

SPERIMENTAZIONE STRADA CICLABILE IN VIA BRAMANTINO

Serata informativa per la popolazione











ORDINE DEL GIORNO

1. SALUTI

Nicola Pini, Sindaco Bruno Buzzini, Capodicastero Opere pubbliche

2. STRATEGIA TICINO BICI 2045

Tiziano Bonoli, Capoufficio Mobilità lenta e supporto

3. IL PROGETTO PILOTA

Francesco Allievi, Studio Allievi

- 1. COS'È UNA STRADA CICLABILE?
- 2. PERCHÈ VIA BRAMANTINO?
- 3. PERCHÉ SPERIMENTARE?
- 4. COME SPERIMENTARE?
- 5. QUALI SONO LE SCADENZE?

4. DOMANDE E DISCUSSIONE



Basilea, 202



lerna, 2017

COS'È UNA STRADA CICLABILE?

DEFINIZIONE

- soluzione innovativa che promuove l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani
- non è una ciclopista!
- ma una strada aperta la traffico veicolare in cui le biciclette possono beneficiare di un percorso prioritario e sicuro
- una strada in vige il limite di 30 km/h
 ma alle intersezioni con le strade laterali non viene accordata la precedenza da destra, così da favorire la fluida per le biciclette



Rerna 2018



San Gallo, 2021

COS'È UNA STRADA CICLABILE?

CARATTERISTICHE

- strada di categoria inferiore
- percorso principale per le biciclette
- 30 km/h senza precedenza da destra
- convivenza tra auto e bici (no separazioni)
- posteggi ammessi ma in sicurezza

OBIETTIVI

- offrire vie dirette e rapide per i ciclisti
- garantire una circolazione sicura, lontano dagli assi principali dedicati al traffico
- favorire lo sviluppo di una rete strutturata di mobilità, efficiente e inclusiva





STUDIO ALLIEVI - MOBITRENDS

Berna, 2018

COS'È UNA STRADA CICLABILE ?

QUADRO GIURIDICO

1° gennaio 2021

Ordinanza federale sulle zone 30 e sulle zone d'incontro aggiornata per favorire soluzioni innovative di mobilità sostenibile.

La modifica riguarda l'art. 4, cpv. 1, che introduce una deroga al principio della precedenza da destra nelle zone 30.

La deroga è ammessa alle seguenti condizioni:

- quando la sicurezza stradale lo richiede
- quando la strada in questione è parte integrante di una rete ciclabile



[QR Code]

[Signature]

Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre

Modification du ...

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

arrête:

Ι

L'ordonnance du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre¹ est modifiée comme suit:

Titre

Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre

Art. 4, al. 1

- ¹ Il est admis de déroger à la règle de la priorité de droite, par l'emploi de signaux, uniquement:
 - a. si la sécurité routière l'exige, ou
 - si la route à laquelle il est prévu de conférer la priorité fait partie d'un réseau défini de voies cyclables.

Art. 6, al. 2

² Aucune vérification de l'efficacité n'est requise en cas de retrait de la priorité de droite conformément à l'art. 4, al. 1, let. b.

II

1 RS 741.213.3

20192829

PERCHÉ VIA BRAMANTINO?

PIANO RETE CICLABILE ESISTENTE

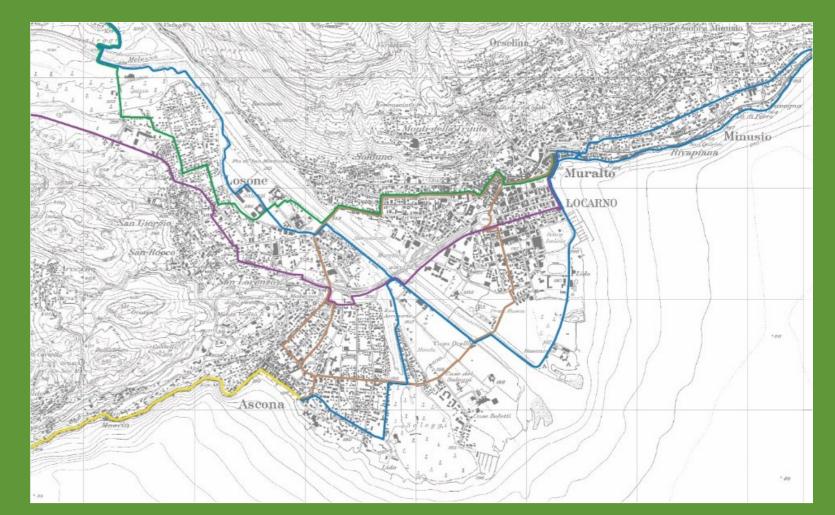
definisce e codifica la struttura delle rete

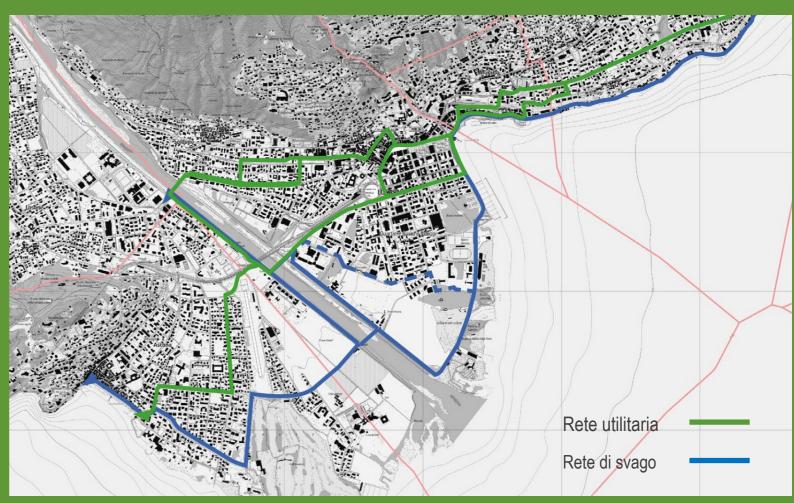
- Via Bramantino è già oggi parte integrante della rete ciclabile cantonale
- è un tassello dell'asse strutturante principale
 Ascona-Locarno-Minusio

