



TOOLBOX CITTÀ 30

Versione aggiornata
2023-2024

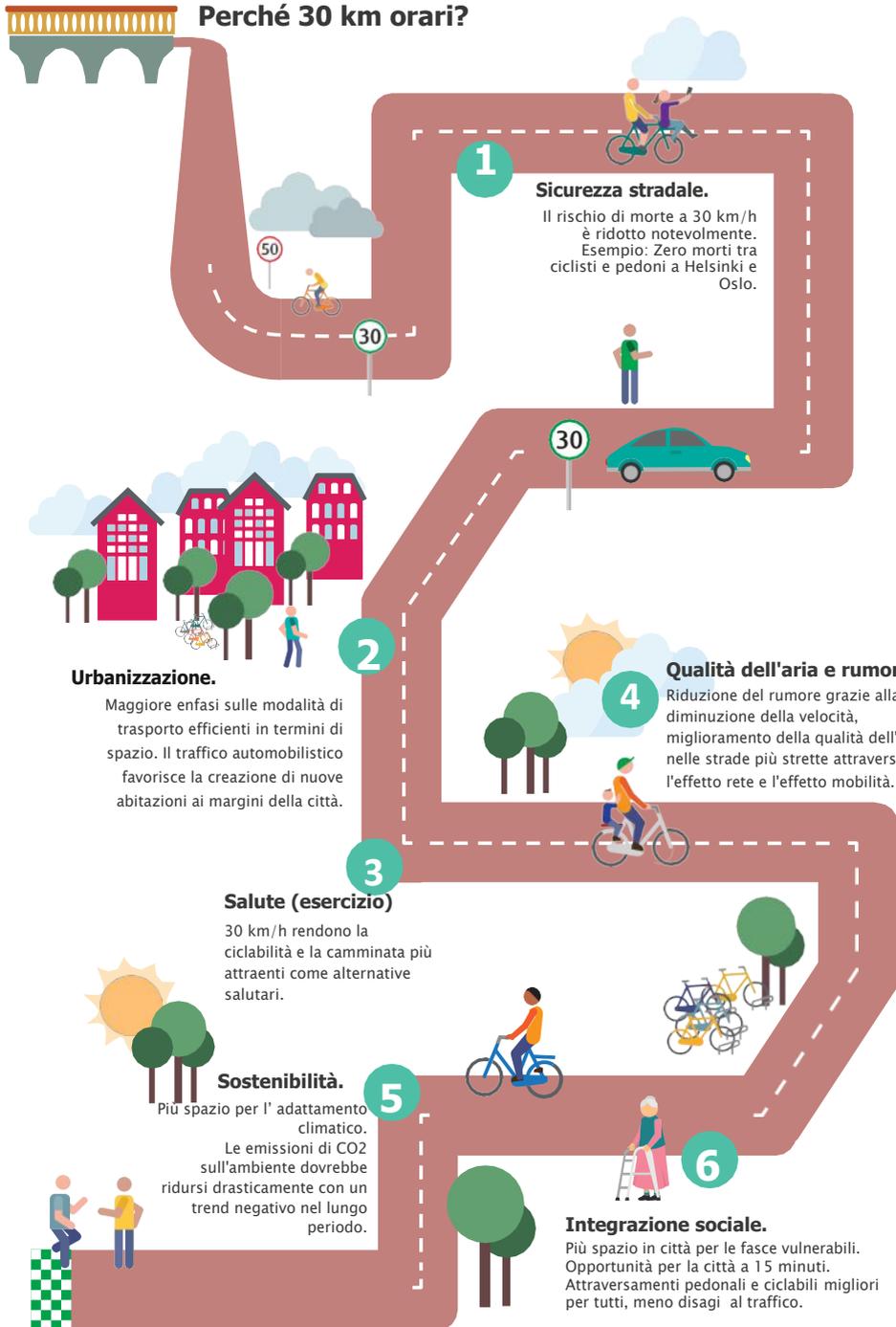


Titolo della relazione TOOLBOX CITTÀ 30

Data di pubblicazione 2023 – 2023

Stato Finale

Perché 30 km orari?



1

Sicurezza stradale.

Il rischio di morte a 30 km/h è ridotto notevolmente. Esempio: Zero morti tra ciclisti e pedoni a Helsinki e Oslo.

2

Urbanizzazione.

Maggiore enfasi sulle modalità di trasporto efficienti in termini di spazio. Il traffico automobilistico favorisce la creazione di nuove abitazioni ai margini della città.

4

Qualità dell'aria e rumore.

Riduzione del rumore grazie alla diminuzione della velocità, miglioramento della qualità dell'aria nelle strade più strette attraverso l'effetto rete e l'effetto mobilità.

3

Salute (esercizio)

30 km/h rendono la ciclabilità e la camminata più attraenti come alternative salutari.

5

Sostenibilità.

Più spazio per l'adattamento climatico. Le emissioni di CO₂ sull'ambiente dovrebbe ridursi drasticamente con un trend negativo nel lungo periodo.

6

Integrazione sociale.

Più spazio in città per le fasce vulnerabili. Opportunità per la città a 15 minuti. Attraversamenti pedonali e ciclabili migliori per tutti, meno disagi al traffico.

Schema di valutazione dei 30 km/h

Chi sono i destinatari?

Lo schema di valutazione è uno strumento per i gestori stradali che desiderano adottare il limite di 30 km/h come principio guida per le strade all'interno dei centri abitati.

