPLAN / Bike Pride

Coordinamento "Bike Pride"

#salvaiciclisti, Muovi Equilibri, Il Solco, Ciclobus, Legambiente Molecola

Il BiciPlan di Torino si presenta come una approfondita e dettagliata analisi della ciclabilità e in particolare della rete ciclabile torinese. La prospettiva da cui ha preso avvio la valutazione è la ricerca di unità e continuità della rete viaria ciclistica.

Il piano presenta ipotesi di intervento e solo alcune tavole tecniche. Benché la visione strategica del piano si riveli condivisibile e organica presenta alcuni aspetti critici.



I NOSTRI PROGETTI

[Ciclabili low cost \(pdf\)](#)

[Pedonalizzazioni shot\(pdf\)](#)

[14 Interventi low budget](#)

[Rivoluzione dei controversiali \(PDF\)](#)

[Incroci pericolosi: la proposta \(PDF\)](#)

[Analisi sommaria dell'indagine condotta con gli utenti e valutazione della ciclabilità \(DOC\)](#)

[Tutte le ciclabili di Torino con pregi e difetti riportati dagli utenti \(schede grafiche in jpg\)](#)

[Pregi e difetti delle ciclabili torinesi: tutti i pareri degli utenti \(PDF\)](#)

[La ciclabile universitaria, il progetto \(PDF\)](#)

ASPETTO CRITICO PRINCIPALE : IL PIANO E' SENSATO MA POCO EFFICACE

Nonostante un livello di analisi e di prospettive apprezzabile **si evince una profonda distanza fra gli obiettivi indicati in premessa e i metodi e le condotte per conseguirli.**

Secondo il nostro parere le **strategie appuntate nel bici plan non sono così efficaci** da conseguire l'obiettivo del 15% di share modale ciclistico (con tutti gli annessi in termini di riduzione dell'inquinamento, dell'incidentalità e del traffico motorizzato).

Il piano è sensato e organico ma pare non voler realmente mettere in discussione i cardini della mobilità "inefficiente" e "insostenibile" su cui si regge ancora il sistema dei trasporti torinesi.

Ci pare che la mobilità ciclabile non venga resa realmente **competitiva**.

Infine, **la mancanza di un piano economico adeguato e una time-line realistica** rende il piano strategico quantomeno barcollante.

RICHIESTE PRIMARIE:

- **Redigere un cronoprogramma** degli interventi e **produrre un piano economico** che tenga conto di numerosi aspetti da tempo presi in considerazione (proventi multe, bilancio, bandi, finanziamento privati).
- **Accordare una verifica annuale degli interventi** e, fondamentale, **misurare gli effetti delle azioni intraprese** in relazione agli obiettivi reali (share modale, traffico, inquinamento, incidenti). Il piano deve poter essere modificato in itinere.
- **Definire un metodo di lavoro (nell'ambito delle specifiche pianificazioni tecniche)** che tenga profondamente conto delle esperienze e delle competenze dei gruppi di lavoro in ambito di mobilità ciclabile.

ASPETTI CRITICI GENERALI:

Perché siamo arrivati a pensare che il piano non sia efficace?

LE DIRETTRICI NON SONO OMOGENEE

- 1 Per ottenere **sicurezza e attrattività** (i due fondamenti su cui si basa la mobilità ciclabile) si deve puntare su 4 requisiti: **percorribilità, riconoscibilità, omogeneità e continuità**. Ciascuno di questi non è sufficiente senza gli altri. Le direttrici proposte nel BiciPlan sono **continue ma non omogenee** per cui poco percorribili. È necessario forzare gli interventi affinché le direttrici si possano percorrere dall'inizio alla fine senza alterazioni

improbabili del percorso (attraversamenti di carreggiata, cambi di tipologia di percorso): senza uniformità e continuità è impossibile attrarre nuova utenza. **La maggior parte degli interventi previsti per le direttrici prevedono ciclopeodoni, corsie ciclabili, piste a centro strada, su una carreggiata e poi sull'altra:** non funzionano e rischiano di generare esiti controproducenti (conflitti, incidenti, recriminazioni, scarsa attrattività). Meglio progettarle da subito (e non in previsione di..) nel modo più efficace.

