

Scheda A4_Itinerari principali in sede propria

Intersezioni e accessi

Soluzioni da adottarsi in corrispondenza di passi carrai importanti (come quelli di supermercati, grandi aziende, distributori di carburante, ecc.); all'intersezione con la viabilità laterale minore; all'intersezione con viabilità di rango maggiore semaforizzata, non semaforizzata e con rotatorie

La sicurezza reale e percepita di un percorso ciclabile è data da numerosi accorgimenti, il più importante è il rispetto della visuale reciproca tra ciclista e automobilista o pedone.

L'attrattività e l'appetibilità di un percorso ciclabile, cioè la convenienza per il ciclista di percorrere le corsie ciclabili piuttosto che rimanere sulla sede stradale, è frutto, oltre che dalla sicurezza reale o percepita, soprattutto dall'evidenza del diritto di precedenza che il percorso ciclabile assume in corrispondenza delle varie intersezioni: dal passo carraio poco frequentato alla strada laterale di grande frequentazione.

Il percorso ciclabile bidirezionale -sia esso sul marciapiede o a quota strada- è soggetto ad essere comunque interferito da una serie di manovre di automezzi che producono diversi livelli di pericolosità a seconda della loro velocità, dall'angolo di incidenza fra le correnti contrapposte di marcia delle biciclette e dalle visuali reciproche.



I simboli della bicicletta devono essere bianchi e sono correttamente posizionati rivolti verso al direzione di provenienza dei veicoli (vedi didascalia figura II 442/b del Regolamento)

Segnaletica: la segnaletica orizzontale va realizzata in modo omogeneo su tutto il territorio al fine di caratterizzare la riconoscibilità del percorso. Il CdS prescrive di delimitare la pista ciclabile con quadretti da cm 50x50; tra i due allineamenti di quadretti e/o strisce pedonali è opportuno inserire una colorazione rossa riportante i pittogrammi della bicicletta visti dal veicolo che entra nell'intersezione.

La segnaletica orizzontale sarà da CdS

Aspetti altimetrici: in caso di intersezione non semaforizzata è preferibile che la zona di intersezione venga realizzata a quota sopraelevata, cioè alla quota del marciapiede per dare maggiore visibilità alla pista ciclabile; In caso di intersezione semaforizzata l'intersezione potrà essere realizzata a quota strada.

Precedenza negli attraversamenti ciclabili: l'articolo 40 comma 11 del Nuovo Codice della Strada dice: "In corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento; analogo comportamento devono tenere i conducenti dei veicoli nei confronti dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili."



Attraversamento ciclabile e pedonale tipo con isola salvapedone e con pavimentazione rossa sulla parte ciclabile

Bidirezionali e intersezioni semaforizzate



Bolzano, attraversamenti semaforizzati



In queste situazioni diventerebbe importante dedicare un tempo semaforico specifico alla pista ciclabile



Mestre, attraversamento semaforizzato

In questa foto la colorazione rossa non è conforme a quanto indicato

Bidirezionali e intersezioni non semaforizzate



Bolzano, attraversamento non semaforizzato



Attraversamento:
la pista bidirezionale si divide in due monodirezionali



Bolzano, attraversamento non semaforizzato



Mestre, via Cappuccina



Mestre, viale San Marco

Bidirezionali e intersezioni tra ciclabili



Bolzano, incrocio tra ciclabili



Bolzano, bivio di ciclabili



Padova, esempio di intersezione tra due ciclabili bidirezionali con rotonda sormontabile

