



Kent Road, Sperimentazione di piste ciclabili a Pascoe Vale

Sperimentazione di piste ciclabili a Pascoe Vale

A giugno 2021 abbiamo installato piste ciclabili in sede propria a Kent Road e Northumberland Road, a Pascoe Vale. Le due piste ciclabili sono collegate da un nuovo percorso condiviso nella KW Joyce Reserve. Questa rotta fa parte del "Collegamento ciclabile da Coburg a Glenroy" (Coburg to Glenroy Bicycle Link).

Qual è la situazione attuale?

Durante il [Council Meeting in September 2021](#), il Consiglio comunale ha deciso di esplorare ulteriori opzioni per il progetto di sperimentazione di piste ciclabili di Kent Road a Pascoe Vale, in consultazione con la comunità.

Abbiamo incaricato la Max Hardy Consulting, una società indipendente specializzata nel coinvolgimento della comunità, di creare una serie di momenti che permettano alla comunità di dare il suo contributo.

Chiunque fosse interessato/a alla sperimentazione della pista ciclabile in sede propria di Kent Road può contribuire nei seguenti modi:

- Visionare la registrazione della presentazione online su Kent Road, fatta dalla Max Hardy Consulting e dai funzionari del Consiglio giovedì 28 ottobre 2021.
- Manifestare la propria opinione tramite il sondaggio online che sarà disponibile per raccogliere i commenti da venerdì 29 ottobre fino a mercoledì 10 novembre 2021.
- Candidarsi per prender parte al Gruppo civico di revisione.

Oltre al coinvolgimento della comunità, il Consiglio comunale sta studiando la sostenibilità tecnica di sei possibili opzioni progettuali per la pista ciclabile sperimentale di Kent Road.

Perché questo opuscolo?

In seguito alla costruzione di piste ciclabili a giugno 2021, la comunità ha criticato il mancato coinvolgimento prima della loro creazione e ha chiesto trasparenza nel processo decisionale del Consiglio comunale e dei suoi funzionari.

Abbiamo inoltre appreso che la comunità desidera venir coinvolta in modo significativo e informato in tutte le fasi future di questo progetto.

Abbiamo preparato il presente opuscolo in risposta ai commenti della comunità in vista della prossima fase di coinvolgimento.

Che tipo di informazioni troverò?

Questo opuscolo riassume il Progetto sperimentale di piste ciclabili su Kent Road e le attività di coinvolgimento comunitario in corso.

Ci rendiamo conto che questo opuscolo è solo un punto di partenza e che potrebbe non includere tutto le informazioni che desiderate conoscere. Se così fosse, fatecelo sapere.

Risponderemo alle vostre domande e aggiorneremo regolarmente la sezione delle Domande frequenti (FAQ) sulla pagina Kent Road Conversations Moreland.

Vi invitiamo ad inviare le vostre domande seguendo le modalità indicate nel codice QR o nella sezione contatti all'ultima pagina di questo opuscolo.



Perché è importante andare in bicicletta?

Stando alle stime, Melbourne supererà Sydney negli anni '30 del 2000, diventando la città più popolosa d'Australia. Moreland dovrebbe arrivare a superare i 200.000 abitanti nei prossimi cinque anni e, secondo le proiezioni di crescita, dovrebbe crescere di 40.000 unità entro il 2036. Sarà importante adattare il modo in cui ci spostiamo, per assicurare di poterci ancora muovere in modo efficiente, tutelando la vivibilità della città.

In tutta l'area di Melbourne, e questo include Moreland, la concentrazione maggiore di utilizzo delle automobili avviene durante le ore di punta della mattina e del pomeriggio. Questo significa che ogni giorno alla stessa ora si registra la maggiore quantità di spostamenti e le strade sono affollate di veicoli privati che occupano la maggior parte dello spazio disponibile, congestionando sia il traffico privato che quello pubblico.

Mettere a disposizione alternative di trasporto attivo per chi sceglie di non usare l'auto, per chi vuole esserne meno dipendente o per chi non può permettersi di usarla, è un modo per mantenere i nostri quartieri vivibili, decongestionando il traffico durante le ore di punta, riducendo l'inquinamento e incoraggiando l'attività fisica per rimanere sani nell'ambito degli spostamenti quotidiani.

Andare in bicicletta è solo uno dei molti modi per spostarsi che offre i benefici elencati sopra.

Qual è stato l'impatto del lockdown nel Victoria causato dal COVID-19?

Durante la riunione [July 2020 Council meeting](#), il Consiglio comunale ha aggiunto 1,68 milioni di dollari al bilancio 2020/21 destinandoli ai progetti per pedoni e ciclisti, in risposta allo stato d'emergenza per il COVID-19 nel Victoria. L'investimento aveva lo scopo di incoraggiare il maggior numero di persone possibile ad andare a piedi o in bicicletta, soprattutto per brevi tragitti per recarsi ai negozi della zona, ai parchi e per raggiungere altre strutture per il tempo libero. Questo era particolarmente importante perché il distanziamento sociale avrebbe portato ad un significativo calo nell'utilizzo dei mezzi pubblici.

Il Consiglio comunale ha creato, in via sperimentale, piste ciclabili su Dawson Street, Northumberland Road, Albion Street e Kent Road per colmare vuoti nella rete ciclabile esistente.

Da allora, il continuo impatto del lockdown sulle modalità di spostamento a Melbourne è diventato più evidente. Secondo le stime di [Infrastructure Victoria](#), rispetto a prima della pandemia, l'utilizzo dei trasporti pubblici è diminuito del 50%, mentre l'utilizzo dei veicoli privati è aumentato del 13%.

Sempre secondo le stime di Infrastructure Victoria, con la riapertura di Melbourne e del Victoria, senza l'intervento del governo per incoraggiare trasporti più attivi, si assisterà ad un significativo incremento nel numero di pendolari che utilizzano veicoli privati per spostarsi.

Per Moreland ciò significherebbe dover affrontare importanti sfide per gestire l'incremento di traffico, a grande discapito dei trasporti sostenibili e del nostro obiettivo di emissioni zero.

Con la creazione di piste ciclabili stiamo offrendo una reale alternativa per gli spostamenti, riducendo così il numero di automobili sulle nostre strade, a beneficio di tutti.



Figura 1: Un ciclista utilizza l'attuale pista ciclabile sperimentale in sede propria di Kent Road.

Perché abbiamo bisogno di piste ciclabili in sede propria?

Nel 2020, VicHealth e la Monash University hanno condotto uno studio che ha coinvolto oltre 4.000 persone in 37 municipalità nell'area metropolitana di Melbourne e nelle zone rurali del Victoria. Secondo i dati dello [studio](#), a Moreland l'83% delle persone sarebbe "interessata ma preoccupa all'idea di andare in bicicletta".

Si tratta di persone che prenderebbero in considerazione la possibilità di andare in bicicletta in alcune circostanze ma che, spesso, hanno paura di farlo se questo significa passare in mezzo a veicoli e pedoni.

Per incoraggiare queste persone ad usare la bicicletta dobbiamo mettere a disposizione piste ciclabili separate.

Che effetto ha avuto altrove l'investimento in piste ciclabili?

A Melbourne e in Australia, l'investimento nella creazione di piste ciclabili in sede propria può incoraggiare queste persone a usare la bicicletta.