***Direttrici ciclabili.** Nei casi seguenti attraverso la costituzione di due ciclabili monodirezionali otteniamo percorsi riconoscibili, omogenei, capienti e continui per tutta la lunghezza della strada. Non si obbligano mai gli utenti a cambi di carreggiata e di percorso né si prevedono tratti ciclopeditoni promiscui o a centro-strada.*





Cambi di corsia, attraversamenti e promiscuità compromettono la percorribilità delle direttrici ciclabili a Torino. Le prossime direttrici non devono più essere progettate così.





Torino (Corso Matteotti)

Torino, Via Livorno (urbanizzazione spina3, 2010)

Per percorrere 3 isolati i ciclisti devono attraversare 12 carreggiate e percorrere marciapiedi ciclopeditoni. Il primo tratto riqualificato (direzione C.So Regina) è invece totalmente sprovvisto di ciclabile.



MANCA UNO STANDARD

- 2 Non è **stato ideato e pianificato un vero standard progettuale** per le direttrici, per le secondarie e per la ciclabilità diffusa. Se gli interventi passati non possono essere stravolti (anche se chiediamo una revisione) **quelli futuri devono attenersi ad un nuovo efficace standard**. Lo standard deve definire regole generali ma anche puntuali come l'uso di cordoli (cemento, materiali plastici) o altri dissuasori per le ciclabili direttrici. Chiediamo meno interventi o una ricerca più approfondita di fondi che interventi poco attrattivi!

Quale standard ad esempio per gli attraversamenti ciclabili? Perché in alcuni casi mancano di segnaletica verticale o sono invisibili già alla nascita?



Molte ciclabili principali sono (parzialmente) promiscue e seguono andamenti fluttuanti e poco uniformi fra loro (incroci, attraversamenti, promiscuità)



Ogni incrocio ciclabile fra direttrici, in Olanda, è regolato seguendo un rigoroso standard (dimensioni, segnaletica, priorità) studiato affinché si riducano al minimo le possibilità di incidentie:



La Danimarca ha ideato uno standard per la segnaletica gli attraversami (che fa riferimento al loro codice della strada) efficace e riconoscibile.

PROSPETTIVA SENZA TENER CONTO DEGLI OBIETTIVI

- 3 **E' necessario progettare la capacità della rete ciclabile in base al prospettato futuro utilizzo della bicicletta.** Molte soluzioni sono analizzate per l'attuale 2% di traffico e non per l'auspicato 15%. Non viene previsto che molti tratti presenterebbero enormi criticità se il traffico ciclistico aumentasse come prospettato. **Già ora numerose soluzioni ideate presentano evidenti limiti di capacità e attriti non indifferenti fra utenti** (es. ciclopeditoni promiscue del centro). **Se aumenta lo share modale ciclistico (biciplan) e del trasporto pubblico (pums)** deve matematicamente diminuire quello motorizzato, il che significa che la pianificazione degli interventi deve tenerne profondamente conto (o dimostrerebbe la sua inattendibilità).

Direttrice ciclopeditonale a Torino , come può essere veicolato il 15% del traffico totale su un marciapiede stretto?



Ciclabili strette e mal disposte (e in molti casi usurpate): non possono veicolare traffico!



Una doppia corsia di 3 metri è stata dedicata alla biciclette su un ponte di Copenaghen nel 1996. perché l'obiettivo era arrivare al 35% del traffico.