Perché è stato creato questo programma?

All'interno dei centri abitati ci sono molte cosiddette strade grigie dove la funzione della strada non è chiara o non c'è spazio sufficiente per una progettazione sicura di 50 km. Ad esempio, una strada commerciale con traffico automobilistico intenso o una strada a 50 km/h senza piste ciclabili. Il progetto cerca di trovare una soluzione per questi tipi di strade utilizzando 30 come principio guida.

Cosa c'è di nuovo nell'approccio?

Ci sono due differenze principali rispetto alla categorizzazione delle caratteristiche di base del design stradale:

1. Nella categorizzazione delle strade si tiene maggiormente conto dell'ambiente circostante, riconoscendo l'esistenza di strade con una doppia funzione.

2. Per le strade che hanno una funzione di traffico, ma dove i 50 km/h non sono desiderabili o sicuri, viene introdotto il nuovo tipo di strada CITTÀ 30 (strada di collegamento territoriale con una velocità massima di 30 km/h).

Come si gestisce il trasporto pubblico e i servizi di emergenza e soccorso?

La posizione del trasporto pubblico e dei servizi di emergenza e soccorso gioca un ruolo importante nelle scelte da effettuare secondo lo schema. La strada avrà una funzione di traffico? È desiderabile una velocità di 30 km/h? Utilizzando lo schema, tuttavia, più strade avranno una velocità massima di 30 km/h. Senza misure aggiuntive, ciò avrà conseguenze per il trasporto pubblico e i servizi di emergenza e soccorso che utilizzano queste strade. È quindi fondamentale considerare questa nuova classificazione delle strade, le misure che ne derivano e la pianificazione delle rotte per questi servizi in modo integrato. Ulteriori dettagli sul tema del trasporto pubblico sono approfonditi nella brochure.

30 km/h come principio guida

Il principio guida di 30 km/h è tradotto nello schema come segue: le strade all'interno dei centri abitati avranno una velocità massima di 30 km/h. Solo se ciò è desiderabile e sicuro, le strade di collegamento territoriale, come nella situazione attuale, avranno una velocità massima superiore.



Schema di valutazione per i 30 km/h

1. Determinare la funzione della strada, in connessione con l'intera rete

- Quali sono le principali vie di trasporto pubblico?
- Quali sono le strade di accesso importanti?
- Ecc.



Funzione residenziale

Doppia funzione

Funzione di traffico

2. La doppia funzione è risolvibile attraverso altre scelte a livello di rete? Ad esempio:

- Rete del trasporto pubblico alternativa
- Rete stradale alternativa
- Rete ciclabile alternativa

SI

NO

1. Valutare la funzione di traffico rispetto alla funzione residenziale

La strada ha una tale funzione di traffico che il flusso veicolare è la priorità?
Ad esempio:

- Importante rotta del trasporto pubblico
- Importanti vie di accesso
- Rotta di intervento per servizi di emergenza e soccorso

SI

NO

4.a. Ci sono ragioni per impostare il limite a 30 km/h?
Per esempio:

- Zona scolastica
- Qualità della vita
- Facilità di attraversamento

NO

4.b. La strada può essere configurata in modo sicuro per i 50 km/h?

- Pista ciclabile/strada parallela
- Attraversamenti sicuri e raggruppati
- Separazione delle direzioni di marcia
- Preferibilmente senza parcheggio

NO

SI

A.ETW

B. CITTÀ

C. CITTÀ

5. Controlla e ottimizza la rete

- | | |
|---|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Trasporto pubblico | <input type="checkbox"/> Auto |
| <input type="checkbox"/> Servizi di emergenza | <input type="checkbox"/> Ecc. |
| <input type="checkbox"/> Bicicletta | |



Livello di rete

Livello della sezione stradale

Come procedere ora?

Lo schema da solo non è sufficiente. Con lo schema è possibile determinare quali strade sono idonee per un limite di 30 o 50 km/h, ma non come implementare esattamente tali limiti. In aggiunta allo schema, sono stati sviluppati ulteriormente tre componenti.

1. Aspetti giuridici

Con l'introduzione della strada di collegamento territoriale a 30 km/h (ZONA 30), viene presentato un nuovo tipo di strada che non si adatta ancora alle norme esistenti relative alla configurazione stradale. I principali aspetti sono:

- Nella maggior parte dei casi (eccetto per piste ciclabili e strade ciclabili, ad esempio) non è possibile regolare la precedenza in un regime a 30 km/h. Tuttavia, una regolamentazione della precedenza potrebbe essere desiderabile per far funzionare correttamente la CITTÀ 30.
- È previsto che le strade con un regime a 30 km/h abbiano principalmente una funzione residenziale e che la strada venga adattata, se necessario, per evitare che la funzione residenziale sia compromessa da un'intensità relativamente alta del traffico motorizzato. Sebbene ciò sia indubbiamente desiderabile per l'applicazione dei 30 km/h nelle aree residenziali, la CITTÀ30 richiede l'applicazione dei 30 km/h in luoghi che hanno (anche) una chiara funzione di traffico.



