

Piano comunale dei percorsi ciclabili

Conferenza stampa

Lugano, 5 maggio 2017

La città di Lugano ha avviato un processo di **sviluppo di una rete ciclabile urbana di qualità** in coerenza con le strategie di sviluppo della mobilità ciclabile a scala regionale e a livello di agglomerato (PAL3)

L'obiettivo comunale confermato a livello di programma di agglomerato è quello di far diventare la bicicletta una modalità di trasporto «protagonista» nelle scelte modali a scala urbana

Una rete di itinerari ciclabili è già pianificata a livello cantonale con l'obiettivo di essere realizzata all'orizzonte 2025

Nel contesto comunale la rete ciclabile della città di Lugano deve:

- integrarsi nell'ambito della rete superiore ;
- permettere i collegamenti dei principali punti di interesse ;
- essere più capillare della rete regionale e adatta al contesto urbano

- Sviluppare l'impostazione della **rete ciclabile** sul territorio cittadino
- Potenziare e migliorare tutti i **collegamenti ciclabili di interesse locale** in funzione dell'ubicazione attuale e futura dei principali **poli d'attrazione e generazione**
- Garantire l'innesto con la rete di **percorsi ciclabili di interesse cantonale**;
- Mettere a disposizione dell'utenza una **rete capillare** di percorsi ciclabili **attraattivi e funzionali** (sicuri, continui, diretti e confortevoli)
- Favorire una maggior **integrazione tra i vari utenti della strada** (traffico motorizzato privato e pubblico, traffico lento), garantendo a ciascuno le adeguate condizioni di sicurezza e livello di servizio

Definizione della maglia obiettivo

Maglia ciclabile obiettivo – Settore centrale

La maglia obiettivo è stata definita tenendo in considerazione i seguenti criteri:

- **La capillarità della rete** → creazione di una maglia di 300-400 m di lato dove possibile
- **Le linee di desiderio** → itinerari orientati e sviluppati lungo le principali linee di desiderio e dei principali punti di interesse
- **L'integrazione delle rete ciclabili cantonale** → connessione alla rete cantonale pianificata
- **Le caratteristiche del tracciato** → percorsi disegnati in funzione della localizzazione, tipo di utenza, vocazione, carichi di traffico motorizzato e funzioni servite

Analisi degli itinerari

Definizione di tratti stradali omogenei:

- Attributi geometrici (pendenza, numero corsie, etc.)
- Caratteristiche funzionali (gerarchia viaria, traffico, velocità consentite, etc.)

