Manuale d'uso
Segnaletica Bicipolitana

DOCUMENTO
IN FASE DI
REVISIONE

Aggiornato al 1° gennaio 2023

CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

#BICIPOLITANA
RETE CICLABILE BOLOGNA METROPOLITANA

Indice

Introduzione	3
Mappe Bicipolitana	4
Logica di navigazione	**17**
Segnaletica verticale	**19**
Tipologia di segnaletica	20
· Indirizzamento principali	23
· Indirizzamento secondari	26
· Indirizzamento speciali	32
· Strade promiscue	37
· Accoglienza	41
· Informazione	52
Principi di costruzione	55
Segnaletica orizzontale	**59**
· Conferma	60
· Punti notevoli	62
· Incroci	63
· Attraversamenti SP/SS	66
· Asse 30/E-bis/F-bis	69
· Zone promiscue 30/50	70
Casistiche	**71**
· Introduzione	72
· Livello d'informazione	75
· Abaco	76
Applicazioni pratiche	**85**
· Tratto senza incroci	86
· Incroci senza svolta	89
· Incroci con svolta	90

Introduzione

La segnaletica è un elemento fondamentale per la promozione della mobilità ciclabile; essa infatti dona leggibilità e riconoscibilità ai percorsi ciclabili, accompagnando e guidando l'utente durante gli spostamenti quotidiani e/o del tempo libero.

Questa assume poi particolare importanza nel traffico quotidiano, indirizzando i ciclisti verso percorsi più sicuri e veloci e segnalando agli altri veicoli la condivisione della carreggiata.
In loro assenza il ciclista tende a prediligere percorsi familiari al traffico automobilistico o al trasporto pubblico locale ma, senza le adeguate misure per la condivisione della strada, possono esporli a pericoli, interruzioni e ad allungare l'itinerario.

Anche per il cicloturismo, una segnaletica omogenea e completa è un elemento essenziale per la loro promozione, oltre che un prerequisito per la percezione e la comunicazione del prodotto turistico.

La segnaletica presentata in questo manuale prende spunto dai convenzionali cartelli del Codice della Strada (CdS), con immagini e dimensioni **già riconosciute dagli utenti**, al fine di facilitare la lettura e la comprensione delle informazioni.
Il colore di sfondo passa dal classico marrone, generalmente utilizzato per la segnaletica turistica, al rosso mattone, allineandosi alla scelta fatta dal Comune di Bologna per la segnaletica ciclabile urbana.
Nasce così un nuovo sistema di segnalamento per l'area metropolitana di Bologna, completamente dedicato alla rete ciclabile.
La scelta di un colore e una grafica omogenei rende immediatamente distinguibili i percorsi, alla stregua del verde utilizzato per le Autostrade, il blu per le strade extraurbane, ecc.

Preme ricordare che Il **CdS** è stato concepito prevalentemente per l'automobile e la creazione di una segnaletica differente conferisce due aspetti positivi:
- gli automobilisti non vengono distratti/confusi, grazie alla differenza cromatica;
- i ciclisti riconoscono una segnaletica disegnata specificatamente per loro sentendosi valorizzati dal sistema.

Mappe Bicipolitana

La Bicipolitana bolognese è la prima rete ciclabile su scala metropolitana in Italia, e raddoppia la sua rappresentazione per indicare sia la rete per gli spostamenti quotidiani sia quella di interesse ludico e turistico.

Si compone in tutto di 35 linee di cui 20 per la mobilità quotidiana e 15 dedicate al tempo libero.

In funzione del grado di dettaglio e delle informazioni che si vogliono trasmettere è possibile scegliere tra diversi layout di mappa, che raccontano il territorio alle diverse scale di rappresentazione:
- mappa di insieme
- mappa di area vasta
- mappa di linea
- mappa comunale
- mappa di zona

Bicipolitana per tutti i giorni

Bicipolitana per il tempo libero

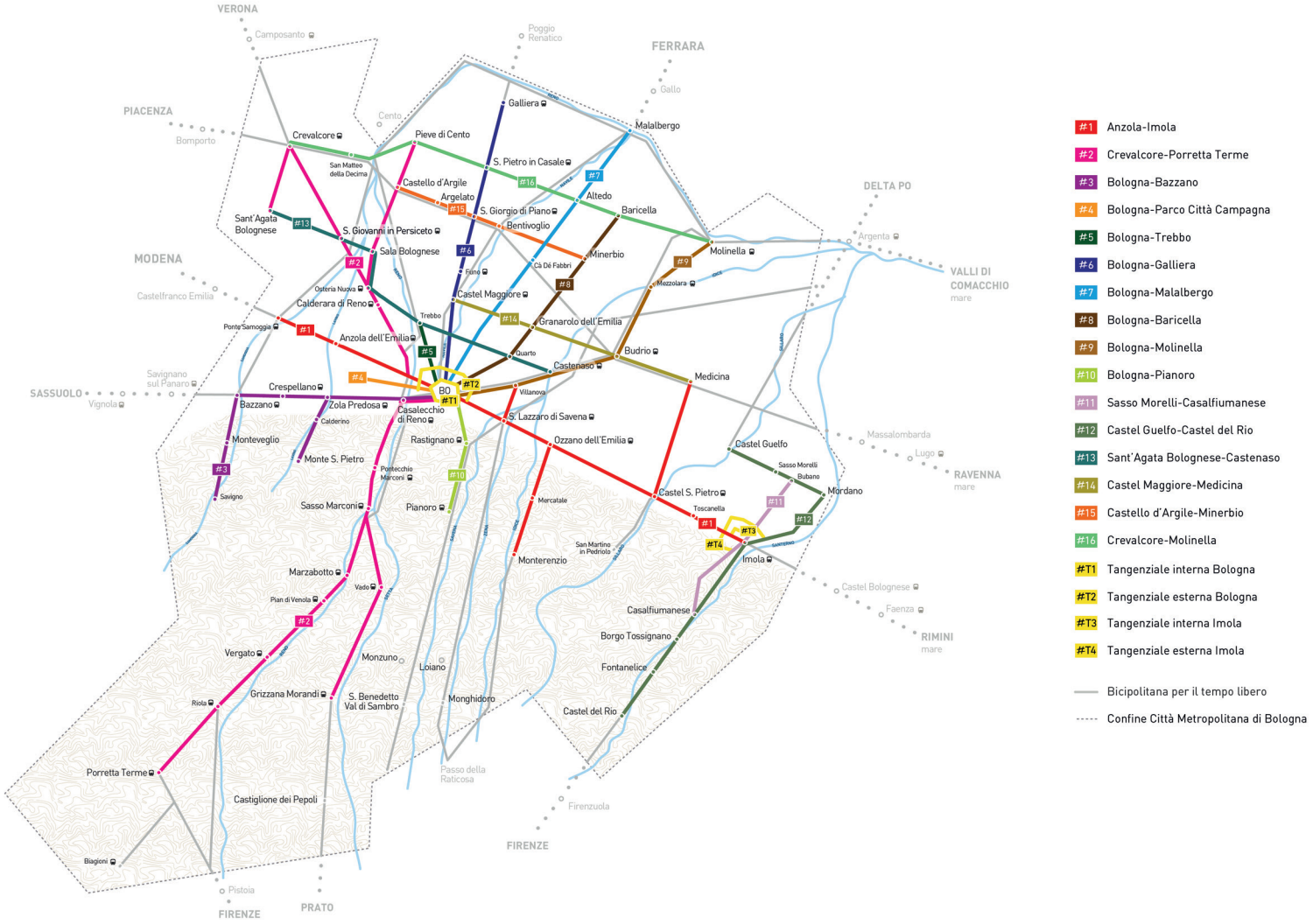
Le mappe sono in costante aggiornamento, si consiglia di consultare regolarmente il sito ufficiale della Bicipolitana e rivolgersi all'ufficio Pianificazione della mobilità della Città metropolitana.

Mappe Bicipolitana

MAPPA DI INSIEME

La Bicipolitana per tutti i giorni è pensata per gli spostamenti casa-scuola-lavoro e lo svolgimento delle commissioni quotidiane; la mappa indica dunque gli itinerari più rapidi per spostarsi da un Comune ad un altro.
La rete è costituita da 20 linee differenziate per numero e colore.

Su questa mappa vengono indicate:
- le linee
- le città e le principali località attraversate
- le stazioni dei treni
- i principali corsi d'acqua
- le zone collinare



Bicipolitana per tutti i giorni

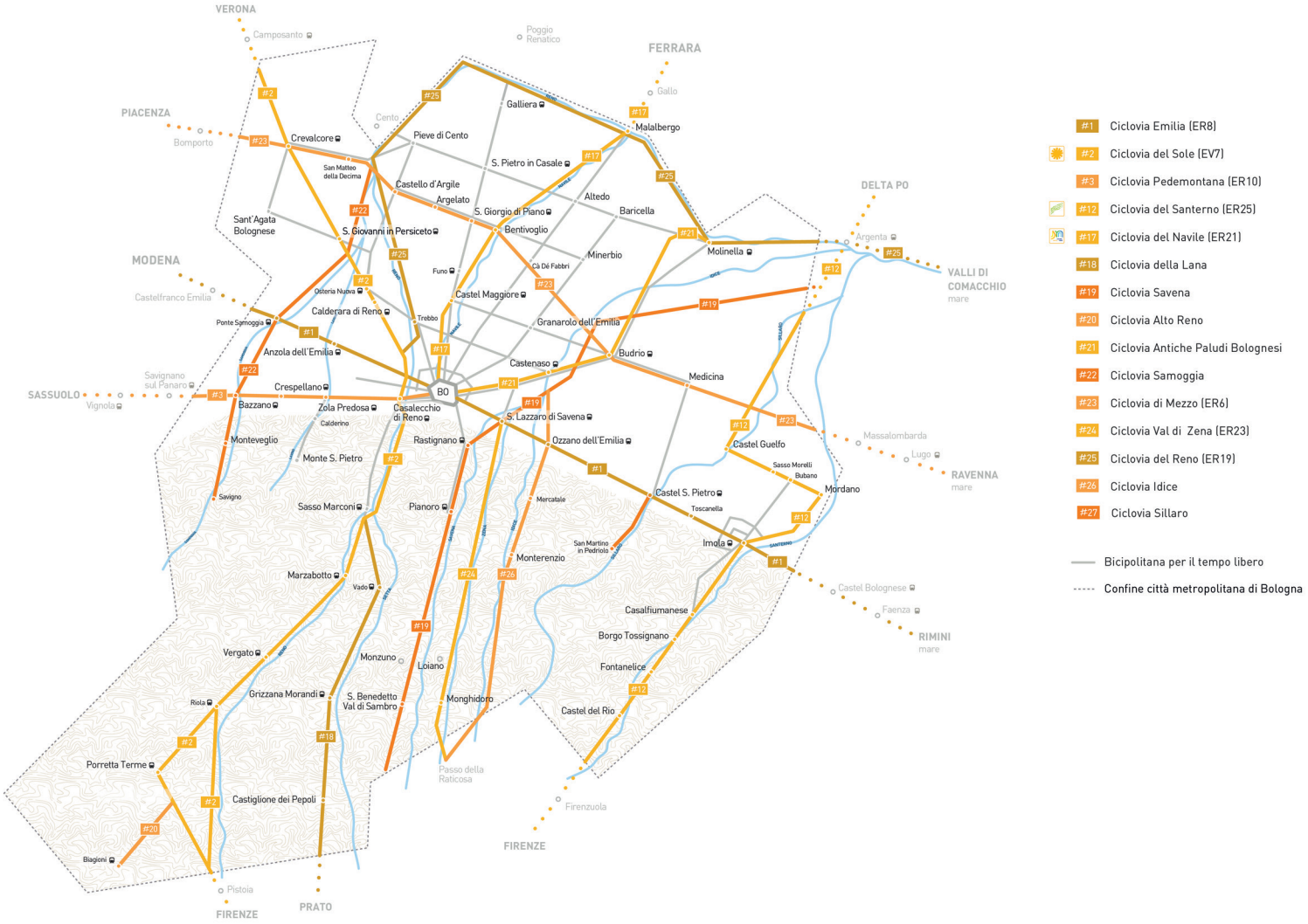
Questa mappa è stata disegnata a 40x30cm, per ogni ridimensionamento, si consiglia di effettuare una prova di stampa per controllare la leggibilità di testi e icone

SPECIFICHE TECNICHE
Testi legenda: 10pt
Paesi fuori confine: 9pt
Paesi: 8pt
Paesini: 6pt
Linee Bicipolitana: 3pt
Nr. tratta Bicipolitana: 7,5pt
Corsi d'acqua: 2pt
Nomi corsi d'acqua: 4pt (maiuscolo)

Mappe Bicipolitana

MAPPA DI INSIEME

La Bicipolitana per il tempo libero è invece dedicata al cicloturismo, ed è caratterizzata da percorsi gradevoli, spesso immersi nella natura. La rete cicloturistica è identificata dall'iconico colore giallo, come l'ormai famosa Ciclovia del Sole. Le varie linee vengono proposte in una scala di gialli per facilitare la lettura e la distinzione degli itinerari.



