

Segnaletica dedicata alla mobilità ciclabile

Segnaletica verticale



Il caso di Bolzano

A Bolzano l'Amministrazione ha ideato una propria segnaletica di direzione organizzata sulla base di itinerari caratterizzati da un colore, in analogia alle linee della metropolitana.

Il risultato è di grande effetto e riconoscibilità.

Si è affermato il principio che la rete ciclabile è un sistema di trasporto.

Numerosi info-point con la planimetria dei percorsi completano il sistema di comunicazione e di segnaletica.

Planimetria con i percorsi



La pianificazione ciclabile
La sicurezza dei percorsi

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.

Una buona soluzione delle intersezioni costituisce elemento essenziale per la sicurezza del percorso ciclabile.

Colorare di rosso la pavimentazione dello spazio ciclabile nell'intersezione favorisce la sicurezza.

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, dipende, 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.

Intersezioni semaforizzate



Tra i due flussi di traffico veicolare, all'interno dello spartitraffico, è stata realizzata un'isola salvagente



Semaforo "a chiamata" dedicato ad una ciclostrada azionabile da pedoni e ciclisti



La colorazione rossa della pista aumenta la visibilità per gli automobilisti che cedono la precedenza alla pista



La "casa avanzata" consente alla bicicletta di posizionarsi davanti alle auto in attesa e partire per prime essendo maggiormente visibili ed agevolate nelle loro manovre

Intersezioni non semaforizzate



Intersezione non semaforizzata in ambito residenziale a Mestre



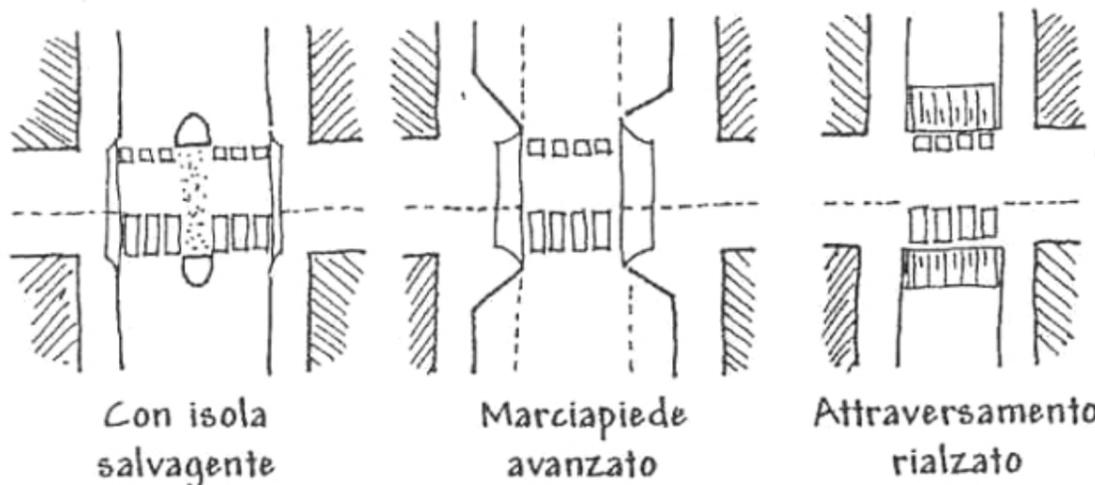
Attraversamento ciclabile e pedonale con isola salvapedone e con pavimentazione rossa sulla parte ciclabile



Ambito storico, il percorso ciclabile ha la priorità all'incrocio: la pavimentazione rialzata e di materiale differente accentua la percezione.



Attraversamento ciclabile e pedonale a quota marciapiede: dove non è possibile rialzare tutto l'incrocio si realizza una "porta" sull'asse secondario



Tipologie di attraversamento ciclabile protetto

Rotatorie

Le rotonde compatte con diametro da 22 a 35 metri sono compatibili per la ciclabilità che rimane in sede e percorre l'anello.

Con il crescere del raggio aumenta la velocità dei veicoli e il pericolo per la bicicletta.

Per diametri superiori a 35 metri deve essere realizzato un percorso ciclabile esterno.



Per rotonde di medie dimensioni si consiglia di utilizzare la soluzione francese *banane vélos* con la quale viene preselezionato a destra il percorso per la bicicletta che esce dalla rotatoria.

Anche la bici che entra in rotatoria ha una sua corsia d'ingresso protetta.



Sottopassaggi

I sottopassaggi sono senz'altro da preferire rispetto ai sovrappassi perché la velocità che il ciclista acquista in discesa lo aiuta a risalire la rampa seguente, l'importante è che siano rettilinei e che garantiscano una buona visuale.

Dove invece è necessario portare la bici a mano, come nelle stazioni o sui cavalcavia, ma anche nelle rimesse private su più piani, è molto comoda una rampa per le ruote della bici, anche con una guida metallica posizionata sotto il corrimano e senza occupare spazio prezioso.



Il sottopasso rettilineo favorisce la visuale dei ciclisti che lo impongano



Sottopassaggio con bicicletta a mano particolarmente confortevole

