

Separare o integrare pedoni e ciclisti?

Marciapiede e pista ciclabile affiancati a una strada principale vicino alla città



Marciapiede basso ciclo-pedonale



Se lo spazio e le risorse a disposizione lo consentono è sicuramente meglio prevedere spazi separati per i pedoni e le bici, sempreché esista una domanda reale significativa.

Se invece il traffico pedonale e ciclabile sono modesti o non è possibile allargarsi ai margini, è preferibile realizzare un marciapiedi misto pedonale-ciclabile, basso e continuo (vedi la scheda 8 "Marciapiedi di nuovo tipo").

Per una minima qualità paesaggistica del percorso, occorre evitare i pesanti *guard rails* che impediscono la vista (a volte non solo del panorama, ma persino del tracciato stradale) e dequalificano lo spazio suggerendone una destinazione esclusiva al trasporto motorizzato, anche pesante, ed un uso ad alta velocità.

Bande ciclo-pedonali

Dove il movimento pedonale è raro o inesistente, è sempre possibile evidenziare la banchina laterale con bande ad uso ciclo-pedonale, possibilmente con una diversa colorazione.

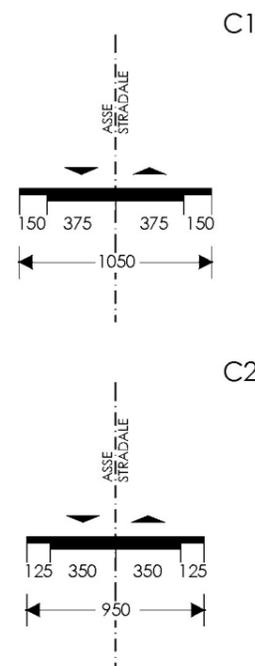
Sulle nostre strade extraurbane, infatti, la banchina è prevista nella geometria di legge con una fascia di 1,25 o 1,50 metri, a fianco di corsie di 3,50 o 3,75 m. Nella gestione però si preferisce ancora non tracciare il margine o farlo coincidere col bordo della carreggiata, in favore di corsie molto più larghe e incoraggianti per le velocità dei veicoli.

Bande ciclo-pedonali laterali evidenziate da una diversa colorazione



CATEGORIA C EXTRAURBANE SECONDARIE

Soluzioni base 2 corsie di marcia
Principale
Vp min. 60
Vp max. 100



DM 5 novembre 2001, fig.3.6.d

Strade extraurbane
Percorsi pedonali e ciclabili

La situazione dei pedoni e dei ciclisti lungo le strade extraurbane è oggi critica, in quanto all'esterno degli abitati mancano generalmente marciapiedi e protezioni per i pedoni o le due ruote.

Anche nei tratti di sezione maggiore, la delimitazione con semplice segnaletica di un margine laterale offre una protezione troppo modesta e rende il transito degli utenti "deboli" insicuro sia oggettivamente (possibilità di invasione da parte delle auto, soprattutto se procedenti ad alta velocità), sia soggettivamente (sensazione di insicurezza e di disagio). L'assenza di facilità per i pedoni e i ciclisti, oltre che molto negativo per i residenti, è poi un elemento di "non accoglienza" nei confronti dei visitatori e dei turisti, elemento particolarmente grave nelle zone a vocazione turistica e ricettiva.

La situazione è recuperabile sia utilizzando le riserve di spazio laterali, dove la sezione lo consente, con una riduzione della carreggiata allo stretto indispensabile, sia recuperando spazio con espropri o forme di compensazione urbanistica.

Se la soluzione urbanistica spesso non è praticabile per ragioni di costi, tempi ed incertezza, è invece possibile, in tempi e con costi ragionevoli, attraverso una attenta calibra-

tura della carreggiata un recupero importante di spazi laterali a vantaggio dei pedoni e delle bici, con un miglioramento notevole della sicurezza e della qualità urbana.

L'obiettivo da porsi è in ogni caso la creazione, a fianco delle strade principali, di percorsi ciclo-pedonali ampi e continui, connessi, arredati almeno nelle parti periurbane (alberature, cordolature basse e in pietra, illuminazione, panchine...).



Vialetti ciclopedonali

Le strade principali extraurbane non devono quindi essere solo organizzate per il movimento veicolare.

La creazione di un percorso separato ciclo-pedonale migliora notevolmente la fluidità e la sicurezza dal momento che tali strade sono comunque percorse da pedoni e ciclisti, per la presenza di attività, residenze, o anche solo per diporto.

Si dovrebbe dunque organizzare, nei tratti privi di facilità per i pedoni, un percorso ciclo-pedonale continuo, con una sezione della strada del tipo seguente:

- una **carreggiata veicolare** di 6,50 ÷ 7,00 m;
- una **banchina di separazione** di almeno 1 metro;
- un **violetto ciclopedonale** di 2 ÷ 2,50 metri;
- un **filare d'alberi** con funzione paesaggistica ed ecologica.

I vantaggi di questa sistemazione sono i seguenti:

- **sicurezza per i pedoni e le bici** che circolano sull'asse;
- **maggiore sicurezza anche per i veicoli**, che non si trovano di fronte a ostacoli imprevisti o a necessità di superare pedoni e ciclisti (questo comporta anche un leggero aumento di capacità dell'asse);
- **miglioramento micro-climatico** (ombra, protezione della carreggiata dalla pioggia, ossigenazione dell'aria...);
- **miglioramento paesaggistico** (l'asse stradale diventa un elemento di strutturazione del paesaggio).

Sezione con vialetto ciclo-pedonale



Alcuni esempi



In questo caso il filare d'alberi è stato ricostruito ai margini esterni dell'infrastruttura



Qui il filare d'alberi è stato conservato al centro, fra il vialetto e la strada



Fra il vialetto e la strada si possono realizzare, a distanza regolare, delle zone di sosta per le auto