Bicipolitana per il tempo libero

Mappe Bicipolitana

MAPPA DI INSIEME

La mappa di insieme della Bicipolitana è stata sviluppata in 6 differenti vesti, da utilizzare a seconda della necessitá:
1) Bicipolitana per tutti i giorni, stato di fatto - sono distinte le tratte esistenti da quelle di previsione
2) Bicipolitana per tutti i giorni - la rete è rappresentata nella sua completezza, senza distinzioni
3) Bicipolitana per tutti i giorni e Bicipolitana per il tempo libero - in secondo piano è visibile la rete cicloturistica
4) Bicipolitana per il tempo libero, stato di fatto - sono distinte le tratte esistenti da quelle in progettazione e di previsione
5) Bicipolitana per il tempo libero - la rete è rappresentata nella sua completezza, senza distinzioni
6) Bicipolitana per il tempo libero e Bicipolitana per tutti i giorni - in secondo piano è visibile la rete per la mobilità quotidiana

1)

4)

2)

5)

4)

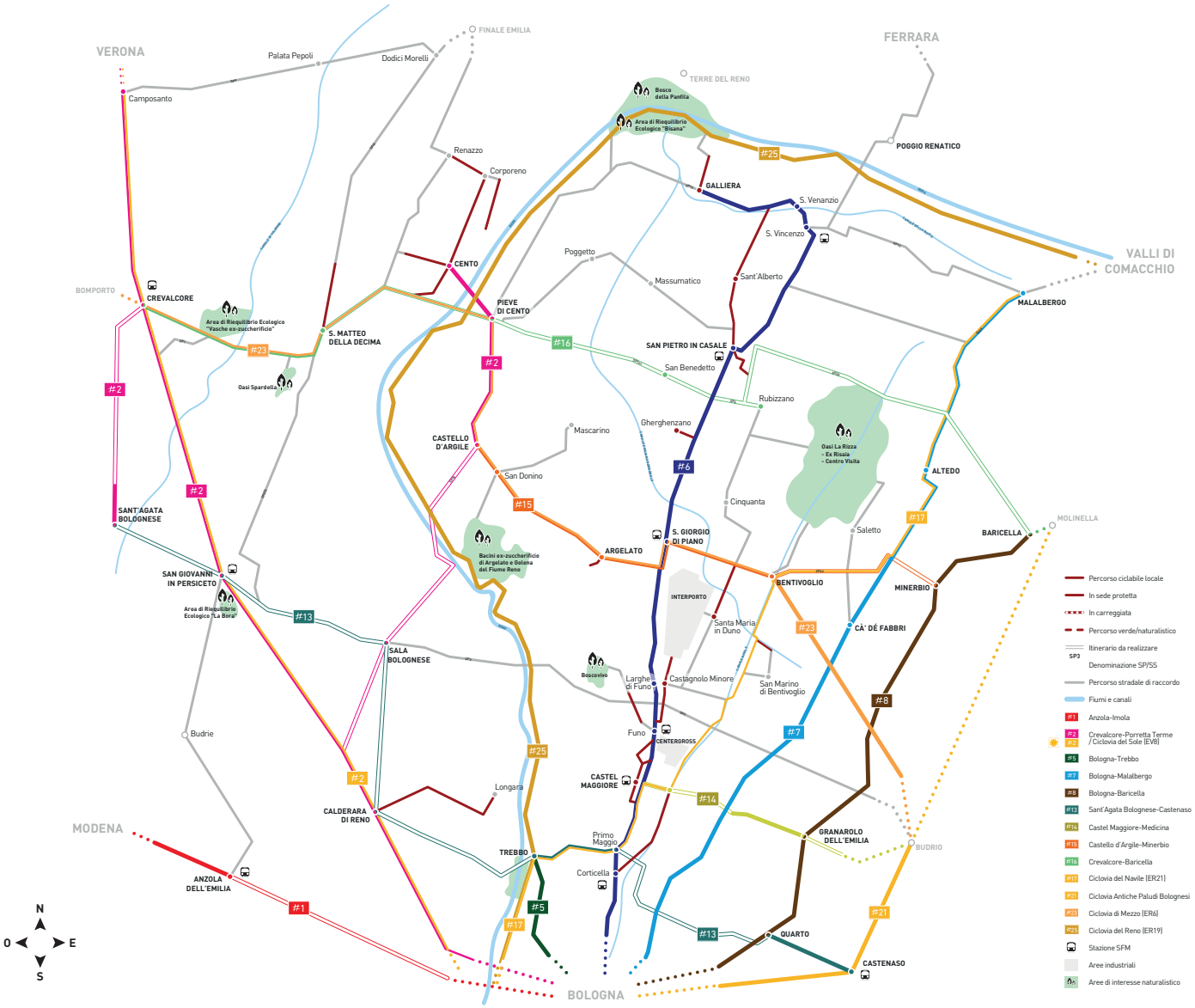
6)

Mappe Bicipolitana

La **MAPPA DI AREA VASTA** è declinata per dare un'informazione più localizzata, mantenendo comunque un carattere sovracomunale e/o di unione di comuni.

La logica di rappresentazione segue i medesimi principi di origine e destinazione, fornendo un livello di dettaglio maggiore a livello geografico, indicando i principali punti di interesse e indicando diverse località, anche al di fuori delle direttrici principali.

Questa mappa viene utilizzata abbinata a quella di overview per facilitare l'orientamento di breve raggio, indicando nel dettaglio le linee e gli assi cicloturistici della Bicipolitana, lasciando invece in "rosso mattone" gli itinerari della rete comunale.



Questa mappa è stata disegnata a 99x78cm, per ogni ridimensionamento, si consiglia di effettuare una prova di stampa per controllare la leggibilità di testi e icone

SPECIFICHE TECNICHE

Paesi linea: 16pt (maiuscolo)
Paesi fuori linea: 18pt
Nr. tratta Bicipolitana: 21pt
Nomi corsi d'acqua: 7,5pt (maiusc.)
Nomi POI: 12,5pt
Nomi strade: 12,5pt
Direzioni esterne alla mappa: 27pt
Testi legenda: 16pt

Icone: inscritte in 1,5x1,5mm
Linea Bicipolitana: 9pt (4,5+4,5 ibrida)
Ciclabile locale: 5,5pt
Linea ferroviaria: 5pt
Strade di connessione: 5,5pt
Corsi d'acqua: 3,5pt
Corsi d'acqua importanti: 9pt

Mappe Bicipolitana

MAPPA DI LINEA

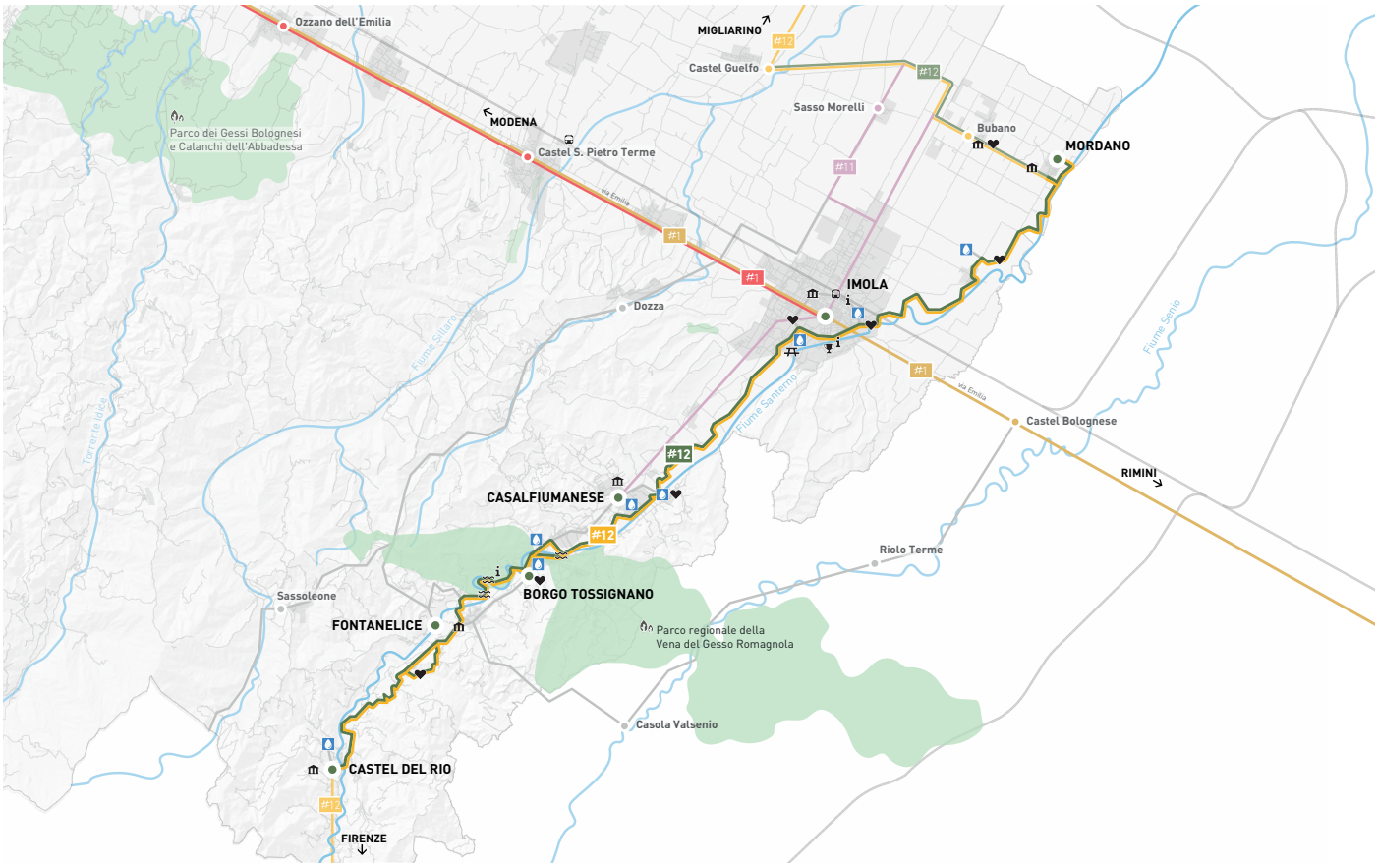
Questa mappa è pensata per rappresentare in dettaglio una direttrice o un percorso cicloturistico.
La linea analizzata viene corredata di tutte le informazioni utili (servizi al ciclista, polarità, edifici culturali, ecc.), oltre alle città e località attraversate.
A questa scala la linea è rappresentata con una fisionomia più realistica, per facilitarne il riconoscimento agli utenti che la confronteranno con un'ortofoto.

Diversamente, le altre linee della Bicipolitana restano solo abbozzate, per comunicare l'appartenenza alla rete senza distogliere l'attenzione dalla linea in esame. Queste sono inserite nella rappresentazione con un leggero sfumo e le informazioni rimangono basiche (con le città e le località riportate nella mappa di insieme). Sono inoltre distinte le tratte esistenti da quelle di progetto, secondo la legenda della mappa d'insieme.

Anche lo sfondo è più dettagliato rispetto alle mappe d'insieme, con l'inserimento di elementi geografici, utili all'orientamento, come i parchi, i fiumi, le aree montuose, ecc., oltre agli elementi antropici già menzionati.

In queste tipologie di mappa potrebbe talvolta rendersi necessaria la rotazione, al fine di ottimizzare l'inquadramento; per garantire una buona leggibilità si suggerisce di non ruotare la mappa di un angolo maggiore ai 15°.

Come esempio, viene riportata la mappa della linea #12 Mordano-Castel del Rio/Ciclovia del Santerno.



Questa mappa è stata disegnata a 100x62cm, per ogni ridimensionamento, si consiglia di effettuare una prova di stampa per controllare la leggibilità di testi e icone

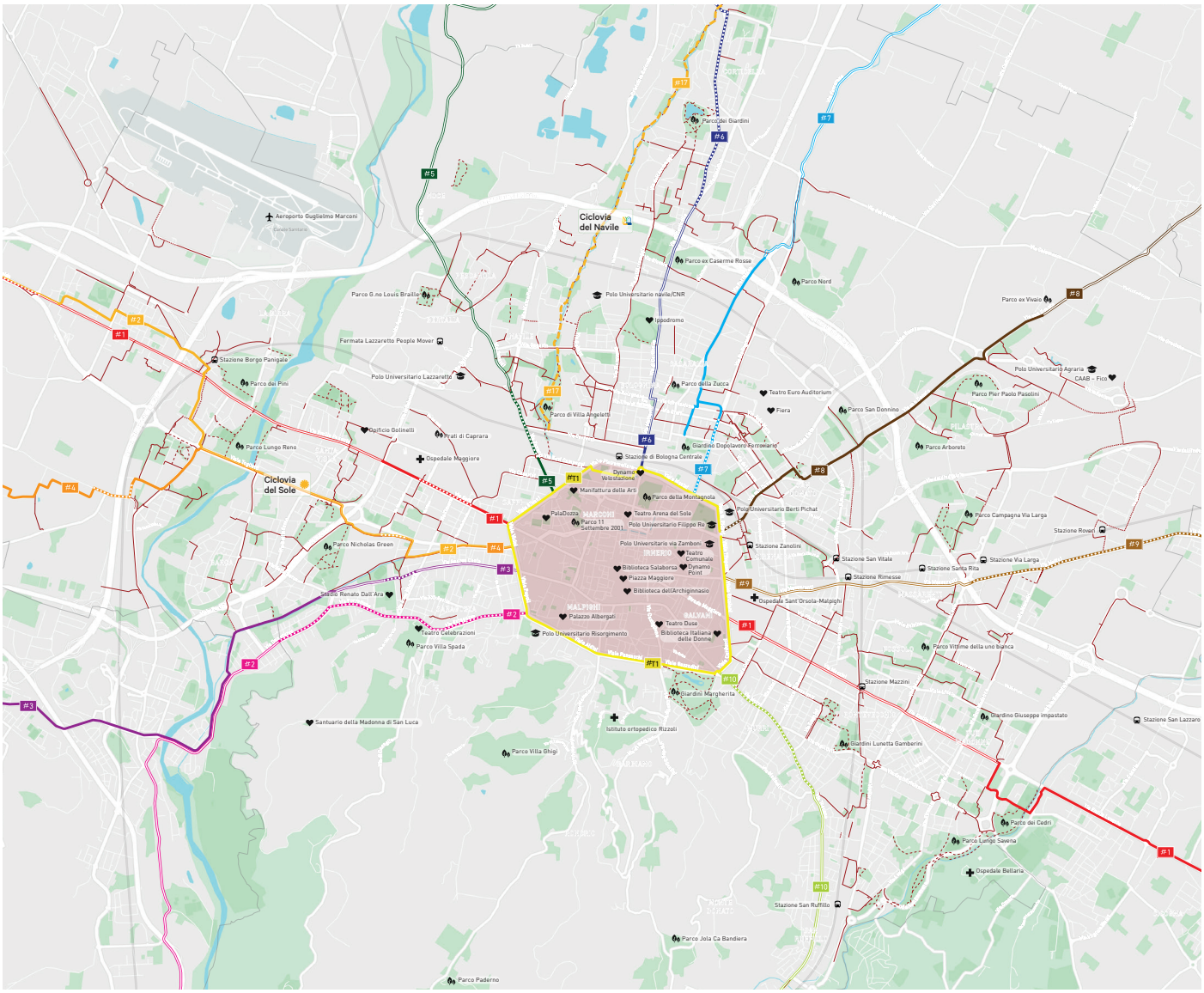
SPECIFICHE TECNICHE
Paesi linea: 28pt (maiuscolo)
Paesi fuori linea: 23pt
Nr. tratta Bicipolitana: 28pt
Nomi corsi d'acqua: 23pt
Nomi POI: 23pt
Altri testi: 15pt
Direzioni esterne alla mappa: 23pt
Icone: inscritte in 9x9mm
Linea Bicipolitana: 12pt (6+6 se ibrida)
Altre linee Bicip.: 6pt (3+3 se ibrida)
Linea ferroviaria: 5pt
Strade di connessione: 5pt
Corsi d'acqua: 5pt
Orografia: servizio cartografico RER

Mappe Bicipolitana

La rappresentazione della Bicipolitana prosegue anche a scala **COMUNALE**, su base cartografica open "Map Box" (i dettagli sono illustrati nella pagina seguente).