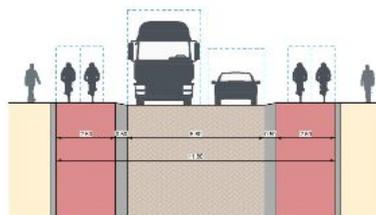
Il Ministero delle Infrastrutture e della Gestione delle Acque (InW) ha preparato delle modifiche alla legislazione vigente per adattare questi aspetti delle Norme di Attuazione del Regolamento BABW, con data di entrata in vigore fissata al 1 ottobre 2023.

2. Design

I gestori stradali sono liberi di scegliere una configurazione che si adatti alle loro ambizioni per la CITTÀ 30 (e CITTÀ 50). Per garantire l'applicazione delle caratteristiche di sicurezza più appropriate e rendere queste strade facilmente riconoscibili per gli utenti, è stata redatta la Guida provvisoria per le caratteristiche di configurazione della CITTÀ30. In questa brochure vengono presentate, sulla base della Guida, proposte per la configurazione della CITTÀ30.

PISTA CICLABILE ADIACENTE

Profilo in vocale



INTENSITA': Tot 10.000 mvt/24h
CATEGORIA STRADALE: CITTÀ 30
SITUAZIONE DI RIFERIMENTO: FF + V + A + FF



30 km/h non sono solo sicurezza stradale

In Goudappel Group consideriamo la mobilità come parte integrante del benessere complessivo. Le misure di intervento sul traffico devono quindi servire a raggiungere simultaneamente più obiettivi: un ambiente di vita più sostenibile, sano e sicuro per tutti.

Il limite di 30 km/h è una misura di traffico che contribuisce significativamente a obiettivi più ampi: riduce la gravità degli incidenti, modera il traffico automobilistico in linea con l'urbanizzazione delle città, e diminuisce il rumore grazie a velocità più basse. Inoltre, i 30 km/h migliorano la qualità della vita per chi cammina e pedala in sicurezza. In questo modo, i comuni possono sostenere i loro cittadini nelle scelte di mobilità salutari (attività fisica). Migliorare la possibilità di attraversamento è particolarmente importante per i gruppi vulnerabili, come bambini, anziani e persone con disabilità. Infine, il limite di 30 km/h può ridurre la necessità di pavimentazione, favorendo la gestione delle forti piogge e delle ondate di calore.

Adottando questo nuovo approccio ai 30 km/h, si crea consenso anche al di fuori del settore della mobilità. Infatti, il limite di 30 km/h contribuisce a raggiungere contemporaneamente più obiettivi.



Approccio

Sebbene la maggior parte dei comuni sia ancora agli inizi dell'implementazione del limite di 30 km/h su più strade, vediamo emergere in linea generale due approcci diversi:

- Alcune, soprattutto le grandi città, hanno l'ambizione di portare rapidamente molte strade al limite di 30 km/h. La credibilità di queste nuove strade con limite a 30 km/h deve derivare da una combinazione di urbanizzazione esistente, comunicazione, piccoli adattamenti e applicazione delle norme.
- La maggior parte dei comuni opta per un approccio graduale, in cui vengono adattate le strade grigie più problematiche e quelle già programmate per la manutenzione.

Partecipazione

Tra i residenti e gli amministratori cittadini c'è un ampio consenso per l'introduzione del limite di 30 km/h su più strade in città. La partecipazione dei cittadini è comunque necessaria per prendere decisioni importanti riguardo la rete stradale cittadina (dove mantenere il limite di 50 km/h? Quali sono le implicazioni per il trasporto pubblico o la rete stradale?) e anche per sviluppare profili e progettazioni per un quartiere o una strada specifica con il nuovo limite di 30 km/h.



Esempio di progetto Amersfoort:
Progetto Noordewierweg di 30 km
e partecipazione

<https://www.goudappel.nl/projecten/noordewierweg-amersfoort/>

Come sarà una CITTÀ 30??

La configurazione di una CITTÀ 30 non è assolutamente la stessa di una strada residenziale con limite di 30 km/h. Occorre tenere conto della funzione di collegamento della strada (flusso regolare del traffico). Di seguito alcuni esempi di strade:

Ruys de Beerenbrouckstraat - Delft



Maliesingel-Utrecht



Profili stradali

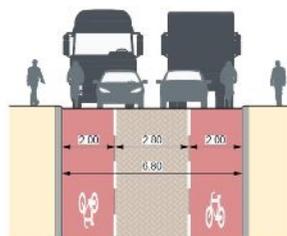
Quando in un profilo sono necessarie corsie ciclabili per separare biciclette e automobili, si passa a un profilo CITTÀ30. I profili stradali standard di Goudappel sono inizialmente concepiti per il traffico a doppio senso, con la sicurezza dei ciclisti come priorità centrale. Da questa prospettiva, è stato adottato come variante minima un profilo di 5,80 metri (segmento ciclabile di 1,00 metro e due segmenti per automobili di 2,40 metri ciascuno) stradali.

Un ampliamento logico di 1,00 metro (più un ciclista) è facilmente realizzabile nella configurazione dei profili standard. Questo aiuta nella ricerca e nel confronto dei profili

Alla fine della brochure sono inclusi due profili stradali. Nel documento 'Toolbox CITTÀ 30 Profielenboek' sono disponibili tutti i profili stradali.