MASTERPLAN REV e PALoc 5

definiscono le strategie di sviluppo della rete

- Via Bramantino è codificata nella rete dei percorsi utilitari
- garantire spostamenti rapidi, sicuri e confortevoli per gli spostamenti quotidiani





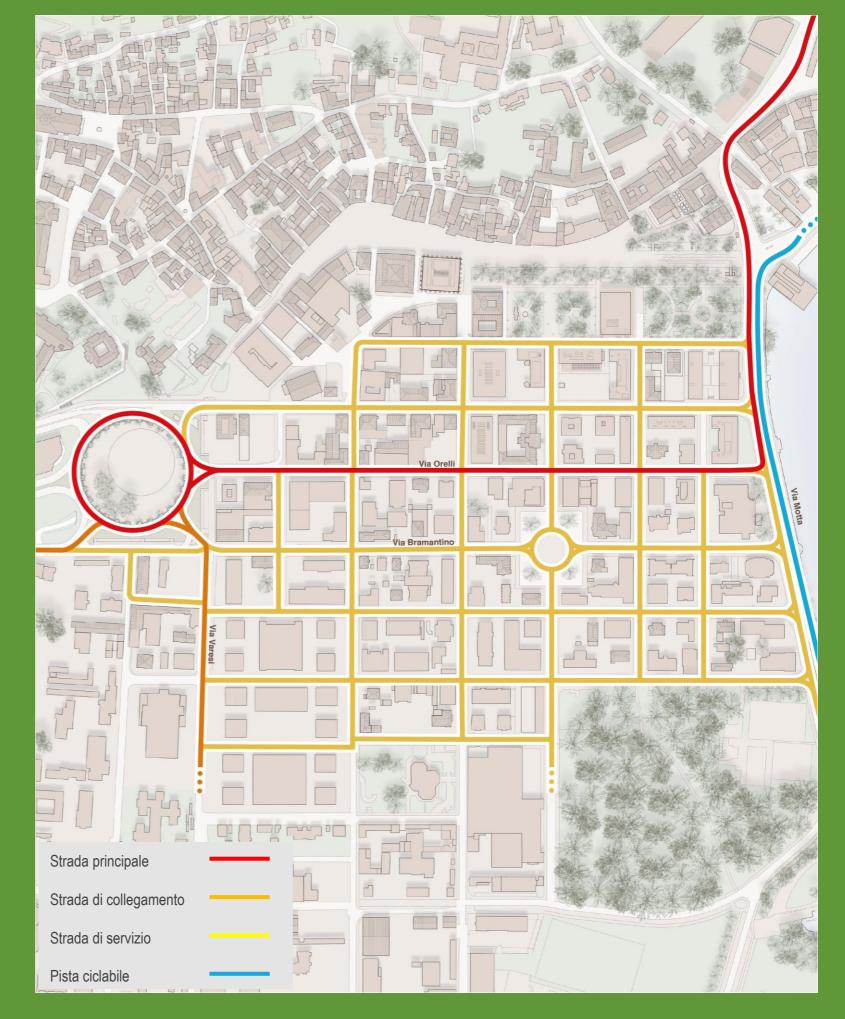
PERCHÉ VIA BRAMANTINO?

PIANO DEL TRAFFICO

- Via Orelli Pza. Castello: asse strutturante principale orientato al traffico di transito
- Via Varesi: strada di collegamento,
 elemento portante per il Quartiere Rusca
- Via Bramantino: strada di servizio locale dimensionamento non proporzionato alle reali esigenze di viabilità del comparto

OPPORTUNITÀ

ripensare l'assetto di Via Bramantino a favore di relazioni in bicicletta funzionali e sicure



PERCHÉ VIA BRAMANTINO?