In questa tipologia mappa vengono dettagliate tutte le linee, gli assi cicloturistici e la rete comunale (in "rosso mattone"), specificando la tipologia di sede ciclabile (percorso protetto, in carreggiata o su fondo naturale)

Come esempio, viene riportata la cartina di Bologna.



Questa mappa ha dimensione 60x40cm, per ogni ridimensionamento, si consiglia di effettuare una prova di stampa per controllare la leggibilità di testi e icone

SPECIFICHE TECNICHE
Quartieri: 8pt (maiuscolo)
Vie importanti: 6pt
Vie secondarie: 4pt
Nr. tratta Bicipolitana: 8pt
Nomi POI: 7pt

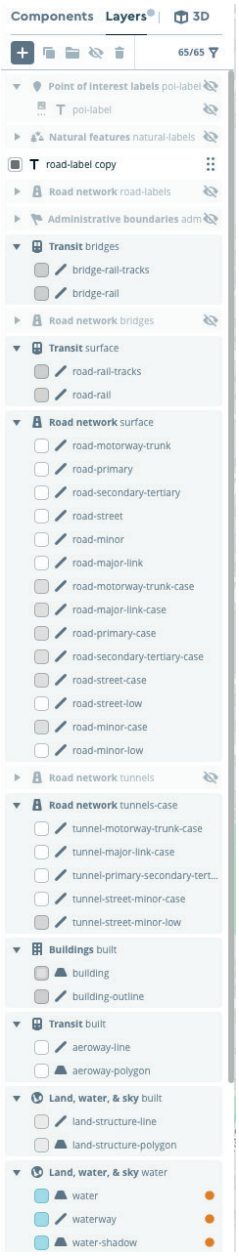
Icone: inscritte in 0,3x0,3mm
Linea Bicipolitana: 3pt (1,5+1,5 ibrida)
Ciclabile locale: 0,7pt
Linea ferroviaria: 0,2pt
Linea confine: 0,9pt

Mappe Bicipolitana

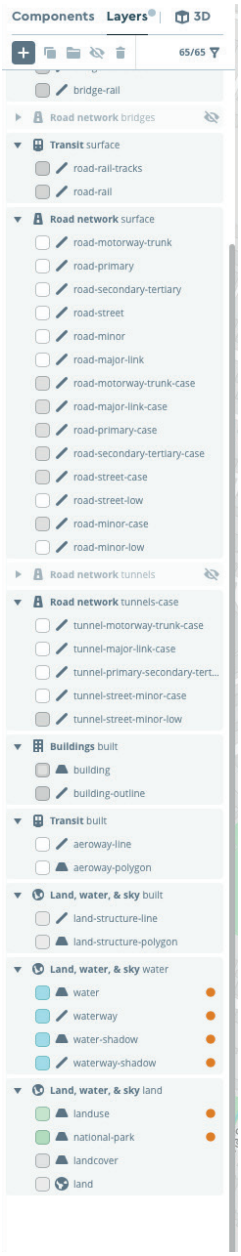
SFONDO MAPPE

Di seguito si riportano le impostazioni utilizzate sull'applicativo "Map Box" per generare lo sfondo delle mappe comunali.

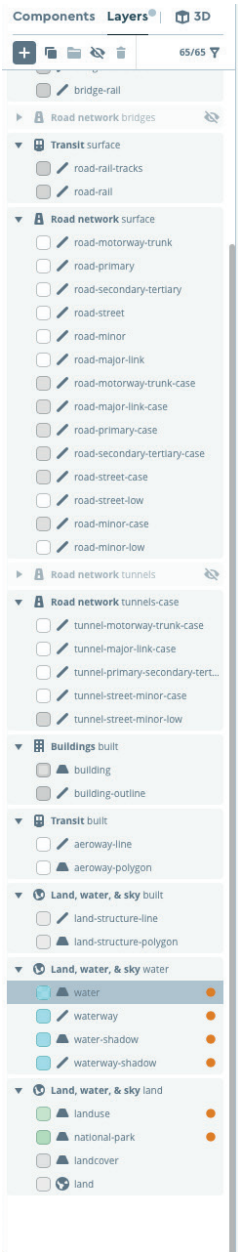
1



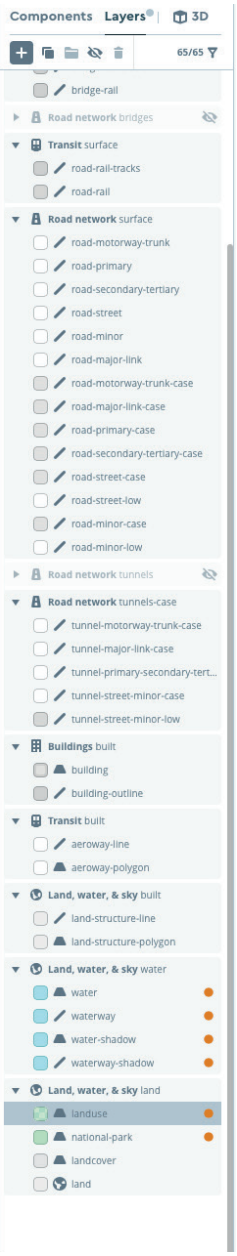
2



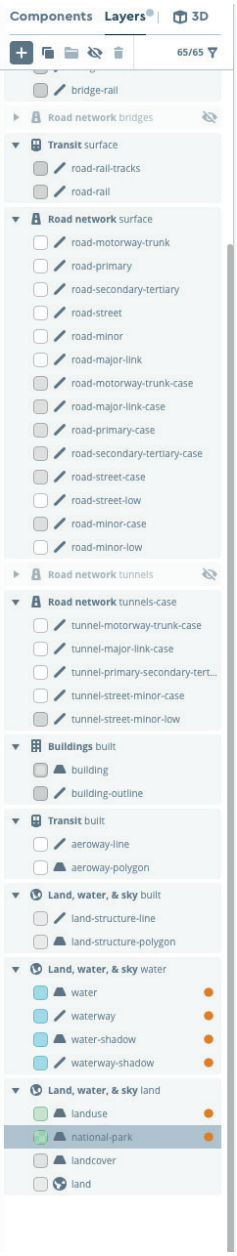
3



4



5



Mappe Bicipolitana

MAPPA DI ZONA

L'ultimo livello di rappresentazione è quello di zona che, a seconda della necessità, può essere declinata su un quartiere, una zona scolastica, una polarità turistica, ecc.

Il suo scopo è principalmente quello di illustrare come muoversi i sicurezza in bici all'interno di aree specifiche, indicando tutti i principali punti d'interesse e i servizi utili, consigliando agli utenti locali come raggiungere le diverse attività in bicicletta.

Come esempio viene presentata la mappa dell'intorno della stazione dei treni di San Giovanni in Persiceto.

Questa mappa ha dimensione 99x62cm, per ogni ridimensionamento, si consiglia di effettuare una prova di stampa per controllare la leggibilità di testi e icone

SPECIFICHE TECNICHE
Nomi POI: 25pt
Nr. Bicipolitana: 22pt
Direzioni fuori mappa: 30pt (maiusc.)
Icone: inscritte in 2x2cm
Linea Bicipolitana: 9pt (4,5+4,5 ibrida)
Ciclabile locale: 2,3pt

Mappe Bicipolitana per tutti i giorni

PITTOGRAMMI

Ad ogni mappa possono venire aggiunti in linea di massima i seguenti POI (punti d'interesse) nel seguente ordine e sempre valutando lo spazio disponibile:

Devono essere presenti:

- Punti di interesse generale
- Stazioni dei treni
- Parchi/zone verdi
- Punti di interesse culturali
- Punti di interesse sportivi

Possono essere presenti:

- Parcheggio bici
- Parcheggio bici custodito
- Bike sharing
- Fontanelle
- Punti carica e-bike
- Officine/punti di manutenzione
- Ospedali/punti primo soccorso
- Fermata del bus
- Rampa
- Zona produttiva
- Velostazione

Se c'é ancora spazio:

- Servizi pubblici
- Universitá/scuole primarie e secondarie
- Bar
- Ristorante
- Acquisto di beni primari
- Area di sosta
- Bike Hotel
- Bancomat
- Posta
- Guado
- Infopoint

La mappa di overview:
presenta unicamente l'icona "stazione dei treni".

La mappa linea singola:
- all'infuori della linea stessa presenta unicamente le icone "stazione dei treni" e "parchi zone/verdi"
- lungo la linea può presentare tutte le icone presenti, in base alla legenda qua di lato e in base allo spazio.

Le mappe:
- comunale
- di zona
possono presentare tutte le icone illustrate in legenda in base allo spazio.

Ogni mappa è inoltre sempre accompagnata dal logo della Bicipolitana

#BICIPOLITANA
RETE CICLABILE BOLOGNA METROPOLITANA

e dal QR code collegato al sito web della Bicipolitana (https://www.bicipolitanabolognese.it/)

SPECIFICHE TECNICHE
Le icone devono sempre essere inscritte in una dimensione minima di 10x10mm

Mappe Bicipolitana per il tempo libero

PITTOGRAMMI

Ad ogni mappa possono venire aggiunti in linea di massima i seguenti POI (punti d'interesse) nel seguente ordine e sempre valutando lo spazio disponibile:

Devono essere presenti:

- Punti di interesse generale
- Stazioni dei treni
- Parchi/zone verdi
- Punti di interesse culturali
- Punti di interesse sportivi
- Parcheggio bici
- Parcheggio bici custodito
- Fontanelle
- Area di sosta

Possono essere presenti:

- Punti carica e-bike
- Officine/punti di manutenzione
- Ospedali/punti primo soccorso
- Infopoint
- Bike Hotel
- Rampa
- Acquisto di beni primari
- Guado
- Bancomat

Se c'é ancora spazio:

- Servizi pubblici
- Universitá/scuole primarie e secondarie
- Bar
- Ristorante
- Bike sharing
- Posta
- Velostazione
- Zona produttiva
- Fermata del bus

La mappa di overview:
presenta unicamente l'icona "stazione dei treni".

La mappa linea singola:
- all'infuori della linea stessa presenta unicamente le icone "stazione dei treni" e "parchi zone/verdi"
- lungo la linea può presentare tutte le icone presenti, in base alla legenda qua di lato e in base allo spazio.

Le mappe:
- comunale
- di zona
possono presentare tutte le icone illustrate in legenda in base allo spazio.

Ogni mappa è inoltre sempre accompagnata dal logo della Bicipolitana

#BICIPOLITANA
RETE CICLABILE BOLOGNA METROPOLITANA

e dal QR code collegato al sito web della Bicipolitana (https://www.bicipolitanabolognese.it/)

Codici colore

Di seguito si riportano i codice colore per la stampa in quadricromia (CMYK) e in RGB per il web, da utilizzare- per le mappe e per la segnaletica.

