

Parere della Consulta Mobilità sul progetto della ciclabile “Via Tirreno”

07 Novembre 2022

La Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico presenta le sue considerazioni in merito al progetto React-EU della ciclabile di via Tirreno (da via Lesna a largo Tirreno), in seguito alla presentazione del geom. Menna, in data 25 ottobre 2022.

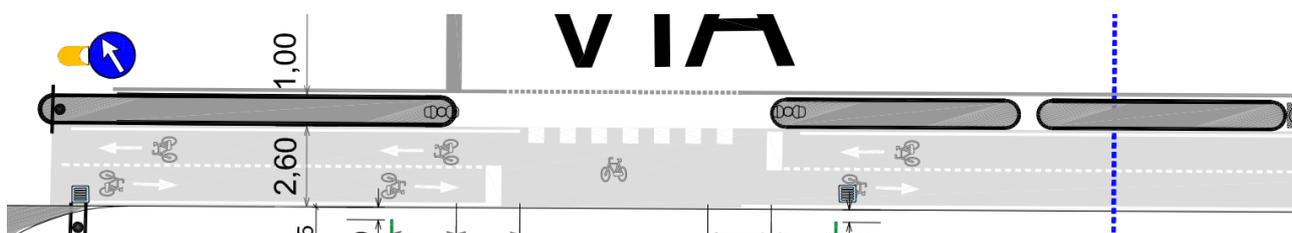
L'intero impianto complessivo del progetto appare ben strutturato e continuativo.

Di seguito alcune considerazioni generali, molto positive, e valide per l'intero progetto:

- presenza di **ciclabile su sede propria**, ove prima mancante.
- scelta di un **percorso rettilineo**, senza interruzioni.
- definizione di **attraversamenti ciclo-pedonali sufficientemente larghi**, con **ampia visibilità**, con la giusta separazione dei flussi pedonali e ciclabili, con le isole spartitraffico a protezione dell'attraversamento inglobando anche il tratto ciclabile.
- scelta di una netta **riduzione** dello spazio dedicato alle auto

Scendendo invece nei particolari, la Consulta sottolinea alcune criticità.

VIA TIRRENO – VIA LESNA: aumentare la sezione ciclabile, riducendo la banchina.



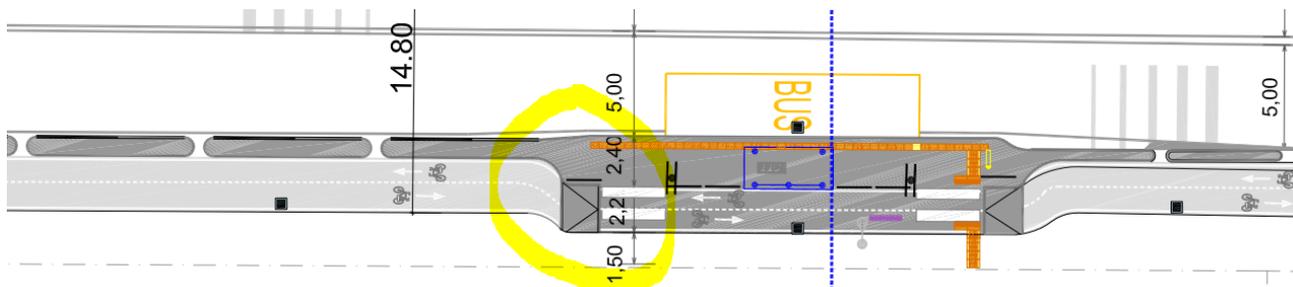
9.2.1-Samep_Via Tirreno_progetto SP

La Consulta evidenzia come la nuova ciclabile di via Tirreno, al confine comunale con via Lesna, abbia una dimensione massima di 2,6m, scendendo poi più volte sotto i 2,5m, che è il minimo di legge per una bidirezionale. Si nota altresì che la sezione della banchina è di 1,0m.

» La Consulta propone di **aumentare la sezione della ciclabile a 2,8m**, riducendo a 0,8m la banchina.

» La Consulta chiede di **posizione le feritoie dei tombini in maniera ortogonale al senso di percorrenza** della ciclabile.