MANCA LA RIDISTRIBUZIONE EQUA DEGLI SPAZI / SI TOGLIE SPAZIO ALLA PEDONALITÀ

- 4 Un piano strategico per la ciclabilità non si può basare sull'assegnazione di **spazi residuali** e su trascurabili adattamenti della situazione attuale **né può continuare a ritagliare gli spazi alle utenze e alle modalità di spostamento che invece vorrebbe proteggere e avvantaggiare** (lo spazio viene sottratto troppo spesso alla pedonalità). Il piano, **se vuole essere efficace e lungimirante** deve basarsi su una più equa ripartizione degli spazi e agire su:
- **riorganizzazione della sosta** quando la tipologia della strada non consente la disposizione della ciclabile direttrice.
 - **notevole attenzione alla pianificazione di incroci e rotonde** (statisticamente le aree in cui si evidenziano le maggiori tragedie): linea di attestamento avanzata per le bici, tempi semaforici con verde anticipato, ridisegno delle corsie per la svolta, "nasi" pronunciati, cordoli, ecc..



Se tutto lo spazio assegnato è predisposto per il traffico motorizzato non si otterrà altra forma di traffico. Per aumentare lo share modale ciclistico (o del trasporto pubblico) l'amministrazione deve ridurre lo spazio dedicato alle auto (sosta o veicolare)

Ad alimentare il problema dell'occupazione degli spazi, doppia fila e sosta vietata permanente



Riqualificazione recente (Torino, 2010)
Ripartizione degli spazi ineccepibile ma mancano le corsie ciclabili



Overtoom straat (Amsterdam) - 2010



Overtoom straat (Amsterdam) - 1971



Riequilibrare gli spazi pubblici a favore di ciclopedità e tras. pubblico, un esempio ad Amsterdam.

LA SICUREZZA STRADALE?

5 Le città europee con gli indici più alti in fatto di sicurezza stradale attuano strategie risolutive e decise. Nel bicipan si fa cenno a più riprese della questione ma senza proporre delle soluzioni. **E' doveroso e strategico che vengano indicate in collaborazione con le forze di polizia delle strategie tangibili che contrastino risolutamente la cultura diffusa dell'illegalità stradale** (la differenza con i paesi del centro e nord europa è imbarazzante). **Non ci sarà mai mobilità sostenibile e intelligente senza sicurezza stradale.** Assurdo, inoltre, non mettere in atto il circolo virtuoso:

multe -> proventi -> utilizzo dei proventi per servizi alla sicurezza -> dissuasione

Anche tale contrasto deve essere valutato e monitorato attraverso verifiche annuali. In particolare:

- o doppia fila, ciclabili utilizzate come parcheggio, eccesso di velocità





Via Verdi (TORINO) meglio parcheggiare sulla ciclabile che sulle strisce blu.





Considerazioni generali in base alla tipologia di intervento:

Alcune considerazioni metodologiche a seconda della tipologia di intervento previsto per le direttrici ciclabili principali, le ciclabili secondarie e la ciclabilità diffusa.

1. Le **piste ciclabili separate – direttrici ciclabili** fra parcheggio e marciapiede o fra parcheggio e banchina (alberata o no) rappresentano l'asse di scorrimento primario:
 - Per scongiurare condotte irresponsabili e inficiare l'intervento è **doveroso progettare un cordolo** (anche a tratti) di separazione fra il parcheggio e la corsia.
 - **La corsia protetta è attrattiva del traffico ciclistico** e pertanto va progettata come asse primario
 - **Devono essere lineari**, continue e funzionali al principio di percorribilità
Meglio la ciclabile separata fra sosta e marciapiede che fra sosta e banchina alberata a centro strada che richiede interventi che incidono sulla percorribilità e sulla sicurezza (attraversamenti multipli, non continuità)
 - Se la ciclabile protetta è realizzabile solo su un tratto di strada della direttrice scelta **la città deve forzare la mano per procedere in modo che tale intervento si prolunghi per tutta l'estensione del tratto, diminuendo lo spazio ad altre forme di traffico** o si pregiudicherà l'intervento e non si sposterà mai la percentuale di traffico dal motorizzato al sostenibile.