LINEE PER TUTTI I GIORNI

#1	0, 100, 100, 0 / 227, 15, 19
#2	0, 100, 0, 0 / 229, 11, 126
#3	50, 100, 0, 0 / 149, 31, 129
#4	0, 50, 100, 0 / 243, 146, 7
#5	100, 0, 100, 60 / 9, 84, 39
#6	100, 100, 0, 0 / 48, 45, 127
#7	100, 0, 0, 0 / 26, 158, 218
#8	40, 70, 100 ,50 / 104, 61, 20
#9	40, 70, 100, 40 / 168, 104, 21
#10	40, 0, 100, 0 / 175, 202, 20
#11	23, 45, 8, 0 / 202, 158, 189
#12	66, 32, 77, 18 / 94, 125, 77
#13	80, 33, 50, 22 / 48, 113, 111
#14	35, 27, 100, 10 / 170, 156, 40
#15	0, 62, 100, 0 / 236, 120, 32
#16	35, 27, 100, 10 / 170, 156, 40
#T1	6, 0, 97, 0 / 240, 255, 8
#T2	6, 0, 97, 0 / 240, 255, 8

LINEE PER IL TEMPO LIBERO

#1	18, 40, 100, 0 / 215, 157, 6
#2	2, 31, 94, 0 / 247, 183, 12
#3	0, 44, 81, 0 / 246, 161, 61
#12	2, 31, 94, 0 / 247, 183, 12
#17	2, 31, 94, 0 / 247, 183, 12
#18	18, 40, 100, 0 / 215, 157, 6
#19	1, 73, 100, 0 / 231, 96, 34
#20	0, 44, 81, 0 / 246, 161, 61
#21	2, 31, 94, 0 / 247, 183, 12
#22	1, 73, 100, 0 / 231, 96, 34
#23	0, 44, 81, 0 / 246, 161, 61
#24	2, 31, 94, 0 / 247, 183, 12
#25	18, 40, 100, 0 / 215, 157, 6
#26	0, 44, 81, 0 / 246, 161, 61

27, 19, 23, 0 / 198, 198, 194
(strade o tratte "spente")

35, 5, 1, 0 / 176, 216, 243
(fiumi/acque)

29, 0, 31, 0 / 196, 224, 195
(parchi e aree verdi)

Codici colore

Diversamente dalle mappe, le tratte cicloturistiche presentano tutte un unico colore giallo (2, 31, 94, 0 / 247, 183, 12) per i supporti, per la segnaletica orizzontale e per la segnaletica verticale (sfondo velette).

Di seguito si riportano i codice colore in RAL Classic o RAL Design per la verniciatura dei supporti della segnaletica verticale.

LINEE PER TUTTI I GIORNI

#1	3026
#2	340 50 45
#3	300 40 45
#4	060 60 80
#5	140 40 50
#6	5002
#7	6027
#8	060 30 27
#9	050 30 36
#10	120 70 75
#11	3015
#12	6037
#13	5021
#14	1012
#15	2003
#16	130 70 50
#T1	1026
#T2	1026

LINEE PER IL TEMPO LIBERO

	#1	
	#2	
	#3	
	#12	
	#17	
	#18	
	#19	
	#20	080 80 80
	#21	
	#22	
	#23	
	#24	
	#25	
	#26	

Logica di navigazione

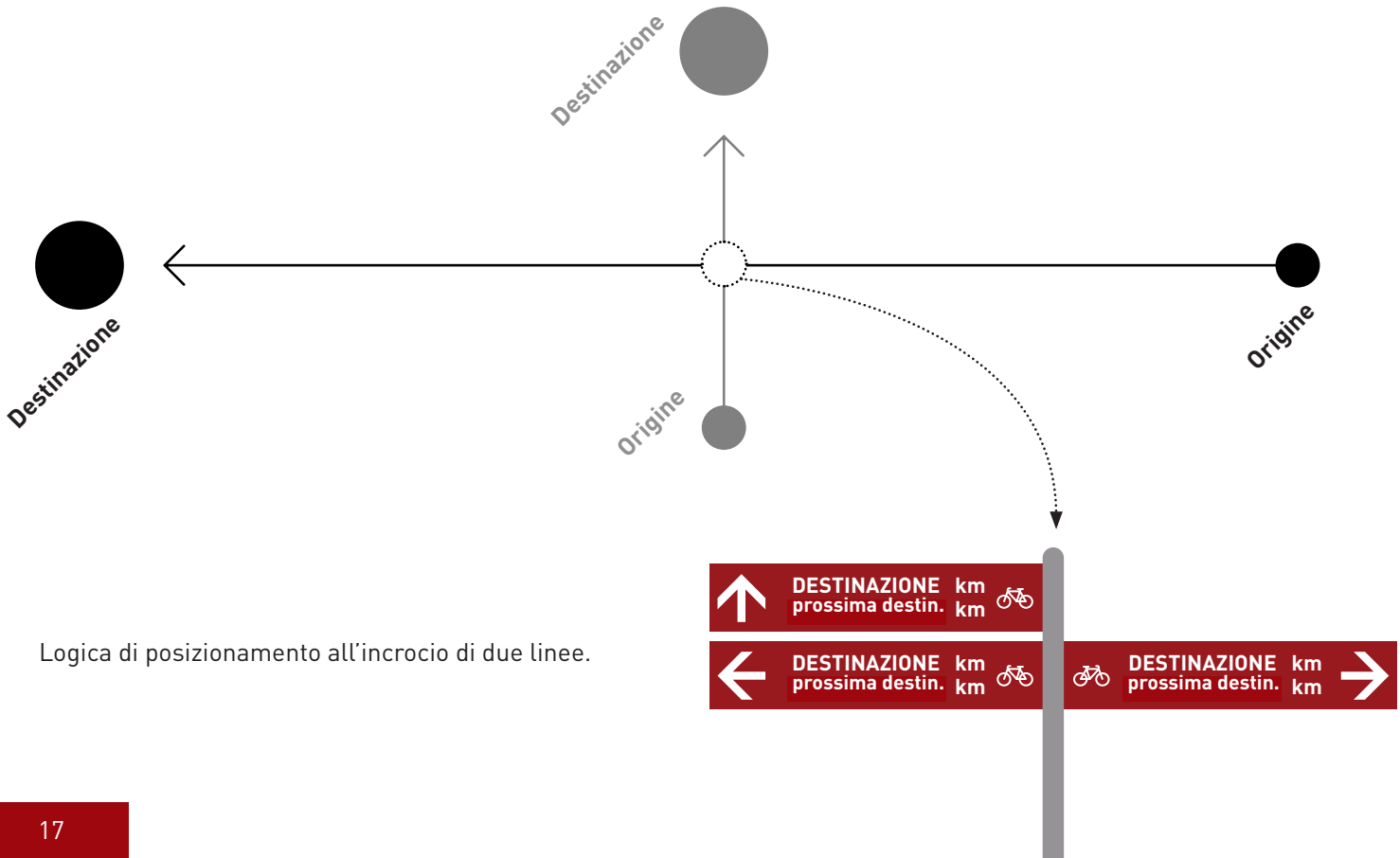
La logica di navigazione si basa sul sistema di origine-destinazione delle linee della Bicipolitana, indicando le tappe intermedie.
es: Linea1 Anzola-Imola può avere come destinazione Imola e Anzola e come tappe Bologna, San Lazzaro, Castel San Pietro, ecc..

Le destinazioni principali servono come orientamento su larga scala e sono di grande importanza per la continuità sovracomunale.
Queste evitano all'utente di dover guardare una mappa o un dispositivo GPS, e vengono riportate lungo tutto il percorso.

Le tappe intermedie indicano la località immediatamente successiva e permettono il posizionamento e l'orientamento su piccola scala.
Questo principio ricalca quello della segnaletica autostradale.

Come regola generale, non dovrebbero essere indicate più di due destinazioni per direzione, per non sovraccaricare la segnaletica di informazioni.

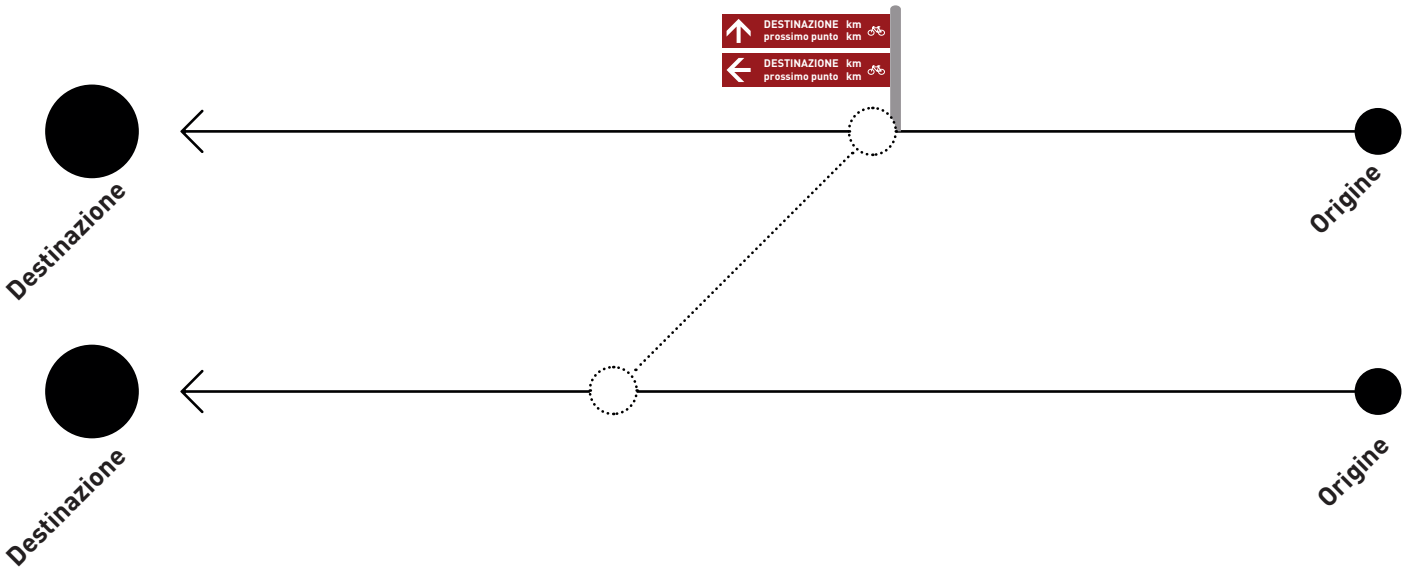
Chiaramente la segnaletica deve essere realizzata per entrambe le direzioni di marcia della linea.



Logica di posizionamento all'incrocio di due linee.

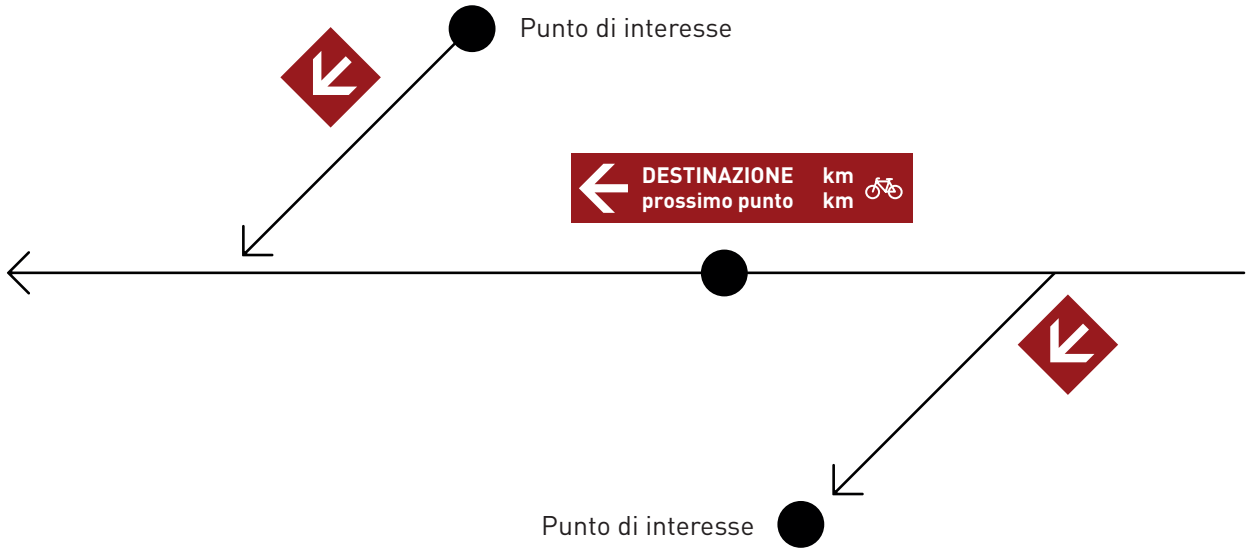
Logica di navigazione

Quando una linea interseca il collegamento con un'altra linea, la logica di segnalamento è la stessa prevista per gli incroci.



La segnalazione di destinazioni nelle immediate vicinanze che non sono direttamente sul percorso, ad esempio stazioni ferroviarie, luoghi di interesse o un centro città (da indicare tramite iconografia), aumenta enormemente il contenuto informativo della segnaletica. Le destinazioni a breve distanza sono quindi posizionate al bivio dal percorso principale.

Anche per queste brevi deviazioni, è necessario avere una segnaletica in entrambe le direzioni. Per poter indicare con semplicità le singole destinazioni. Si consiglia di utilizzare l'iconografia da codice della strada, ormai familiare e facilmente riconoscibile.



Segnaletica verticale

Tipologia di segnaletica

Tre tipologie di cartelli permettono di coprire i bisogni orientati alla destinazione e al percorso: di indirizzamento, di accoglienza e di rassicurazione.
L'aspetto uniforme dato dal colore "rosso mattone" conferisce al sistema una buona riconoscibilità al sistema informativo ciclabile.