VIA TIRRENO – VIA LESNA: flesso più morbido dietro alla fermata bus



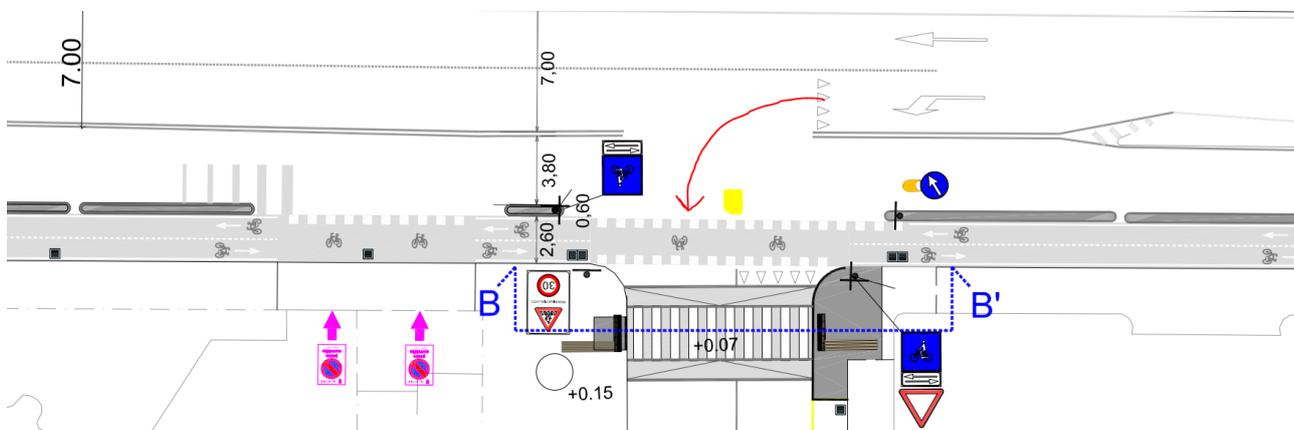
9.2.1-Samep_Via Tirreno_progetto SP

La Consulta evidenzia una possibile criticità, dovuta a un forte flesso della traiettoria ciclabile (da ovest a est, verso centro città), con restringimento a 2,2m della sezione ciclabile.

» La Consulta chiede di rendere più sinuoso il flesso della traiettoria in ingresso e in uscita dalla fermata bus.

» La Consulta propone di aumentare la sezione della ciclabile (da progetto 2,2m), riducendo leggermente l'area della banchina bus, fino al minimo consentito.

VIA TIRRENO – VIA TINTORETTO: inserimento di porzione di banchina

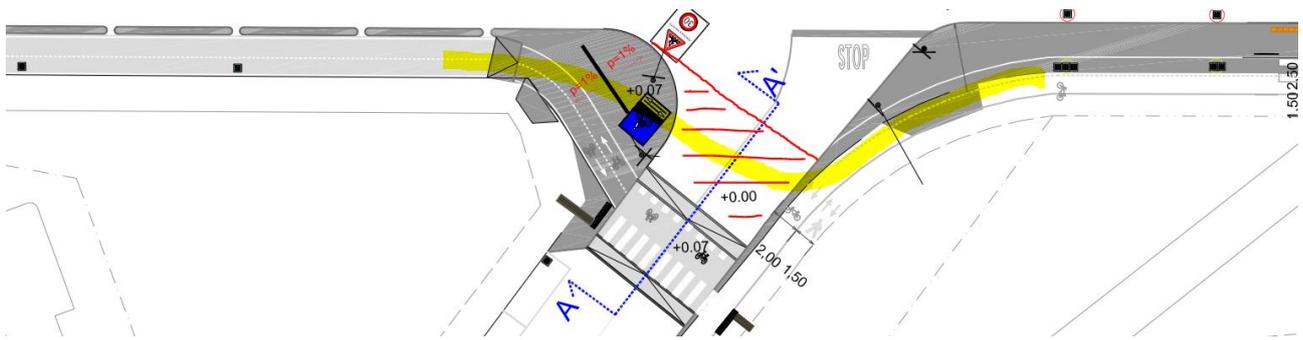


.2.1-Samep_Via Tirreno_progetto SP

La Consulta evidenzia una possibile criticità, dovuta alla mancanza di un tratto di banchina in prossimità dell'incrocio stradale.