PISTE CICLABILI

Piste ciclabili in cemento



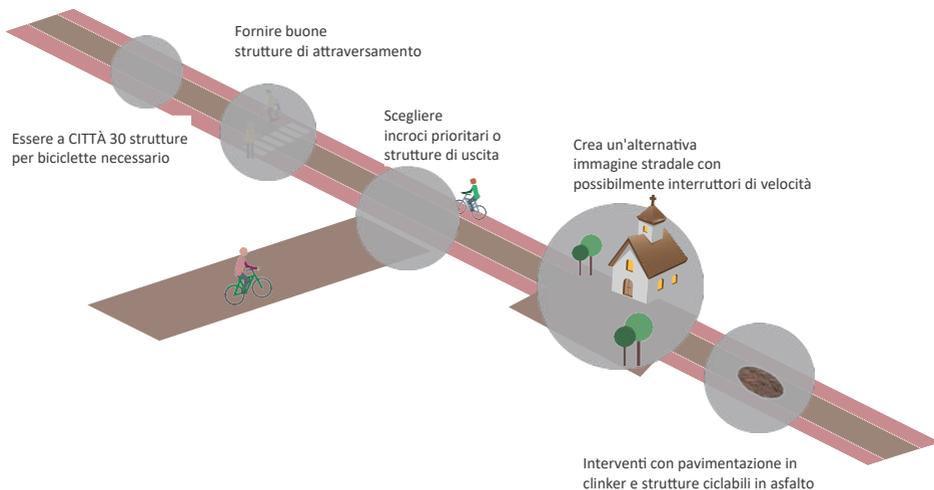
INTENSITA':	Tot 6.000 mvt/24h
CATEGORIA STRADALE:	CITTÀ30
VEICOLO DI RIFERIMENTO:	Camion
PROFILO ALTERNATIVO:	Misto, con tracciato ciclabile su due file

Caratteristiche preferenziali della CITTÀ30

In questa toolbox ci allineiamo alla Guida CITTÀ30 del CROW - o meglio, le raccomandazioni si integrano bene con gli elementi già presenti nella toolbox. Su due punti vediamo spazio per una diversa interpretazione rispetto a quanto indicato nella guida del CROW:

- Secondo Goudappel, le interruzioni nel paesaggio stradale, come proposto anche dal CROW, possono essere ben progettate sotto forma di piazze o aree di spazio condiviso (shared space), purché vi sia una sufficiente distinzione dagli altri tratti stradali e incroci, permettendo l'uso di incroci equivalenti.
- La preferenza è per la riduzione della velocità agli incroci, per limitare il numero di rallentamenti e mantenere bassa la velocità nei punti di conflitto. Tuttavia, a seconda delle circostanze, saranno talvolta necessari rallentatori anche agli attraversamenti e sui tratti stradali, tenendo ovviamente conto della funzione per il trasporto pubblico e per i servizi di emergenza e soccorso.

	ETW30	CITTÀ30	CITTÀ50
Impianto per biciclette	Nessuno (misto)	Pista ciclabile o Pista ciclabile	Pista ciclabile
Indurimento	Vocali preferite	In parte vocali	Asfalto
Incrocio stradale	Equivalente Possibilmente Uscite nelle strade secondarie. Priorità nelle strade ciclabili	Priorità	Priorità
Inibitori	Sezioni stradali e incroci	Incrocio stradale	Nessuno (a meno che)
Interruzioni	Molti	Quadrato regolare o zebra	Non fuori dagli incroci
Attraversare	Ovunque	Agli incroci e zebre	Agli incroci
Parcheggio	Sì, perpendicolare, lungo, possibilmente sulla carreggiata	Sì, insieme	Preferibilmente no, certamente non cambia molto



Intermezzo

Elementi spaziali della CITTÀ30

Obiettivo

Rallentare la velocità attraverso interventi spaziali nello spazio orizzontale e verticale

Restringimento della strada

Come fioriere rialzate o restringimenti pavimentati

Offset dell'asse

Offset visivo del profilo stradale

Interruzioni

Come l'altopiano del traffico, il quadrato o la zebra

Differenziazione locale tramite marcatura

o indurimento

Colore o tipo di pavimentazione, disegno creativo o vernici

Spazio longitudinale

Parcheggi longitudinali, edifici, percorsi pedonali e ciclabili separati

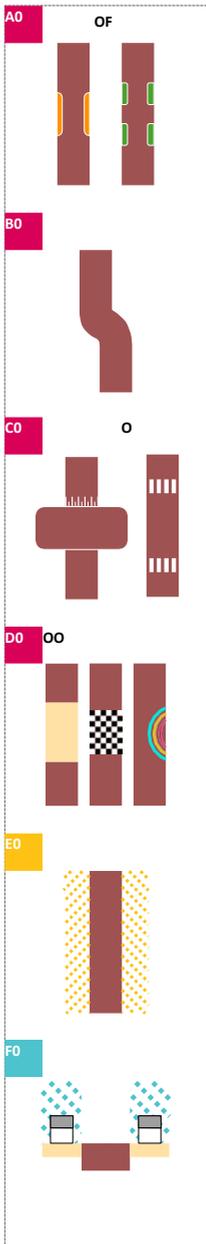
Oggetti solitari verticali

Come arco d'ingresso, pali della luce, arte, alberi + arbusti, acqua (feste)