I tre tipi di cartelli si differenziano in base ai loro criteri di applicazione:

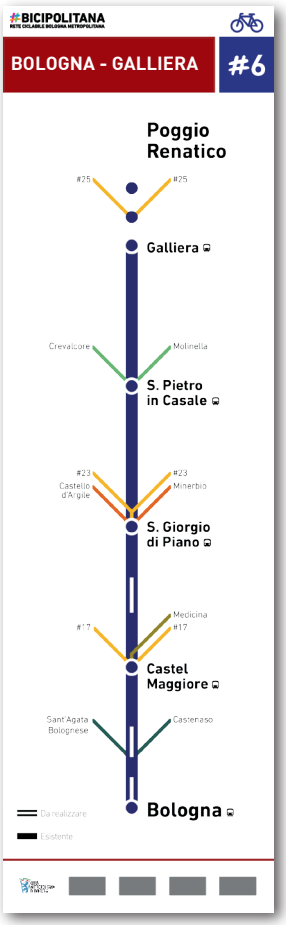
- indirizzamento
- accoglienza
- informazione

Indirizzamento

Indirizzamento/conferma

Accoglienza

Informazione/conferma

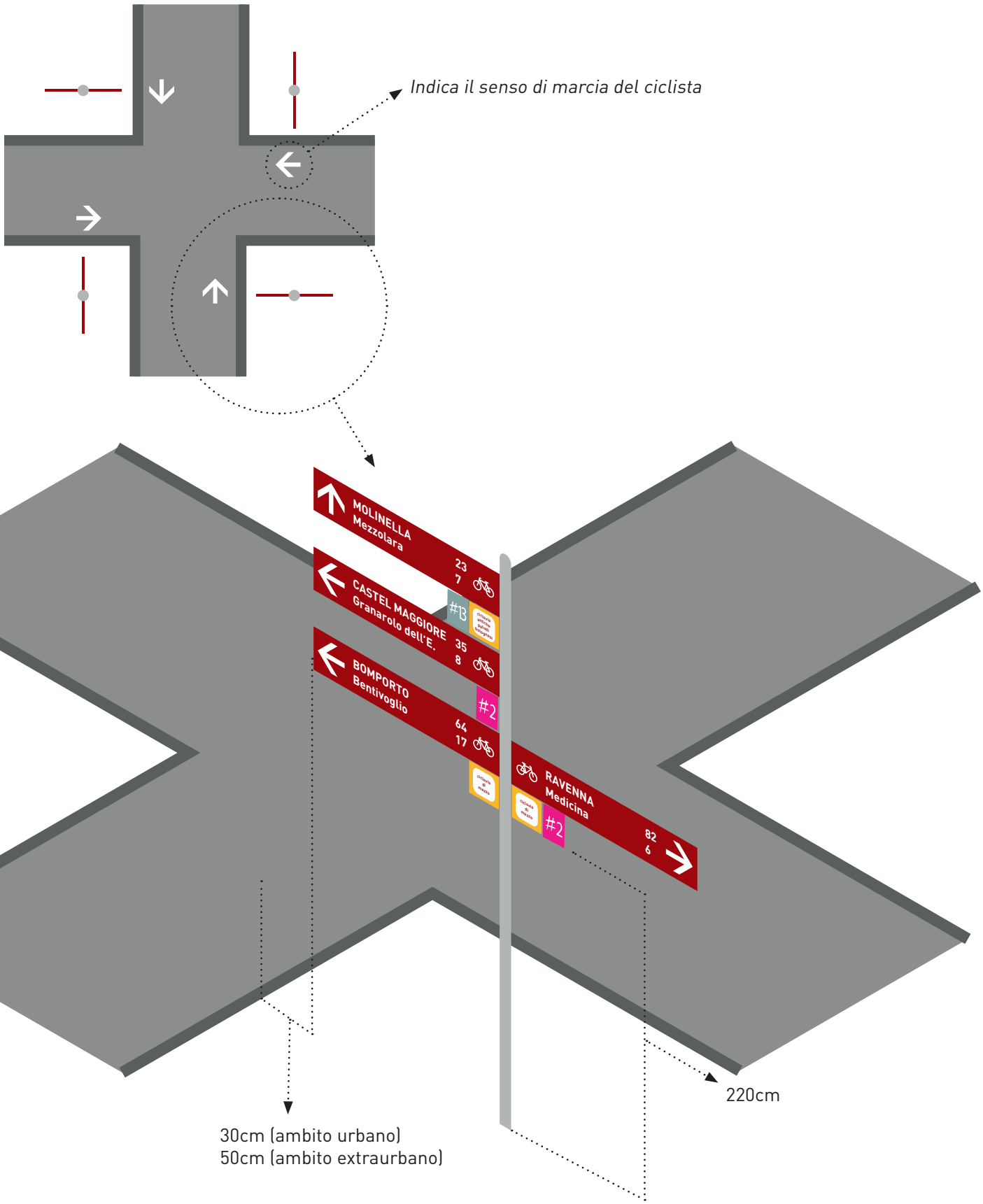


Codice RAL rosso: 3003

Indirizzamento

I cartelli di indirizzamento sono collocati nelle **intersezioni principali** dove è possibile scegliere tra diverse direzioni e linee.

Il cartello di indirizzamento principale può essere sostituito dal cartello secondario, di indirizzamento/conferma, quando l'intersezione è semplice e già ben definita.



Indirizzamento

I cartelli di indirizzamento si suddividono a loro volta in diverse dimensioni, da utilizzare dipendemente dalla posizione lungo i percorsi ciclabili. Quelli **principali** e **secondari** vengono utilizzati per il normale indirizzamento dei ciclisti lungo gli assi, mentri gli **speciali** seguono logiche particolari, approfondite nei paragrafi successivi.

Utilizzo:
- **principali** inizio percorso ed incroci
- **secondari** conferma percorso ed incroci
- **speciali** situazioni particolari

Scelta del cartello, principale o secondario?

Durante la progettazione, bisognerà scegliere se posare un cartello di indirizzamento principale o secondario (indirizzamento/conferma).

Il cartello principale 100x20 (A.1) va sempre utilizzato nel caso di incroci in ambito urbano, dove la lettura è di per sè più complessa e necessita quindi di informazioni dettagliate e ben visibili.
Se lo spazio per la posa è scarso, è possibile utilizzare un cartello di indirizzamento principale ridotto 75x15 (A.2). È importante tenere conto che la leggibilità diminuirà così da 12 a 9 metri.

In ambiti urbani o extraurbani, dove il percorso è più lineare ed è presente un percorso ciclabile dedicato, è preferibile l'utilizzo di una segnaletica di indirizzamento secondaria 30x30 (B.1).

Nei centri storici tutelati i cartelli di indirizzamento principale (A.3) e secodari (B.2) possono essere ulteriormente ridotti rispettivamente a 30x10 e 15x15 cm. Conseguentemente anche le informazioni contenute saranno ridotte a quelle essenziali.

PRINCIPALI

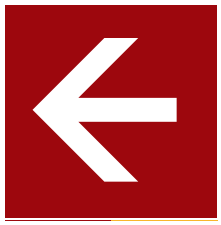
A.1/A.2

A.3

A.1 100x20 cm
A.2 75x15 cm
A.3 30x10 cm

SECONDARI

B.1



B.2

B.1 30x30 cm
B.2 15x15 cm

Indirizzamento

PRINCIPALI (A.1/A.2)

SPECIFICHE TECNICHE A.1
RAL: 3003+9003
Località/numeri: 180pt
Km: 140pt
Freccia: 150x148mm
Bici: 100x60mm

SPECIFICHE TECNICHE A.2
RAL: 3003+9003
Località/numeri: 130pt
Km: 100pt
Freccia: 110x110mm
Bici: 80x47mm

SPECIFICHE TECNICHE A.3
RAL: 3003+9003
Località/numeri: 150pt
Freccia: 75x74mm

I cartelli principali misurano 100x20cm, e sono leggibili a partire da una distanza di 12 metri.

Il loro scopo è quello di indicare ai ciclisti la direzione generale della linea (in maiuscolo, nella riga superiore, viene indicata l'ultima città entro il confine della cittá metropolitana per le tratte di pendolarismo e la destinazione finale nelle tratte cicloturistiche, in questo caso anche esterne alla città metropolitana), così come la destinazione a loro più vicina (in minuscolo, seconda riga).

Nei centri storici tutelati i cartelli di indirizzamento principale (A.3) sono ulteriormente ridotti a dimensioni di 30x10. Conseguentemente sarà riportata solo la località successiva, in minuscolo.

Retro dei cartelli:

Per quanto riguarda i cartelli **A** vi sono diverse possibilità:
- fronte e retro con indicazioni di percorrenza leggibli nelle due direzioni (ciclabile bidirezionale)
- retro in colore rosso bicipolitana (ciclabile monodirezionale con retro visibile)
- retro non decorato (preferibilmente nei casi in cui il retro non è visibile)

Indirizzamento

Al di sotto dei cartelli principali sono annessi dei cartelli più piccoli, di misura 15x15cm, con lo scopo di aggiungere informazioni come il nome del percorso cicloturistico, il numero della linea percorsa, o i punti di interesse principali.

CARTELLI APPENDICE *(C.1/C.2)*

SPECIFICHE TECNICHE
Dimensioni C.1: 15x15 cm
Dimensioni C.2: 10x10 cm

I cartelli 15x15 (C.1) vanno aggiunti al di sotto del cartello di indirizzamento principale o secondaio, dal palo verso l'esterno a seconda dell'importanza, nell'ordine:
- percorso cicloturistico internazionale
- percorso cicloturistico nazionale
- percorso cicloturistico regionale
- percorso cicloturistico provinciale
- percorso cicloturistico locale
- numero ciclovia
- percorso in promiscuo
- punto d'interesse

Nel caso in cui dovesse essere necessario aggiungere più mattonelle e non fosse sufficiente lo spazio a disposizione, i cartelli appendice potranno essere ridotti a 10x10 (C.2).
Questo potrà avvenire **unicamente** nel caso in cui serva applicare 3 cartelli appendice ad un cartello di indirizzamento secondario.

Qualora dovessero essere inseriti pittogrammi o loghi di percorsi cicloturistici, la loro dimensione non dovrà superare gli 80mm di altezza per i C.1 (52mm per i C.2) e dovranno essere posizionati centrali al quadrato di fondo bianco e cornice gialla.

Nel caso in cui un percorso cicloturistico non dovesse avere un logo, si procederà inserendo il nome del percorso in nero su fondo bianco, come da esempio.

Indirizzamento

C.1/C.2

SPECIFICHE TECNICHE C.1
RAL: 3003+Codice Della Strada (CDS)
Pittogramma: 76x76mm

SPECIFICHE TECNICHE C.2
RAL: 3003+Codice Della Strada (CDS)
Pittogramma: 52x52mm

RAL: 3003
Pittogramma: 76x62mm

RAL: 3003
Pittogramma: 52x42mm

RAL: pag. 5
Numeri: 260pt (tracking -40)
#: 63x60mm

RAL: pag. 5
Numeri: 195pt (tracking -40)
#: 47x45mm

RAL: pag. 5
Numeri: 260pt (tracking -120)
#: 51x49mm

RAL: pag. 5
Numeri: 175pt (tracking -120)
#: 35x33mm

RAL: 080 80 80
Pittogramma: 79x79mm

RAL: 080 80 80
Pittogramma: 79x79mm

RAL: 080 80 80
Numeri: 60pt

RAL: 080 80 80
Numeri: 60pt

Indirizzamento

SECONDARI (B.1)

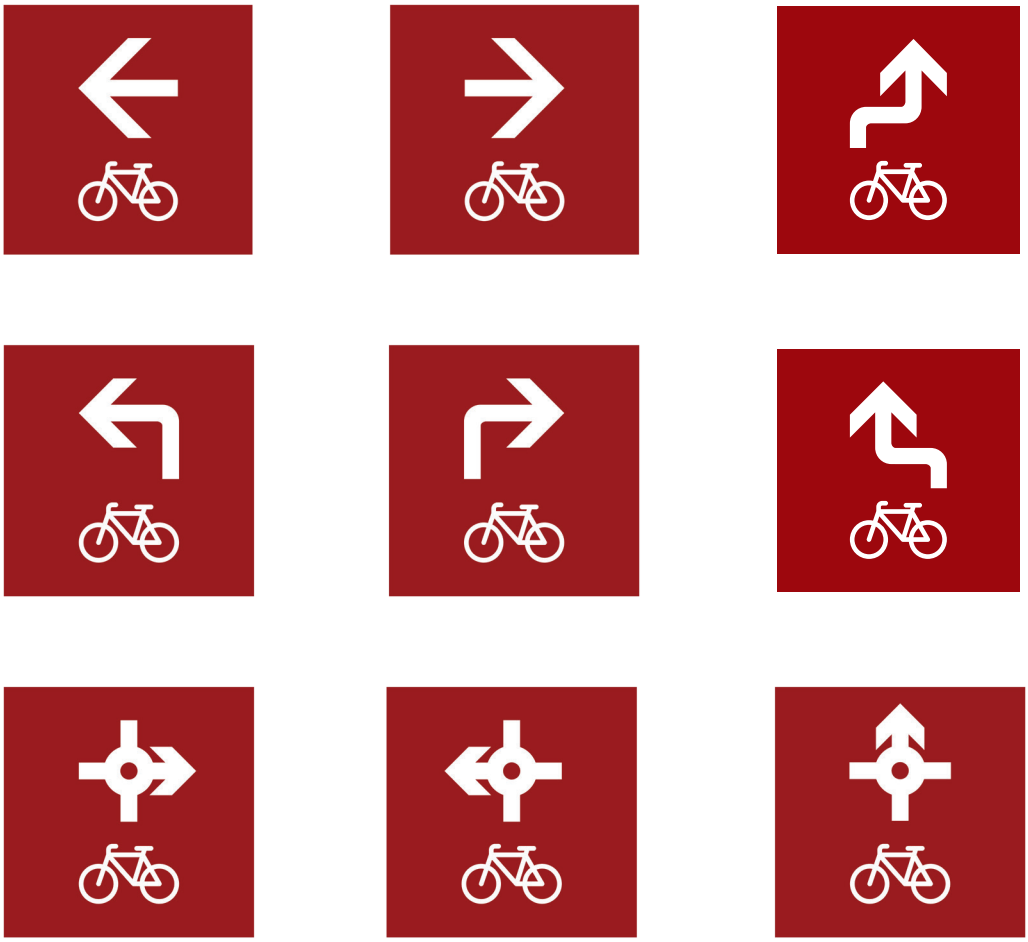
I cartelli di indirizzamento secondari misurano 30x30cm e hanno la funzione, associati ai cartelli appendice (C.1/C.2) di dare conferma dell'itinerario cicabile che si sta percorrendo ed eventualmente raggiungere un punto d'interesse.