» La Consulta propone di inserire un breve tratto di banchina [quadretto giallo], oggi mancante, per ridurre il raggio di curvatura ed evitare una svolta troppo veloce delle auto, da via Tirreno a via Tintoretto, incanalando correttamente il flusso di auto in maniera ortogonale all'attraversamento ciclabile.

VIA TIRRENO – VIA ARBE: attraversamento ciclabile da rivedere



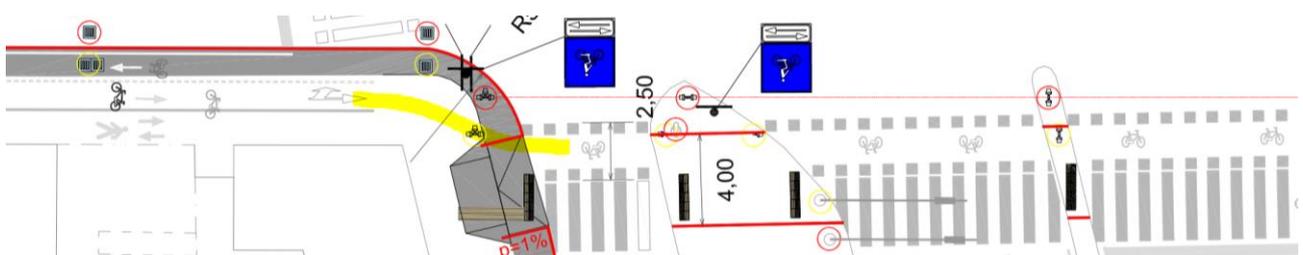
9.2.2-Samep_Via Tirreno_progetto SP



La Consulta sottolinea diverse criticità all'incrocio con via Arbe. L'attuale progetto prevede una deviazione tortuosa, con angoli retti e una forte riduzione a 2,0m della sezione ciclabile bidirezionale, con alte possibilità di collisioni dovuto all'intreccio di flussi pedonali e ciclabili.

» La Consulta chiede di rendere più sinuoso il flesso della traiettoria, con curve più morbide, evitando zigzag ad angolo retto con gradini e dislivelli. Si consiglia di valutare l'ipotesi di rialzare tutto l'attraversamento per evitare alte velocità di svolta delle auto.

VIA TIRRENO – CORSO SIRACUSA: scivoli dell'attraversamento ciclabile da rivedere

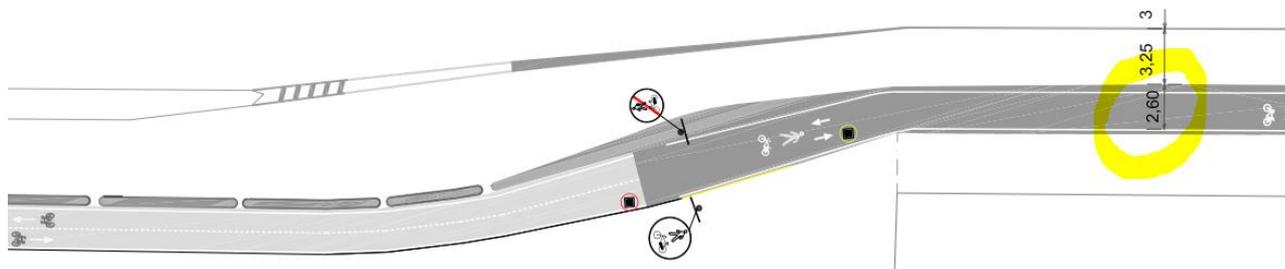


9.2.2-Samep_Via Tirreno_progetto SP

La Consulta sottolinea una possibile criticità all'incrocio con corso Siracusa. L'attuale progetto prevede un'area di sosta con commistione di flussi pedonali e ciclabili, con la presenza di un gradino lungo la discesa che porta a livello strada.