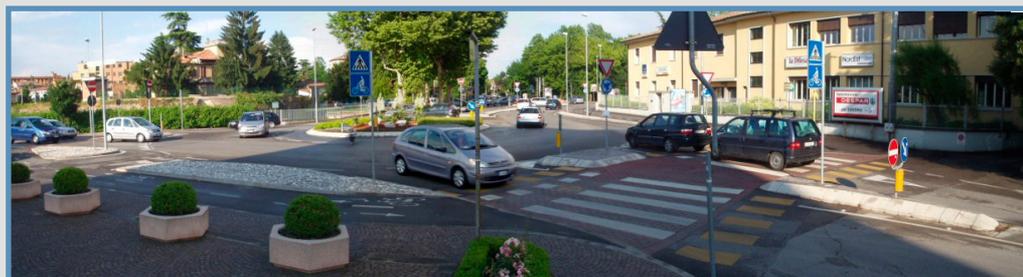
Bidirezionali attorno a rotatorie



Padova, rotonda completamente circondata da percorso bidirezionale

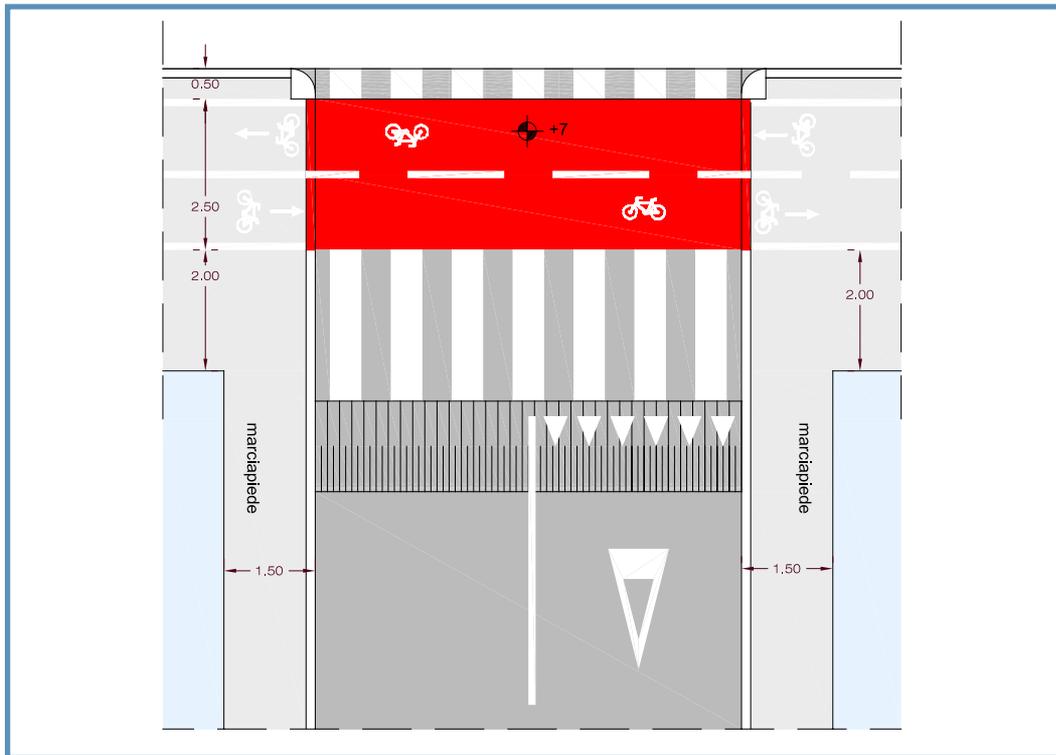


*Percorso bidirezionali in rotonda
Il colore rosso indica lo schema del tracciato e non ha
riferimento con la colorazione delle pavimentazioni*



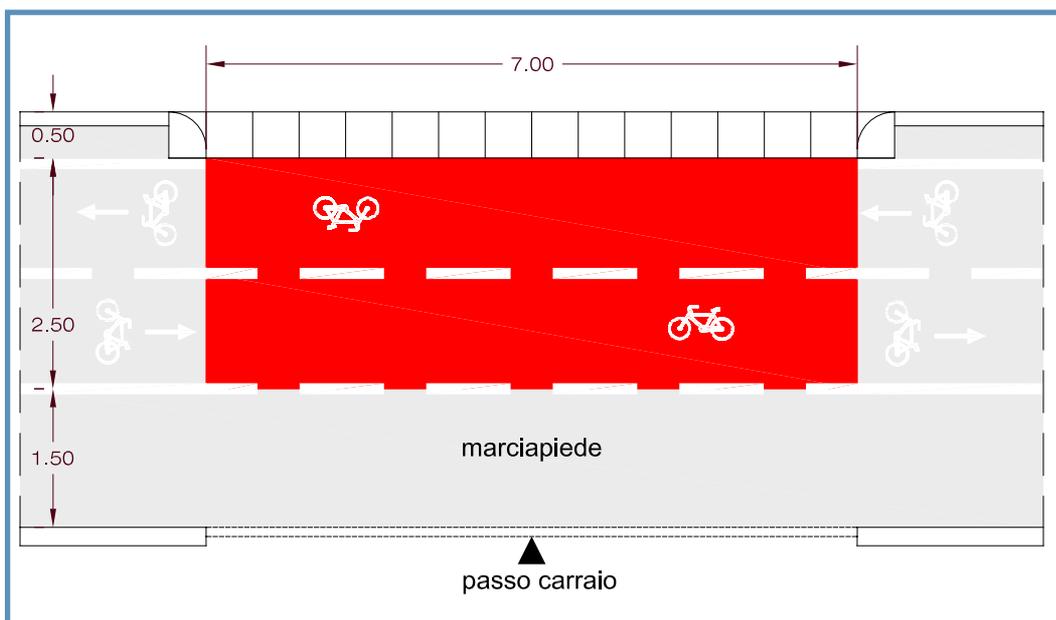
Padova, esempi di rotonde completamente circondate da percorso bidirezionale

