

InBici

InBici

Rivista per ciclisti, InBici Magazine, Passione sui Pedali

FASE 2, A ROMA PRONTI 150 KM DI PISTE CICLABILI

· Friday, May 1st, 2020

A Roma è tutto pronto per il piano straordinario che porterà alla creazione di 150 km di piste ciclabili transitorie. Ad annunciarlo, sui social network, è l'assessore Pietro Calabrese, in un post che vi riportiamo di seguito.

Ciclabili transitorie – approvata delibera con primo piano straordinario da 150 km di nuove corsie ciclabili per dare impulso immediato alla mobilità sostenibile nella fase 2. Bici e monopattini per gli spostamenti brevi, soprattutto casa-lavoro, ma anche per i percorsi più lunghi tramite il trasporto integrato con mezzi pubblici e privati. Tutte le romane e i romani che sceglieranno queste modalità potranno contare su un considerevole aumento della rete ciclabile, andando a liberare spazio anche per chi non può fare a meno della propria autovettura.



E' il frutto dell'accelerazione data a partire da inizio aprile sulle tipologie di ciclabili più idonee a semplificare al massimo la realizzazione del bici plan adottato nel Pums ad agosto scorso, dopo un percorso partecipato durato due anni. Abbiamo scelto questi primi itinerari in base al miglior effetto rete da ottenere, verificati con dei sopralluoghi mirati per la cantierizzazione, e lasciato agli uffici amministrativi il tempo per poterli validare. La prossima settimana partiranno i primi cantieri, con la previsione di circa 3 km al giorno.

Con questa delibera abbiamo definito anche il metodo operativo e la correlata struttura tecnico amministrativa di base in periodo emergenziale, in attesa delle nuove indicazioni che il Governo sta definendo per semplificare le norme attuali. Siamo quindi pronti con questo primo piano, a cui seguirà una rimodulazione per aggiungere altri itinerari rispetto alle segnalazioni in parte già arrivate da vari enti e associazioni, e le integrazioni che verranno richieste dai municipi, rispetto a dei criteri di priorità che saranno uguali per tutti.

Oltre al criterio principale di miglior effetto rete, sarà fondamentale scegliere questi ulteriori km di sviluppo in base alle tipologie più rapide da realizzare rispetto al livello della progettazione. Per cui gli interventi procederanno sostanzialmente con priorità per le corsie con livello di progettazione idonea già definito dall'amministrazione. Seguiranno le soluzioni da elaborare per le corsie senza ancora le fattibilità progettuali, nei rami in assenza di ostacoli come la sosta per le autovetture o i cassonetti dei rifiuti, andando velocemente a realizzare ciclabili a destra della carreggiata. Infine seguiranno le corsie sempre a destra della carreggiata, che però necessitano di progetti più complessi per lo slittamento a sinistra della sosta e dei cassonetti.



Determinante ai fini della migliore continuità degli itinerari, sarà opportuno realizzare dei tratti di corsie ciclabili in sede promiscua, con verniciatura per meglio evidenziare la presenza, laddove la larghezza dell'unica corsia carrabile non consente la specializzazione per le bici, o nei casi in cui non è possibile slittare la sosta. Tutte queste realizzazioni sono state definite "transitorie" e non temporanee perché sia chiaro che, pur essendo soluzioni semplificate, verranno perfezionate mano a mano che saranno definiti i progetti e le cantierizzazioni con gli ulteriori dettagli, al fine di classificarle come permanenti.

This entry was posted on Friday, May 1st, 2020 at 6:10 pm and is filed under [G News](#), [News](#), [Top News](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.