Con cordolo in cemento:



Altre forme di cordoli:



Senza cordoli protetta dal parcheggio:

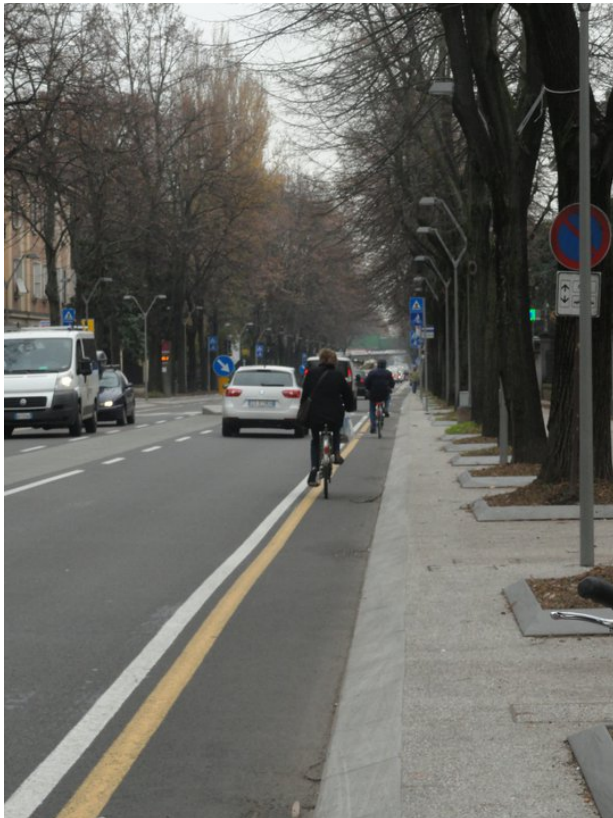


Sottile rialzamento rispetto alla corsia viaria motorizzata:



2. **Le corsie ciclabili – assi secondari** , fra sosta e corsia, fra marciapiede/banchina e corsia viaria suggeriscono al traffico pesante che uno spazio di strada è dedicato alla circolazione delle biciclette e tendono ad allineare il traffico in maniera più ordinata ma...

- **L'asse deve essere secondario** e attraversato da poche auto
- **Sono poco attrattive del traffico ciclistico** perché non consentono di attraversare la città in sicurezza
- Le **corsie in vernice si deteriorano** e si scolorano in breve tempo
- Anche se una corsia disegnata può rappresentare un piccolo deterrente alla **sosta in doppia fila** è da tenere a mente che tale pratica non sarà realmente scoraggiata.
- Devono **essere sempre lineari e continue** e non devono obbligare il ciclista a "giravolte" sulle carreggiate



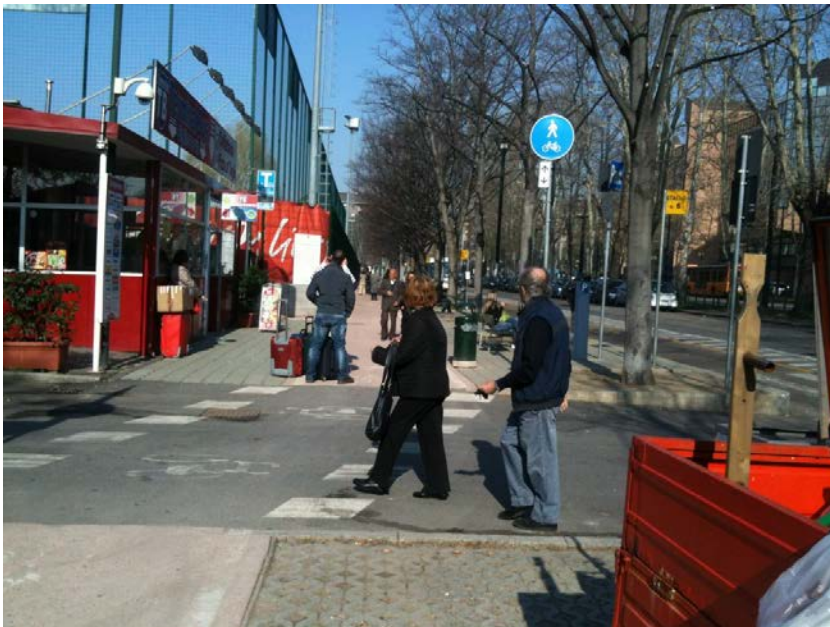
3. I **controviali a 30km/h – ciclabilità diffusa** rappresentano un'alternativa allo scorrimento su pista ciclabile e sono previsti quando la conformità della strada non permette altre soluzioni. Quindi:

- Devono essere elaborate delle soluzioni molto efficaci affinché tutto il **traffico veicolare motorizzato sia convogliato verso il viale principale**. Entrare nel controviale dovrà essere per forza di cose molto più complesso e previsto solo per chi deve svoltare o cercare parcheggio.
- Devono essere anche ricercate **soluzioni che modifichino anche la percezione della carreggiata** del controviale. Attualmente, il controviale è un'alternativa che non presenta alcuna differenza con il viale principale e pertanto non può essere minimamente considerato come un'area più sicura di attrazione del traffico ciclistico.
- **Nasi all'entrata su ogni incrocio?** Dossi? Segnaletica orizzontale e verticale? Arredo urbano? Restringimenti della carreggiata?

4. I percorsi **ciclo-pedonali** ricavati dai **marciapiedi** dovrebbero essere ridotti al minimo. Creano conflitti tra le utenze: pedoni e ciclisti hanno esigenze diverse e si muovono in modo diverso sui marciapiedi.

- Hanno una capacità **estremamente ridotta**.
- Portano ad affacciarsi agli incroci in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, dove un ciclista rischia di non essere visto.
- Non sono attrattivi del traffico ciclistico

Percorso ciclo-pedonale:



5. Gli **attraversamenti ciclabili, gli incroci e le rotonde** devono essere realizzati tenendo conto sia della sicurezza stradale sia della percorribilità. Consideriamo poco esatta (citando dal bike plan) la definizione *"gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con presenza di piste ciclabili devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto di comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni"*. Pedoni e ciclisti hanno comportamenti differenti. In particolare sarebbero da evitare:

- Attraversamenti multipli non necessari su incroci ·
Attraversamenti multipli su rotonde: una rotonda può essere predisposta per essere percorsa in bici in sicurezza. Viceversa imporre ai ciclisti di attraversare ogni singola strada comporta rischi aggiuntivi e perdita di tempo.
- Svolta a sinistra: specialmente (ma non solamente) negli incroci con semafori, la svolta a sinistra può essere effettuata mediante un'unica manovra
- La gestione degli attraversamenti ciclabili è un argomento complesso ed in evoluzione su cui sono state provate con alterne fortune molte soluzioni. Si veda ad esempio quella attualmente considerata maggiormente efficiente e sicura mostrata in questi video e che può con poche modifiche essere adottata tanto per normali incroci quanto per rotonde (specialmente quelle di nuova costruzione)

<http://www.youtube.com/watch?v=FIApbxLz6pA>

<http://www.youtube.com/watch?v=5HDN9fUIqU8>

ROTONDE: *Olanda: ciclabili separate anche nelle rotonde e cordoli rallentanti che permettono agli automobilisti di avere una visione completa dei moventi di ciclisti e pedoni.*



Rotonda con corsie ciclabili da adottare nelle rotonde in cui il traffico non è pesante. Risultano comunque più percorribili e visibili degli attraversamenti ciclo-pedonali promiscui.



Incroci: preservare la linearità (esattamente come la si preserva per la pedonalità e la viabilità motorizzata) deve essere una priorità sia per le direttrici ciclabili che per le secondarie.