Notare che a Padova la maggior parte delle rotonde è circondata da passaggi pedonali o ciclopeditoni eseguiti su piattaforma leggermente rialzata

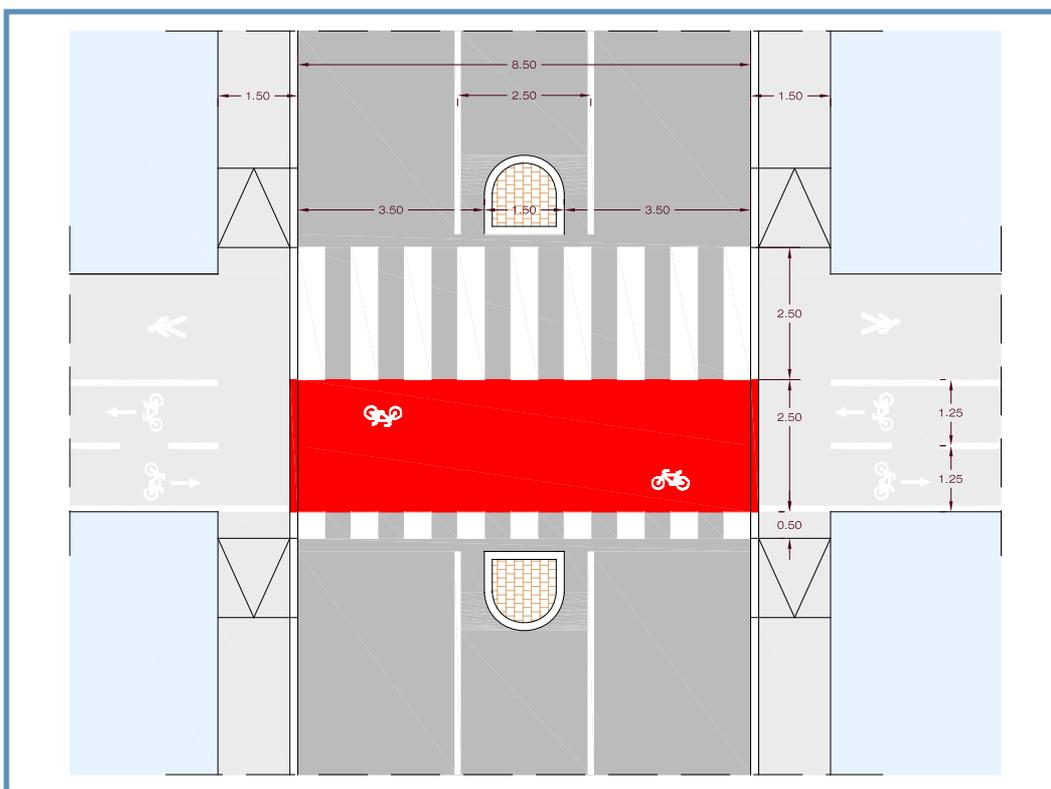


Attraversamento rialzato in corrispondenza di strada laterale.