IMPOSTAZIONE FUNZIONALE

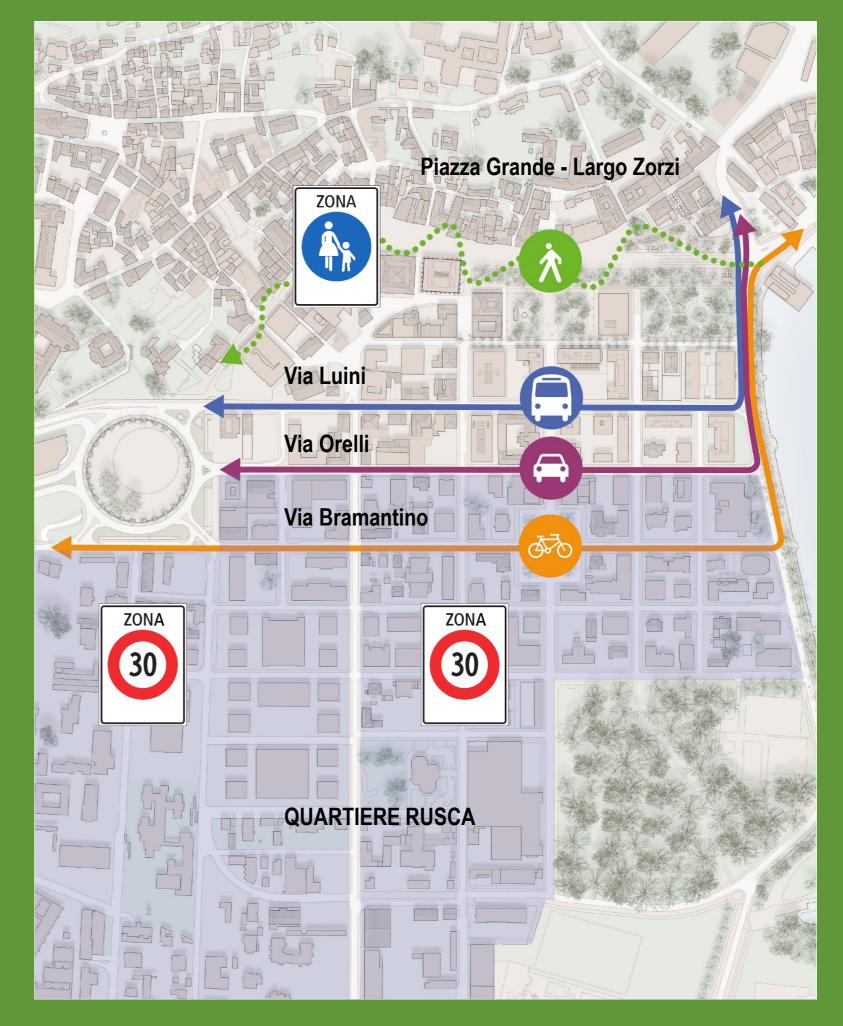
Suddivisione assi di mobilità

Organizzazione chiara e coerente

- Largo Zorzi P.za Grande: mobilità pedonale
- Via Luini: trasporto pubblico (TP su gomma)
- Via Orelli: traffico motorizzato
- Via Bramantino: mobilità ciclabile utilitaria

ZONA 30 Quartiere Rusca

Condizione che agevola la sperimentazione e l'implementazione della strada ciclabile



PERCHÉ SPERIMENTARE ?

- a livello federale non esiste ancora una direttiva specifica e neppure una segnaletica dedicata che regolamenta le strade ciclabili
- a disposizione solo raccomandazioni non vincolanti scaturite da studi pilota effettuati da USTRA e singoli Comuni
- per il Ticino si tratta di una novità; Locarno è il primo Comune ad affrontare concretamente il tema!
- occorre verificare se quanto testato oltre Gottardo funziona anche da noi, quali i limiti, la reazione e il comportamento dell'utenza
- parte integrante delle misure ML 35.6 e 35.7 PALoc 5 (2028-2031)
- ➤ la sperimentazione è quindi uno strumento per raccogliere indicazioni, suggestioni in vista del consolidamento del progetto e della sua implementazione, come prevista dal PALoc 5





PERCHÉ SPERIMENTARE ?

CONFIGURAZIONE E CONTESTO

- asse lineare (ca. 600m) interno a un quartiere a forte vocazione residenziale
- strada di quartiere con configurazione tipicamente stradale (calibro generoso, marciapiedi e posteggi longitudinali);
 assenza di arredo o di verde urbano
- P.za Pedrazzini costituisce un evento puntuale, di elevata qualità urbanistica, ma poco utilizzato dalla popolazione

➤ la sperimentazione diventa anche un'opportunità per riflettere su una successiva riqualifica urbanistica



PANNELLO INFORMATIVO

Obiettivo > segnalare l'inizio della zona di sperimentazione, orientare l'utenza sul significato di «strada ciclabile», sulla durata e sulle regole di comportamento

Scelta del colore >

Proposta chiara, facilmente riconoscibile

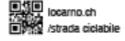
Posizione > in entrata alla strada ciclabile

(da Via Varesi e dal lungolago G. Motta)

BENVENUTI STRADA CICLABILE



Sperimentazione da ottobre 2025 a ottobre 2026









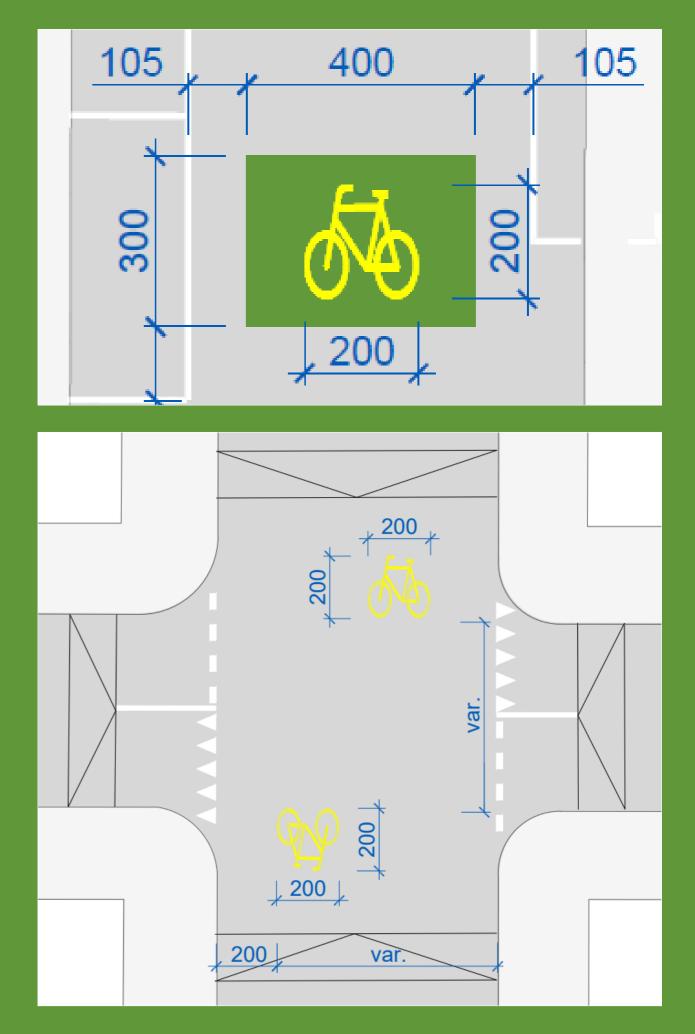
SEGNALETICA E DEMARCAZIONI

Segnaletica orizzontale

- demarcazione pittogramma bici grande,
 con superficie rettangolare verde,
 su pavimentazione in entrata alla strada ciclabile
- ripetizione pittogramma bici grande su pavimentazione in corrispondenza delle intersezioni