Parigi



Attraversamenti: visibili, riconoscibili e separati o non funzionano! (Torino e Copenaghen nelle fotografie)



ALTRE CONSIDERAZIONI GENERALI

- Non si accenna da nessuna parte di **manutenzione delle piste** (tempi, criteri, criteri per misurare la qualità delle ciclabili, ecc).
- La soluzione del **binario di scorrimento per bici** dovrebbe essere contemplata nel BCP come manufatto da aggiungere per ogni scala di sopra/sottopasso: ad es. per rendere accessibili con facilità i binari delle stazioni come lingotto (dove non c'è alcun 'aiuto' per trasportare le bici). Nella nuova Porta. Susa l'ingresso B da c. Inghilterra ha il logo 'bici', ma la rotaia di discesa ai binari è impraticabile perché è impossibile inserire entrambe le ruote nella rotaia stessa. Il binario, ora attaccato al muro, andrebbe almeno spostato verso il centro scala di una trentina di cm!)
- Non c'è nel BCP alcun accenno al **doppio senso ciclabile**: andrebbe previsto almeno in tutte le vie interne alla ztl ambientale dove possibile (*nella foto Bolzano*)





Francia

- Non c'è nel BCP alcun accenno **alla svolta a destra agli incroci con semaforo consentita anche col rosso**, come previsto in altre nazioni europee
- Non ci sono proposte per **regolamentare/agevolare la svolta a sinistra ciclabile**. Essendo una delle situazioni più pericolose, credo che il BCP dovrebbe studiare e prevedere una soluzione unica 'standard', in modo che tutti la possano (ri)conoscere (vedere "standard")
- **Il BCP dovrebbe prevedere l'eliminazione di molti degli attraversamenti ad 'U' o a "tre fasi semaforiche" delle piste ciclabili poste in centro strada** o sugli spartitraffico fra viale e controviale attraverso una serie di interventi (segnaletica, cordoli) che attenuino la pericolosità della svolta a destra (viale -> controviale) delle auto
- **Il BCP dovrebbe prevedere la riorganizzazione delle piste ciclo-pedonali promiscue (o si parla di ciclabilità diffusa su strada o di piste ciclabili. Le direttrici ciclabili promiscue sono un controsenso e** come già evidenziato gli attriti sono cresciuti e l'aumento delle biciclette non farà altro che acuirli.
- Non vi è alcun piano per la realizzazione di **parcheggi per bici in struttura**, sebbene vengano citati.



- Non vi sono **approfondimento sui temi dell'intermodalità** (trasporto bici su treni metropolitani, su TPL, parcheggi di interscambio, ecc.)



- **Le piste ciclabili rialzate non devono essere interrotte con avvallamenti** per il passaggio veicolare (passi carrabili, attraversamenti,..) anzi il rialzo aiuta a garantire la sicurezza del ciclista e a rallentare il traffico veicolare avendo la funzione di dissuasore di velocità. Anche per questo punto, ripensare ciclabili già esistenti, introdurre come vincolo progettuale per le nuove ciclabili

- Non troviamo riscontro in merito all'utilizzo delle corsie riservate al trasporto pubblico che potrebbe avvenire in alcuni casi.



- Non si fa cenno alle risistemazioni stradali in caso di lavori (in genere la ciclabilità non viene presa in considerazione)



- Non si fa riferimento a segnaletiche verticali e orizzontali avanzate e sperimentali come le corsie a di alleggerimento agli incroci, alle case avanzate, ecc. (adottabili ad esempio nei controviali zona 30)





- Ci pare non siano stati pensati provvedimenti strutturali che possano interferire, attenuare o debellare la sosta in doppia fila (vedere “sicurezza stradale?”).



Coordinamento associazioni, movimenti e ciclisti “Bike Pride”
#salvaiciclisti, Muovi Equilibri, Il Solco, Ciclobus, Legambiente Molecola