Tale tendenza può essere osservata persino a livello locale a Brunswick. L'investimento in piste ciclabili fatto dal Consiglio 15 o anche 20 anni fa, continua a far aumentare la percentuale di persone che usano la bicicletta. Nei recenti censimenti del 2011 e del 2016, a Brunswick la percentuale di persone che si recavano al lavoro usando la bicicletta è aumentata, passando dal 9,3 al 12,1% (fonte: Australian Bureau of Statistics, dati del censimento [2011](#) e [2016](#)). Brunswick ha attualmente la più alta percentuale di persone che vanno al lavoro in bicicletta del Victoria.

Le piste ciclabili in sede propria non eliminano completamente la necessità di usare l'automobile ma sono un passo nella giusta direzione per far sì che sempre più persone, interessate e nella condizione di farlo, possano usare la bicicletta anziché l'auto per compiere alcuni tragitti.

Meno auto sulle strade significa anche meno traffico per le persone che hanno bisogno di spostarsi in auto.

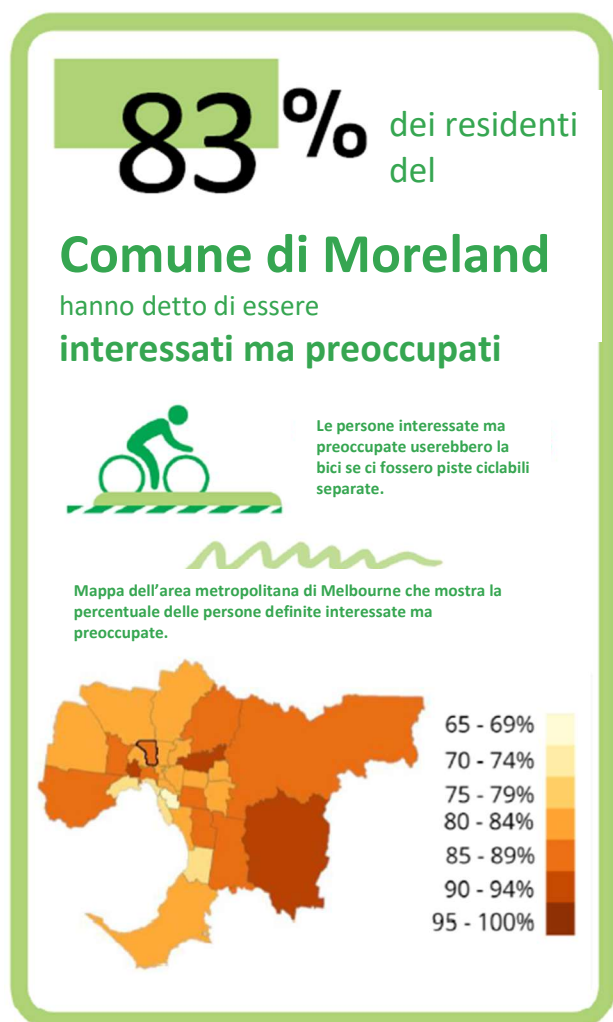


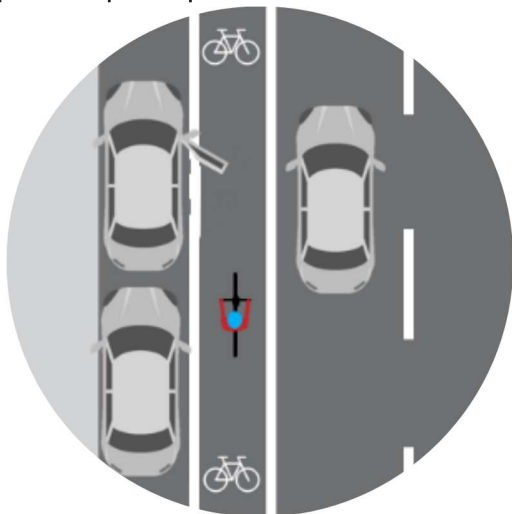
Figura 2: I risultati dello studio condotto da VicHealth e Monash University in riferimento a Moreland.

Quali sono alcuni dei rischi ai quali sono esposti i ciclisti sulla strada?

Spesso i ciclisti, in normali condizioni di viabilità, come quelle illustrate qui in basso, corrono rischi maggiori, ad esempio venir colpiti da uno sportello, venir 'stretti' in uno spazio limitato di carreggiata dal passaggio di un veicolo, o avere la strada tagliata da un veicolo in fase di svolta.

I ciclisti meno esperti, come ad esempio i bambini, sono particolarmente a rischio quando si trovano a percorrere tratti su strada poiché non hanno familiarità con le regole stradali.

Esempio di colpo di sportello



Esempio di una macchina che 'taglia la strada' in fase di svolta



Figura 3: Diagrammi concettuali del maggior pericolo corso quotidianamente dai ciclisti (non in scala).

Cosa sono le piste ciclabili in sede propria e perché sono più sicure?

Le piste ciclabili in sede propria forniscono uno spazio stradale riservato ai ciclisti. Sono conosciute anche con il nome di piste ciclabili protette e la separazione avviene tramite una barriera fisica che separa le piste ciclabili da tutti gli altri utenti della strada.

I ciclisti sono utenti della strada vulnerabili. Per fare un esempio, la forza dell'impatto di un veicolo che si scontra con un ciclista a 30 km/h è sufficiente per essere fatale, e il rischio di lesioni o di morte aumenta rapidamente con l'aumentare della velocità. Così anche su strade con il limite di 40 km/h, i ciclisti sono a più alto rischio di lesioni gravi e di morte in caso di scontro con un veicolo.

A Moreland di solito si preferisce evitare di progettare corsie condivise, cioè quelle dove ciclisti e pedoni condividono una corsia separata da quella per i veicoli a motore. Una delle lamentele più frequenti che il Consiglio comunale riceve da ciclisti e pedoni riguarda conflitti relativi alla condivisione delle corsie. I ciclisti hanno la tendenza ad andare molto più veloci dei pedoni, trasformando l'utilizzo della corsia da parte dei pedoni in un'esperienza sgradevole. I pedoni, dal canto loro, hanno più la tendenza a fermarsi improvvisamente o a spostarsi orizzontalmente all'interno della corsia, facendo aumentare così il rischio di collisione con i ciclisti.

Le piste ciclabili in sede propria rappresentano l'approccio necessario per rispondere ai requisiti di sicurezza per i ciclisti nella zona, incoraggiando questi utenti della strada più vulnerabili ad utilizzare le biciclette.

Quali requisiti vanno considerati quando si progettano piste ciclabili in sede propria?

Come per tutti i tipi di trasporto, anche per le infrastrutture ciclabili esistono dei requisiti operativi che devono essere rispettati.

I requisiti operativi relativi alle infrastrutture ciclabili in uso sono stati sviluppati da Austroads e da altre agenzie molti anni fa e vengono regolarmente aggiornati.

[Austroads](#) è l'organo di rappresentanza degli enti che si occupano di trasporti su strada e del traffico in Australia e in Nuova Zelanda. Sono membri dell'organo di rappresentanza anche il Victorian Government's Department of Transport (DoT) e l'Associazione dei governi locali australiani.

Separazione fisica

La separazione dai veicoli in movimento e parcheggiati è una considerazione importante per i ciclisti vulnerabili quando considerano 'quanto sia sicuro' andare in bicicletta.

