

- I riallineamenti di intersezioni

Definizione

Partendo da un'intersezione a T di una strada trasversale con una più larga, questa misura interrompe il flusso sulla strada più larga curvandolo su quella laterale. Si tratta di cambiamenti nell'allineamento delle intersezioni, che trasformano intersezioni a T con bracci dritti in strade curve che si intersecano ad angolo retto. Quindi un movimento di attraversamento diretto del vertice della T diventa una manovra di svolta.

Temporaneità

Questa misura non può essere installata temporaneamente.

Migliori condizioni di utilizzo

Dove si registra traffico tale da richiedere una riorganizzazione dell'intersezione.

Benefici

Quando il riallineamento dell'intersezione è significativo si riesce a rallentare il traffico in modo soddisfacente.

Condizioni che sconsigliano l'utilizzo

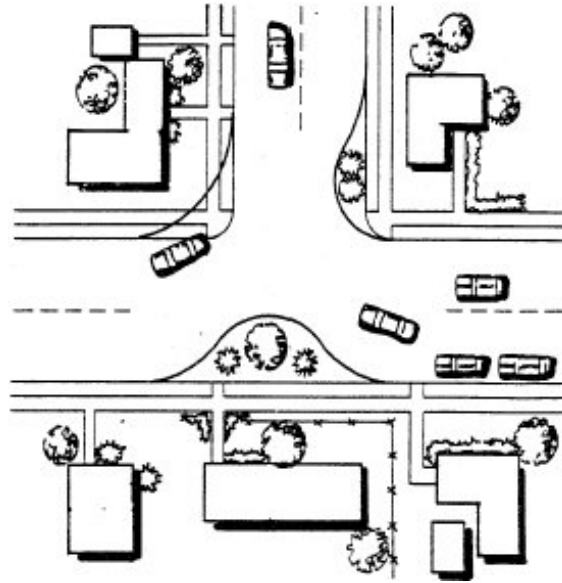
Su strade con ridotti volumi di traffico e se non si desidera un incremento di traffico sulla strada trasversale.

Aspetti negativi

E' più costosa dell'applicazione dello STOP; potrebbe incoraggiare l'incremento del volume di traffico sulla strada trasversale; se il riallineamento non è efficace, ciclisti e macchine potrebbero ignorare i segnali di STOP all'intersezione stessa.

Considerazioni

L'applicazione è molto costosa e probabilmente la più adatta solo in rare condizioni. Benché non sia comunemente usata, è una delle poche misure per le intersezioni a T.



Boulder, CO



Deerfield Beach, FL



Seattle, WA



Tampa, FL

- I restringimenti laterali delle corsie (chokers), la riduzione del numero delle corsie e la posizione di piste ciclabili

Definizione

Consistono in restringimenti delle corsie o delle carreggiate nella parte mediana di una strada mediante l'espansione dei marciapiedi e delle aree a verde, soprattutto nei rettilinei tra le intersezioni, o il posizionamento di opportuni dissuasori, quando la semplice ridefinizione delle strisce stradali di segnalamento non è sufficiente.

Temporaneità

Può essere installata temporaneamente per 6-12 mesi.

Manutenzione

Si riduce a quella del verde stradale, che potrebbe coinvolgere i cittadini.

Tipologia di strade di applicazione

Può essere applicata su moltissimi tipi di strade.

Migliori condizioni di utilizzo

Dove si registra un'elevata velocità, dovuta alla larghezza della carreggiata.

Benefici

Si riescono a creare condizioni positive per i pedoni, dovute a minori distanze di attraversamento e ad una miglior visibilità reciproca tra pedone e conducente; inoltre si riesce a rallentare il traffico senza condizionare i mezzi di soccorso.

