

20200715_TavoloCiclabilità_02

PROGETTI E OSSERVAZIONI DI FIAB MILANO CICLOBBY

PREMESSA

Per una mobilità efficiente i requisiti indispensabili sono semplicità, leggerezza, linearità e - più che mai in questi tempi - rapidità di esecuzione, interventi diffusi, economicità delle realizzazioni.

Alcuni dei progetti soffrono di una progettazione pesante, tortuosa ed eccessiva, frutto anche di strumenti normativi e tecnici che possono essere superati dall'ultimo DL Rilancio; con nostra soddisfazione, l'Amministrazione ha subito colto queste possibilità e le ha messe in atto in molte delle ultime realizzazioni; chiediamo quindi che venga effettuata la revisione dei progetti presentati alla luce delle nuove e più snelle e attuali normative.

Qui di seguito alcune essenziali osservazioni, che siamo disponibili a verificare insieme.

1- VIA NOVATE

connessione comasina-novate; due corsie mono-direzionali in sola segnaletica; tracciatura entro fine mese luglio 2020

OSSERVAZIONI: OK

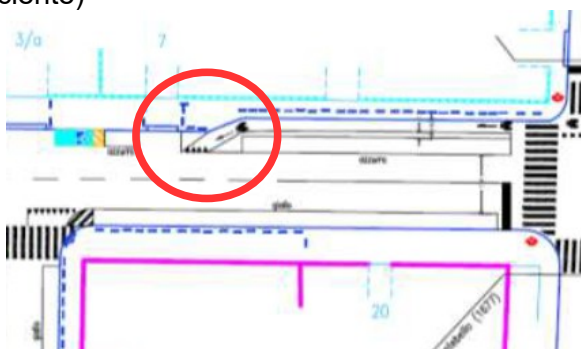
2- CORSO PORTA NUOVA

controsenso ciclabile in segnaletica protetto da sosta; realizzazione 3-15 agosto 2020

OSSERVAZIONI:

punto critico: immissione da ciclabile su carreggiata tratto moscova-fatebenefratelli

- rimuovere uno spazio di sosta per favorire visibilità;
- segnaletica orizzontale a 45° e non a 90° (come immissione e non come attraversamento)
- bande a terra per veicoli in prossimità dell'immissione delle biciclette (segnaletica di limite 30km/h non è sufficiente)



3- STADIO-BUONARROTI

OSSERVAZIONI:

MONTE ROSA AMENDOLA-TEMPESTA: OK

CAPRILLI-PIAZZALE DELLO SPORT: si chiede di superare il concetto di ciclabile bi-direzionale,

insufficiente per i flussi prevedibili e auspicabili; **si suggerisce monodirezionale con restringimento delle carreggiate**, in particolare quella nord: le larghezze attuali consentono di raggiungere velocità elevate; la pericolosità è (era) evidenziata dai cippi in memoria di (giovani) morti in incidenti automobilistici

4- ITINERARIO 90-91

OSSERVAZIONI:

TRATTO ELIA:

- i marciapiedi normalmente non sono molto frequentati; ma in caso di manifestazioni all'ex-palalido?!
- si osserva che a larghezza delle ciclabili è la minima consentita;
- si chiede di eliminare le ringhiere di protezione, pericolose e di intralcio in fase di sorpasso tra biciclette.

Ciò osservato, chiediamo che la ciclabilità si svolga in carreggiata, utilizzando la corsia ciclabile (v. sotto)

TRATTO MIGLIARA

la larghezza delle sezioni stradali è molto ampia, pari a tre corsie: ciò consente agli autoveicoli di procedere in due file parallele, più che sufficienti anche nelle ore di punta dei giorni lavorativi, in quanto la terza corsia è normalmente e costantemente occupata da veicoli (auto e furgoni) in doppia fila.

La ciclabile in sede propria e protetta non è funzionale e **si chiede di realizzare la corsia ciclabile (bike lane) a striscia bianca tratteggiata in carreggiata per tutta la tratta della 90-91 da stuparich a piazzale lodi e oltre.**

PIAZZALE LOTTO



da notare come il nodo indicato sia poco praticabile, in quanto insufficiente a contenere l'accumulo di ciclisti provenienti da sud e dal lato sx in sosta al semaforo rosso; chiediamo, alla luce dei nuovi strumenti, di utilizzare la **corsia ciclabile (bike lane) a striscia bianca tratteggiata in carreggiata** per tutta la tratta (v. sopra)

PIAZZALE STUPARICH

il piazzale è un incrocio, non una piazza o rotonda.

Ciò che è prioritario e non più rimandabile è l'innesto del filobus 90/91 nella nuova (ripristinata)

corsia preferenziale centrale in viale elia, della cui imminente realizzazione siamo molto soddisfatti.