A Moreland si preferisce non optare più per le piste ciclabili con corsie dipinte sulla strada, in quanto non forniscono uno spazio stradale protetto ai ciclisti.

Tavola 1: Requisiti della barriera fisica. Fonte: City of Melbourne (2019), [Bike Lane Design Guidelines](#)

Ambiente stradale	Requisiti per la progettazione	
Adiacente a parcheggio su strada*	barriera a cordolo rialzata di altezza da 0,8 a 1,0 m	marcatura verniciata da 0,8 a 1,0 m con dissuasore temporaneo del traffico
Adiacente alla corsia del veicolo (senza parcheggio su strada)	barriera a cordolo rialzata di altezza da 0,4 a 1,0 m	marcatura verniciata da 0,4 a 1,0 m con dissuasore temporaneo del traffico

*In presenza di parcheggio su strada è necessaria una barriera più ampia per essere abbastanza larga da soddisfare l'apertura di una portiera dell'auto senza intralciare la pista ciclabile.

Larghezza della pista ciclabile

Austroads (2017), [Guide to road design part 6A: Paths for Walking and Cycling](#) fornisce indicazioni per gli standard di progettazione per piste ciclabili in sede propria.

Lo standard minimo auspicabile per una pista ciclabile è di 1,5 m. Questo per le piste ciclabili in cui i ciclisti viaggiano in una sola direzione. Tali dimensioni prendono in considerazione le dimensioni effettive della bicicletta, il movimento di una bicicletta da un lato all'altro mentre il ciclista pedala e sterza e la separazione sicura dalle barriere, vedi figura 2.

Le piste ciclabili a doppio senso sono quelle dove i ciclisti possono viaggiare in entrambe le direzioni. Queste possono offrire alcuni vantaggi progettuali rispetto alle corsie a senso unico, grazie alla distanza da muri/recinzioni. La larghezza minima auspicabile di una pista ciclabile a doppio senso è di 2,5 m.

Sulla Kent Road, i progetti alternativi mostrano piste ciclabili a doppio senso di 2,6 m per tenere conto del cordolo e dei canali di scolo.

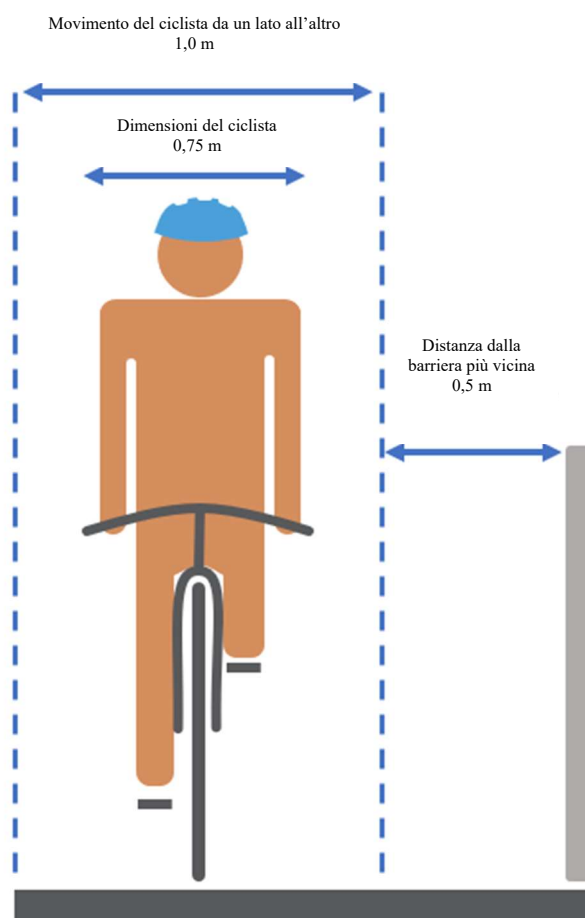


Figura 4: Larghezza degli standard operativi della pista ciclabile per i ciclisti che viaggiano in una sola direzione.

Quali requisiti vanno considerati quando si progettano le corsie per i veicoli?

A Moreland le corsie per i veicoli hanno larghezze variabili.

Secondo le regole stradali del Victoria, deve esserci uno spazio minimo di 3 metri che separa dagli ostacoli (come ad esempio le auto parcheggiate).

Di solito le strade residenziali sono strette e non consentono un flusso continuo di traffico a doppio senso. Questo aiuta a gestire la velocità e a rendere l'ambiente più sicuro per gli utenti vulnerabili.

Le considerazioni di progettazione per il traffico dei veicoli su strade residenziali, come Kent Road, sono le seguenti:

Tavola 2: Requisiti della corsia. Fonte: City of Melbourne (2019), [Bike Lane Design Guidelines](#)

Ambiente stradale	Larghezza delle corsie dei veicoli	
	Minimo	Massimo
Senso unico	3,0 m	3,5 m
Doppio senso	2,8 m in ciascuna direzione (bassa velocità e poco traffico)	3,5 m in ciascuna direzione
Sono necessari punti dove sostare per dare la precedenza	3,0 m minimo	5,6 m (nelle corsie più larghe) 5,6 m non è necessario avere punti dove sostare per dare la precedenza)

Come viene valutata la sicurezza stradale per tutti gli utenti?

Quando si intraprendono lavori nella sede stradale, il miglioramento della sicurezza per tutti gli utenti della strada ha la massima priorità. La sicurezza viene valutata in termini di livello di rischio.

Con rischio misurato si intende il calcolo e la stima dei rischi. Con rischio percepito si intende il modo in cui una persona reagisce e si sente in presenza di condizioni specifiche.

È importante evidenziare la differenza tra rischio misurato e rischio percepito, e notare che entrambi sono importanti, soprattutto quando l'obiettivo è quello di incoraggiare le persone ad utilizzare diverse modalità di trasporto.

Rischio misurato

Il rischio misurato è una metodologia tecnica che calcola il livello di rischio eseguendo una verifica della sicurezza stradale (Road Safety Audit - RSA).

La verifica viene sempre eseguita da un team qualificato e accreditato e può essere effettuata in qualsiasi fase del progetto.

Rischio percepito

La percezione del rischio è il modo in cui una persona si sente quando utilizza la rete stradale. La percezione del rischio da parte delle persone varia ed è importante comprendere la varietà di punti di vista diversi delle persone quando sono pedoni, ciclisti o quando si trovano all'interno di un autoveicolo.

È importante analizzare la percezione del rischio perché influenza il comportamento delle persone.

Durante la guida, una maggiore percezione del rischio (quando si ha la sensazione che qualcosa non sia sicuro o ci si muove con cautela) aumenta la consapevolezza del conducente e determina un comportamento di guida adeguato alle condizioni. Ad esempio, rallentando per lasciare spazio ai veicoli in arrivo o per verificare la presenza di pedoni. La troppa fiducia nelle proprie capacità o un eccessivo senso di sicurezza sono fattori che possono portare a commettere errori che provocano un incidente.

La percezione del rischio può impedire alle persone di scegliere di andare a piedi o in bicicletta. Gli utenti della strada vulnerabili (pedoni e ciclisti) corrono un rischio maggiore di ferirsi se coinvolti in un incidente, quindi è improbabile che scelgano di andare a piedi o in bicicletta se non si sentono sicuri.

Dove si trova Kent Road?

Kent Road si trova a Pascoe Vale. Le piste ciclabili sperimentali in sede propria si trovano sulla Kent Road tra Cumberland Road e Cornwall Road, confinanti con il lato nord della Cole Reserve.