Combinandoli poi ulteriori pannelli possono anche indicare come raggiungere una linea della Bicipolitana trovandosi al di fuori della rete ciclabile metropolitana.

La tipologia di freccia varia a seconda della necessità, come da esempi sotto riportati.

Come per i cartelli principali, anche in questi potranno essere annessi i cartelli appendice di misura 15x15cm (o di misura 10x10cm nel caso ne servissero 3).

Retro:
- fronte e retro con indicazioni di percorrenza leggibli nelle due direzioni (ciclabile bidirezionale)
- retro in colore rosso bicipolitana (ciclabile monodirezionale con retro visibile)
- retro non decorato (preferibilmente nei casi in cui il retro non è visibile)

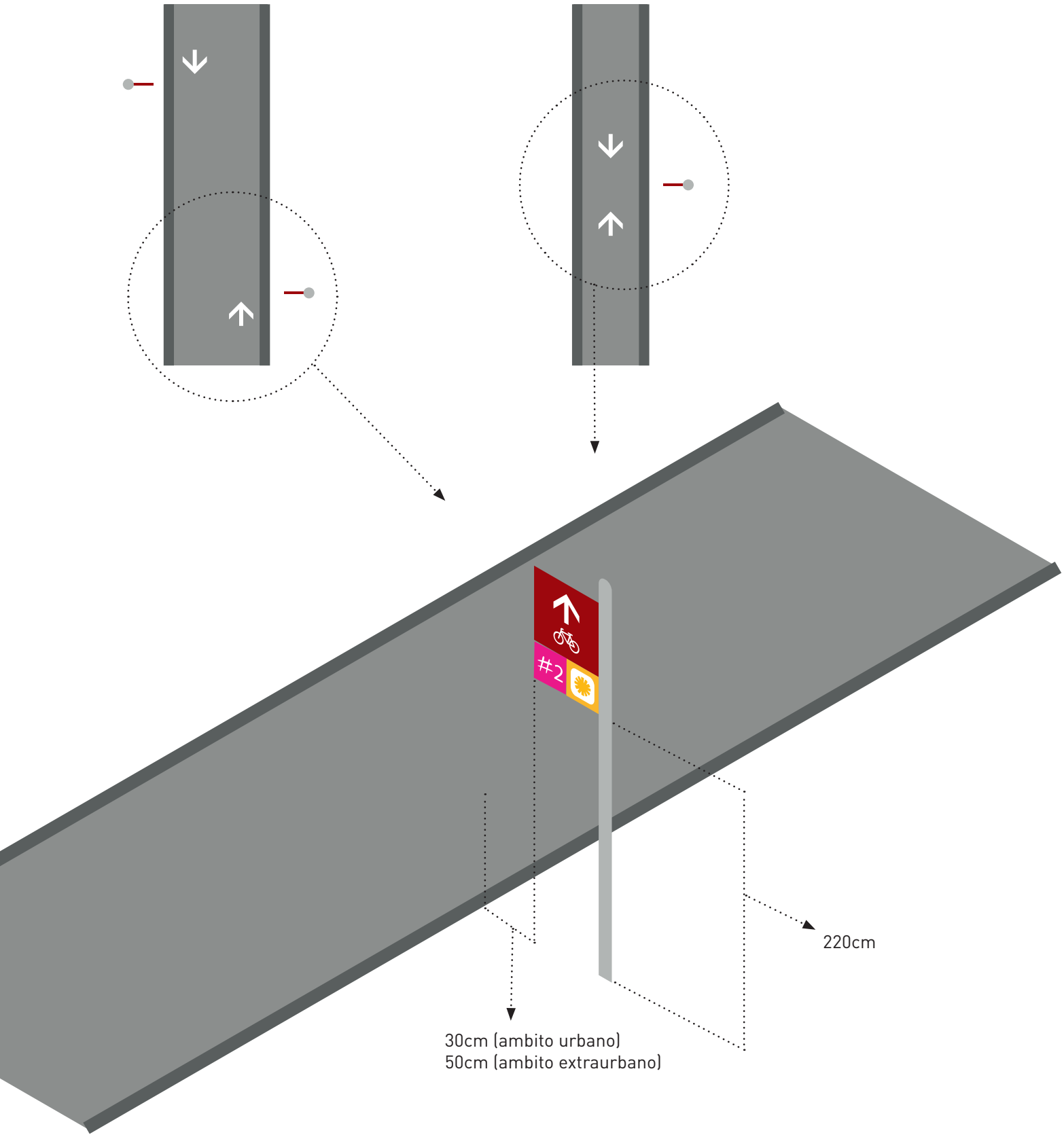


SPECIFICHE TECNICHE B.1
RAL: 3003+9003
Freccia: inscritto in 142x142mm
Bici: 121x72mm

Indirizzamento

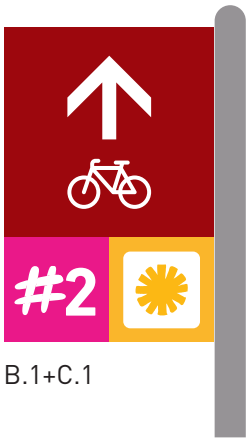
I cartelli di **indirizzamento secondari** (B.1) trovano la loro collocazione ideale a lato strada/percorso ciclabile.

Nel caso di pista ciclabile bidirezionale potrà essere installato un cartello bifacciale su un unico palo



Indirizzamento

SECONDARI *(ESEMPI APPLICATIVI)*



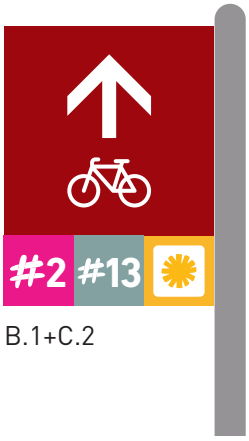
B.1+C.1

Di conferma

- per tratti di percorso superiori a 2 km senza segnaletica, come conferma che si è ancora sul giusto percorso

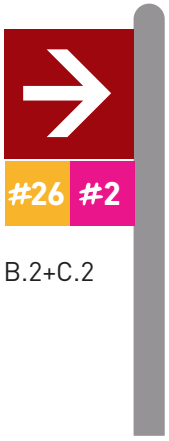
Verso POI

- verso un punto di interesse abbinati ad un cartello appendice con pittogramma CDS

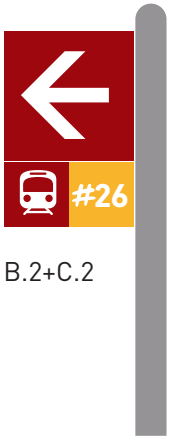


B.1+C.2

esempio con 3 cartelli appendice di misura 10x10cm



B.2+C.2



B.2+C.2

Nei centri storici

Nei centri storici tutelati i cartelli di indirizzamento secondari (B.2) sono ulteriormente ridotti a dimensioni di 15x15 cm. Conseguentemente sarà riportata solo la freccia di direzione e i cartelli appendice saranno ridotti a 7,5x7,5 cm.

Indirizzamento

D

(D.1)

Il cartello "direzione bicipolitana" (D.1) misura 30x15cm e può essere utilizzato unicamente in abbinamento ad un cartello di indirizzamento secondario per indicare la connessione alla rete Bicipolitana.

(D.2)

La sua variante (D.2), di 30X20cm, modifica le informazioni per indicare la connessione alla rete Bicipolitana, specificando la linea. Anche questa versione è pensato per essere abbinato al cartello di indirizzamento secondario.

Verso assi
Il cartello "direzione bicipolitana" (D.1) abbinato al cartello di indirizzamento secondario B.1 ed un cartello appendice con il numero della linea e/o il percorso cicloturistico può essere utilizzato per diramazioni da una direttrice ad un'altra. Questa soluzione è solitamente posizionata al di fuori del sistema Bicipolitana per raggiungere una linea della rete.

SPECIFICHE TECNICHE D.1/D.2
RAL: 3003+9003
Messaggio:145pt
Nr.: 67pt

Indirizzamento

E

I cartelli di indirizzamento E misurano 40x60cm, e vanno utilizzati nei pressi di incroci articolati che potrebbero risultare di difficile interpretazione per il ciclista.
Il loro scopo è quello di indicare come superare efficacemente l'incrocio e poter proseguire agilmente il transito.

Il simbolo bici+auto indica un percorso promiscuo ciclo-veicolare per raggiungere la località o il punto d'interesse (POI).
Per semplicità di lettura, dove diversamente indicato dal simbolo bici+auto, si sottointende che il percorso ciclabile sia evidente o protetto (bike lanes, corsia ciclabile, pista ciclabile, ecc.)

Oltre al numero della linea, posizionato sopra la freccia, sono indicate anche le prime destinazioni raggiungibili (tappe intermedie) con i loro eventuali punti d'interesse.

SPECIFICHE TECNICHE
RAL: 3003+9003+ pag.5
Località:110pt
#: 13x12mm
Nr.: 67pt
POI: 41x41mm
Bici+auto: 35x50mm
Bici: 170x101mm
Logo Bicipolitana: 78x12mm

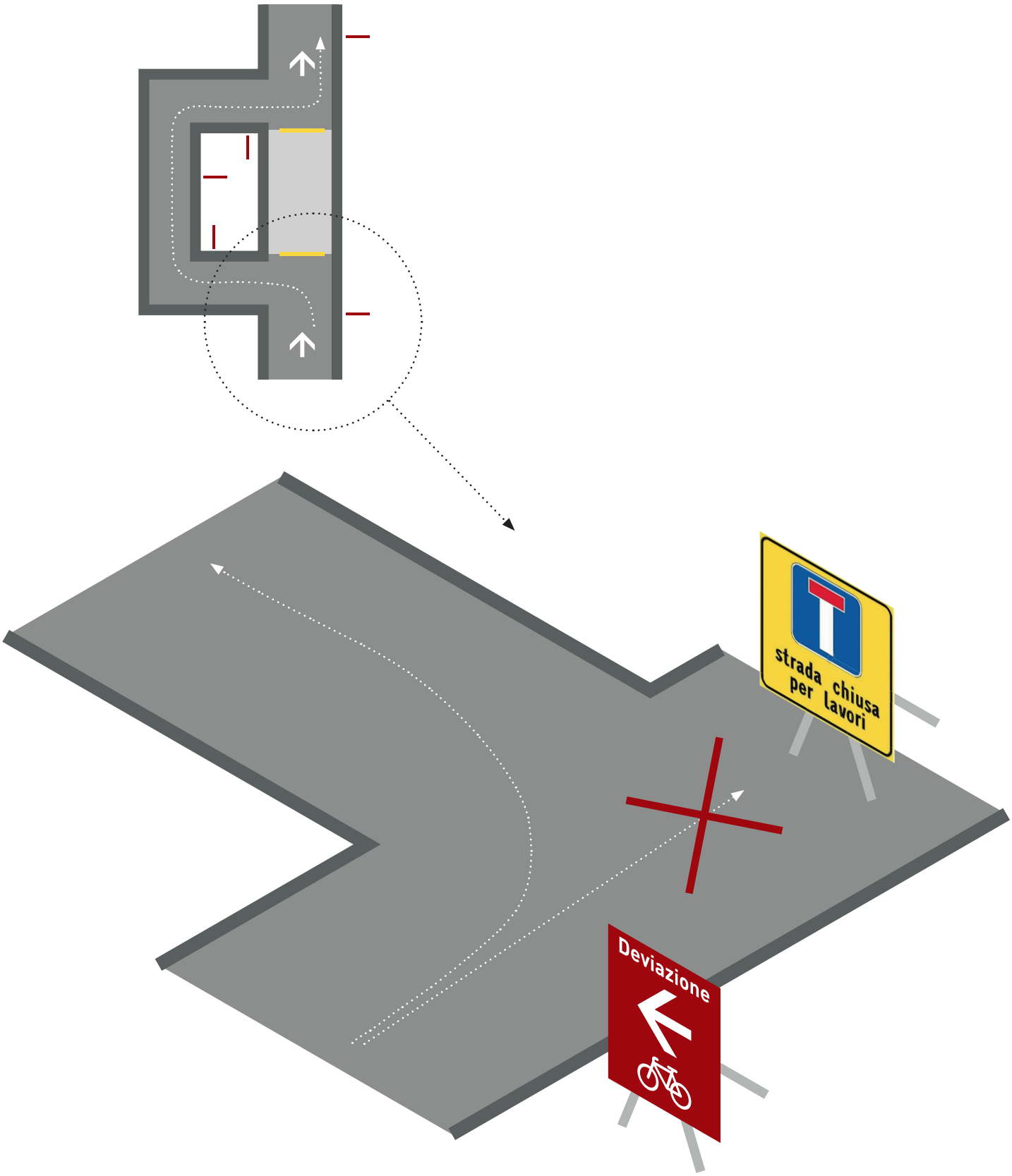
Indirizzamento

E - *ESEMPI APPLICATIVI*

Indirizzamento speciali

Nel caso di lavori in corso, è sempre necessario prevedere un percorso alternativo, che inizi al primo incrocio utile precedente ai lavori.

I cartelli di deviazione potranno essere posti su supporti amovibili e dovranno accompagnare il ciclista lungo **tutto** il percorso alternativo.



Indirizzamento speciali

SPECIALI

Speciali A.1

I cartelli di indirizzamento speciali A.1 misurano 40x60cm, e vanno utilizzati nel caso in cui una tratta ciclabile dovessere essere temporaneamente chiusa per lavori / problemi. Il loro scopo è quello di indicare ai ciclisti come raggiungere efficacemente la propria meta, seguendo un percorso alternativo a loro dedicato.

Per efficienza economica, ai cartelli speciali A.1 vengono accoppiati i cartelli speciali A.2 (40x10cm) o A.3 (40x15cm) a seconda della destinazione (se necessita di una o di due righe), la cui leggibilità è efficace a partire da 12 metri.