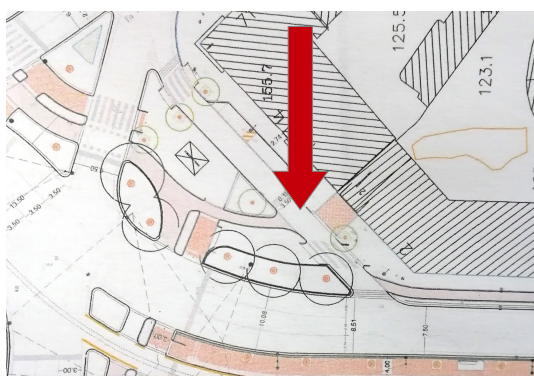
Ci si domanda se questo nodo possa essere risolto semplicemente attraverso la sincronizzazione dei tempi semaforici.

L'attraversamento dei veicoli avviene nelle direzioni perpendicolari e sono attualmente ben regolate dai semafori.

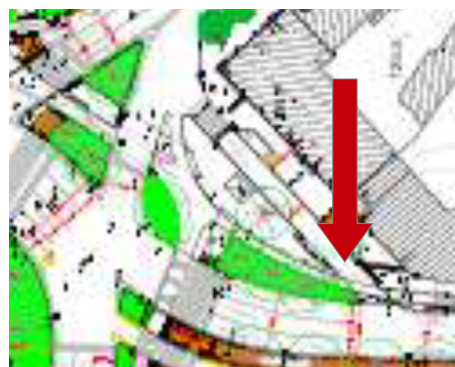
I rallentamenti e l'occupazione degli incroci da parte dei veicoli avvengono solo sull'asse serra-elia e solo negli orari punta; è perciò auspicabile che nel brevissimo periodo la linea del filobus possa usufruire della propria preferenziale lungo il viale elia.

L'apparato progettuale messo in campo con la creazione di una rotonda di ampio raggio non solo non viene da noi ritenuta una necessità, bensì – nonostante qualche miglioramento che notiamo tra la prima versione osservata a febbraio 2020 e quella in visione nel documento allegato - presenta una serie di inconvenienti:

- formazione di rotonda con le difficoltà di creare l'attraversamento ciclabile efficace semplice e sicuro;
- allungamento dei tempi di attraversamento dell'incrocio/piazza da parte dei ciclisti: da salmoiraghi ad albani – e viceversa - cinque attraversamenti invece che uno; sarebbe utile conoscere anche i tempi semaforici che sono previsti
- allungamento dei percorsi di attraversamento della piazza da parte dei pedoni (come per i ciclisti)
- percorsi ciclistici rigidi e impermeabili
- piste ciclabili in sede propria di sezione minima (1,50 m)
- percorsi tortuosi che seguono la logica del passeggiare in bicicletta e non delle funzioni *bike to work/bike for work*
- innesti a 90° per immettersi e uscire dalle radiali nell'anello ciclabile (es. proveniendo da salmoiraghi e da albani)



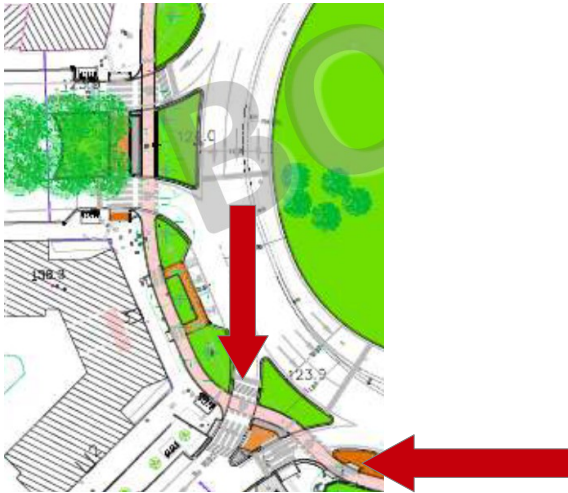
progetto febbraio 2020



progetto luglio 2020

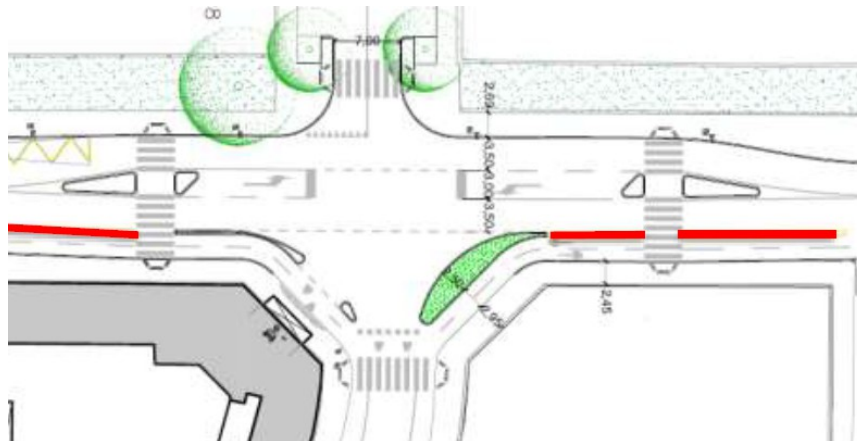
Osservazioni relative a Stuparich erano state presentate da FIAB Milano Ciclobby in data 26 febbraio 2020, oltre che all'assessorato Mobilità, anche al Municipio 8 a cui si era chiesto un momento di verifica; da parte dei consiglieri interpellati non è mai giunto riscontro.

