

Documento FIAB finalizzato a promuovere la percorribilità delle corsie preferenziali BUS in bicicletta

Contesto:

Il presente documento nasce da una richiesta diffusa di invito a stilare delle linee guida che aiutino a promuovere la percorribilità delle corsie preferenziali BUS in bicicletta. Proviamo innanzitutto a riassumere le motivazioni che sottendono la realizzazione di corsie preferenziali BUS e poi vediamo quali interferenze e criticità potrebbero sorgere dalla presenza delle bici nelle corsie preferenziali.

Il documento è volutamente “leggero e di indirizzo”, e volutamente non redatto in “punta di Codice della strada”.

Perché vengono realizzate le corsie preferenziali BUS?

Le prime corsie preferenziali sono state realizzate con la finalità di riservare ai bus delle corsie per consentire velocità commerciali più elevate rispetto al traffico congestionato laterale orientando il cittadino alla convenienza dell'uso del bus rispetto all'uso dell'auto privata e cercando di garantire il rispetto degli orari e dell'affidabilità del servizio di Trasporto Pubblico.

Bisogna precisare innanzitutto che esistono situazioni molto diverse tra città e città e tra orari ed orari, cioè esistono corsie preferenziali ove in ore di punta i bus sono praticamente e perennemente uno in coda all'altro ed altre situazioni nelle quali passano solamente due, tre o quattro bus ogni ora.

In molte realtà organizzate con schemi circolatori a sensi unici le corsie preferenziali vengono utilizzate per favorire la rettilineità di alcune linee, la più facile attraversabilità di alcuni quartieri oppure per semplificare una intersezione ove insistono più flussi intersecantisi. Spesso in queste situazioni le corsie riservate hanno pochissimi transiti di bus all'ora.

Infine le corsie riservate possono essere l'unica corsia in quel senso di marcia oppure le corsie possono essere due in quel senso di marcia e la riservata può essere quella di destra oppure quella di sinistra se non ci sono fermate ed assume la funzione “di sorpasso” o di incolonnamento preferenziale per la svolta a sinistra.

Da questo breve excursus di situazione emerge come sia difficile schematizzare tipologie omogenee di situazione e corrispondenti regole applicative.

Criticità alla compresenza di bici e bus sulla stessa corsia preferenziale

La bici ha una velocità tendenzialmente costante variabile tra i 12 e 20 km/h per ciclisti urbani di normale velocità mentre i bus hanno andamento discontinuo, si fermano alle fermate e poi ripartono raggiungendo anche i 30 allora o più per poi fermarsi alla fermata seguente. E' sicuramente capitato a tutti di percorrere in bicicletta una corsia preferenziale bus e “sentirsi il bus alle spalle” a pochissimi metri che si appresta a superare appena possibile per poi fermarsi poco più avanti alla fermata a bordo marciapiede costringendo il ciclista a fermarsi dietro il bus oppure a superarlo per poi essere nuovamente superato dopo qualche decina di metri.

Osservazioni dei conducenti di BUS e di biciclette

Gli autisti di BUS spesso sono contrari al transito delle bici nelle preferenziali in quanto superare le biciclette comporta maggiori attenzioni soprattutto in situazione di grande affollamento del percorso con conseguente aumento del rischio complessivo; alcuni sostengono che la presenza di biciclette rallenta la velocità commerciale, ma sarebbe più onesto riconoscere che sono altre interferenze alla circolazione (come tutti i vati mezzi autorizzati ad usare le preferenziali) o altre intersezioni prive di corsie preferenziali che aumentano i tempi di percorrenza a discapito del servizio.

Le abilità dei ciclisti sono molto differenti, alcuni molto abili, capaci o spericolati si muovono con disinvoltura tra i bus, ma moltissimi trovano estremamente sgradevole avere il bus alle spalle a pochissimi metri che li tallona cercando il sorpasso.

