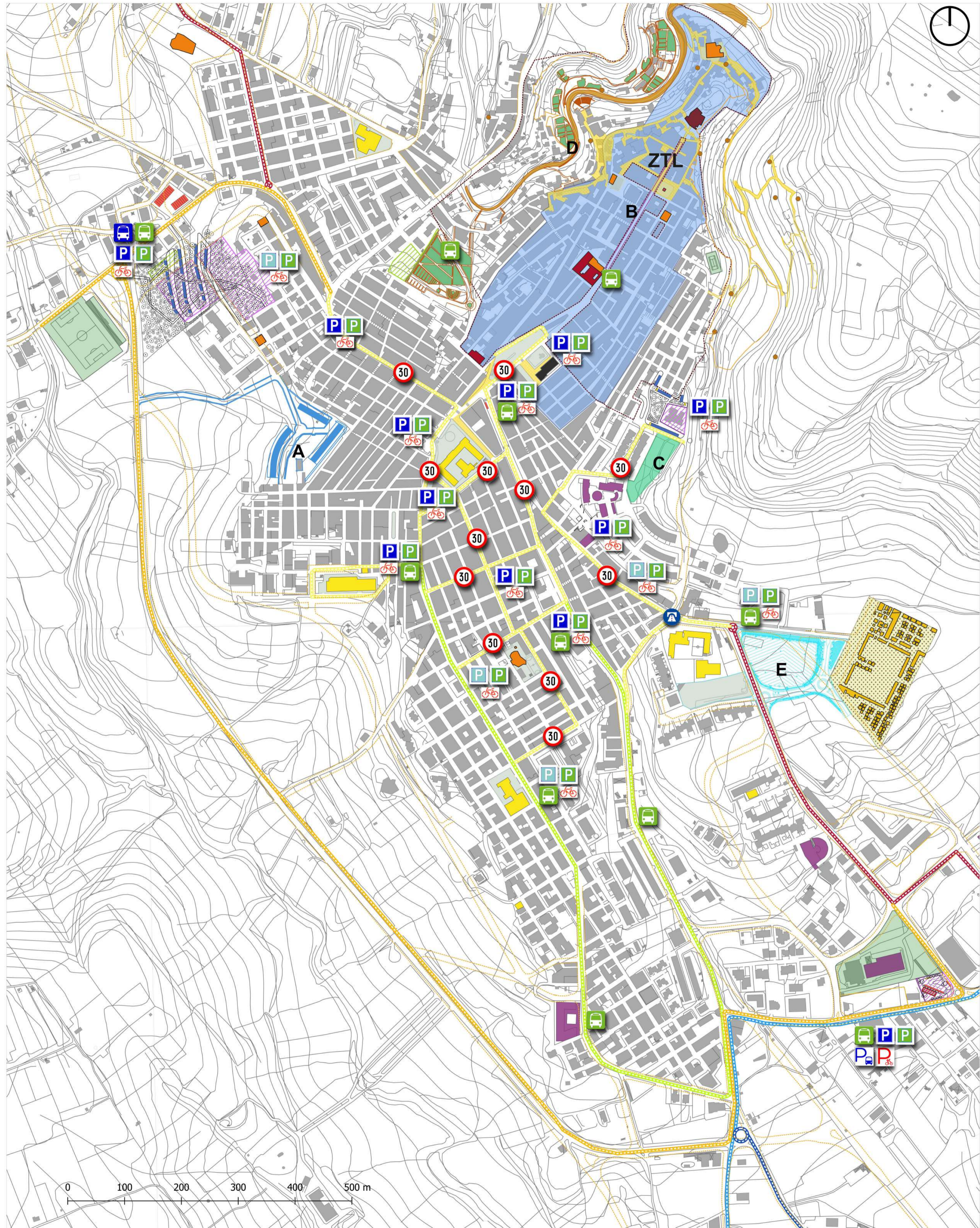