Speciali A.2

Speciali A.3

Indirizzamento speciali

Speciali A.4

Come terza alternativa, viene proposto il cartello speciale A.4 (40x10cm) da abbinare ad un cartello classico da codice della strada 40x40, al quale può essere aggiunto un cartello A.2 o A.3

Nel caso di utilizzo di classico cartello da codice, è importante segnalare la deviazione per i ciclisti, così che si sentano rappresentati ed inclusi nel sistema di viabilità generale.

Indirizzamento speciali

Speciali A.5

Il cartello speciale A.5 (40x60cm) viene utilizzato per preannunciare ai ciclisti una situazione potenzialmente pericolosa o particolare e alla quale è bene essere preparati.

Al cartello A.5 può essere aggiunto un cartello A.6 (40x15cm) il cui scopo è quello di specificare la natura del cartello.

Speciali A.6

Speciali A.7

In condizioni con spazi ridotti può essere utilizzato il cartello speciale A.7 (30x30cm), al quale aggiungere eventualmente un cartello A.8 (30x10cm).

Speciali A.8

Indirizzamento speciali

Speciali A.1

Dimensioni: 40x60 cm
RAL: 3003+9003
Messaggio: 200pt
Freccia: 239x239mm
Bici: 238x142mm

Speciali A.2

Dimensioni: 40x10 cm
RAL: 3003+9003
Messaggio: 160pt

Speciali A.3

Dimensioni: 40x15 cm
RAL: 3003+9003
Messaggio: 160pt

Speciali A.4

Dimensioni: 40x40 + 40x10 cm
RAL: 3003+9003
Messaggio: 100pt
Freccia: 78x76mm
Bici: 58x34mm

Speciali A.5

Dimensioni: 40x60
RAL: 3003+9003
Messaggio: 200pt
Pittogramma: 346x302mm

Speciali A.6

Dimensioni:40x15 cm
RAL: 3003+9003
Messaggio: 165pt

Speciali A.7

Dimensioni: 30x30 cm
RAL: 3003+9003
Pittogramma: 260x227mm

Speciali A.8

Dimensioni: 30x10 cm
RAL: 3003+9003
Messaggio: 165pt

Strade promiscue

Con strade promiscue vanno intese quelle situazioni dove le bici convivono con le automobili sulla medesima carreggiata, a patto che queste siano poco trafficate o con limiti di velocità adatti, ad esempio:
- zone 30
- strade e-bis
- strade f-bis
- itinerari cicloturistici
- strade fino a 50km/h
...

In questi casi è importante informare entrambe le parti (automobilista e ciclista) della situazione di promiscuità affinchè si mantenga un'elevata soglia di attenzione reciproca.
Siccome la leggibilitá deve essere garantitata anche per l'automobilista, la dimensione dei cartelli è proporzionata.
Affinchè anche gli automobilisti percepiscano il messaggio, l'aspetto dei cartelli si rifà maggiormente a quello dei cartelli da codice della strada per simboli e colori.

Strade F-bis ed E-bis (A/B)

(A)

(B)

Per le strade F-bis (ambito extraurbano) ed E-bis (ambito urbano) è previsto l'inserimento di un cartello A o B (a seconda del limite di velocità) di dimensioni 60x90cm. Il pannello riporta le informazioni principali per la condivisione della carreggiata.

Affinchè il tratto di strada abbia validitá giuridica, è importante ricordare che a questa tipologia di cartello bisogna sempre abbinarne uno ufficiale da codice della strada indicante il limite di velocità (20 o 30 km/h).

Strade promiscue

La tipologia di cartello “Strade promiscue C” si rifà al cartello dell’associazione “Io rispetto il ciclistia”, migliorandone la leggibilità da lontano per gli utomobilisti ed applicando il design del progetto della Bicipolitana bolognese.

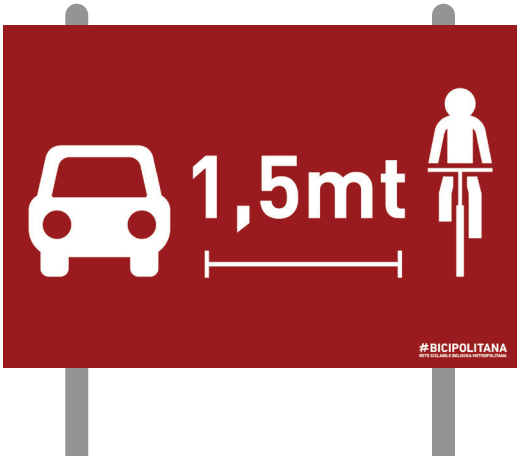
Questa tipologia di cartello si utilizza su tutte le strade il cui limite è uguale o superiore a 50 km/h, e si inserisce solo dove è realmente plausibile mantenere 1,5 m di distanza.

Come per i cartelli promiscui A e B, anche la natura di questo cartello è di “insegnamento alla convivenza su strada” e siccome la leggibilitá deve essere garantitata anche per l’automobilista, la dimensione è di 90x60cm.

Per la sua natura, il cartello C può essere associato ai Cartelli promiscui A o B.

Strada promiscua C

(C)



Strade promiscue

D.1

D.2

I cartelli di “strada condivisa” sostituiscono i precedenti quando le dimensioni della strada non permettono il mantenimento della distanza 1,5 m tra automobile e bicicletta.

I cartelli D.1 misurano 40x60cm sono utilizzati per comunicare al ciclista il passaggio da pista/percorso ciclabile fisicamente protetti ad una situazione di promiscuo su strada, cui è necessario prestare più attenzione.

I cartelli speciali D.2 - 30x30cm - hanno la medesima funzione, ma le dimensioni ridotte ne consentono l’inserimento anche in contesti con spazio limitato.

Strade promiscue

(A)

Dimensioni: 60x90 cm
RAL: 9003+9005+3001
Messaggio: 250pt
Limite: 400x400mm
Bici+auto: 456+163mm

(B)

Dimensioni: 60x90 cm
RAL: 9003+9005+3001
Messaggio: 250pt
Limite: 347x347mm
Bici+auto: 456+163mm

(C)

Dimensioni: 90x60 cm
RAL: 3003+9003
Messaggio: 440pt
Auto: 247x229mm
Bici: 113x329mm
Logo Bicipolitana: 153x24mm

D.1

Dimensioni: 40x60 cm
RAL: 3003+9003
Messaggio: 180pt
Bici+auto: 249x350mm
Logo Bicipolitana: 89x14mm

D.2

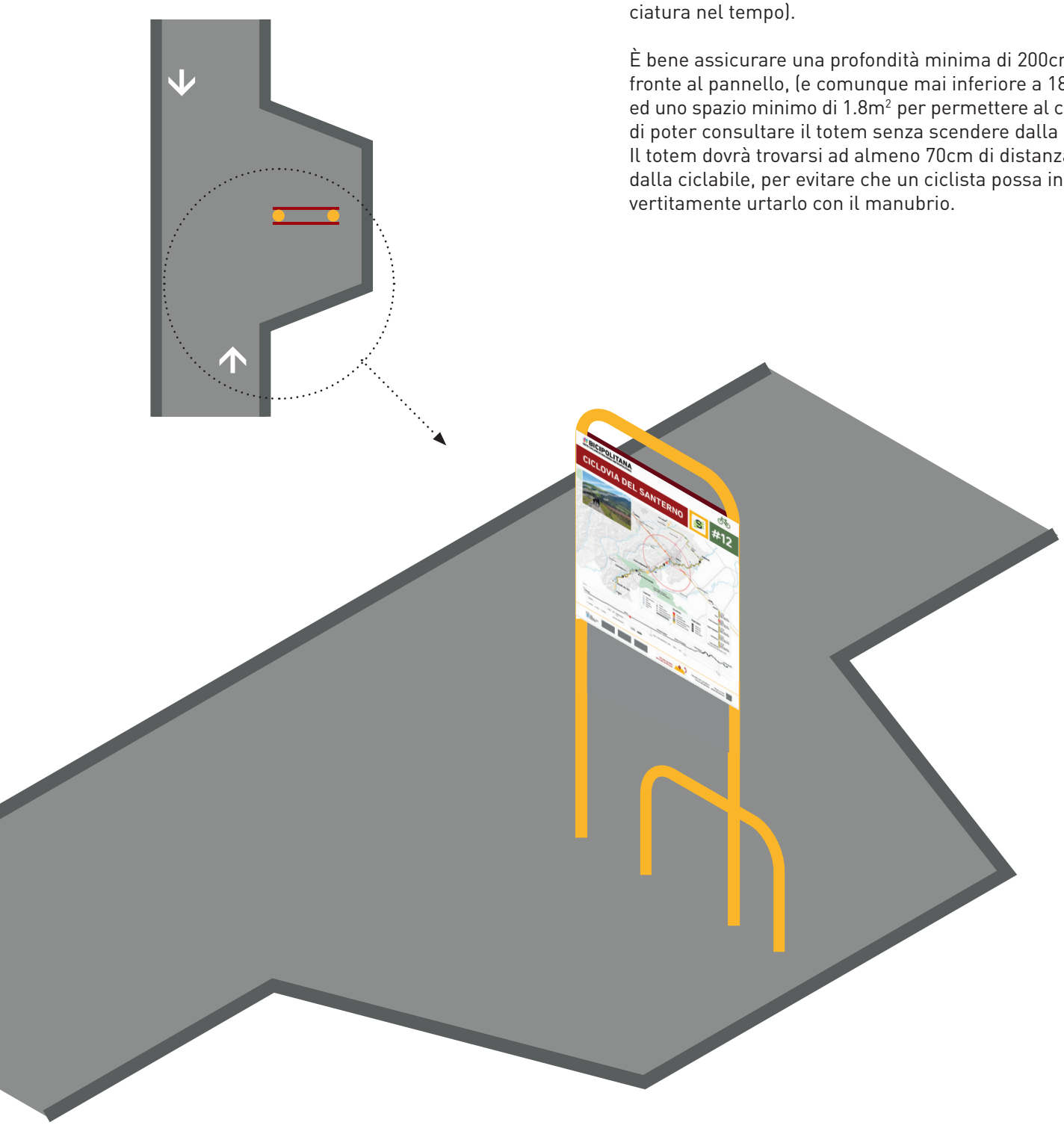
Dimensioni: 30x30 cm
RAL: 3003+9003
Bici+auto: 180x260mm

Accoglienza

I totem di accoglienza sono pensati per essere sfruttati al meglio in posizioni circumnavigabili (spiazzi, piazzole, bordo strada, bosco..), installando una sola struttura con dei pannelli fronte-retro.

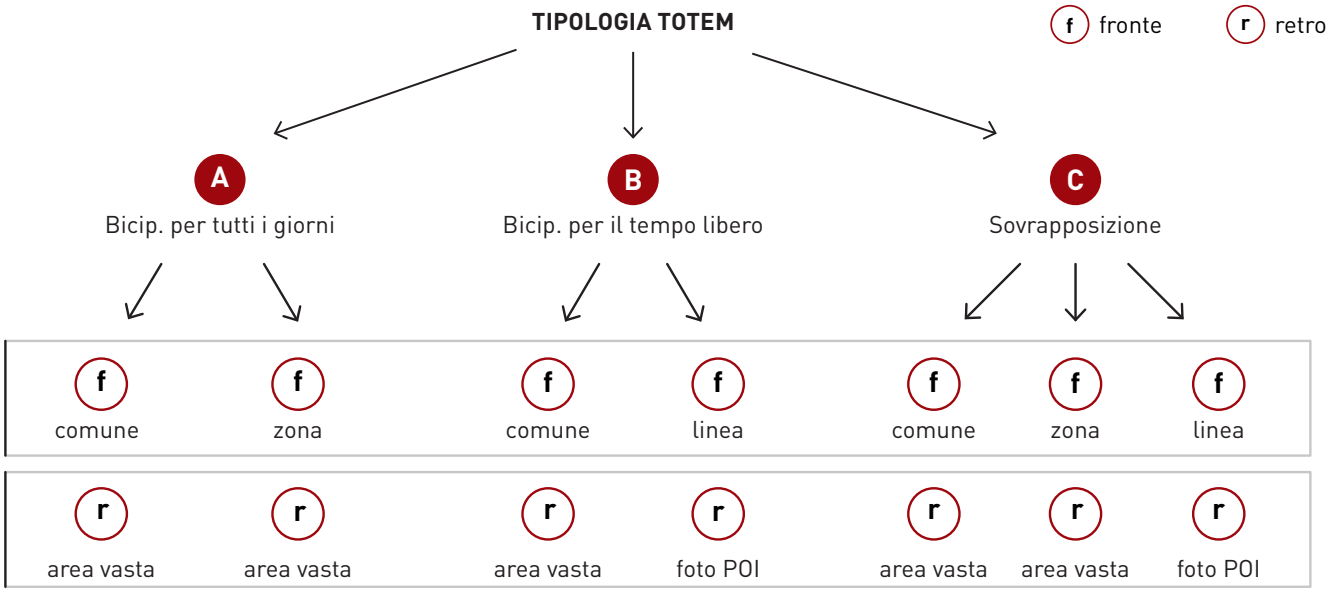
La struttura dovrá essere verniciata a forno nel RAL specifico della direttrice nel caso di percorsi Bicipolitana, o in RAL 1023 nel caso di Bicipolitana per il tempo libero.
(È altamente sconsigliata la verniciatura a posteriori di pali zincati a causa della poca durevolezza della verniciatura nel tempo).