» La Consulta chiede di eliminare ogni gradino e rendere più sinuoso il flesso della traiettoria, evitando zigzag ad angolo retto con improvvisi dislivelli. Si consiglia di valutare l'ipotesi di uno scivolo alla francese, oppure l'ipotesi di un'area di sosta totalmente livellata a livello stradale con ringhiere su banchina a protezione della svolta.

VIA TIRRENO – VIA ROVERETO: aumentare sezione ciclopedonale

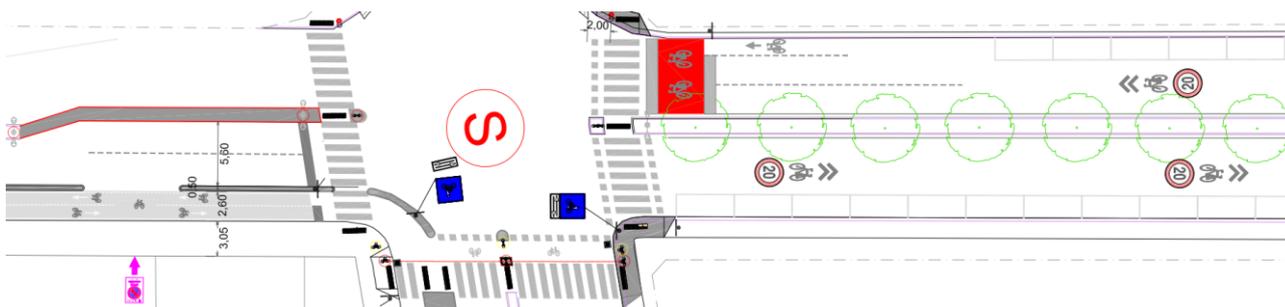


9.2.2-Samep_Via Tirreno_progetto SP

La Consulta sottolinea una possibile criticità dopo via Rovereto. L'attuale progetto prevede una bidirezionale promiscua di soli 2,6m, con alte possibilità di collisioni tra flussi pedonali e ciclabili.

» La Consulta propone di **aumentare la sezione della ciclopedonale a 2,8m**, riducendo al minimo la corsia stradale, ove possibile.

VIA TIRRENO – VIA GORIZIA: inizio del tratto promiscuo



9.2.3-Samep_Via Tirreno_progetto SP



La Consulta sottolinea come un asse strategico a livello metropolitano debba meritare una **sede protetta** per l'intero percorso fino a largo Tirreno.

» La Consulta chiede di **continuare la bidirezionale su sede protetta** fino a largo Tirreno, eliminando la sosta auto gratuita su suolo pubblico, valutando la possibilità di ricavare nuove aree di sosta nelle vie limitrofe con sensi unici e parcheggi a lisca.

» La Consulta chiede di **inserire chicane, deviazioni, pinch point, alternanza di sosta**, per rendere meno rettilineo il percorso promiscuo a priorità ciclabile, onde evitare alte velocità delle autovetture.

La Consulta sottolinea alcuni aspetti fondamentali, per i percorsi ciclabili di nuova realizzazione:

1) Tutte le **caditoie e/o chiusini devono essere sempre portate a raso con la superficie della ciclabile**. Eliminando gli avvallamenti presenti in grado di provocare cadute accidentali.

2) Le **feritoie delle caditoie devono essere sempre posizionate in modo trasversale** rispetto al senso di marcia, per evitare pericolosi incidenti a causa di ruote incastrate all'interno.

3) Necessario il **rifacimento del tappeto di usura** (strato superficiale di asfalto), con scarificazione e conseguente riasfaltatura, al fine di garantire:

- maggiore scorrevolezza delle ruote e maggiore efficienza per l'utilizzo dell'infrastruttura
- maggiore attrattività e sicurezza del percorso
- maggiore durabilità della vernice di segnaletica

Cordiali saluti.

Il Presidente
DIEGO VEZZA

FIAB Torino Bike Pride
Legambiente Metropolitano
FIAB Torino Bici & Dintorni
FIAB Torino Pedaliamo Insieme
Pro Natura
Ecoborgo Campidoglio
LaQUP
Amicinbici - Bik&Motion
GreenTO
Club Monopattini Torino
IMBA Italia
Urban Roller Torino
Solco
Ecopolis Nkoni
Alter Polis
Legambiente Molecola
T-team