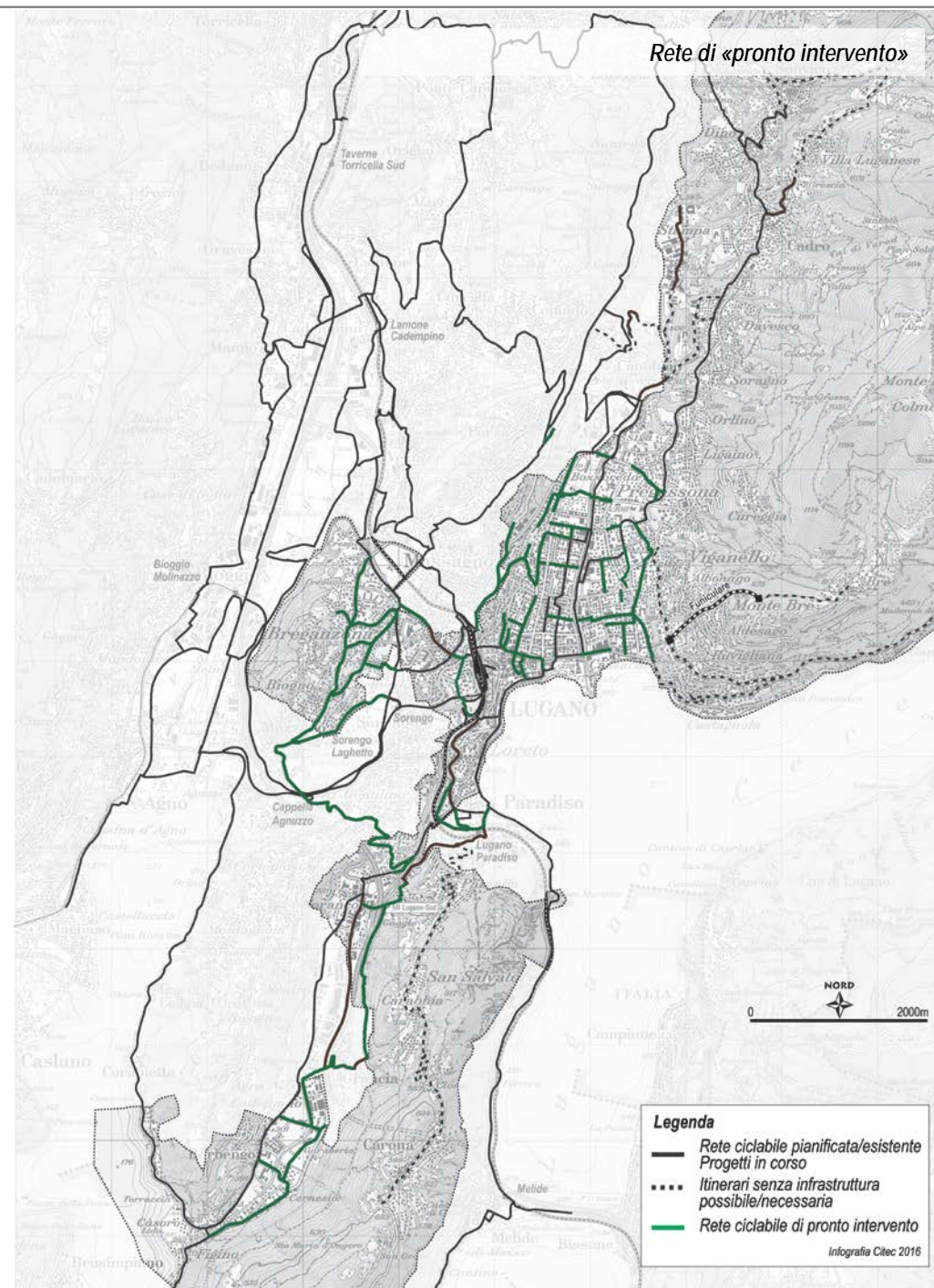
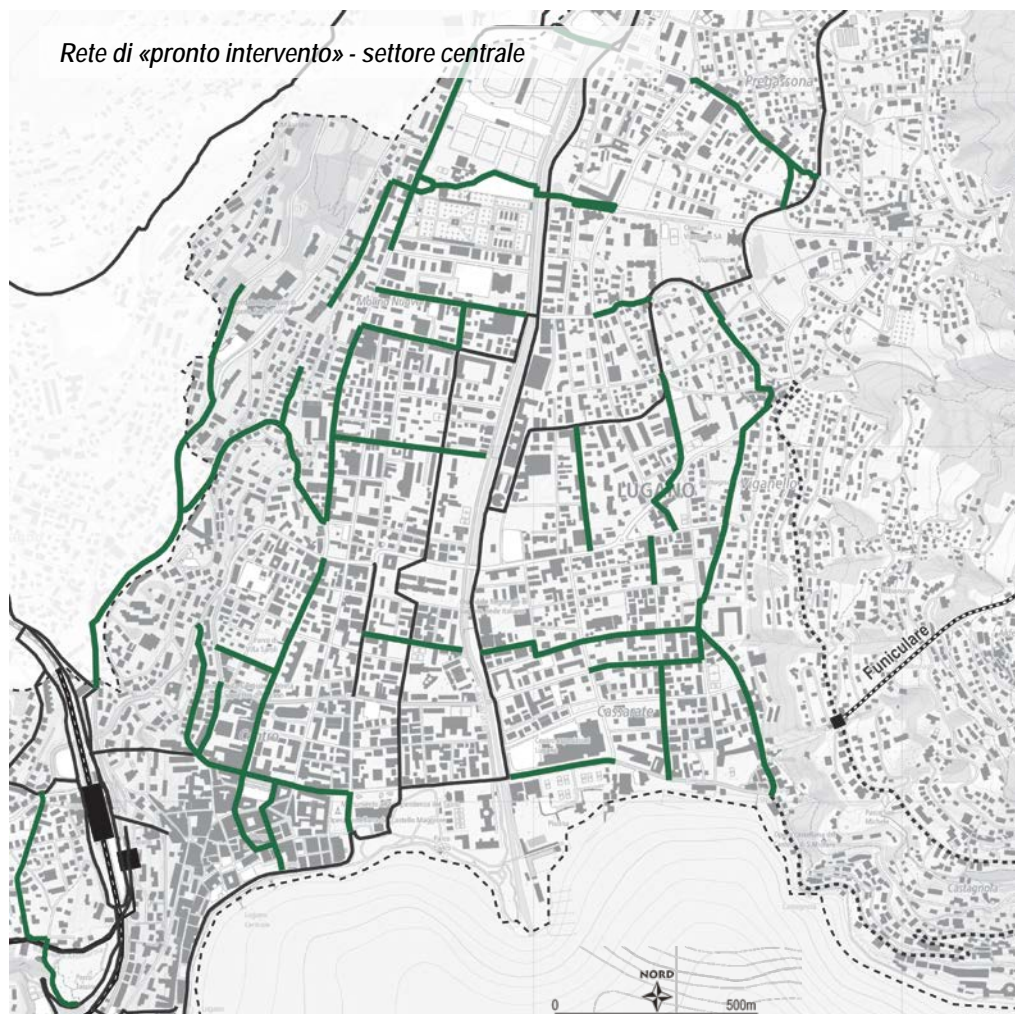
Definizione del tipo di intervento e valutazione in relazione agli impatti sulla rete attuale:

- Nessun intervento necessario
- Infrastruttura esistente / da migliorare
- Possibile con impatti lievi
- Possibile con impatti significativi
- Possibile con impatti sul TP
- Possibile solo con riorganizzazione completa della sede viaria

- La rete ciclabile obiettivo proposta comprende **42 itinerari**
- Questi percorsi rappresentano una rete di **più di 70 km** (di cui circa 10 km già compresi in pianificazioni esistenti)
- A questi si aggiungono la rete regionale esistente e/o pianificata e alcuni itinerari turistico-recreativi che fungono da rete strutturante su cui il piano comunale si aggancia
- Gli itinerari sono stati classificati secondo **3 livelli di priorità di intervento** in modo da orientare la pianificazione comunale del prossimo periodo
 - **Pronto intervento:** itinerari fondamentali per la maglia obiettivo che in generale richiedono uno sforzo contenuto in termini di intervento infrastrutturale e/o lieve impatto sulla capacità stradale
 - **Pianificazioni prioritarie:** itinerari importanti ai fini del completamento rete di pronto intervento e della maglia obiettivo che tuttavia richiedono interventi infrastrutturali più significativi o determinano impatti potenzialmente rilevanti sulla capacità stradale
 - **Pianificazioni ulteriori:** itinerari meno importanti per la maglia obiettivo e che in generale presentano condizioni di realizzazione più difficoltose e vincolanti