Condizioni che sconsigliano l'utilizzo

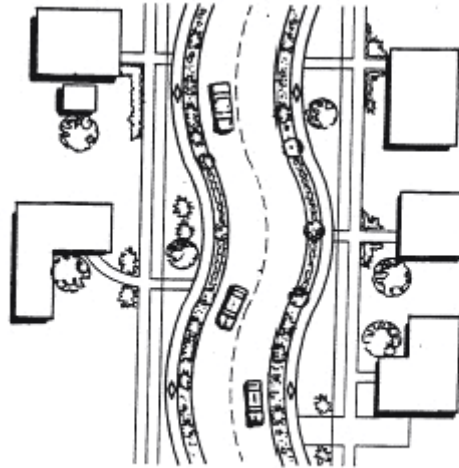
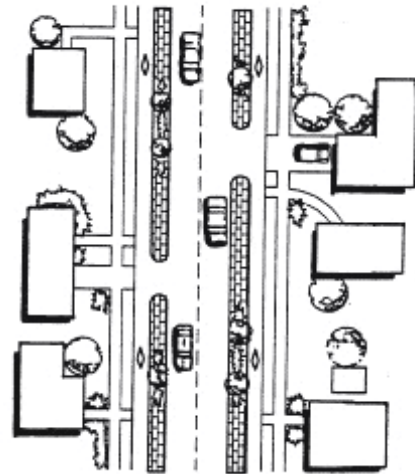
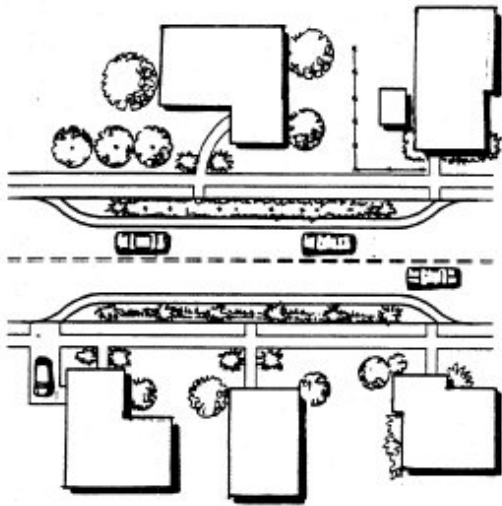
Sulle strade dove non si può eliminare il parcheggio lungo la carreggiata e dove non si hanno adeguate fasce di rispetto per realizzare un efficace trattamento della strada.

Aspetti negativi

Riguardano la sovrapposizione delle traiettorie dei veicoli a motore con quelle dei ciclisti, se non vengono create opportune piste ciclabili, e la perdita di aree disponibili per il parcheggio.

Considerazioni

Per realizzare la riduzione della larghezza, è utile includere impedimenti visivi quali alberi, pensiline e altre tecniche di condizionamento percettivo. Un restringimento laterale locale, vista la sua puntualità e quindi l'efficacia limitata, non è da realizzare al di fuori di un insieme di misure più globali.



Winter Park, FL



Montgomery County, MD

- I restringimenti laterali della carreggiata ottenendo una sola corsia di marcia

Definizione

Consistono in restringimenti delle corsie mediante isole posizionate sui due lati di una strada in modo da ridurre la larghezza di una carreggiata ad una sola corsia. Le macchine possono viaggiare nelle due direzioni, ma devono mettersi in fila e aspettare il loro turno; la corsia può essere parallela o inclinata rispetto all'allineamento stradale (restringimento parallelo o inclinato).

Temporaneità

Può essere installata temporaneamente per 6-12 mesi.

Manutenzione

Durante le operazioni di manutenzione si deve prestare attenzione all'arredo stradale, soprattutto nella rimozione della neve dalle corsie ciclabili e dai marciapiedi.

Tipologia di strade di applicazione

Può essere applicata sulle strade residenziali con basso volume di traffico.

Migliori condizioni di utilizzo

Nelle strade residenziali con problemi di velocità e di traffico di attraversamento.

Benefici

Si creano buone condizioni per i pedoni, dovute a minori distanze di attraversamento, e i ciclisti; inoltre si rallenta il traffico, si riduce quello di attraversamento.

Condizioni che sconsigliano l'utilizzo

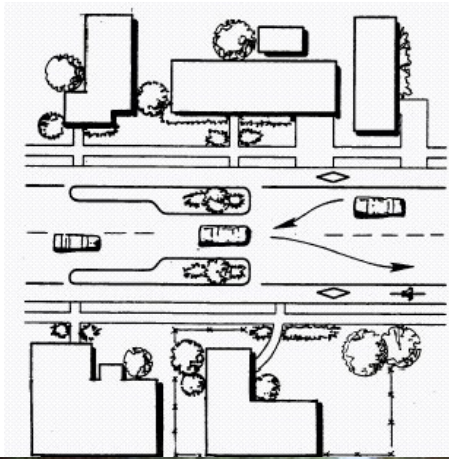
Sulle strade con alto volume di traffico o percorse dai mezzi di rimozione della neve.

Aspetti negativi

I costi nel caso si affrontino anche problemi di smaltimento delle acque meteoriche.

Considerazioni

Per garantire sufficienti condizioni di sicurezza le corsie ciclabili e i restringimenti dovrebbero essere ben segnalati. Le restrizioni ad una sola corsia sono comuni in molte nazioni, ma negli U.S.A. sono percepiti come pericolosi perché flussi opposti si disputano lo spazio posto in una sola corsia. Le restrizioni larghe una o una corsia e mezza lasciano incerti gli opposti flussi veicolari e questo può indurre conseguenze positive o negative in funzione della responsabilità dei conducenti.