Oltre ai residenti locali, questa parte di Kent Road viene utilizzata per accedere ad una chiesa e allo studio medico PVH.

In cosa consiste il percorso ciclabile da Coburg a Glenroy?

Il percorso ciclabile da Coburg a Glenroy è concepito per essere un percorso connesso, sicuro ed efficiente, adatto a ciclisti di tutti i livelli di abilità.

Il collegamento ciclabile da Coburg a Glenroy è stato identificato inizialmente nel 2009 come parte del Piano per la ciclabilità del Comune. Il piano includeva Kent Road, a Pascoe Vale. In seguito all'adozione del MITS (2019), il piano per la ciclabilità è stato sostituito da un programma decennale di investimenti di capitale, revisionato e approvato ogni anno dal Consiglio comunale.

Oltre a fornire un collegamento di alta qualità tra i due poli urbani, il percorso ciclabile da Coburg a Glenroy collega mete d'interesse primario e locale, tra queste:

- Centri commerciali
- Pascoe Vale Girls Secondary College
- Spazi aperti

La pianificazione del collegamento ciclabile da Coburg a Glenroy si sta realizzando a tappe. Come mostrato nella Figura 6, sono già stati costruiti alcuni collegamenti chiave lungo questo percorso, così come evidenziato dalle linee continue verdi.

Esistono già delle infrastrutture nell'ambito del collegamento su Rhodes Parade.

La linea continua arancione rappresentava il percorso attraverso la riserva KW Joyce e le sperimentazioni attuali sulla Northumberland Road e Kent Road, a Pascoe Vale.



Figura 5: Ciclisti che utilizzano l'attuale pista ciclabile in sede propria sulla Kent Road

Completamento del percorso ciclabile da Coburg a Glenroy

Il governo del Victoria sta investendo 4,48 milioni di dollari per fornire un collegamento ciclabile a est di Cumberland Road attraverso Kent Road e Derby Street fino a OHea Street. Questo collegamento è indicato dalle linee tratteggiate blu nella Figura 6.

Il Consiglio comunale ha approvato provvisoriamente il progetto come soluzione temporanea che include rallentatori stradali, riduzione dei limiti di velocità, piste ciclabili verniciate e dossi.

Il Consiglio comunale intraprenderà periodicamente ulteriori indagini tecniche per migliorare questa infrastruttura, in linea con l'aggiornamento del suo programma di investimenti di capitale.

Le opzioni considerate potrebbero includere piste ciclabili in sede propria standard o a doppio senso su Kent Road e Derby Street, ipotesi che potrebbe portare alla perdita di alcuni parcheggi. Questo verrà discusso separatamente con la comunità tramite un processo apposito di coinvolgimento.

La linea verde tratteggiata rappresenta il potenziale collegamento per estendere l'attuale pista ciclabile di OHea Street al collegamento ciclabile fornito dal governo del Victoria.

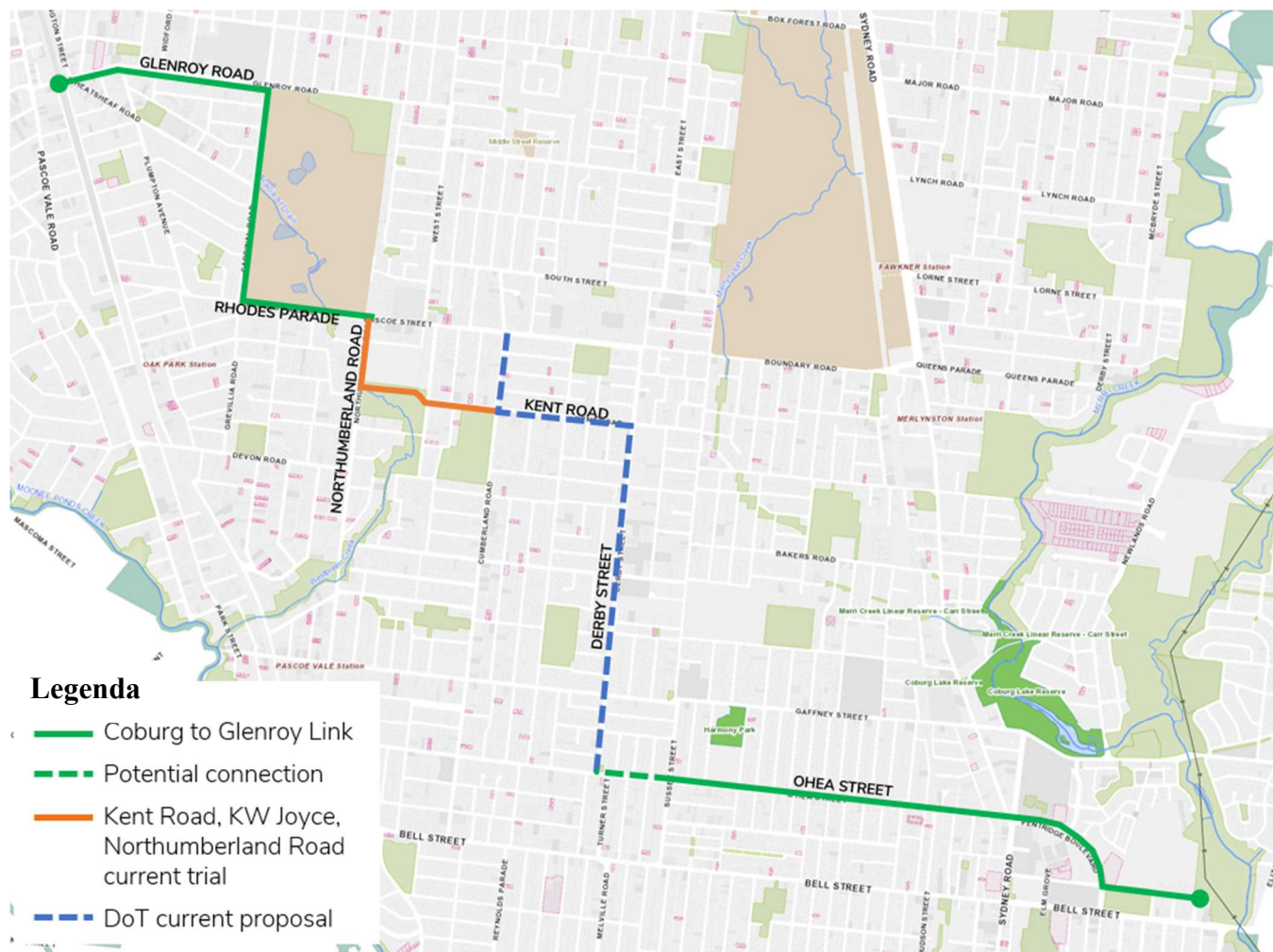


Figura 6: percorso ciclabile da Coburg a Glenroy

Progetti alternativi per la pista ciclabile in sede propria di Kent Road

Nel corso della riunione [Council Meeting in September 2021](#), il Consiglio comunale ha deciso di esplorare ulteriori opzioni per il Pascoe Vale Trial Bike Lane (progetto sperimentale di pista ciclabile a Pascoe Vale) su Kent Road, in consultazione con la comunità.

I funzionari, basandosi sulle informazioni relative alle considerazioni di progettazione fornite nelle pagine precedenti, hanno preparato dei progetti alternativi per Kent Road.