Segnaletica verticale

segnale «dare precedenza»
 in corrispondenza degli innesti laterali
 Via della Posta, Via G. Cattori, Via S. da Locarno



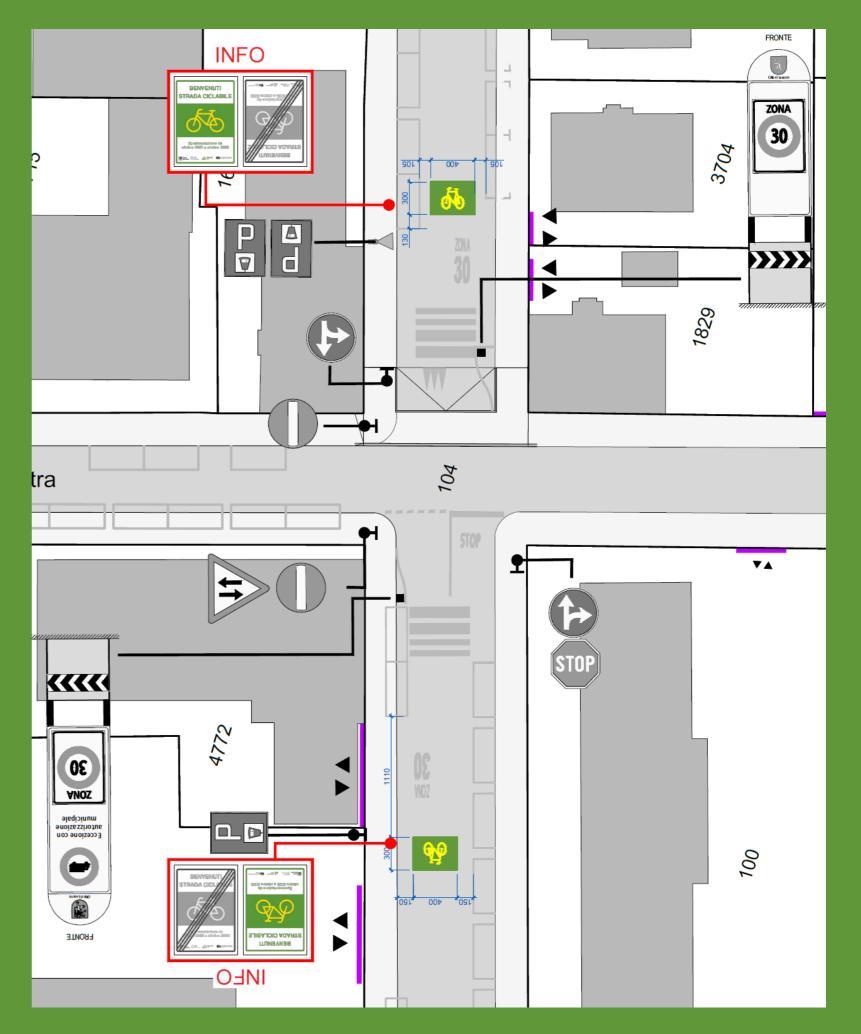
INCROCIO BRAMANTINO-BALESTRA

Criticità

 STOP e marciapiede passante impongono la perdita di precedenza su via Bramantino > impossibilità di mantenere la priorità per la strada ciclabile

Scelta operativa

 a fronte degli oneri necessari per riconfigurare l'incrocio, per la fase di sperimentazione si ritiene giudizioso mantenere l'assetto attuale e interrompere la strada ciclabile