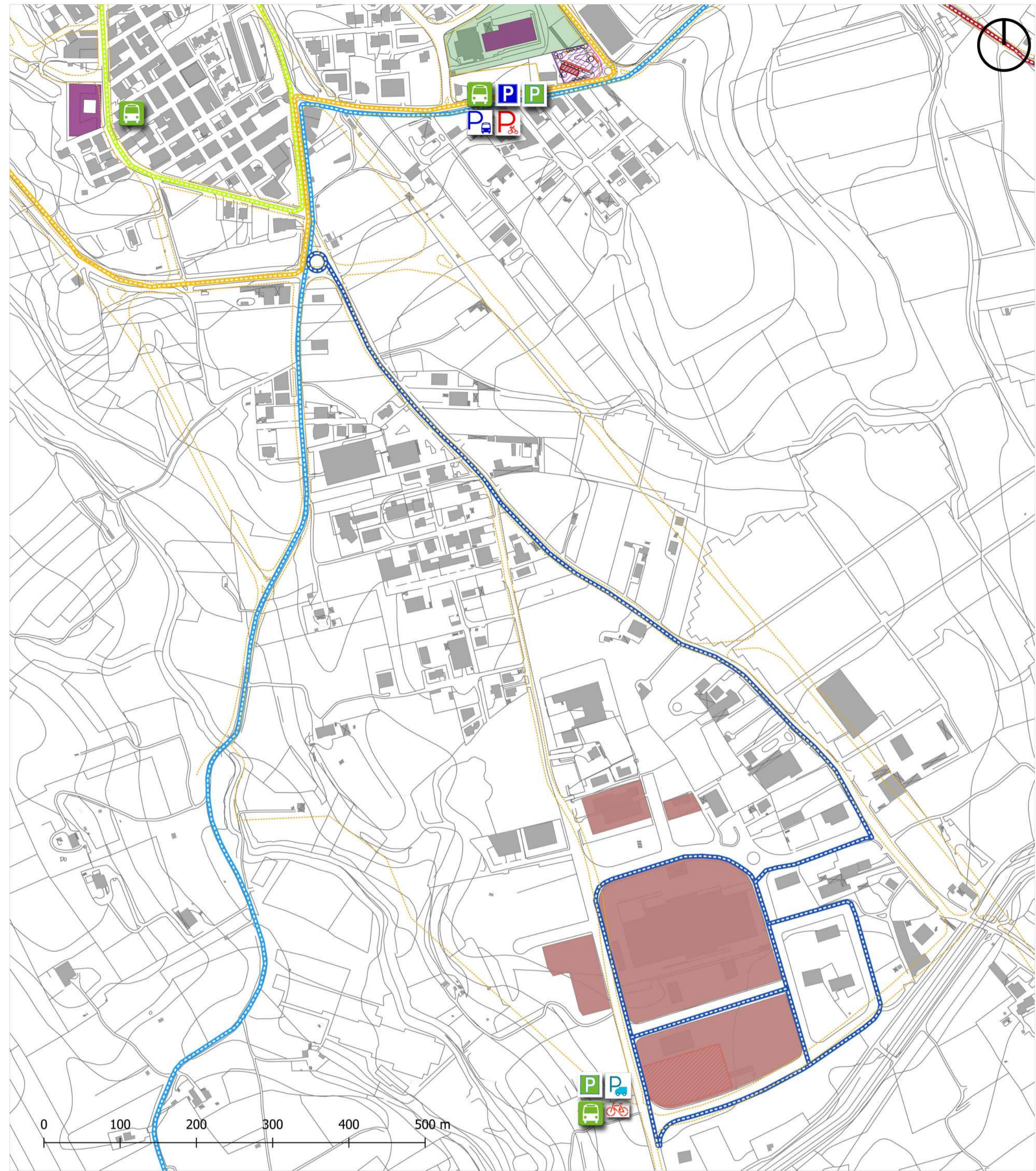