PIAZZALE ZAVATTARI



Notiamo come anche in questo caso non siano previsti gli innesti tra l'anello ciclabile e le radiali: il ciclista è costretto ad inserimento/uscita praticando una curva a 90°, modalità per nulla pratica ed efficace, in particolare per gli utilizzatori di cargo bike (*bike to work/bike for work*) (NOTA: l'innesto per l'immissione in rotatoria ciclabile progettato in viale migliara è *sfuggito* nella presente bozza)

5- OVIDIO-SALOMONE



si apprezza la moderazione del traffico effettuata con la messa in sicurezza degli attraversamenti; si esprime perplessità circa la scelta della ciclabile bi-direzionale che ha le seguenti criticità:

- interruzione della *continuità di mano* per accedere alla ciclabile sul lato opposto;
- attraversamento degli incroci affiancati ai pedoni - con allungamento del percorso per entrambi e molto penalizzante evidentemente per il pedone – quando su strada il ciclista godrebbe della priorità in quanto la salomone è prioritaria rispetto alle intersezioni

6- DARWIN-CONCHETTA (VENTO/EUROVELO)

da verificare

0- VIALE PUGLIE

cavalcavia con bike lane/corsia ciclabile

OSSERVAZIONI: OK

0- LEGIONI ROMANE

nasce come moderazione del traffico

OSSERVAZIONI

- le carreggiate restano molto larghe;
- le corsie ciclabili sono di larghezza minima, non lineari.

per comodità, riportiamo qui di seguito le osservazioni fatte a nome delle realtà presenti al tavolo della ciclabilità il 22 aprile e inviate all'Assessorato la settimana successiva.

Asse Legioni Romane-Berna-Zurigo

La creazione di una corsia ciclabile fra marciapiede e sosta presenta diversi inconvenienti tecnici se non realizzata con le necessarie larghezze. Viene di solito adottata nelle città nordamericane dove gli spazi sono ampi e il profilo stradale è rettilineo. Su Legioni Romane-Berna-Zurigo vi sono i manufatti della metropolitana, i "musoni" dei passaggi pedonali ecc. che rendono la ciclabile un toboga che ricorda tristemente quella di viale Tunisia o viale Monterosa.

Riteniamo che progettare una corsia ciclabile non rettilinea e di calibro di 1,5 metri fosse già inadeguato in epoca pre-crisi COVID-19, a maggior ragione oggi soprattutto su un asse in cui la sede stradale è larga ben 23 metri in totale.

Se l'obiettivo è di trasferire più persone possibile su biciclette, cargo-bikes, bici a pedalata assistita, monopattini elettrici ecc. risulta evidente che tale infrastruttura sia inadeguata in quanto stretta, tortuosa e poco capace.

Tale larghezza, oltre a presentare un evidente conflitto con l'apertura delle portiere, risulta infatti inadeguata anche al solo sorpasso fra due biciclette che procedono a velocità differenti, situazione che immaginiamo si verificherà spesso con la presenza anche di bambini o ciclisti inesperti.

Non si comprende inoltre la necessità di lasciare le carreggiate larghe 4,4+4,4 metri, insufficienti ad essere 2+2 corsie e quindi eccessivamente larghe, che inducono alla velocità (ricordiamo che recentemente diversi incidenti mortali sono avvenuti su questo asse).

Rispetto alle richieste del Comune di Milano fatte al Ministero con ANCI, auspichiamo si riescano ad ottenere le preferenziali in promiscuo (a Milano in alcuni casi è già permesso, ma è necessario che ci sia maggior chiarezza e continuità, come nel caso di viale serra-monte ceneri) e le telecamere e autovelox anche in strade/aree ora non permesse.

Per quanto riguarda la richiesta di continuità della corsia ciclabile in corrispondenza di fermata bus, cioè con sovrapposizione delle due segnaletiche, a titolo di informazione, osserviamo che a Basilea, città dove la ciclabilità leggera è efficientissima e capillare, la linea di corsia ciclabile si interrompe alla fermata e riprende subito dopo.



(in foto, Basilea, luglio 2020)

per FIAB Milano Ciclobby
per il Gruppo Tecnico
Guida Biscaro