Base misura di ingegneria del traffico

All'interno del CITTÀ 30 profilo e l'ambiente circostante

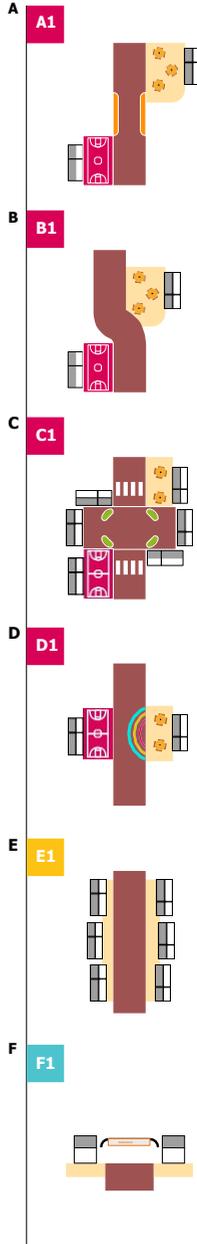
0



Funzioni

Ristorazione, negozi, scuole, giochi e sport

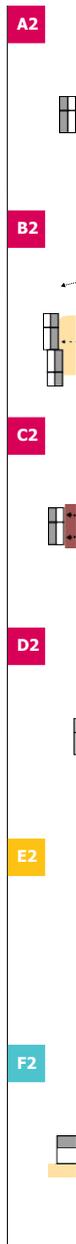
1



Ampia scala/rete

Flussi incrociati come biciclisti e pedoni (a z)

2





Simbolismo

Storia, arte,
cultura,
religione

Verde

Alberi, arbusti

Acqua

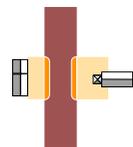
Fontana, fiume

Edifici

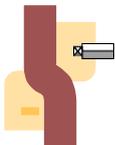
Intersezione
movimenti pedonali

3

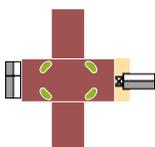
A3



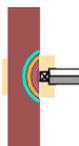
B3



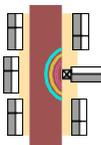
C3



D3



E3

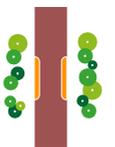


F3

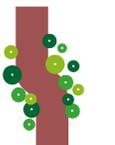


4

A4



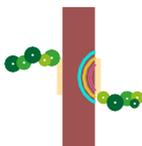
B4



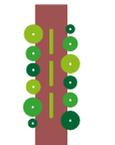
C4



D4



E4

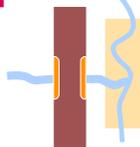


F4

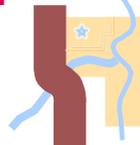


5

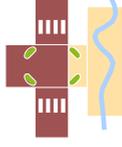
A5



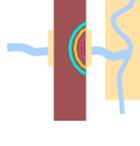
B5



C5



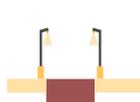
D5



E5



F5



Esempi



Venhuizen

Restringimento con verde su entrambi i lati



Schiedam

Attraversamento



Emmeloord

Verde lungo il lato della strada



Almere

Funzione residenziale in abbinamento all'acqua



Oggetti solitari orizzontali

Lungo sosta con il ciclista sulla strada



Deventer

Pali della luce su entrambi i lati in combinazione con un corso d'acqua



Groninga

Zona centrale con interruzione e pali della luce su entrambi i lati



Quale infrastruttura ciclabile utilizzare e quando?

Nella tabella sottostante vengono indicate le infrastrutture ciclabili applicabili. La tabella non tiene conto delle influenze ambientali, ma si concentra sull'intensità del traffico e sulla categoria della strada.

Categorie stradali	Velocità del traffico motorizzato	Intensità del traffico motorizzato (mvt/24h)	Funzione di percorso ciclabile	
			Percorso ciclabile urbano (<750 fts/24h)	Pista ciclabile regionale e pista ciclabile principale (>750 fts/24h)
Strada d'accesso	Passo d'uomo	<1.000	Zona residenziale	n.v.t.
	30	<4.000	Misto	Strada ciclabile, pista ciclabile
		4.000 - 6.000		Pista ciclabile
Strada d'accesso all'area	30	<10.000	Pista ciclabile	
	30	>10.000	Pista ciclabile	
	50	Non rilevante	Pista ciclabile	
	70	Non rilevante	Pista ciclabile/pedonale	