I progetti alternativi vengono illustrati da pagina 10 a pagina 15.

Valutazione delle opzioni alternative

Sono stati identificati una serie di criteri che tengono conto del feedback della comunità del luglio 2021; dell'allineamento con la politica del Consiglio; del rispetto degli standard di progettazione nonché della possibilità di un'attuazione pratica e di considerazioni operative.

A partire da settembre, la valutazione iniziale dei progetti alternativi approvati dal Consiglio per essere presentati al pubblico, prende in considerazione nuovi ritrovati tecnici, il perfezionamento del progetto e ulteriori opzioni proposte dal Consiglio.

La valutazione tiene in considerazione i seguenti criteri:

Ciclisti

- Sicurezza percepita
- Livello di accessibilità
- Qualità delle infrastrutture
- Direzione di marcia e integrazione agli incroci

Veicoli

- Sicurezza percepita
- Flusso del traffico
- Visibilità dei ciclisti in arrivo
- Parcheggio su strada

Pedoni

- Sicurezza percepita
- Impatto sulla rete pedonale

Criteri di attuazione e operativi

- Idoneità alla sperimentazione
- Tempo di costruzione
- Necessità di avere autorizzazioni esterne
- Rimozione di alberi
- Progettazione di incroci
- Raccolta dei rifiuti stradali

Le opzioni di progettazione sono state esaminate in base ai criteri e sono quindi state classificate secondo la seguente scala di punteggio:

- Alto – Ottiene un risultato positivo dal punto di vista del gruppo di utenti di riferimento o richiede modifiche minime per l'attuazione
- Moderato – Ottiene un risultato di compromesso dal punto di vista del gruppo di utenti di riferimento o richiede qualche modifica
- Basso – Ottiene un risultato negativo dal punto di vista del gruppo di utenti di riferimento o richiede notevoli modifiche
- Molto basso – Ottiene un risultato che non è sicuro dal punto di vista del gruppo di utenti di riferimento o richiede l'attuazione di modifiche significative e poco pratiche. I funzionari del Consiglio non appoggiano i risultati indicati come non sicuri.

Coinvolgimento sulle sei potenziali opzioni di progettazione

Attualmente il Consiglio comunale si sta impegnando su sei potenziali opzioni, presentate da pagina 8 a pagina 13. Stiamo cercando di capire:

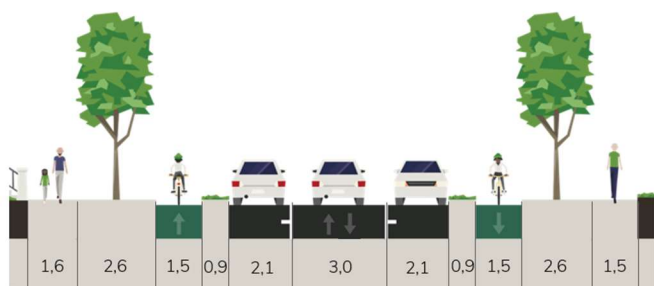
1. Quali condizioni e/o criteri (oltre ai requisiti tecnici) dovrebbero essere considerati per creare un progetto stradale funzionale e sicuro per Kent Road, che soddisfi le esigenze di residenti, pedoni, visitatori, guidatori, ciclisti e altri utenti?
2. Tenendo presente i criteri, quanto siete favorevoli a ciascuna delle opzioni che il Consiglio ha individuato per Kent Road?
3. Ci sono dei cambiamenti che, se applicati, vi renderebbero più favorevoli alle opzioni individuate?



Opzione 1 – Progetto sperimentale attuale con piste ciclabili in sede propria di larghezza minima

Il progetto attuale prevede piste ciclabili in sede propria di 1,5 m su entrambi i lati della strada con cordolo rialzato. Ci sono parcheggi su entrambi i lati della strada.

Nel complesso, il Consiglio considera questo progetto un'opzione ben funzionante in base ai criteri di valutazione.



Impatto sul collegamento a piste ciclabili in futuro

Le piste ciclabili in sede propria su ciascun lato di Kent Road consentono al Consiglio comunale la massima flessibilità per progettare la fase successiva della rete lungo Kent Road e a est della rotatoria di Cumberland Road (vedere a pagina 7 e 8).

In questa opzione, i ciclisti possono entrare e uscire dalla rete stradale secondo necessità, senza manovre complicate lungo marciapiedi e incroci.

Valutazione

Ciclisti	
Sicurezza percepita dai ciclisti	Alto: Separazione fisica sia da veicoli che da pedoni
Livello di accessibilità per i ciclisti	Alto: Si rivolge alle persone "interessate ad usare la bicicletta ma preoccupate per la sicurezza" (vedere pagina 3)
Qualità delle infrastrutture ciclabili	Alto: Rispetta gli standard di progettazione delle piste ciclabili e dei separatori fisici
Direzione di marcia e integrazione agli incroci	Alto: I ciclisti procedono con il flusso di traffico previsto, si integrano con il flusso di traffico previsto agli incroci
Veicoli	
Sicurezza percepita dai veicoli	Basso: Le corsie strette e le postazioni per dare la precedenza richiedono il rallentamento dei veicoli
Flusso del traffico continuo	Basso: I veicoli devono dare la precedenza e gestire la presenza di auto parcheggiate
Visibilità dei ciclisti in arrivo	Alto: I ciclisti si trovano sul lato interno dei veicoli parcheggiati
Parcheggio su strada	Moderato: 5 rimossi per l'assegnazione della pista ciclabile, 7 rimossi per creare postazioni per dare la precedenza
Pedoni	
Sicurezza percepita dai pedoni	Moderato: Pedoni e ciclisti sono separati. I pedoni che escono dai veicoli parcheggiati devono attraversare la pista ciclabile su entrambi i lati della strada
Impatto sulla rete pedonale	Moderato: Il cordolo limita l'attraversamento a metà blocco. L'isola pedonale a Cornwall Road riduce le distanze di attraversamento per i pedoni
Attuazione e operatività	
Infrastruttura provvisoria o permanente	Alto: Nessuna modifica
Tempo di costruzione	Alto: Nessuna modifica
Necessità di autorizzazioni esterne	Alto: Strade residenziali, non occorre l'approvazione del DoT
Rimozione di alberi e isola di calore urbano	Alto: Non vengono rimossi alberi
Progettazione incroci	Alto: Tutte le modalità si integrano con il flusso del traffico agli incroci. Alternative sicure per i ciclisti meno abili prima di entrare nella rete stradale
Raccolta dei rifiuti stradali	Basso: I bidoni devono essere posizionati sui cordoli. In corso di revisione



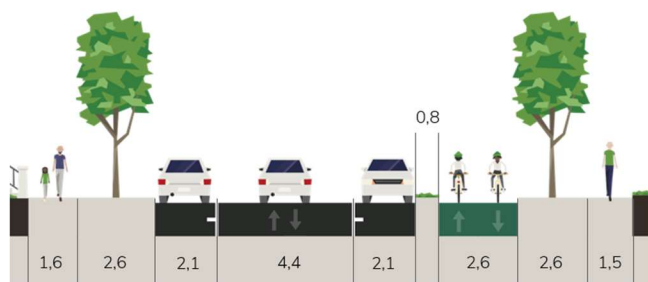
Opzione 2 – Pista ciclabile in sede propria di larghezza minima a doppio senso

L'opzione 2 è una pista ciclabile di 2,6 m a doppio senso sul lato sud di Kent Road.