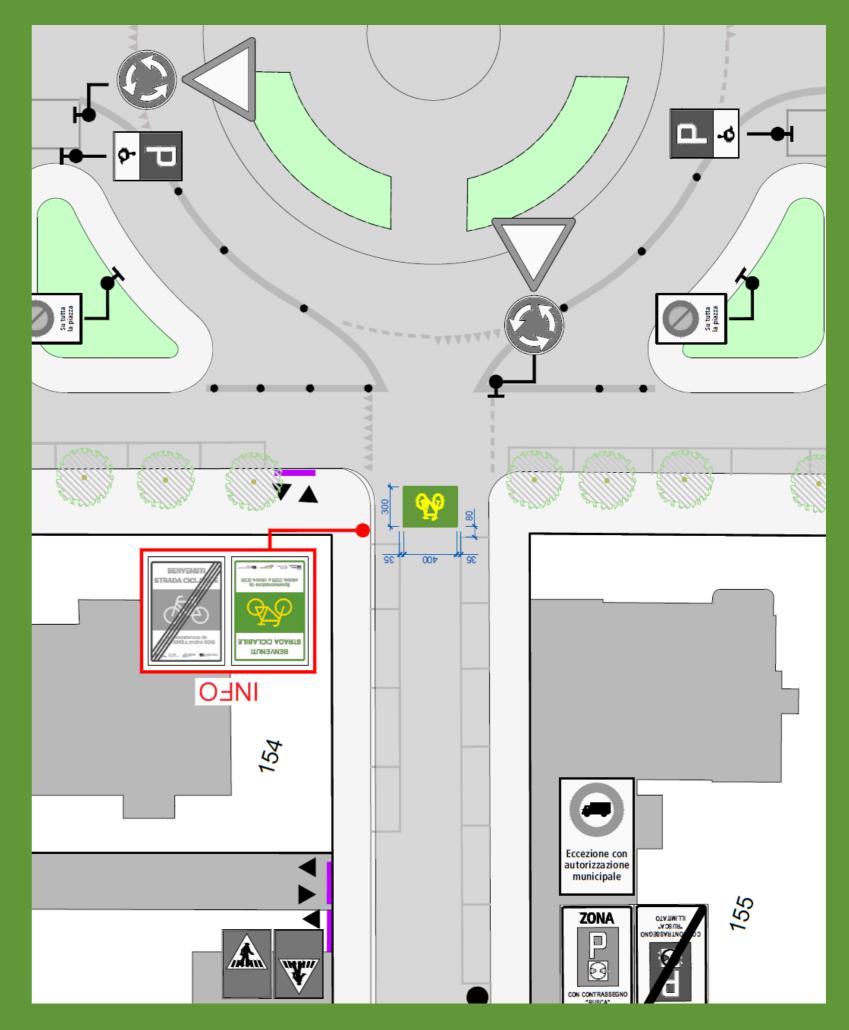
INNESTO PIAZZA PEDRAZZINI

Criticità

 la rotatoria determina un possibile punto di conflitto con la strada ciclabile, soprattutto per la perdita di precedenza per tutti i flussi in entrata al nodo

Scelta operativa

• per la fase di sperimentazione si ritiene giudizioso mantenere l'assetto attuale e interrompere la strada ciclabile



MONITORAGGIO DELL'UTENZA

Rilievo volumi di traffico ciclabile e veicolare

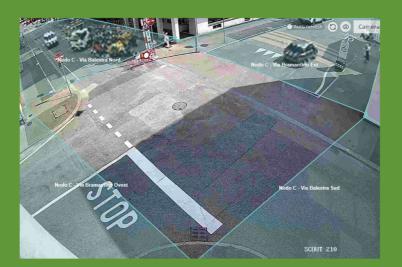
Posa di strumenti di rilievo e contatori

SONDAGGIO TRA L'UTENZA

Raccolta opinioni utenti in bici e automobilisti

- Interviste in loco
- Durata dell'intervista max. 5 minuti









QUALI SONO LE SCADENZE?

Monitoraggi giugno 2025 e settembre 2025

Serata informativa 8 ottobre 2025

Pubblicazione ottobre 2025

Avvio sperimentazione novembre 2025

Monitoraggi primavera-estate 2026

Sondaggio primavera-estate 2026

Termine sperimentazione ottobre 2026

Rapporto conclusivo dicembre 2026

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Maggiori informazioni: www.locarno.ch/it/strada-ciclabile-via-bramantino

APPLICAZIONE _ ENTRATA OVEST

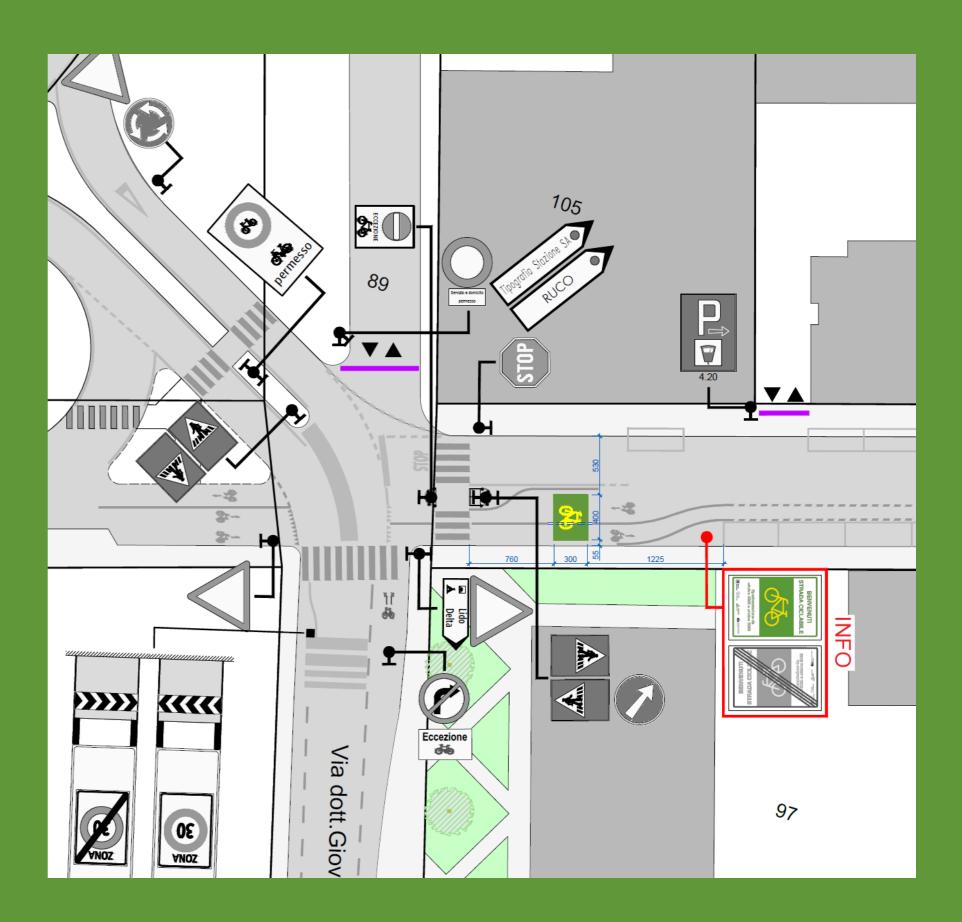
CRITICITÀ

Transito veicolare a senso unico, controsenso ciclabile autorizzato: tale gestione non permette alle bici di utilizzare l'intero sedime come auspicabile.