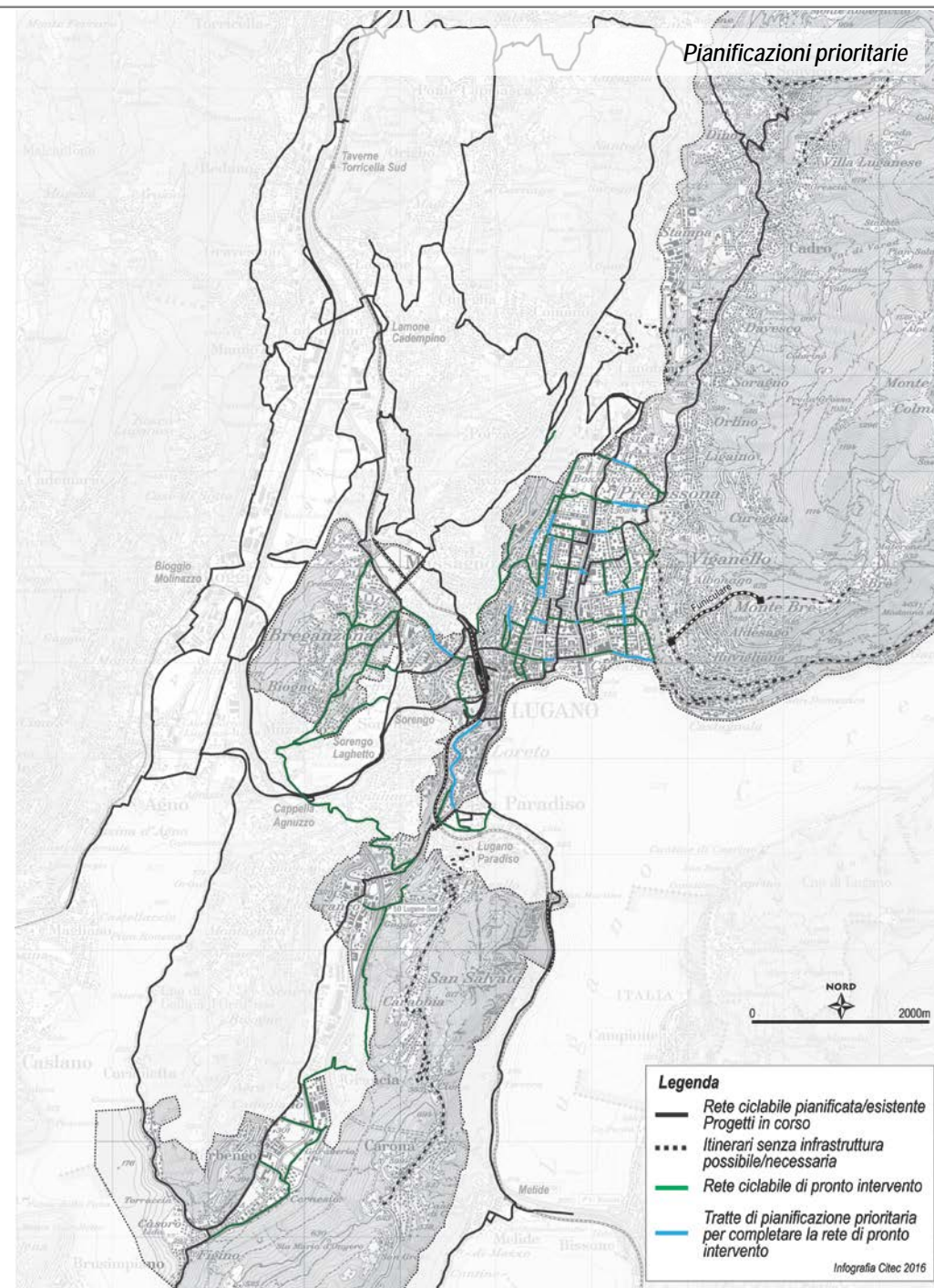
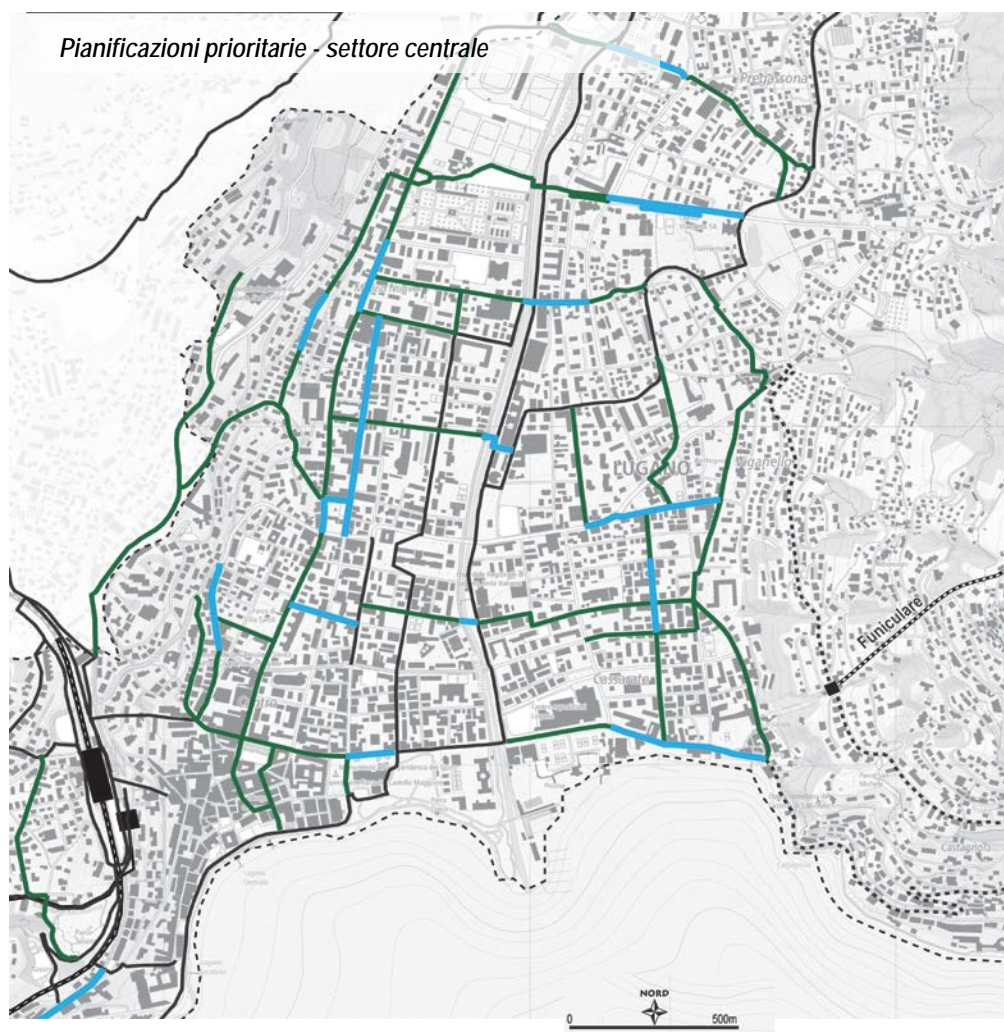
Pronto intervento