PREVISIONI BICIPLAN -INQUADRAMENTO TERRITORIALE



PREVISIONI PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA - GINOSTA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI



PREVISIONI PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA - GINOSTA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI

Il D. M. 30 novembre 1999, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili". Identifica gli itinerari ciclabili posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, secondo le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:



Per quanto concerne le piste in sede propria, il D.M. n.557 del 30/11/1999, le definisce come piste "ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili". Il Decreto prevede che nel caso in cui la pista sia monodirezionale la larghezza della corsia dovrà avere una sezione minima di 1,50 m - salvo casi eccezionali per cui -garantendo il rispetto delle condizioni di sicurezza e per tratti limitati- la larghezza della singola corsia può essere ridotta a 1,00 m. Nel caso di pista bidirezionale la larghezza della corsia dovrà avere una sezione minima di 2,50 m. Per questo tipo di pista il Decreto suggerisce che la corsia sia alla medesima quota delle corsie per i veicoli a motore e separata fisicamente da questi mediante cordolo in rilievo, infine il Decreto indica che oltre alla segnaletica verticale e orizzontale, il manto sia caratterizzato da una particolare colorazione. La larghezza dello spartitraffico invalicabile tra una pista in sede propria ed una strada a scorrimento non deve essere inferiore a 60 cm. per consentire anche l'apposizione degli opportuni cartelli stradali. Per le piste su corsia riservata la segnaletica orizzontale di margine, eventualmente maggiorata, assume il significato di spartitraffico invalicabile.

Per le piste ciclabili su corsia riservata su strada invece, vengono definite dal D.M. n.557 del 30/11/1999 come pista "ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello dei corsisti e dei veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia". Secondo quanto prescritto dal Decreto i tratti di pista di questo tipo saranno caratterizzati da corsie distinte per senso di marcia aventi larghezza non inferiore a 1,50 m, con senso concorde a quello della corsia per i veicoli a motore. Non essendo delimitate fisicamente dalla corsia per i veicoli a motore, esse sono in quota con il resto della carreggiata e distinte per mezzo della segnaletica orizzontale, per questo sarà opportuno che siano caratterizzate da una colorazione differente del manto stradale.

Le piste ciclabili su corsia riservata dal marciapiede (percorsi promiscui pedonali e ciclabili) sono consentite se la larghezza del marciapiede esistente supera i 3m, e se i flussi pedonale e ciclabile sono compatibili. Vanno valutate attentamente le modalità di divisione degli spazi da quei ciclabili, in modo che la chiara percezione dei limiti degli stessi, riduca i fenomeni di interferenza tra i due utenti. La corsia ciclabile, preferibilmente in asfalto, la corsia pedonale, se urbana, in masselli autobloccanti arancio e in ogni caso di colore diverso dalla corsia. Spazio multifuso adeguato, se pavimentato preferibilmente in masselli autobloccanti analoghi alla corsia pedonale per contenere alberi, segnaletica verticale, frangenti alla corsia per la sicurezza per portare a eventuali stalli di parcheggio e corsia ciclabile, in alternativa si possono prevedere filari di alberi o aiuole.

Per le strade che prevedono ridotti flussi veicolari (< 50 veicoli/giorno), è possibile prevedere itinerari ciclabili che prevedano promiscuità tra ciclisti e veicoli e i luoghi i quali devono essere garantite le condizioni di sicurezza e fruibilità per i ciclisti. In questo caso sia la segnaletica verticale che orizzontale devono garantire l'informazione sia rivolta ai ciclisti che agli automobilisti sulla presenza reciproca e

Nelle shared surface non si definiscono corsie o spazi precisi per i vari mezzi di trasporto: pedoni, automobili, biciclette e trasporto pubblico usano liberamente lo spazio disponibile. I numerosi conflitti potenziali inducono i vari utenti a rapportarsi l'uno con l'altro in modo attento e rispettoso. Sono possibili diverse condivisioni dello spazio: alcuni casi presentano una superficie uniforme, senza delimitazioni, mentre in altri l'arredo urbano definisce delle zone destinate ai vari utenti; anche negli esempi più vicini al modello tradizionale di strada, tuttavia, si rimuovono cordoli e marciapiedi. Le shared surface si realizzano su strade locali, a traffico limitato, in zone residenziali o nel centro storico. In generale, si auspicano e richiedono bassi volumi di traffico (meno di 2000 veicoli/giorno) e velocità veicolari attorno ai 20-25 km/h, ma attente valutazioni devono essere svolte caso per caso per accertare l'appropriatezza di questa tipologia.

*Per maggiori dettagli si rimanda al Piano della Mobilità Ciclistica - Comune di Ginostra