SCELTA PROGETTUALE

Mantenimento gestione attuale flussi: senso unico veicolare, controsenso ciclabile; introduzione del pittogramma «strada ciclabile» in entrata, dopo l'incrocio in direzione lago.





APPLICAZIONE _ INCROCIO BRAMANTINO-VELA

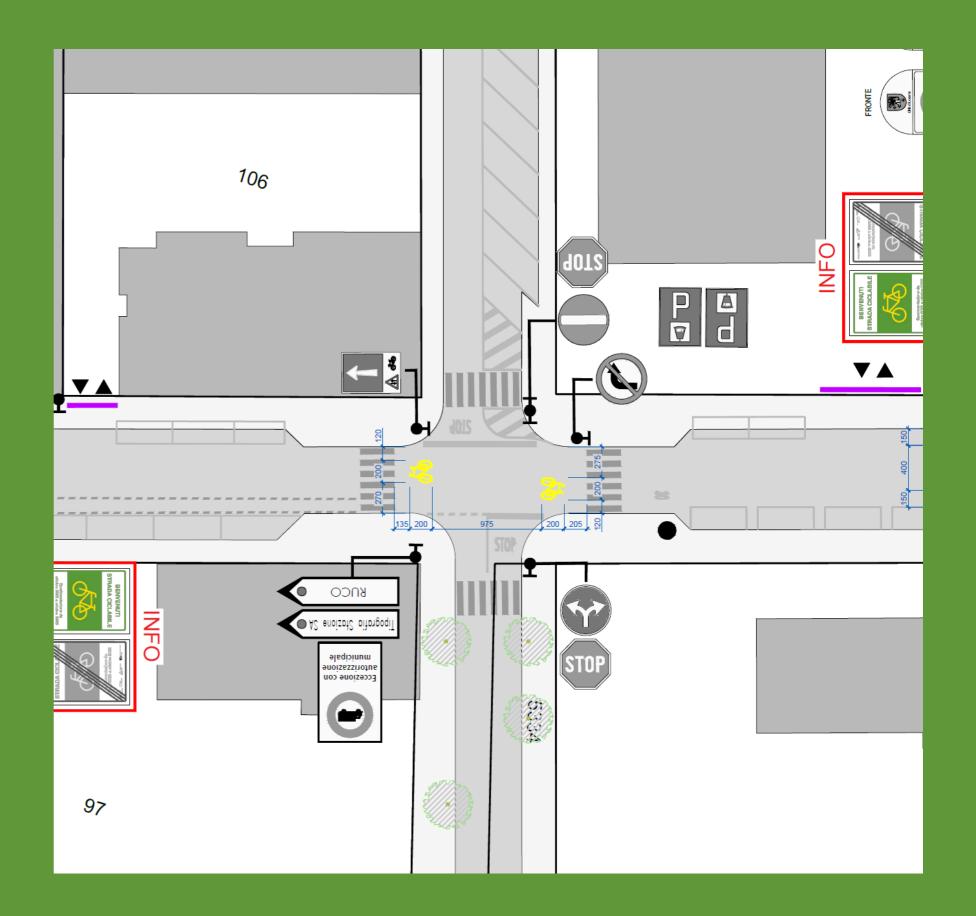
CRITICITÀ

Nessuna criticità riscontrata; lo stop esistente agevola l'implementazione della strada ciclabile.

SCELTA PROGETTUALE

Posa di pittogrammi bici 200x200cm di colore giallo in corrispondenza dell'incrocio con Via Vela, con l'obiettivo di evidenziare la direttrice principale della strada ciclabile.





APPLICAZIONE _ INCROCIO BRAMANTINO-BALESTRA

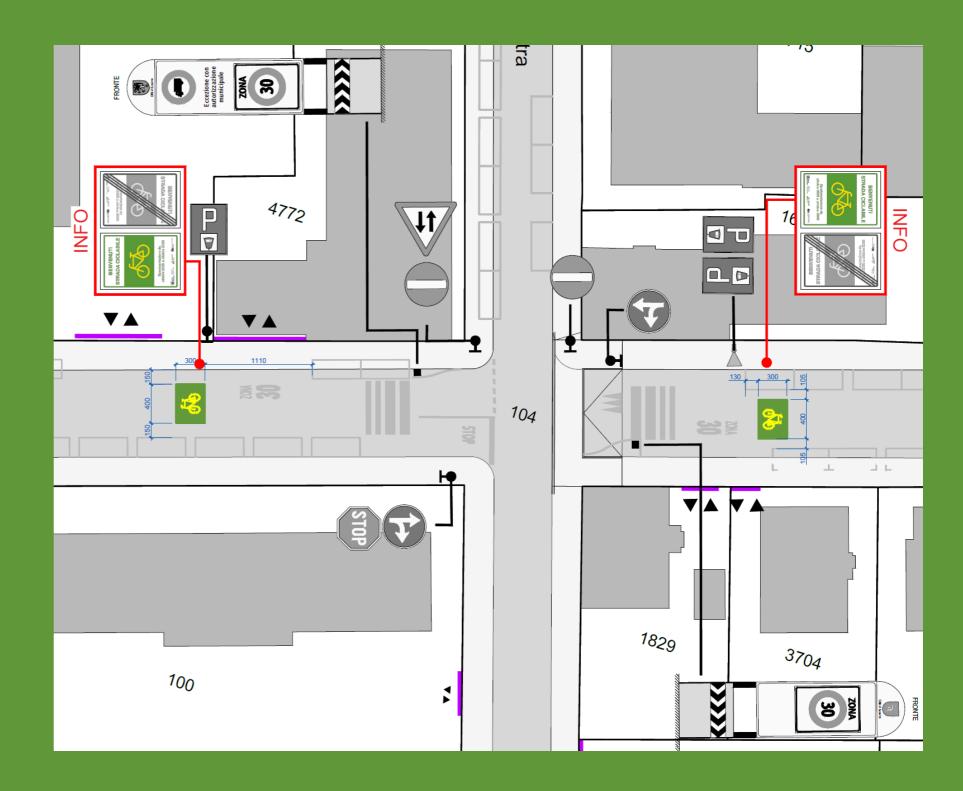
CRITICITÀ

Stop e marciapiede passante impongono la perdita di precedenza su via Bramantino: impossibilità di mantenere la priorità per la strada ciclabile.