Circa 45 km di itinerari che non necessitano di interventi particolari (compresi in zone 30 esistenti o pianificate, infrastrutture ciclo-pedonali esistenti/da adeguare, deboli carichi di traffico su strade extra-urbane)



Pianificazioni prioritarie

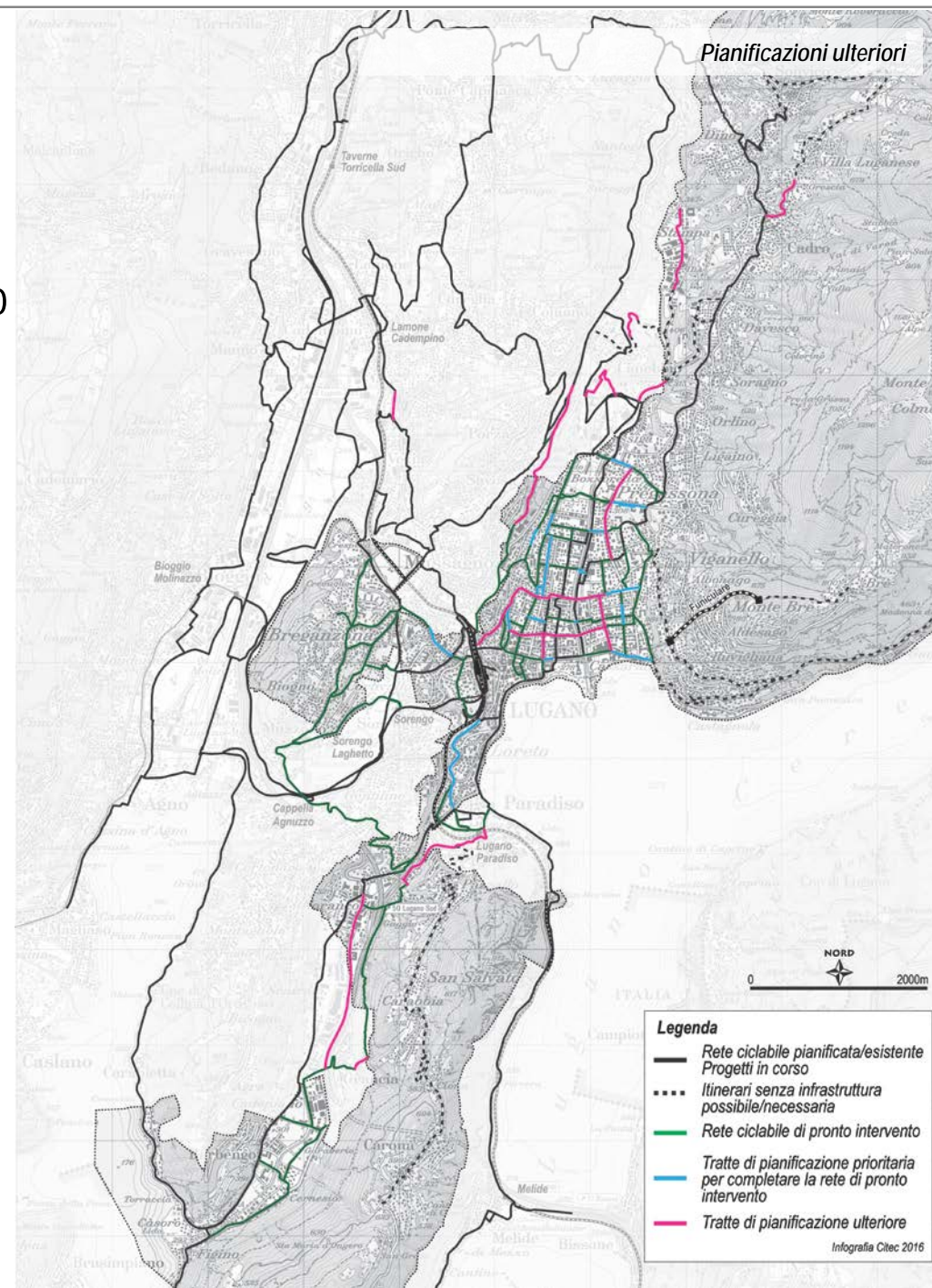