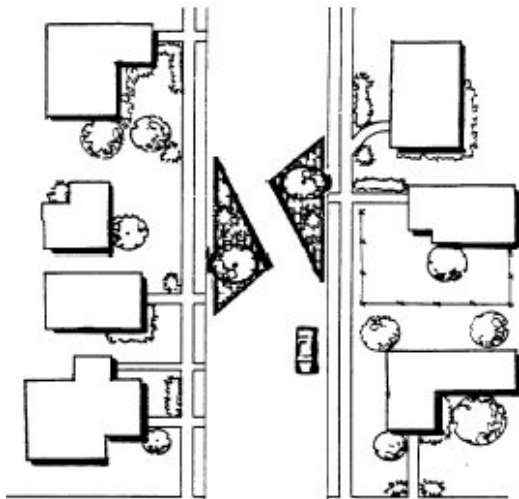
Howard County, MD



Winter Park, FL



Sarasota, FL



Bellevue, WA

Restringimento parallelo o inclinato.

- Le isole centrali o spartitraffico

Definizione

Consistono in isole rialzate collocate al centro di una strada in modo da avvicinare le corsie di marcia all'isola stessa; sono spesso arredate a verde, per migliorare l'estetica e l'identità del quartiere. Collocate all'ingresso di un quartiere e combinate con una pavimentazione in conci o segnalazioni di monumenti costituiscono le porte del quartiere stesso. Sono molto ricorrenti come isola salvagente, anche in corrispondenza di fermate dei mezzi di trasporto pubblico.

Temporaneità

Può essere testata temporaneamente per 6-12 mesi.

Manutenzione

Va eseguita sull'arredo a verde.

Tipologia di strade di applicazione

Sulle strade residenziali e locali; è usata con efficacia nelle curve e a valle delle intersezioni perché i veicoli in svolta non possono fare la curva larga e sono costretti a mantenere la destra e a rallentare.

Migliori condizioni di utilizzo

Dove il problema primario del quartiere è la velocità eccessiva dei veicoli e in quei casi in cui l'attraversamento pedonale è messo in pericolo dalla presenza di elevati volumi di traffico. Le isole centrali sono poi efficaci quando costituiscono piccole interruzioni di una strada che altrimenti avrebbe una sezione aperta, piuttosto che avere una lunga barriera centrale che canalizza e separa gli opposti flussi.

Benefici

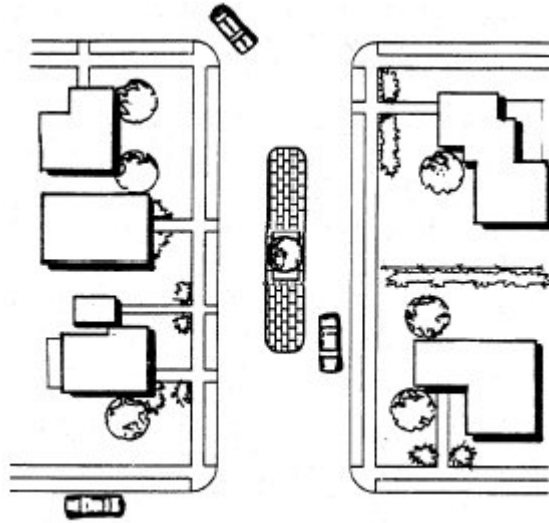
Si riesce a ridurre la velocità delle automobili; inoltre le isole un rifugio per i pedoni che hanno attraversato metà carreggiata, e aspettano un varco nell'altro flusso veicolare, soprattutto con attraversamenti pedonali a raso, consentendo un attraversamento interamente a livello per pedoni, ciclisti e utenti su sedie a rotelle. Possono inoltre usarsi in corrispondenza di fermate di autobus. Tramite l'utilizzo di adatte tipologie di arredo urbano si possono ottenere anche positivi risultati estetici.

Aspetti negativi

Spesso provocano la perdita di aree da destinarsi ai parcheggi.

Considerazioni

Per evitare l'incremento del traffico sulle strade adiacenti, la sua applicazione dovrebbe avvenire solo dove non sono disponibili misure alternative di moderazione.



Montgomery County, MD



Portland, OR



Portland, OR



Ft. Lauderdale, FL

- Le corsie polivalenti

Definizione

Sono quelle porzioni di carreggiata, generalmente distinte da una pavimentazione diversa, che possono essere inserite lateralmente oppure al centro della strada.