SCELTA PROGETTUALE

A fronte degli importanti oneri necessari per riconfigurare l'incrocio, si ritiene accettabile mantenere l'assetto attuale e interrompere la strada ciclabile.





APPLICAZIONE _ INCROCIO BRAMANTINO-DELLA POSTA

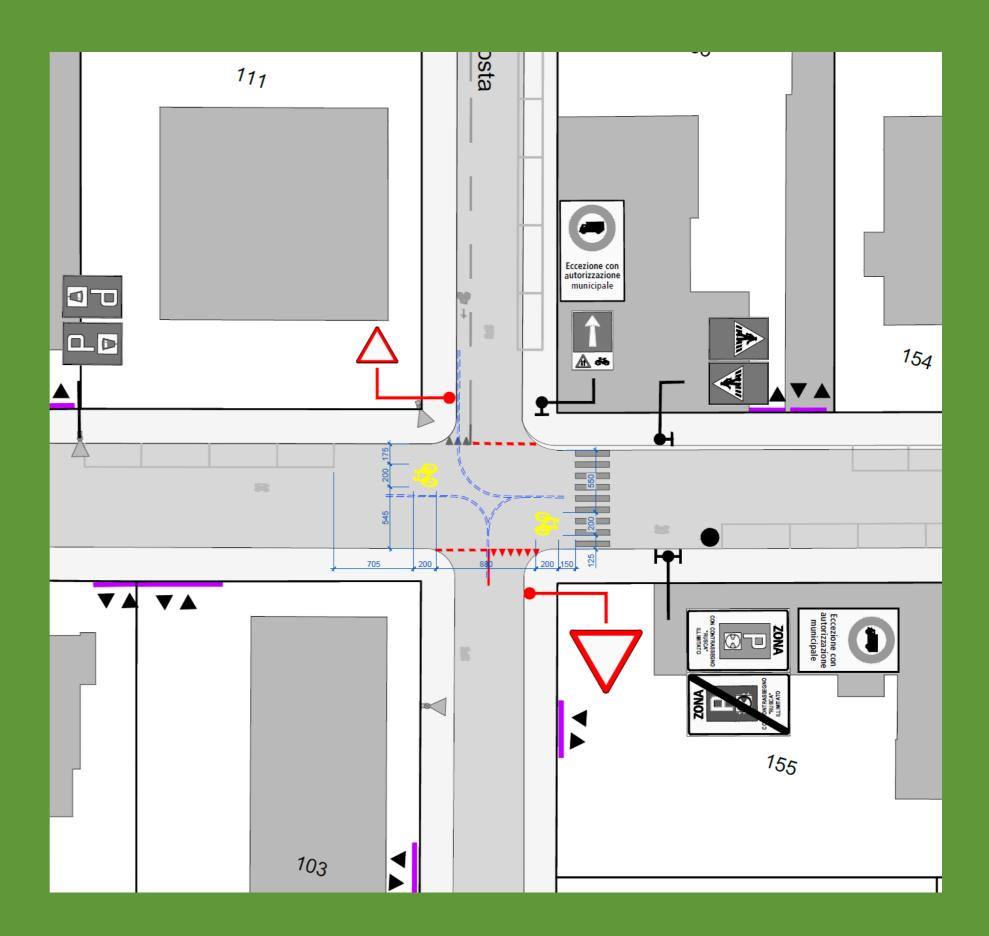
CRITICITÀ

L'incrocio attuale prevede la precedenza da destra sia su via Bramantino che su via della Posta.

SCELTA PROGETTUALE

Modifica precedenze al nodo; continuità alla strada ciclabile con posa segnaletica «dare precedenza» agli innesti di Via della Posta; posa di pittogrammi bici 200x200cm di colore giallo con l'obiettivo di evidenziare la direttrice principale della strada ciclabile.