I casi più frequenti di corsie preferenziali



caso 1



caso 2



caso 3

caso 1 – in destra su strada ad una corsia per senso di marcia; la bici o è ammessa o deve scegliere un altro percorso;

caso 2 – in destra su strada a due corsie per senso di marcia; la bici se non è ammessa deve stare sul lato destro della corsia di sinistra, cioè in mezzo alla strada con grande imbarazzo del ciclista che si sente fortemente vulnerabile;

caso 3 – in sinistra su strada a due corsie per senso di marcia; la bici se non è ammessa non può svoltare a sinistra;

Dalla predetta breve rappresentazione dei sorpassi reciproci tra bici e bus e dalla illustrazione dei 3 casi più frequenti emergono le seguenti osservazioni:

A – se la corsia riservata è sufficientemente ampia per consentire l'agevole sorpasso tra i due (metri 2,5 larghezza bus, almeno 1 metro ingombro bici che si muove e 1 metro franco di sicurezza tra i due veicoli nel sorpasso, totale almeno 4,5 metri) ovviamente con pavimentazione in buone condizioni che non costringa il ciclista a continue deviazioni per evitare buche o fastidiose ondulazioni della pavimentazione, in tal caso i sorpassi reciproci e ripetuti possono risultare compatibili e sicuri se il numero delle biciclette e dei bus consentono tali manovre con sufficiente sicurezza, al crescere del numero delle biciclette e dei bus si entra in fase di pericolo e di situazione inopportuna.

B1 – se la corsia riservata non è sufficientemente ampia per consentire l'agevole sorpasso tra i due veicoli ad esempio con dimensioni minori di 4,5 metri o con pavimentazione in cattive condizioni che costringono il ciclista a continue deviazioni per evitare buche o fastidiose ondulazioni della pavimentazione, in tal caso i sorpassi reciproci e ripetuti possono risultare

inopportuni anche con un basso numero di biciclette e di bus; ricordiamo che gli autisti dei mezzi pubblici in quanto professionisti devono assolutamente rispettare il Codice e pertanto non oltrepassano la riga continua che delimita la corsia preferenziale in quanto la linea continua per il Codice è invalicabile.

B2 – se la corsia riservata non è sufficientemente ampia valutare se risulta possibile allargarla alle dimensioni predette restringendo le eventuali altre corsie presenti sulla strada e imponendo, se necessario, la riduzione della velocità a 30 km sulla strada, situazione che aumenta la sicurezza stradale per tutti gli utenti della strada.

Quando consentire l'uso delle corsie preferenziali BUS alla biciclette?

- Quando la larghezza delle corsie e il numero delle bici e dei bus lo consente (osservazione A)
- Quando pur in presenza di corsie non particolarmente larghe nella tratta in esame il flusso di autobus è scarso e il numero di fermate è molto ridotto, oppure inesistenti, cioè se molto spesso le bici riescono a percorrere l'intera tratta senza interferire con i bus (osservazione B1a).
- Quando il sistema di circolazione stradale impone alla bici di fare dei percorsi particolarmente lunghi e invece percorrere la corsia preferenziale risulterebbe estremamente vantaggioso per la mobilità ciclistica (osservazione B1b); questo criterio dovrebbe essere sempre valutato al meglio per incentivare il più possibile la mobilità ciclistica.

Considerazioni finali

E' difficile fornire una regola, in sostanza se il transito contemporaneo di bici e bus su una tratta è poco frequente le interferenze saranno basse e conviene consentire il transito alle bici, all'aumentare della lunghezza della tratta, del numero delle fermate e della contemporaneità dei transiti di bici e bus e dei sorpassi che si generano allora la situazione se la corsia non è sufficientemente larga diventa inopportuna.

Quando il Comune constata che la percorribilità è opportuna che si fa?

1 – inserisce, mediante integrazione dell'ordinanza, la bicicletta – velocipede tra i veicoli autorizzati a transitare su quel tratto di corsia preferenziale;

2a – integra il segnale verticale ubicato all'imbocco della corsia preferenziale indicante i veicoli ammessi con il pittogramma della bicicletta;

2b - integra la segnaletica orizzontale con il pittogramma della bicicletta.

Augurio finale

La bicicletta è alleata del trasporto pubblico locale in quanto il loro uso combinato può consentire a molte persone di utilizzare meno l'automobile o addirittura di averne un numero minore in famiglia, pertanto "alleanza tra biciclette e trasporto pubblico"!!!

A cura di Marco Passigato e area tecnica FIAB