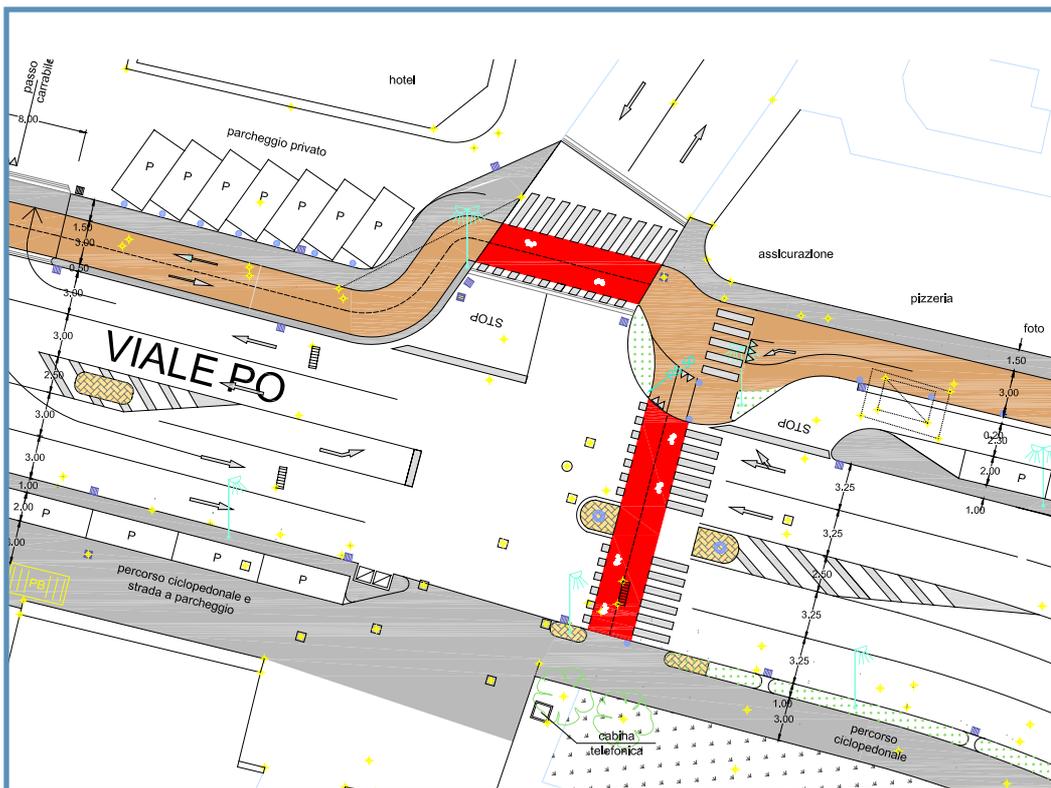
L'art 145 del Regolamento prescrive che in presenza del segnale FERMARSI E DARE LA PRECEDENZA (STOP) l'attraversamento pedonale deve essere tracciato 5 metri a monte della linea d'arresto. Per la situazione di DARE LA PRECEDENZA tale arretramento non è previsto. Detto arretramento, ove sia possibile, è consigliato anche in presenza di sbocchi e imbocchi tra una strada interquartiere con una strada di quartiere.



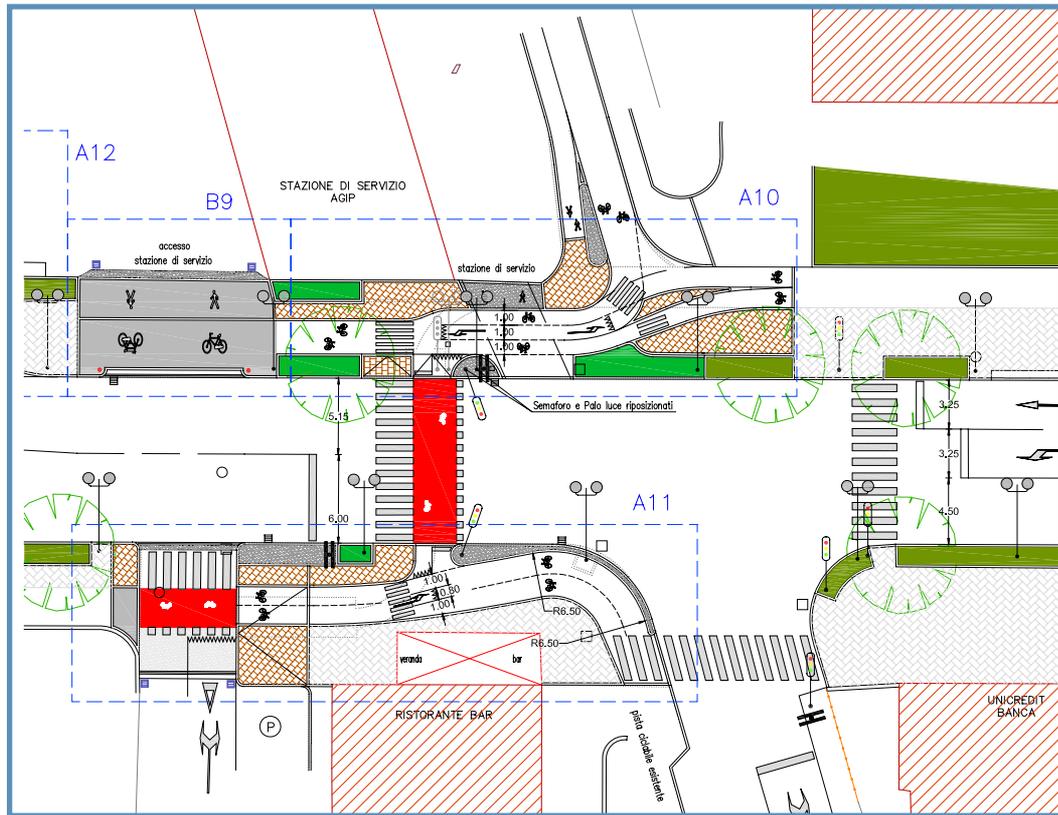
Attraversamento rialzato in corrispondenza di passo carrabile importante;