Nel primo caso danno all'automobilista la sensazione che la corsia in cui si trova sia più stretta, inducendolo ad una andatura più moderata. A volte la pavimentazione può essere la stessa utilizzata per i marciapiedi, in modo da dare l'impressione che gli ambiti pedonali siano più larghi ed occupino una parte della sede carrabile. Si può realizzare su entrambi i lati oppure, in caso di carreggiata di dimensioni ridotte, su uno solo. Nel secondo caso sono una via di fuga per i mezzi che devono svoltare a sinistra; può anche essere leggermente sopraelevata rispetto alla strada, per evitare che i veicoli la superino senza motivo. La corsia polivalente, pavimentata, è spesso caratterizzata da isole spartitraffico-salvapedoni che ne individuano l'inizio e la fine.

Temporaneità

Non può essere installata temporaneamente.

Manutenzione

Possono essere danneggiate dalle attrezzature di rimozione della neve.

Tipologia di strade di applicazione

Sulle strade residenziali e locali.

Migliori condizioni di utilizzo

Quando individua brevi interruzioni di una strada che altrimenti avrebbe una sezione aperta, creando l'impressione che la strada sia più stretta di quello che è in realtà.

Benefici

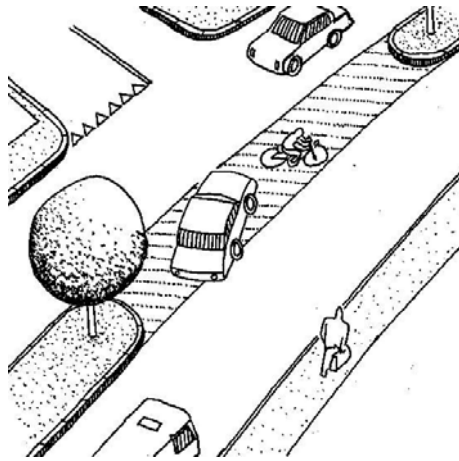
Con l'applicazione al centro si riesce a ridurre la velocità delle automobili in transito, a impedire i sorpassi e proteggere gli utenti che stanno effettuando le svolte a sinistra. Esse costituiscono un rifugio per i pedoni e i ciclisti che hanno attraversato metà carreggiata, e aspettano un varco nell'altro flusso veicolare. Tramite l'utilizzo di adatte tipologie di arredo urbano si possono ottenere anche positivi risultati estetici.

Condizioni che sconsigliano l'utilizzo

Raramente tali misure costituiscono la soluzione migliore ai problemi di traffico.

Aspetti negativi

Sono la necessità di manutenzione, la difficoltà di comprensione della loro funzione da parte dei conducenti, l'inefficacia nella riduzione della velocità dei veicoli, la rumorosità (il pavé produce un incremento del livello sonoro di 2-3 dbA). Spesso provocano la perdita di aree da destinarsi ai parcheggi.



Corsia polivalente in Francia



Corsia polivalente in Belgio



Corsia polivalente in Corsica

- I restringimenti delle corsie alle intersezioni (chokers)

Definizione

Consistono in restringimenti mediante isole installate alle intersezioni per ridurre la velocità; vengono strette le due corsie veicolari, lasciando le piste ciclabili inalterate.

Temporaneità

Può essere installata temporaneamente per 6-12 mesi.

Manutenzione

È necessario tenere la neve fuori dalle corsie ciclabili.

Tipologia di strade di applicazione

Sulle strade locali con bassi e medi volumi di traffico.

Migliori condizioni di utilizzo

Dove si vuole realizzare una riduzione delle velocità nelle intersezioni, e garantire la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti nell'attraversamento delle intersezioni stesse.

Benefici

Si riesce a ridurre la velocità dei veicoli nelle intersezioni; si riesce a ridurre la distanza di attraversamento per i pedoni e ottenere percorsi sicuri per le biciclette.

Condizioni che sconsigliano l'utilizzo

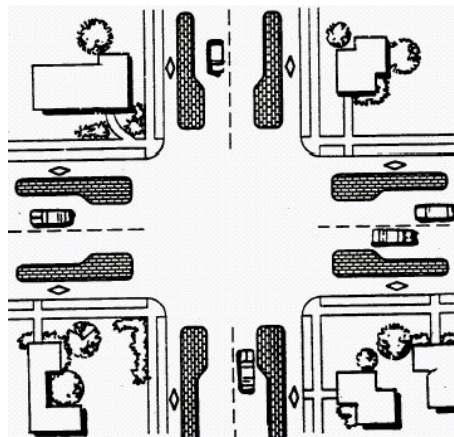
Sulle strade in cui si ha il passaggio dei veicoli per la rimozione della neve.