APPLICAZIONE _ INNESTO PIAZZA PEDRAZZINI

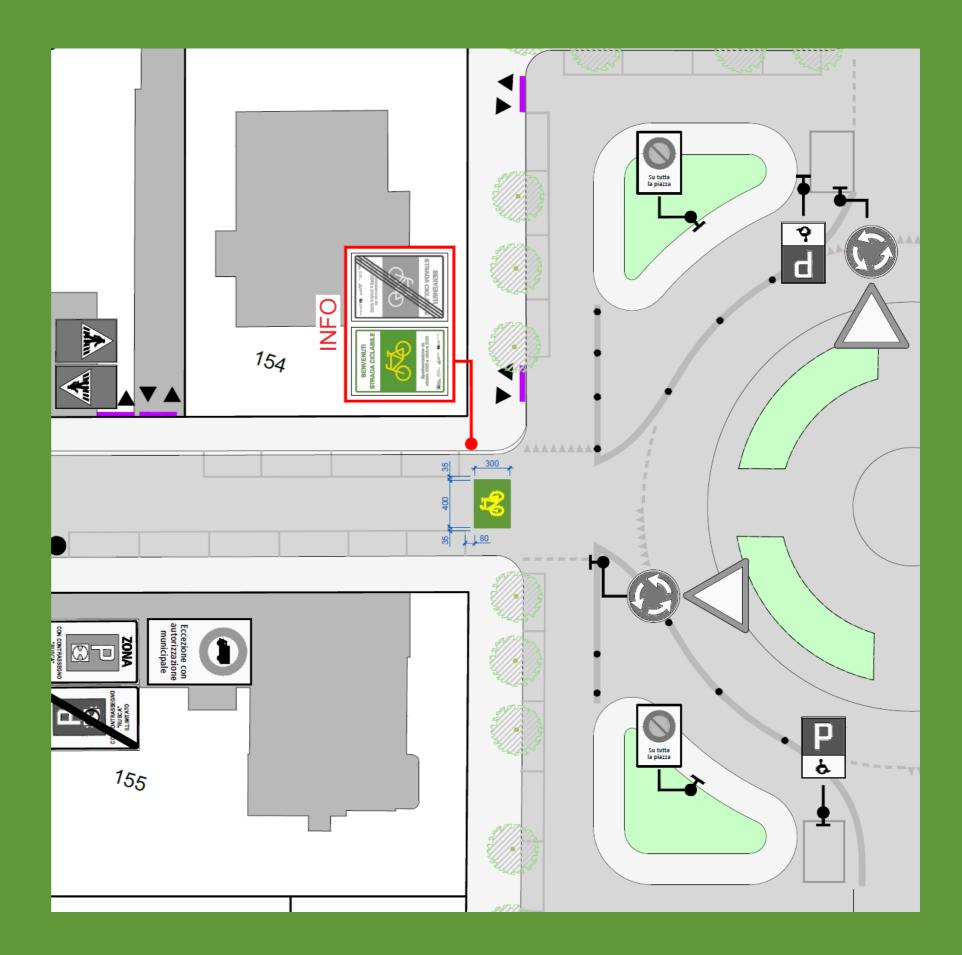
CRITICITÀ

La rotatoria determina un possibile punto di conflitto con la strada ciclabile, soprattutto per la perdita di precedenza per tutti i flussi in entrata al nodo.

SCELTA PROGETTUALE

Si ritiene accettabile mantenere l'assetto attuale e interrompere la strada ciclabile; demarcazione pittogrammi «strada ciclabile» su via Bramantino in uscita da P.za Pedrazzini.





APPLICAZIONE _ INCROCIO BRAMANTINO-SIMONE DA LOCARNO

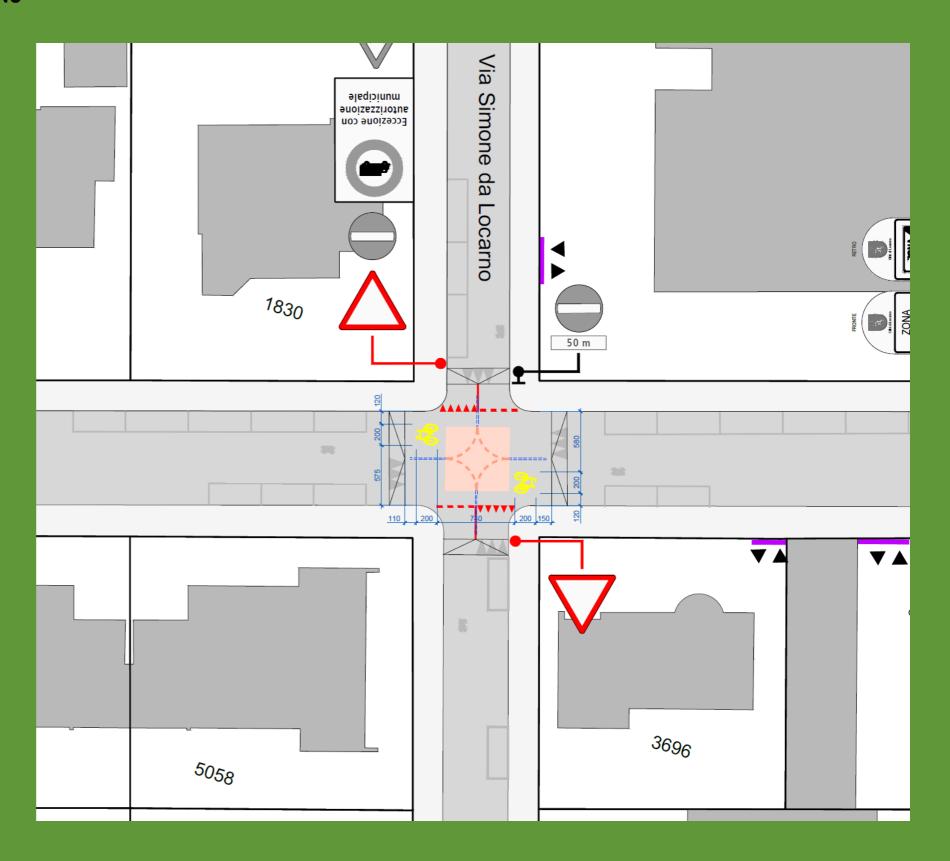
CRITICITÀ

L'incrocio attuale prevede la precedenza da destra sia su via Bramantino che su via Simone da Locarno.

SCELTA PROGETTUALE

Modifica precedenze al nodo; continuità alla strada ciclabile con posa segnaletica «dare precedenza» agli innesti di Via S. da Locarno; posa di pittogrammi bici 200x200cm di colore giallo, con l'obiettivo di evidenziare la direttrice principale della strada ciclabile.





APPLICAZIONE _ ENTRATA EST

CRITICITÀ

La situazione attuale non favorisce una gestione adeguata del flusso ciclabile tra via Bramantino e la pista già presente sul Lungolago Motta

SCELTA PROGETTUALE

La soluzione transitoria propone di eliminare **2 posteggi pubblici longitudinali** e creare un raccordo provvisorio tramite rampa in asfalto bituminoso, così da agevolare il passaggio dei cicli e garantire la transizione da/per la pista ciclabile a lago.