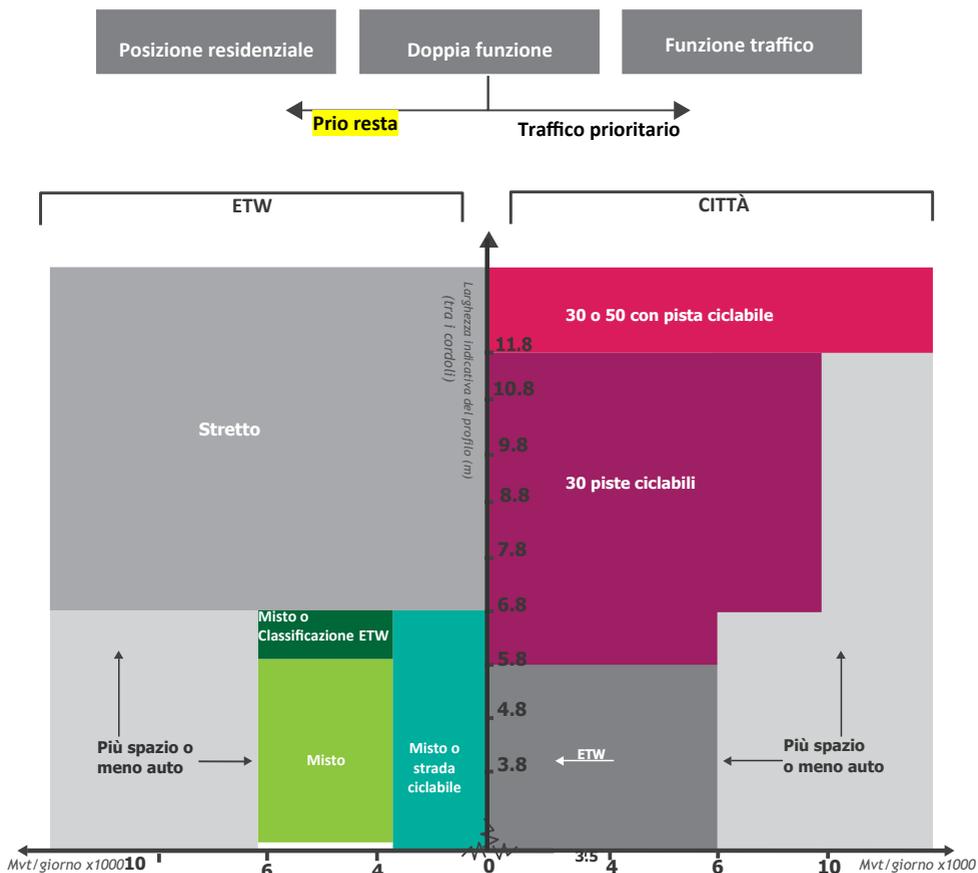
30 km/h e il trasporto pubblico

L'impatto dell'introduzione del limite di 30 km/h su un maggior numero di strade in città sul trasporto pubblico varierà notevolmente da città a città. Questo dipende in ogni caso dal livello di ambizione per il '30 come principio guida' e dalla situazione di partenza per la rete stradale e il trasporto pubblico. La determinazione dell'effetto sarà quindi personalizzata. Nello studio "Il Nuovo 30" sono già stati esaminati i cambiamenti nella velocità degli autobus per le strade grigie con una velocità massima di 50 e 30 km/h. La velocità di percorrenza degli autobus in questo studio è risultata inferiore di 4,8 km/h sulle strade con limite di 30 km/h. Per il comune di Gouda è stata effettuata una prima esplorazione dell'effetto a livello di rete e delle possibili misure di mitigazione. Anche per Amsterdam è stata eseguita un'analisi simile insieme agli stakeholder, al fine di sviluppare un processo di valutazione e monitoraggio, evidenziando che non è affatto semplice compensare l'aumento delle ore di servizio (DRU) e che le possibilità dipendono molto dalla situazione specifica. A Gouda sembrano esserci maggiori possibilità di compensazione rispetto ad Amsterdam.



Hai bisogno di aiuto nella scelta del profilo stradale?

Nell'allegato della brochure potete trovare tutti i profili stradali. Il seguente schema può essere utilizzato per determinare quale profilo applicare al meglio. Per domande o ulteriori informazioni sui profili: info@cittasottoscacco.it



Monitoraggio

Vari comuni stanno lavorando al quadro di valutazione dei 30 km/h e stanno elaborando piani per la progettazione di strade come CITTÀ30. Recentemente sono state presentate raccomandazioni preliminari per la progettazione di un CITTÀ30, ma non si prevedono linee guida definitive a breve termine. È quindi estremamente importante raccogliere esperienze e imparare da esse. Questo è possibile solo se lo facciamo insieme!

Cosa proponiamo?

Il nostro approccio si compone di due parti:

1. Valutazione

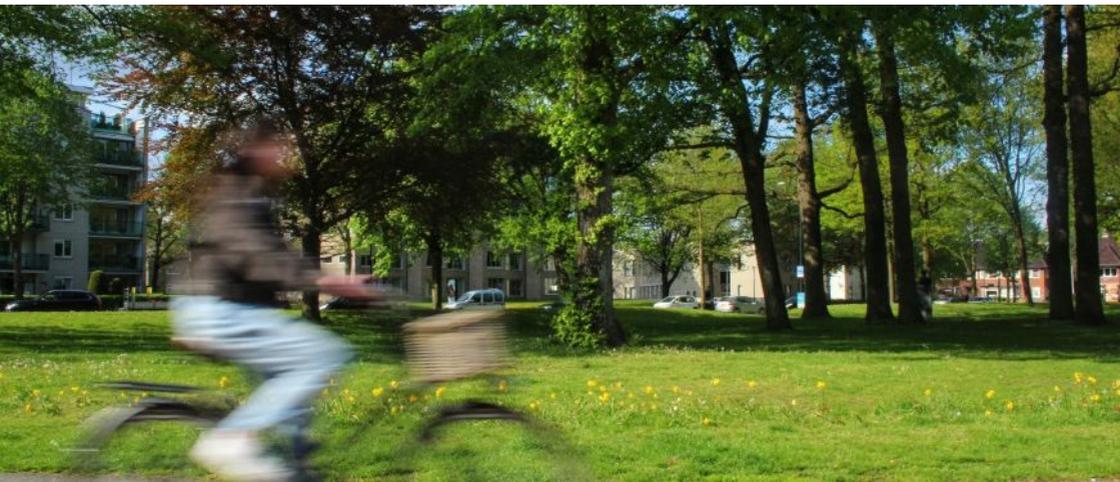
Effettuiamo una misurazione pre e post per ogni CITTÀ30 registrato. Indaghiamo la velocità di guida, l'intensità e anche la soddisfazione dei ciclisti e pedoni

