

Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico

Parere scritto sul "PROGRAMMA INTEGRATO IN VARIANTE AL P.R.G. Concernente l'area sita in Torino, via Botticelli (area ex Alfa Romeo)"

Lunedì 08 ottobre 2018

VISTO per l'ispezione
del progetto

ALLEGATO N. 11
a Deliberazione 15 OTT 2018

La Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico risponde con la presente, alla richiesta pervenuta in data 14 settembre scorso, arrivata dal Presidente 2° C.C.P., riguardante il "PROGRAMMA INTEGRATO IN VARIANTE AL P.R.G. Concernente l'area sita in Torino, via Botticelli (area ex Alfa Romeo)", e presentato alla Consulta in data giovedì 4 ottobre 2018.

Per quanto non siamo contrari ad utilizzare il controviale in promiscuità auto- bici, laddove non ci sia spazio sufficiente per avere piste ciclabili dedicate, a patto che ci sia il limite dei 30 km/h, nel caso di via Botticelli, riteniamo che ci sia spazio più che sufficiente per avere una pista ciclabile dedicata.

Invece il collegamento tra via Mercadante e l'asse ciclabile di corso Taranto, va nella direzione delle nostre richieste di trovare soluzioni dei collegamenti fra ciclabili, per i quali chiediamo sempre di tenere in massima considerazione.

Siamo a suggerire alcune modifiche, che portino un ulteriore miglioramento della ciclabilità.

- per rendere effettiva la riduzione della velocità nei controviali, riteniamo utile pensare ad ulteriori interventi, quali ad esempio il posizionamento di cuscini berlinesi.
 - nei tratti dove ci sono tre corsie ma non è presente il controviale, in corrispondenza delle fermate bus ("realizzati per consentire la sosta dei bus senza ostruire le corsie di scorrimento del viale centrale"), riteniamo proficuo evidenziare che la corsia dedicata la bus è preferenziale, eventualmente proteggendola con borchie od altri accorgimenti simili, in particolare per un breve tratto prima degli attestamenti ai semafori, per evitare che tale terza corsia venga utilizzata anche dagli automobilisti per evitare le code effettuando un "sorpasso a destra".
 - se l'obiettivo è di utilizzare il controviale al solo "traffico lento", riteniamo che dare la possibilità di svoltare a sinistra utilizzando il controviale sia un po' contraddittorio, e quindi suggeriamo di prevedere la svolta direttamente dal viale centrale, con una corsia dedicata, prevedendo prima dell'intersezione un breve tratto a tre corsie e restringendo di conseguenza il controviale.
- Se tale intervento fosse troppo oneroso, in alternativa proponiamo di fare nel controviale un canale dedicato, per cui chi vuole svoltare può farlo solo entrando dal viale centrale nel controviale nell'ultimo isolato, ma apponendo un gradino divisorio che impedisca lo spostamento nel e dal controviale.
- ultima osservazione: siamo sempre stati restii nei percorsi promiscui ciclo-pedonali, non siamo riusciti a capire se esiste almeno una colorazione differente dell'asfalto (o perlomeno una linea bianca) che renda evidente la differenza di utilizzo delle due aree.

Proviamo ugualmente a suggerire di diminuire leggermente le banchine di separazione tra viale centrale e controviale di almeno 25 cm ed utilizzare questo risparmio di spazio per incrementare il marciapiede "ristretto". Immaginiamo che il flusso pedonale del nuovo supermercato Coop sia notevole e di conseguenza una ciclabile larga il limite normativo potrebbe essere troppo limitata per assorbire il nuovo carico.

Condividiamo un ebook dove sono descritte le buone pratiche per evitare errori nella progettazione di ciclabili.

Questo il parere della Consulta, rimaniamo a disposizione per eventuali chiarimenti, e cordialmente salutiamo

Torino, 08/10/2018

Il Presidente
SAMUELE BAVUSO