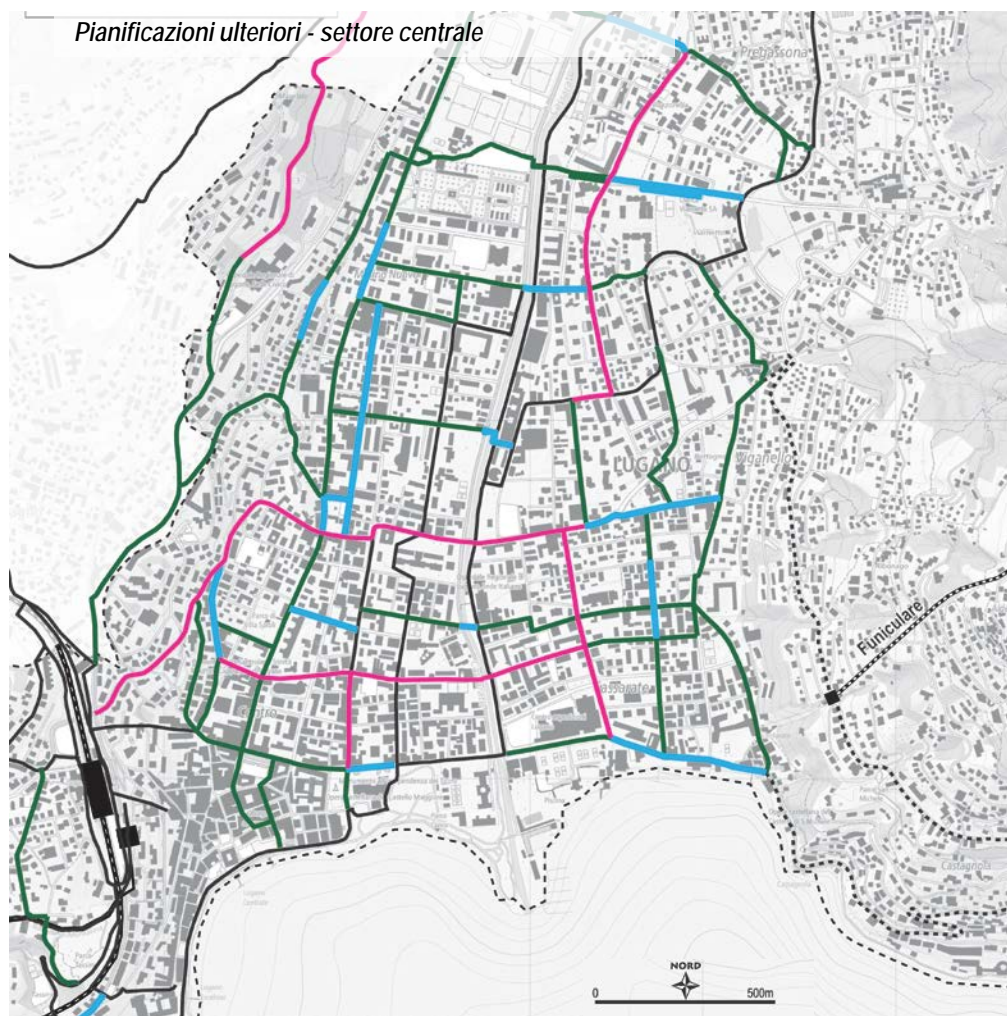
Circa 10 km di itinerari da pianificare in priorità per dare continuità alla rete, valutando le soluzioni progettuali necessarie all'inserimento dell'intervento con minimizzazione degli impatti sulla rete viaria