Aspetti negativi

Comportano difficoltà di svolta per i veicoli di grandi dimensioni; questo può essere ovviato ammettendo solo la percorrenza alle autovetture, prescrivendo itinerari sostitutivi per camion e soluzioni alternative per i mezzi di servizio.

Considerazioni

Per garantire sufficienti condizioni di sicurezza dovrebbero essere ben segnalati.



- I restringimenti delle corsie alle intersezioni (neckdowns)

Definizione

Consistono in restringimenti delle corsie alle intersezioni ottenuti con le estensioni dei limiti dei marciapiedi; a differenza dei choker, i neckdown sono attaccati al limite del marciapiede e non mantengono una corsia ciclabile laterale.

Temporaneità

Può essere installata temporaneamente.

Tipologia di strade di applicazione

Su moltissimi tipi di strade.

Migliori condizioni di utilizzo

Dove la velocità o il volume di traffico può creare problemi per la sicurezza dei pedoni; inoltre può usarsi assieme ad altre misure di mitigazione del traffico.

Benefici

Rendono più sicuri gli attraversamenti pedonali alle intersezioni, riducendo le distanze di attraversamento ed evidenziando la presenza del pedone tramite delle isole in rilievo; inoltre, quando la strada incomincia a restringersi, i veicoli devono ridurre la velocità per assicurare un'adeguata distanza dai veicoli che entrano nell'intersezione. Si possono ottenere positivi risultati estetici. Permettono la definizione di stalli di sosta e in combinazione con le isole di traffico permettono la ridefinizione delle intersezioni a T.

Condizioni che sconsigliano l'utilizzo

Sulle strade che sono percorsi ciclabili definiti.

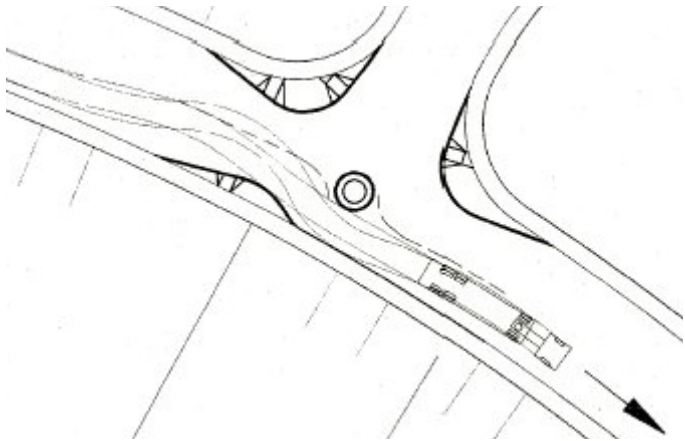
Aspetti negativi

Si potrebbero creare situazioni pericolose per i ciclisti: dei restringimenti troppo ridotti portano all'intersezione delle traiettorie dei veicoli e dei ciclisti. Tali misure non producono una significativa riduzione della velocità se non si realizza una decisa riduzione della larghezza della carreggiata stradale. I neckdown agli incroci comportano difficoltà di svolta per i veicoli di grandi dimensioni.

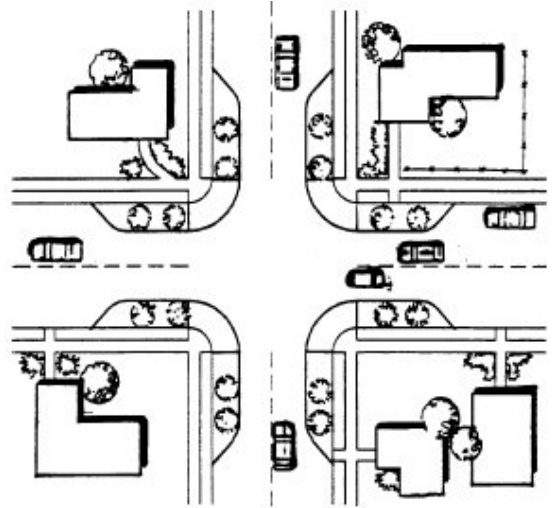
Altri problemi sono i costi per il riallineamento dei marciapiedi, la modifica dello smaltimento delle acque piovane, l'arredo e la pavimentazione decorativa.

Considerazioni

Costituiscono aree favorevoli per i pedoni, ma dovrebbe essere usati con altre misure di mitigazione del traffico per essere veramente efficaci nella riduzione della velocità.



neckdown e isola di traffico per la calmierazione di un'intersezione a T.



Eugene, OR



Cambridge, MA



Jacksonville, FL



Sarasota, FL