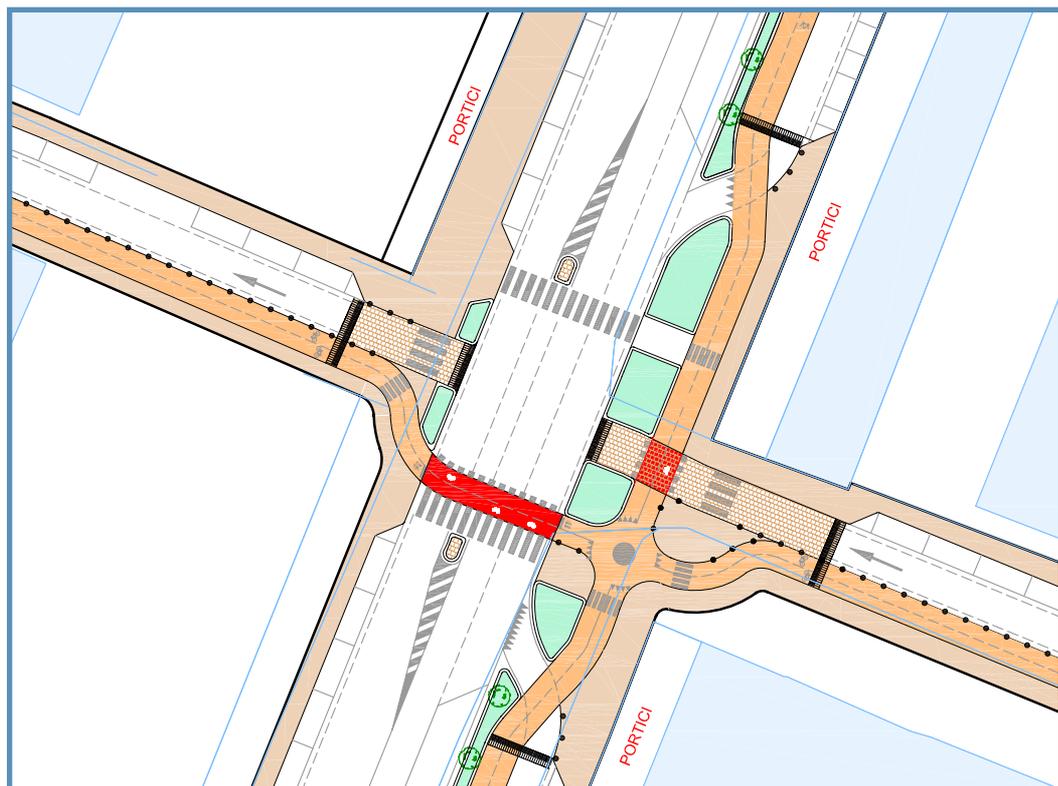
Attraversamento con isola salvapedone



Intersezione complessa non semaforizzata (caso di Ferrara)



Attraversamento complesso semaforizzato con intersezione di due piste ciclabili (caso di Pordenone)



Attraversamento complesso non semaforizzato con intersezione a rotatoria di due piste ciclabili (proposta per Mestre)