Questa opzione prevede la rimozione del cordolo a nord e la riduzione a 0,8 m del cordolo a sud.

Vengono aggiunti ulteriori 1,4 m alla corsia di guida, rendendola leggermente più stretta rispetto all'attuale carreggiata per veicoli su Kent Road a est di Cumberland Road (da 9 a 8,6 metri).

Questa opzione prevede la rimozione dell'isola pedonale di Cornwall Road.



Impatto sul collegamento a piste ciclabili in futuro

È possibile costruire una pista ciclabile a doppio senso sul lato sud di Kent Road.

Quando il Consiglio comunale prende in considerazione i piani per completare il percorso ciclabile da Coburg a Glenroy (vedere pagine 7 e 8), un progetto di corsia a doppio senso su Kent Road limiterà le opzioni di progettazione lungo Kent Road a est di Cumberland Road.

Valutazione

Ciclisti	
Sicurezza percepita dai ciclisti	Alto: Separazione fisica sia da veicoli che da pedoni
Livello di accessibilità per i ciclisti	Alto: Si rivolge alle persone "interessate ad usare la bicicletta ma preoccupate per la sicurezza" (vedere pagina 3)
Qualità delle infrastrutture ciclabili	Alto: Rispetta gli standard di progettazione delle piste ciclabili e dei separatori fisici
Direzione di marcia e integrazione agli incroci	Basso: I ciclisti diretti a est non viaggiano nella direzione prevista, possono entrare in conflitto con pedoni e veicoli alla rotonda di Cumberland Road
Veicoli	
Sicurezza percepita dai veicoli	Basso: Le corsie strette e le postazioni per dare la precedenza portano al rallentamento dei veicoli
Flusso del traffico continuo	Moderato: I veicoli devono dare la precedenza e gestire la presenza di auto parcheggiate. Carreggiata veicolare più ampia rispetto al progetto attuale
Visibilità dei ciclisti in arrivo	Alto: I ciclisti si trovano sul lato interno dei veicoli parcheggiati
Parcheggio su strada	Moderato: Nessuna ulteriore modifica rispetto all'opzione 1
Pedoni	
Sicurezza percepita dai pedoni	Basso: Potenziale conflitto tra pedoni e ciclisti all'incrocio con Cumberland Road (vedi pagina 15). I pedoni che escono dai veicoli devono attraversare le piste ciclabili sul lato sud
Impatto sulla rete pedonale	Basso: I cordoli limitano l'attraversamento a metà blocco. Rimozione dell'isola pedonale di Cornwall Road = nessun luogo di sosta sicuro per i pedoni
Attuazione e operatività	
Infrastruttura provvisoria o permanente	Basso: Non adatto alla sperimentazione. Richiede significativi lavori agli incroci
Tempo di costruzione	Basso: Considerevole, piani e scopi dettagliati
Necessità di autorizzazioni esterne	Basso: Richiede l'approvazione del DoT e sono necessari lavori all'incrocio di Cumberland Road
Rimozione di alberi e isola di calore urbano	Alto: Non vengono rimossi alberi
Progettazione incroci	Basso: Cornwall Rd: necessario riallineamento del percorso condiviso di KW Joyce. Cumberland Rd: importanti lavori di riprogettazione della rotonda. Nessun punto sicuro per rientrare nella rete stradale, vedere pagina 15
Raccolta dei rifiuti stradali	Moderato: I bidoni devono essere posizionati sulla linea tratteggiata di marcatura adiacente ai passi carrai



Opzione 3 – Modifica dell'allineamento del marciapiede per ampliare lo spazio stradale

L'opzione 3 è una pista ciclabile di 2,6 m a doppio senso e un marciapiede di 1,5 m sul lato sud. Il cordolo sul lato nord viene rimosso e il cordolo a sud viene ridotto a 0,8 m.

A settembre, il Consiglio comunale ha identificato dei problemi al drenaggio legati all'allargamento del cordolo per creare una superficie piana tra il marciapiede e le piste ciclabili (come mostrato nella sezione trasversale riportata in basso).

Il Consiglio comunale propone di riallineare il cordolo posto a sud più vicino al marciapiede. Ciò significa che i bidoni dovranno essere posizionati sulla linea di demarcazione tratteggiata, anziché sui cordoli come proposto a settembre.



Impatto sul collegamento a piste ciclabili in futuro

È possibile costruire una pista ciclabile a doppio senso sul lato sud di Kent Road.

Quando il Consiglio comunale prende in considerazione i piani per completare il percorso ciclabile da Coburg a Glenroy (vedere pagine 7 e 8), un progetto di corsia a doppio senso su Kent Road limiterebbe le opzioni di progettazione lungo Kent Road a est di Cumberland Road.

Valutazione

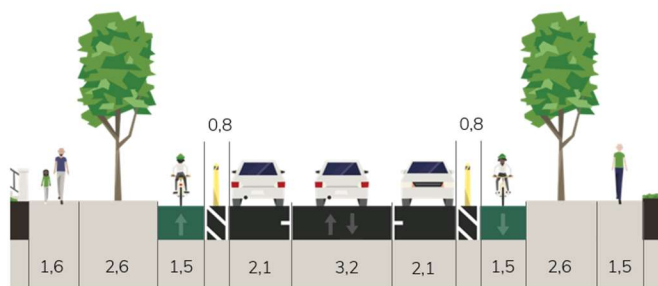
Ciclisti	
Sicurezza percepita dai ciclisti	Alto: Separazione fisica sia da veicoli che da pedoni
Livello di accessibilità per i ciclisti	Alto: Si rivolge alle persone "interessate ad usare la bicicletta ma preoccupate per la sicurezza" (vedere pagina 3)
Qualità delle infrastrutture ciclabili	Alto: Rispetta gli standard di progettazione delle piste ciclabili e dei separatori fisici
Direzione di marcia e integrazione agli incroci	Basso: I ciclisti diretti a est non viaggiano nella direzione prevista, possono entrare in conflitto con pedoni e veicoli alla rotonda di Cumberland Road
Veicoli	
Sicurezza percepita dai veicoli	Moderato: Le corsie strette potrebbero portare al rallentamento dei veicoli
Flusso del traffico continuo	Alto: Il flusso continuo dei veicoli viene agevolato a bassa velocità
Visibilità dei ciclisti in arrivo	Alto: I ciclisti si trovano sul lato interno dei veicoli parcheggiati
Parcheggio su strada	Alto: Ripristino di 7 parcheggi su strada rimossi per posizionare le postazioni per dare la precedenza
Pedoni	
Sicurezza percepita dai pedoni	Basso: Potenziale conflitto tra pedoni e ciclisti agli incroci. I pedoni che escono dai veicoli devono attraversare le piste ciclabili sul lato sud
Impatto sulla rete pedonale	Basso: Rimozione dell'isola pedonale di Cornwall Road = nessun luogo di sosta sicuro per i pedoni.
Attuazione e operatività	
Infrastruttura provvisoria o permanente	Molto basso: Non adatto alla sperimentazione. Richiede modifiche permanenti sostanziali delle infrastrutture lungo la strada
Tempo di costruzione	Molto basso: Richiede lavori permanenti oltre il periodo di sperimentazione
Necessità di autorizzazioni esterne	Basso: Richiede l'approvazione del DoT e sono necessari lavori all'incrocio di Cumberland Road. Necessaria l'approvazione del fornitore di utenze
Rimozione di alberi e isola di calore urbano	Basso: Potrebbe essere necessaria la rimozione di alberi nel lato sud
Progettazione incroci	Basso: Cornwall Rd: necessario riallineamento del percorso condiviso di KW Joyce. Cumberland Rd: importanti lavori di riprogettazione della rotonda. Nessun punto sicuro per rientrare nella rete stradale, vedere pagina 15
Raccolta dei rifiuti stradali	Moderato: I bidoni devono essere posizionati sulla linea tratteggiata di marcatrice adiacente ai passi carrai



Opzione 4 – Piste ciclabili in sede propria di larghezza minima con dissuasori di traffico

L'opzione 4 prevede la rimozione delle barriere di cemento rialzate e la loro sostituzione con paletti. I paletti e la segnaletica orizzontale sono larghi 0,8 m.