2. Sviluppo e scambio di conoscenze

Sulla base dei dati raccolti e di una conversazione con il responsabile della strada, analizziamo le grandi linee dei risultati. Quali caratteristiche stradali e ambientali determinano il funzionamento di CITTÀ30? Cosa rende una funzione CITTÀ30 migliore di un'altra? Possiamo anche fare un confronto con gli esempi esistenti nel nostro database Nieuwe30. Inoltre, organizziamo almeno due sessioni conoscitive con i comuni partecipanti per condividere i risultati e scambiare esperienze.

Perché partecipare?

- Approccio semplice e inequivocabile: non è necessario scrivere personalmente un piano di valutazione
- Maggiori informazioni confrontando con altre strade
- Lavorare insieme allo sviluppo della conoscenza per tutti i Paesi Bassi
- Imparare dalle esperienze di altri gestori stradali



Che cosa ottieni?

✓ Una misurazione preliminare

- Inventario delle caratteristiche stradali e ambientali
- Velocità di guida e intensità del traffico motorizzato e delle biciclette
- Indagine sulla soddisfazione di ciclisti-pedoni

✓ Una misurazione di follow-up

- Inventario delle caratteristiche stradali e ambientali
- Velocità di guida e intensità del traffico motorizzato e delle biciclette
- Indagine sulla soddisfazione di ciclisti e pedoni

✓ La tua panoramica dei dati di misurazione della tua CITTÀ30

Un rapporto intermedio annuale con le nuove misurazioni

- Analisi dei dati di misura
- Confronto tra le tratte stradali
- Relazioni tra caratteristiche (di progettazione) e dati di misurazione

✓ Un invito ad almeno due sessioni conoscitive

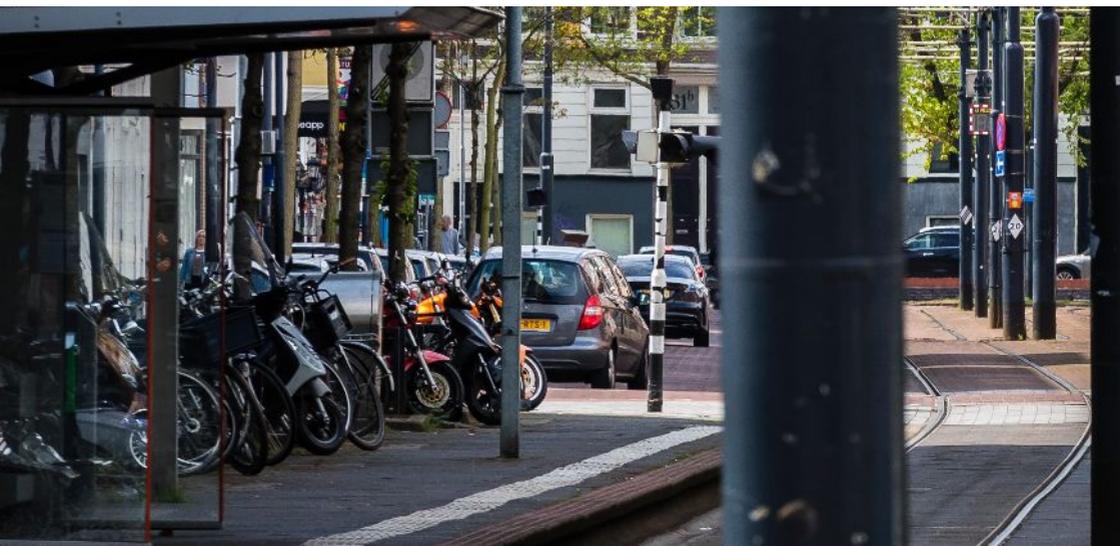
Maggiori informazioni?

Invia una email all'indirizzo: info@cittasottoscacco.it



10 consigli per applicare i 30 km/h

- 1 Non avviene automaticamente. il Comune deve mettersi al lavoro.**
Il quadro di valutazione è uno strumento per i comuni che vogliono iniziare con 30 come principio guida. Non esiste (ancora) alcun requisito obbligatorio per farlo, ma possiamo motivare i comuni a partecipare e mostrare i risultati che possono essere raggiunti.
- 2 CITTÀ30 come quadro per una nuova classificazione stradale.**
Il quadro di valutazione è un buon motivo per riesaminare la categorizzazione delle strade. Quali altri punti politici dovrebbero essere inclusi?
- 3 Iniziamo.** Forse il comune non è ancora pronto a livello politico per creare una visione per l'intera rete stradale, ma a livello di progetto c'è già spazio per pensare a 30 km/ha.
- 4 Sono possibili piste ciclabili su CITTÀ30.**
La velocità di 30 km/h non significa necessariamente che non sia possibile realizzare una pista ciclabile. Ciò è perfettamente possibile e non dovrebbe essere scoraggiato dall'applicarlo. Vedi l'esempio Van Weestraat –Soest.
- 5 Nuova scelta tra strada di accesso e strada di distribuzione.**
Lo schema di pesatura offre varie opzioni di scelta per quanto riguarda le strade grigie. Ciò significa chiaramente che puoi comunque optare per una strada di accesso a 30 km/h se per te è più importante la qualità del tuo soggiorno. Anche su strade trafficate a 30 km/h. Al contrario, puoi prendere in considerazione la creazione di rotte che sono già (ETW30) CITTÀ30 perché si adattano meglio alle circostanze.