Pianificazioni ulteriori

Circa 15 km di itinerari dove l'inserimento dell'infrastruttura ciclabile richiede la riorganizzazione completa della sede stradale

Pianificazione di lungo periodo da considerare comunque parte integrante della rete ciclabile obiettivo



- Per **incentivare** la mobilità lenta e **offrire servizi ciclabili di qualità**, l'offerta di stazionamento è molto importante
- Obiettivi e misure proposte:
 - migliorare l'offerta realizzando posti coperti e sicuri su tutto il territorio comunale
 - migliorare l'offerta ai nodi principali del TP per favorire l'intermodalità TP-ML (velostazioni)
 - offrire la possibilità di usare la bicicletta creando dei Park&Bike ai parcheggi di interscambio
 - migliorare l'offerta di stazionamento pubblico nelle zone di "destinazione" (zone ad alta densità di impieghi e funzioni pubbliche)

Esempio di velostazioni fisse



Esempio di un sistema Park&Bike



- Il piano comunale dei percorsi ciclabili della Città di Lugano si inserisce in un **contesto pianificatorio ambizioso** animato da un importante obiettivo di trasferimento modale dal trasporto individuale alle modalità più “sostenibili”
- Fin dalle prime fasi la predisposizione del piano è stata affrontata nell’ottica della **concertazione e condivisione** con gli Enti e le associazioni di categoria che hanno espresso pareri positivi sui risultati dello studio e fornito importanti spunti per le prossime fasi progettuali
- I risultati del lavoro sono incoraggianti poiché mostrano che sforzi piuttosto contenuti possono generare un **primo salto di qualità effettivo e tangibile** nella creazione di una rete comunale di percorsi ciclabili
- E’ importante sfruttare l’occasione dei grandi progetti urbanistici e di mobilità che coinvolgeranno la città di Lugano nei prossimi anni per **integrare la mobilità ciclabile** nei processi di sviluppo urbano e insediativo del luganese
- Una serie di **misure non infrastrutturali** (comunicazione e incentivi, regolamenti locali e normative, servizi di mobilità integrata) possono essere ideate ad integrazione degli interventi infrastrutturali

Piano comunale dei percorsi ciclabili

Conferenza stampa

Lugano, 5 maggio 2017