Vengono restituiti 0,2 m alla carreggiata veicolare. Si prevede che i paletti contribuiranno a migliorare l'accesso pedonale sulla strada.



Impatto sul collegamento a piste ciclabili in futuro

Le piste ciclabili separate su ciascun lato di Kent Road consentono al Consiglio comunale la massima flessibilità nella progettazione della fase successiva della rete lungo Kent Road e a est della rotatoria di Cumberland Road (vedere pagine 7 e 8).

Con questa opzione, i ciclisti possono immettersi e uscire dalla rete stradale secondo necessità senza manovre complicate lungo marciapiedi e incroci.

Valutazione

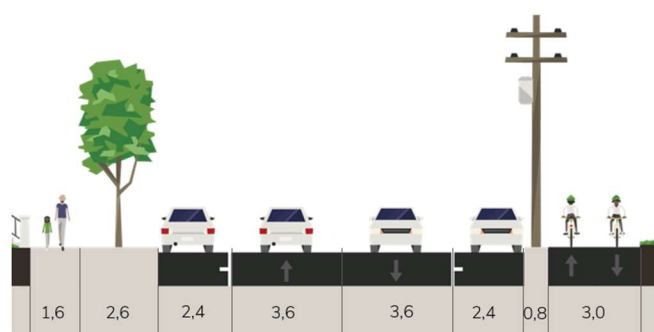
Ciclisti	
Sicurezza percepita dai ciclisti	Alto: Separazione fisica sia da veicoli che da pedoni
Livello di accessibilità per i ciclisti	Alto: Si rivolge alle persone "interessate ad usare la bicicletta ma preoccupate per la sicurezza" (vedere pagina 3)
Qualità delle infrastrutture ciclabili	Alto: Rispetta gli standard di progettazione delle piste ciclabili e dei separatori fisici
Direzione di marcia e integrazione agli incroci	Alto: I ciclisti procedono con il flusso di traffico previsto, si immettono nel flusso del traffico previsto agli incroci
Veicoli	
Sicurezza percepita dai veicoli	Basso: Le corsie strette e le postazioni per dare la precedenza portano al rallentamento dei veicoli
Flusso del traffico continuo	Basso: I veicoli devono dare la precedenza e gestire la presenza di auto parcheggiate
Visibilità dei ciclisti in arrivo	Alto: I ciclisti si trovano sul lato interno dei veicoli parcheggiati
Parcheggio su strada	Moderato: Nessuna ulteriore modifica rispetto all'opzione 1
Pedoni	
Sicurezza percepita dai pedoni	Moderato: Pedoni e ciclisti sono separati. I pedoni che escono dai veicoli parcheggiati devono attraversare la pista ciclabile su entrambi i lati della strada
Impatto sulla rete pedonale	Alto: I paletti consentono un più facile attraversamento a metà blocco. L'isola pedonale di Cornwall Road riduce le distanze di attraversamento per i pedoni
Attuazione e operatività	
Infrastruttura provvisoria o permanente	Alto: Richiede lavori temporanei limitati
Tempo di costruzione	Moderato: Richiede lavori temporanei limitati
Necessità di autorizzazioni esterne	Alto: Strade residenziali, non occorre l'approvazione del DoT
Rimozione di alberi e isola di calore urbano	Alto: Non vengono rimossi alberi
Progettazione incroci	Alto: Tutte le modalità si integrano con il flusso del traffico agli incroci. Alternative sicure per i ciclisti meno abili prima di entrare nella rete stradale
Raccolta dei rifiuti stradali	Moderato: I bidoni devono essere posizionati sulla linea tratteggiata di marcatura adiacente ai passi carrai o tra i paletti



Opzione 6 – Percorso condiviso di 3 metri; Kent Road come era prima della sperimentazione

L'opzione 6 richiede lavori di costruzione notevoli per creare un percorso condiviso largo 3 metri che sostituisca l'attuale marciapiede di 1,5 m sul lato sud della strada.

I pali delle utenze saranno riposizionati e gli alberi sul lato sud della strada saranno rimossi. Questa opzione è soggetta all'approvazione dei fornitori di servizi.



Impatto sul collegamento a piste ciclabili in futuro

Quando il Consiglio comunale prende in considerazione i piani per completare il percorso ciclabile da Coburg a Glenroy (vedere pagine 7 e 8), un progetto di corsia a due direzioni su Kent Road limiterà le opzioni di progettazione lungo Kent Road a est di Cumberland Road.

Valutazione

Ciclisti	
Sicurezza percepita dai ciclisti	Basso: Sulla corsia condivisa i ciclisti sono in conflitto con i pedoni
Livello di accessibilità per i ciclisti	Basso: Ciclisti e pedoni non sono separati
Qualità delle infrastrutture ciclabili	Basso: Corsia condivisa con i pedoni
Direzione di marcia e integrazione agli incroci	Basso: I ciclisti diretti a est non viaggiano nella direzione prevista, possono entrare in conflitto con pedoni e veicoli alla rotonda di Cumberland Road
Veicoli	
Sicurezza percepita dai veicoli	Alto: Le corsie più larghe permettono ai veicoli di viaggiare in sicurezza in condizioni normali
Flusso del traffico continuo	Alto: Viene facilitato il flusso continuo dei veicoli
Visibilità dei ciclisti in arrivo	Basso: Potenziale conflitto con passi carrai sul lato sud. Ciclisti sul lato interno dei veicoli parcheggiati
Parcheggio su strada	Alto: Ripristino di tutti i parcheggi su strada esistenti prima di giugno 2021
Pedoni	
Sicurezza percepita dai pedoni	Basso: Sulla corsia condivisa i pedoni sono in conflitto con i ciclisti
Impatto sulla rete pedonale	Basso: Sulla corsia condivisa i pedoni sono in conflitto con i ciclisti
Attuazione e operatività	
Infrastruttura provvisoria o permanente	Molto basso: Non adatto alla sperimentazione. Richiede modifiche permanenti sostanziali delle infrastrutture lungo la strada
Tempo di costruzione	Molto basso: Richiede lavori permanenti oltre il periodo di sperimentazione
Necessità di autorizzazioni esterne	Basso: Richiede l'approvazione del Ministero dei trasporti e sono necessari lavori all'incrocio di Cumberland Road. Necessaria l'approvazione del fornitore di utenze
Rimozione di alberi e isola di calore urbano	Basso: Potrebbe essere necessaria la rimozione di alberi nel lato sud
Progettazione incroci	Basso: Cornwall Rd: necessario riallineamento del percorso condiviso di KW Joyce. Cumberland Rd: importanti lavori di riprogettazione della rotonda. Nessun punto sicuro per rientrare nella rete stradale, vedere pagina 15
Raccolta dei rifiuti stradali	Alto: Bidoni posizionati sul bordo del marciapiede



Rotonda di Cumberland Road

Cumberland Road è un'arteria statale. Ciò significa che l'approvazione per qualsiasi lavoro relativo a questa strada o alla sua rotatoria con Kent Road richiede l'approvazione e l'esame dettagliato della progettazione con il Department of Transport (DoT) del governo del Victoria.