- 6 Coinvolgere i trasporti pubblici in orario.** I nostri consulenti del trasporto pubblico possono aiutarvi a identificare gli interessi e le conseguenze per il trasporto pubblico, delineare le opzioni di risarcimento e stabilire i contatti giusti.
- 7 Fornire 30 come velocità sicura.** Impostando 30 km/h è necessario rispettare anche questa velocità. Posizionare semplicemente il segno 30 non è sufficiente. Quindi crea un design adatto a una strada a 30 km/h.
- 8 Zone residenziali in ordine.** Segnalare al Comune che sono corrette anche le 30 strade delle zone residenziali. Quando la velocità viene ridotta, altri percorsi potrebbero diventare più attraenti e creare scorciatoie. Pertanto, assicurarsi che le aree residenziali siano progettate correttamente e non siano attraenti per il traffico di attraversamento.
- 9 Anche il passaggio è importante!** Ridurre semplicemente la velocità sui tratti stradali non è sufficiente. La maggior parte degli incidenti avviene agli incroci e alle intersezioni. Anche in questo caso attenzione ad un limite di velocità più elevato per il traffico motorizzato, anche su strade che altrimenti restano a 50 km/h.
- 10 Monitoraggio.** Si discute molto a livello nazionale sull'applicazione e sulla progettazione dei 30 km/h sulle strade più trafficate. Naturalmente dobbiamo anche lavorare sui punti in cui incontriamo i colli di bottiglia e acquisire nuove conoscenze. Quindi tieni le orecchie e gli occhi aperti.



Progetti di esempio da Goudappel

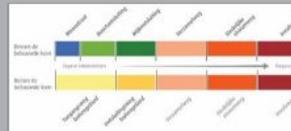
Rotterdam: supporto per mettere insieme e sviluppare una visione.

<https://www.rotterdam.nl/nieuws/meer-30km-zones/>



Zaanstad: 30 km nel Piano della Mobilità, traduzione in profili stradali.

<https://www.goudappel.nl/projecten/het-zaanstad-van-2040-een-belange-rol-voor-duurzaam-en-slimme-mobiliteit/>



Amsterdam: visione di supporto, analisi degli effetti del trasporto pubblico.

<https://www.amsterdam.nl/30km/>

[goudappel.nl/projecten/het-effect-van-30-kmu-in-amsterdam-op-het-openbaar-transport/](https://www.goudappel.nl/projecten/het-effect-van-30-kmu-in-amsterdam-op-het-openbaar-transport/)



Gouda: 30 km/h nel Piano Mobilità, effetti sul trasporto pubblico

<https://www.goudappel.nl/projecten/gouda-kiest-voor-een-leefbare-en-aantrekkelijke-stad/>

<https://www.ovpro.nl/bus/2021/03/19/speed-reduce-has-counterbalanced-effects-op-bustransport/?gdpr=accept>



Esempio CITTÀ30 Paesi Bassi

Gouda: Ridder Van Catsweg



Rotterdam: Walenburgseweg



Utrecht: Tolsteegsingel



Ljuiden: Kennemerlaan



Ambiente e credibilità

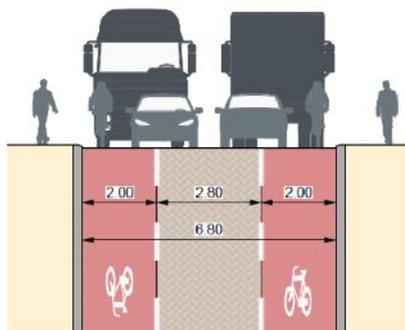
Il punto di partenza quando si configura un CITTÀ30 è che la velocità massima consentita sia credibile. Trovare il giusto equilibrio tra la funzione del traffico e la funzione residenziale pone diverse sfide. Ci sono vari elementi che contribuiscono alla velocità effettiva: la progettazione, l'ambiente, le interruzioni, la comunicazione e l'applicazione.





PISTE CICLABILI

Piste in cemento



INTENSITA':

Tot 6.000 mvt/24h

CATEGORIA STRADALE:

CITTÀ30

VEICOLO DI RIFERIMENTO:

Camion

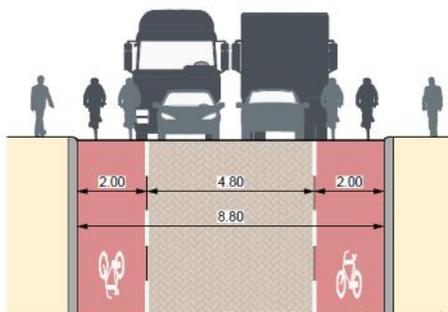
PROFILO ALTERNATIVO:

Misto, con tracciato ciclabile su due file



PISTE CICLABILI

Piste in cemento



INTENSITA':

Tot 8.000 (10.000) mvt/24h

CATEGORIA STRADALE:

CITTÀ30

VEICOLO DI RIFERIMENTO:

Camion

PROFILO ALTERNATIVO:

Piste ciclabili in vocali

