

## CORSIE CICLABILI



- Le corsie ciclabili sono la soluzione più conveniente per la mobilità ciclabile, sono permeabili ai ciclisti e pedoni, però c'è il rischio che le auto ci parcheggino sopra e in certe situazioni non garantiscono una sufficiente protezione dal traffico veicolare soprattutto se con una importante componente di veicoli pesanti.

### Larghezza corsia: (art. 7 dm 557/99)

Le corsie ciclabili hanno una larghezza di metri 1,50, comprese di strisce di margine, riducibile eccezionalmente a metri 1,00 per brevi tratte opportunamente segnalate.

### Segnaletica orizzontale:

Le corsie ciclabili devono essere delimitate da segnaletica longitudinale: riga bianca da 12 cm, riga gialla da 30 cm, intervallate da spazio non tinteggiato di 12 cm

## PERCORSI PROMISCUI PEDONALI E CICLABILI



- Il percorso promiscuo deve avere larghezze adeguatamente incrementate rispetto a quelli minimi per le piste ciclabili decritti in precedenza (art. 4 comma 5 a del DM 557/99).



IN BICI PER L'AMBIENTE

## PISTE CICLABILI URBANE

Principali riferimenti normativi e qualitativi per realizzare le più frequenti tipologie di piste ciclabili urbane

SCHEDE DIVULGATIVE

2

### ALCUNI IMPORTANTI RIFERIMENTI NORMATIVI

#### IL NUOVO CODICE DELLA STRADA D.LGS. 30-4-1992 N. 285 E S.M.I.

**ART. 2 - ...** Le norme (del C.d.S.) e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare e di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini.

**ARTICOLO 182 COMMA 9-** I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono.



#### REGOLAMENTO RECANTE NORME PER LA DEFINIZIONE DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE PISTE CICLABILI D.M. 30.11.1999, N. 557

**ART. 2 -** Finalità e criteri di progettazione - le piste ciclabili devono:

- favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermini;
- puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;

**ART. 4 COMMA 1 -** Gli itinerari ciclabili possono comprendere le seguenti:

- piste ciclabili in sede propria;
- piste ciclabili su corsia riservata;
- percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- percorsi promiscui ciclabili e veicolari.



FEDERAZIONE  
ITALIANA  
AMICI DELLA  
BICICLETTA

### CONTATTI

Direzione, sede legale  
e amministrativa  
Via Borsieri 4/E - 20159 Milano  
tel./fax 02.69311624

Presidenza e segreteria generale  
Via Col di Lana, 9/a - 30171 Mestre  
tel./fax 041.921515  
segreteria@fiab-onlus.it  
presidentef@fiab-onlus.it

### INFO

info@fiab-onlus.it  
www.fiab-onlus.it





► **LA SCELTA DELL'ELEMENTO SEPARATORE DIPENDE DALLA CLASSIFICAZIONE DELLA STRADA ALLA QUALE LA PISTA CICLABILE SI AFFIANCA**

## ESEMPIO



## DESCRIZIONE DELL'ESEMPIO

## BOLZANO

new jersey asimmetrico, utile in presenza di traffico intenso, pesante e con necessità di contenimento ciclopedonale, esempio strettoie o ponti



## PADOVA

elemento separatore realizzato con doppio cordolo, usato in genere sulle strade urbane



## MESTRE - VIA VERDI

elemento separatore ottimale in contiguità di traffico leggero in strada locale e alta pedonalità traversante

**Attenzione:** tutti i cordoli costituiscono barriera architettonica per i pedoni, in zona urbana con alta attraversabilità pedonale essi devono essere posati intervallati oppure è preferibile usare gli allineamenti di paletti

Negli ambiti urbani il percorso ciclabile per essere attrattivo e conveniente deve essere il più possibile in sede dedicata, evitando pertanto la scomoda promiscuità con i pedoni

## ESEMPI DI CICLABILI BIDIREZIONALI

Le ciclabili bidirezionali per essere utilizzate nei due sensi devono essere sufficientemente lunghe e con dei buoni imbocchi ed attraversamenti alle teste per essere convenienti e facili da imboccare anche a chi percorre la strada con senso di marcia dall'altro lato



Ottima soluzione in sede propria con elemento separatore verde



Ottima soluzione ricavata mediante la realizzazione di una corsia ciclabile bidirezionale riservata sul marciapiede. La corsia dedicata al pedone costituisce indispensabile franco di attestamento per lo sbocco del passo carrabile



Ambito verde, percorso ciclabile e pedonale adeguatamente separate



Incrocio di un sistema ciclabile

**Larghezza corsia:**  
(art. 7 dm 557/99)

**BIDIREZIONALE:** metri 2,50 riducibile a metri 2,00 per brevi tratti  
**MONODIREZIONALE:** metri 1,50 riducibile a metri 1,00 per brevi tratti  
Si tratta di misure minime che vanno incrementate su itinerari per i quali si prevede grande afflusso di ciclisti.

**Elemento separatore verso la strada**  
(art. 7 dm 557/99)

"la pista ciclabile in sede propria è separata dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore da uno spartitraffico fisicamente invalicabile della larghezza di metri 0,50" atto anche a contenere segnaletica o essere il franco di apertura della portiera di eventuali auto in sosta

**Elemento separatore verso i pedoni**

Una riga di segnaletica, oppure uso di pavimentazione diverse per i pedoni, il gradino può essere utile a protezione della componente pedonale

**Pavimentazione:**

Preferibilmente in asfalto a grana fine e di colore nero

**Segnaletica verticale:**



Il segnale di FINE pista ciclabile indica la fine del percorso dedicato, pertanto NON DEVE essere posto prima delle intersezioni regolamentate da attraversamenti ciclabili a norma.

**Segnaletica orizzontale:**

La segnaletica orizzontale (linea di margine, mezzera, simboli bici e frecce direzionali) per le ciclabili in sede propria e sul marciapiede deve essere di colore bianco