Per le opzioni di progettazione a corsia singola 1, 4 e 5, il Consiglio comunale prenderebbe in considerazione l'installazione di elementi come piccoli dossi stradali, chiamati anche "rallentatori di velocità", in prossimità della rotatoria, come già fatto anche per altre rotatorie, così da renderle più sicure per i ciclisti in normali condizioni di traffico.

Nelle opzioni alternative 2, 3 e 6, i ciclisti si trovano sul lato sud della strada. Quando arrivano alla rotonda, i ciclisti diretti a est si trovano sul lato opposto della strada per attraversare in sicurezza la rotonda.

La figura 7 in basso mostra come il Consiglio comunale potrebbe ridisegnare i percorsi pedonali intorno alla rotatoria per aiutare i ciclisti a tornare sul lato corretto della strada.

Il progetto dovrebbe inoltre lasciare spazio sufficiente ai ciclisti in uscita dalla strada, a pedoni e ciclisti che attraversano Cumberland Road e agli autobus che attraversano la rotatoria.

Altre considerazioni fondamentali del progetto nella Cole Reserve sono la protezione degli alberi e la porosità della pavimentazione.

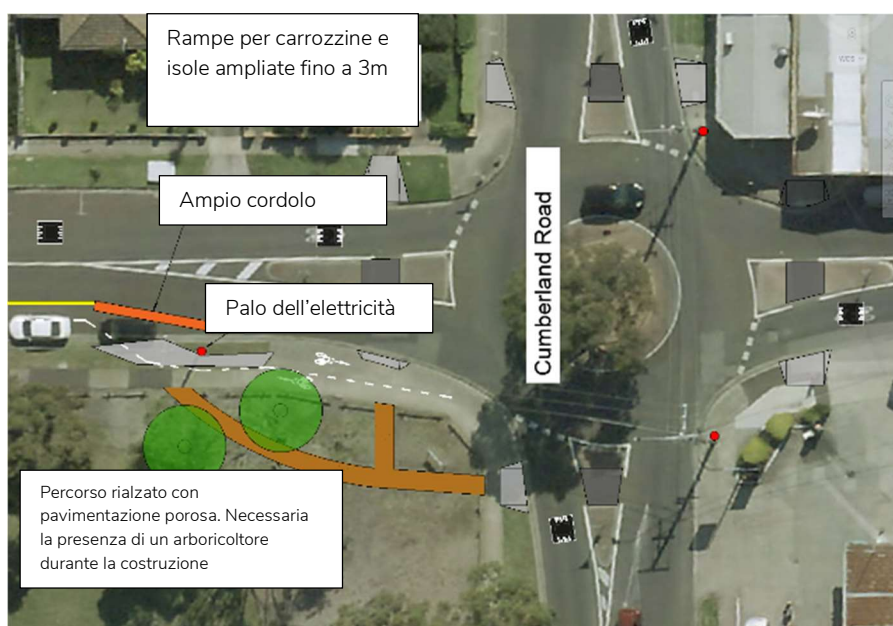


Figura 7: Rotatoria di Kent Road e Cumberland Road

Prossimi passi

A seguito delle recenti passeggiate organizzate a luglio e agosto 2021 con i cittadini, abbiamo sviluppato un piano di partecipazione per offrire a gruppi mirati e alla comunità una serie di opportunità per discutere del futuro delle piste ciclabili di Kent Road.

Guardate la registrazione del seminario online del 28 ottobre

Abbiamo tenuto una discussione di un'ora, facilitata da un consulente indipendente, nel corso della quale abbiamo presentato le origini del progetto, le motivazioni, le 6 potenziali opzioni di progettazione e il nuovo programma di coinvolgimento.

Condividete la vostra opinione col sondaggio comunitario

Vi invitiamo a rispondere a un sondaggio sul progetto di pista ciclabile in sede propria di Kent Road, disponibile dal 29 ottobre al 10 novembre sul sito web indicato in basso.

Il sondaggio verrà utilizzato per identificare le più ampie opinioni della comunità sul progetto così come è attualmente, e considerazioni sulle potenziali opzioni di progettazione.

Registratevi per prendere parte al Gruppo civico di revisione

Vi invitiamo a candidarvi per far parte del Gruppo civico di revisione.

Il gruppo si riunirà domenica 14 novembre e domenica 21 novembre.

La selezione per la partecipazione al gruppo sarà effettuata da una persona indipendente specializzata in processi di partecipazione civica per garantire che il gruppo rappresenti in modo appropriato l'intera gamma di opinioni associate a questo progetto.

I membri della comunità selezionati avranno il compito di rispondere alle nostre tre domande di coinvolgimento attraverso una discussione aperta, costruttiva e rispettosa. La persona indipendente specializzata nel coinvolgimento della comunità faciliterà la manifestazione di opinioni e la conversazione da parte di tutto il gruppo, e il personale del Consiglio sarà disponibile per rispondere a domande tecniche e strategiche.

Cosa succede dopo il coinvolgimento della comunità?

Il Consiglio comunale riceverà un rapporto sulla sperimentazione delle piste ciclabili di Kent Road nel febbraio 2022. Il rapporto prenderà in considerazione la fattibilità tecnica, la ricerca e l'analisi dei dati e gli esiti del coinvolgimento della comunità, fornendo così al Consiglio le informazioni che verranno utilizzate per prendere una decisione sui prossimi passi per la sperimentazione di Kent Road. Il Consiglio potrebbe quindi decidere di proseguire la sperimentazione allo stato attuale, apportare delle modifiche o attuare una soluzione permanente.

Nel fare ciò, il Consiglio terrà in considerazione e risponderà alle raccomandazioni del Gruppo e alle conclusioni ottenute dalle altre attività di coinvolgimento comunitario, fornendo le ragioni della propria decisione, all'inizio del 2022.

Per ulteriori

Questo opuscolo è un riassunto delle informazioni disponibili fino ad oggi relative al progetto sperimentale di piste ciclabili su Kent Road e al processo di coinvolgimento in corso. Per ulteriori informazioni sul progetto o sul processo di coinvolgimento in corso:

Visitate il nostro sito web

conversations.moreland.vic.gov.au/transport-projects/kent-road-trial

Mandateci un'email

covidtransport@moreland.vic.gov.au

Chiamateci al numero

9240 1111

Moreland Language Link

廣東話 9280 1910
Italiano 9280 1911
Ελληνικά 9280 1912

عربي 9280 1913
Türkçe 9280 1914
Tiếng Việt 9280 1915

हिंदी 9280 1918
普通话 9280 0750
ਪੰਜਾਬੀ 9280 0751

Per tutte le altre lingue
9280 1919