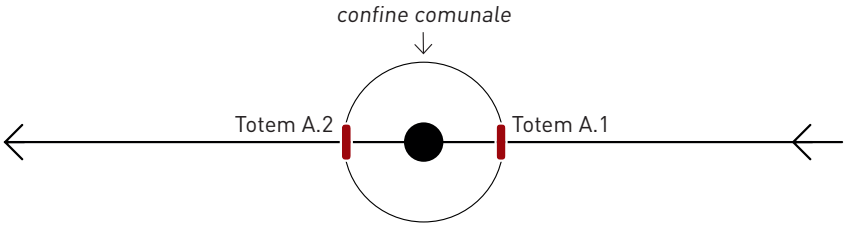
È bene assicurare una profondità minima di 200cm di fronte al pannello, (e comunque mai inferiore a 180cm) ed uno spazio minimo di 1.8m^2 per permettere al ciclista di poter consultare il totem senza scendere dalla bici.
Il totem dovrà trovarsi ad almeno 70cm di distanza dalla ciclabile, per evitare che un ciclista possa inavvertitamente urtarlo con il manubrio.

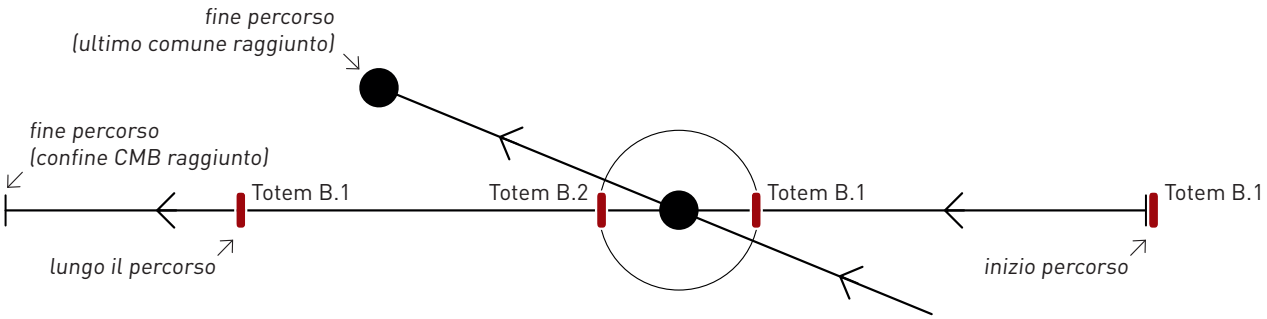


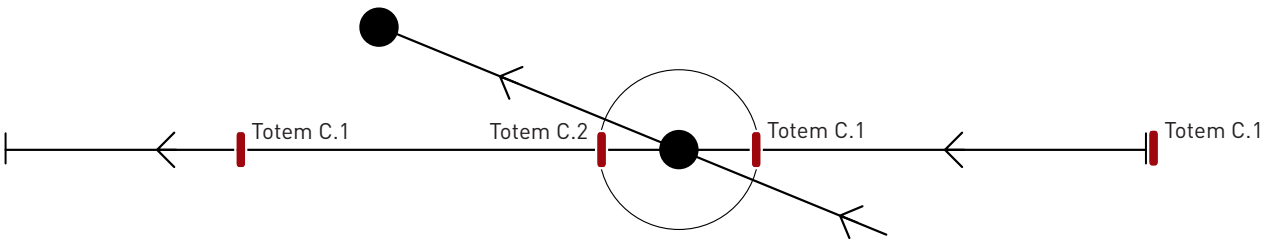
Accoglienza

I cartelli di accoglienza si suddividiono in tre tipologie da posizionare distintamente in base alla loro posizione:
- su percorso Bicipolitana per tutti i giornI (A)
- su percorso Bicipolitana oper il tempo libero (B)
- su percorso comune alle due Bicipolitane (C)









Accoglienza

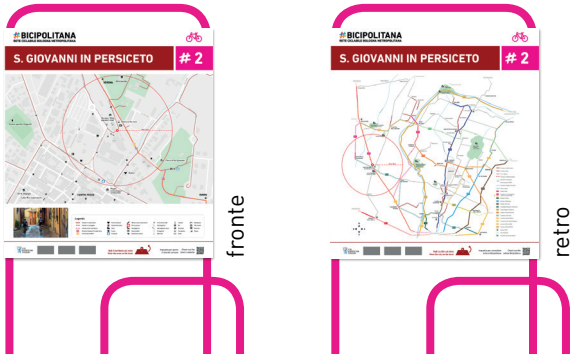
Accoglienza A.1

I cartelli di accoglienza A misurano 100x110cm e vanno utilizzati all'ingresso di una località.

L'indicazione principale è quella della località, per informare il ciclista che vi sta entrando. Il secondo livello di informazione è dato dalla mappa della località stessa, nella quale vengono indicate le linee della Bicipolitana come assi principali, i percorsi ciclabili comunali e i punti d'interesse rilevanti.

I riquadri presenti nello spazio inferiore possono essere riempiti con i loghi del Comune o delle località rappresentate.
Lo spazio sottostante la mappa può essere riempito completamente dalla legenda, oppure utilizzato parzialmente come "spazio fluido", dove poter inserire foto o elementi di corporate della località.

Per il RAL del supporto consultare p. 16 del presente manuale.



Accoglienza

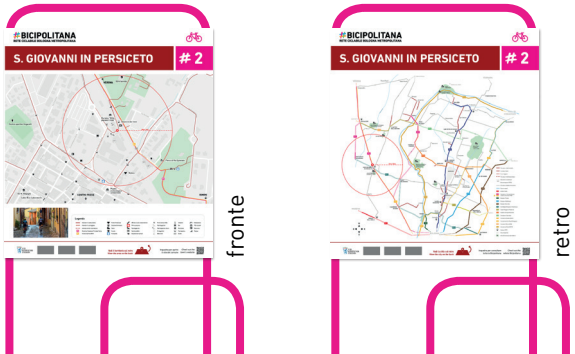
Accoglienza A.2

I cartelli di accoglienza prevedono sempre sia un fronte che un retro. Solo in casi specifici, e da valutare puntualmente, potrebbero essere composti da un solo pannello monofacciale leggibile nel senso di marcia ciclabile (distinguendo per ingresso e uscita da una località/Comune).

Il pannello di uscita sarà visibile ai ciclisti che lasciano la località e devono orientarsi velocemente verso la prossima destinazione; per questo motivo lo spazio viene interamente dedicato alla mappa di area vasta.

Per facilitare l'orientamente, viene posto un puntatore rosso sulla mappa ad indicare la posizione e il raggio di distanza da esso.

Per il RAL del supporto consultare p. 16 del presente manuale.



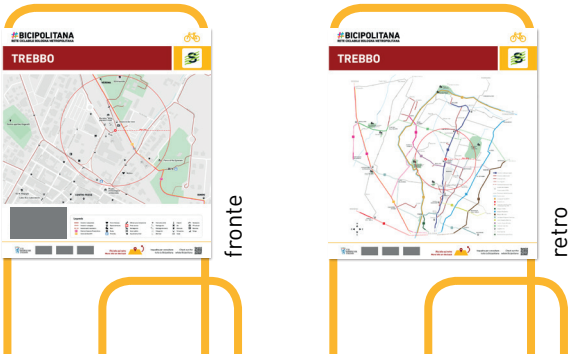
Accoglienza

Accoglienza B.1

I cartelli di accoglienza B.1 misurano 100x110cm, e vanno utilizzati lungo la Bicipolitana per il tempo libero, all'ingresso di un paese.

La funzione è la medesima dei cartelli di accoglienza A.1 con l'unica differenza che gli accenti di colore (bici in alto a destra, linea a piè di pagina e cartina "guarda dietro") si colorano di giallo.

RAL del supporto: 080 80 80



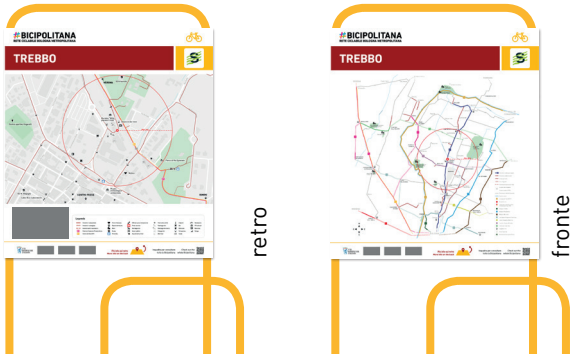
Accoglienza

Accoglienza B.2

I cartelli di accoglienza B.2 misurano 100x110cm e vanno utilizzati lungo la Bicipolitana per il tempo libero, all'uscita di una località (possibilmente fare fronte-retro B.1-B.2).

La funzione è la medesima dei cartelli di accoglienza A.2 con l'unica differenza che gli accenti di colore (bici in alto a destra, linea a piè di pagina e cartina "guarda dietro") si colorano di giallo.

RAL del supporto: 080 80 80



Accoglienza

Accoglienza B.3

I cartelli di accoglienza B.3 misurano 100x110cm e si utilizzano lungo una tratta specifica della Bicipolitana per il tempo libero, nelle piazzole di sosta e all'inizio/fine della tratta turistica.

Oltre alla linea in primo piano, in secondo piano vengono illustrate le linee limitrofe, per dare senso di continuità alla struttura intera della Bicipolitana.

Come nei cartelli B.1/2, gli accenti di colore sono in giallo, ad indicarne l'attinenza turistica.

RAL del supporto: 080 80 80

Accoglienza

Accoglienza B.4

I cartelli di accoglienza B.4 misurano 100x110cm e vanno utilizzati lungo la tratta specifica di Bicipolitana per il tempo libero nelle piazzole di sosta e all'inizio/fine della tratta turistica (possibilmente fare fronte-retro B.3-B.4).

Viene dato ampio spazio alla parte fotografica per poter emozionare ed incentivare i ciclisti ad addentrarsi nella localitá ed esplorarla. Una volta attirati i cliclisti con le foto, possono eventualmente leggere la sezione "quick info" per avere informazioni più specifiche (presente in italiano ed inglese).

Come nei cartelli B.1/2, gli accenti di colore sono in giallo, ad indicarne l'attinenza turistica.

RAL del supporto: 080 80 80

Accoglienza

Accoglienza C.1

I cartelli di accoglienza C.1 misurano 100x110cm e vanno utilizzati lungo tratti in cui la Bicipolitana per tutti i giorni si sovrappone a quella per il tempo libero. sia all'ingresso/uscita di un paese, che nelle piazzole di sosta e all'inizio/fine di ogni tratta turistica.

Oltre alla linea in primo piano, in secondo piano vengono illustrate le linee vicine, per dare senso di continuità alla struttura intera della Bicipolitana.

Come nei cartelli B, nei cartelli C gli accenti di colore sono in giallo, ad indicarne l'attinenza turistica.

Per facilitare l'orientamente, viene posto un segnalino rosso sulla mappa ad indicare la località e il raggio di distanza da esso.

Per il RAL del supporto consultare p. 16 del presente manuale.

Accoglienza

Accoglienza C.2

I cartelli di accoglienza C.2 misurano 100x110cm, e vanno utilizzati se possibile come retro dei cartelli C.1.

Viene dato ampio spazio alla parte fotografica per poter emozionare ed incentivare i ciclisti ad addentrarsi nella localitá ed esplorarla. Una volta attirati i cliclisti con le foto, possono eventualmente leggere la sezione "quick info" per avere informazioni più specifiche (presente in italiano ed inglese).

Per il RAL del supporto consultare p. 16 del presente manuale.

Accoglienza

SPECIFICHE TECNICHE
CMYK: pag. 4
Località: "n"pt (in base a spazi x)
#: 55x53mm
Nr.: 225pt
Testo legenda: 16pt
Icone legenda: inscritte in 13x13mm
Mappa: 990x618mm
Raggio vicinanza: 3pt
Testo raggio vicinanza: 16pt
Testo piè: 30pt
Logo Bicipolitana: 298x47mm
Pittogramma bici: 75x45mm
Spazio fluido: 141x"n"(in base a spazi x)
Linea a piè: 5pt
Icona vedi retro: 74x44mm
QR: 35x35mm

CMYK: pag. 4
Località: "n"pt (in base a spazi x)
Icona tratta: inscritta in 68x68mm
Testo legenda: 16pt
Icone legenda: inscritte in 11x11mm
Mappa: 990x618mm
Altimetria: 910x140mm
Collana di perle: 143x249mm
Raggio vicinanza: 3pt
Testo raggio vicinanza: 16pt
Testo piè: 30pt
Logo Bicipolitana: 298x47mm
Pittogramma bici: 75x45mm
Spazio fluido: 292x196
Linea a piè: 5pt
Icona vedi retro: 74x44mm
QR: 35x35mm

CMYK: pag. 4
Località: "n"pt (in base a spazi x)
#: 55x53mm
Nr.: 225pt
Mappa: 990x779mm
Raggio vicinanza: 3pt
Testo raggio vicinanza: 16pt
Testo piè: 30pt
Logo Bicipolitana: 298x47mm
Pittogramma bici: 75x45mm
Linea a piè: 5pt
Icona vedi retro: 74x44mm
QR: 35x35mm

CMYK: pag. 4
Località: "n"pt (in base a spazi x)
Icona tratta: inscritta in 68x68mm
Area foto: 990x779mm
Testo descrittivo POI: 30pt
Testo piè: 30pt
Logo Bicipolitana: 298x47mm
Pittogramma bici: 75x45mm
Linea a piè: 5pt
Icona vedi retro: 74x44mm
QR: 35x35mm

CMYK: pag. 4
Località: "n"pt (in base a spazi x)
Icona tratta: inscritta in 68x68mm
Testo legenda: 16pt
Icone legenda: inscritte in 13x13mm
Mappa: 990x618mm
Raggio vicinanza: 3pt
Testo raggio vicinanza: 16pt
Testo piè: 30pt
Logo Bicipolitana: 298x47mm
Pittogramma bici: 75x45mm
Spazio fluido: 141x"n"(in base a spazi x)
Linea a piè: 5pt
Icona vedi retro: 74x44mm
QR: 35x35mm

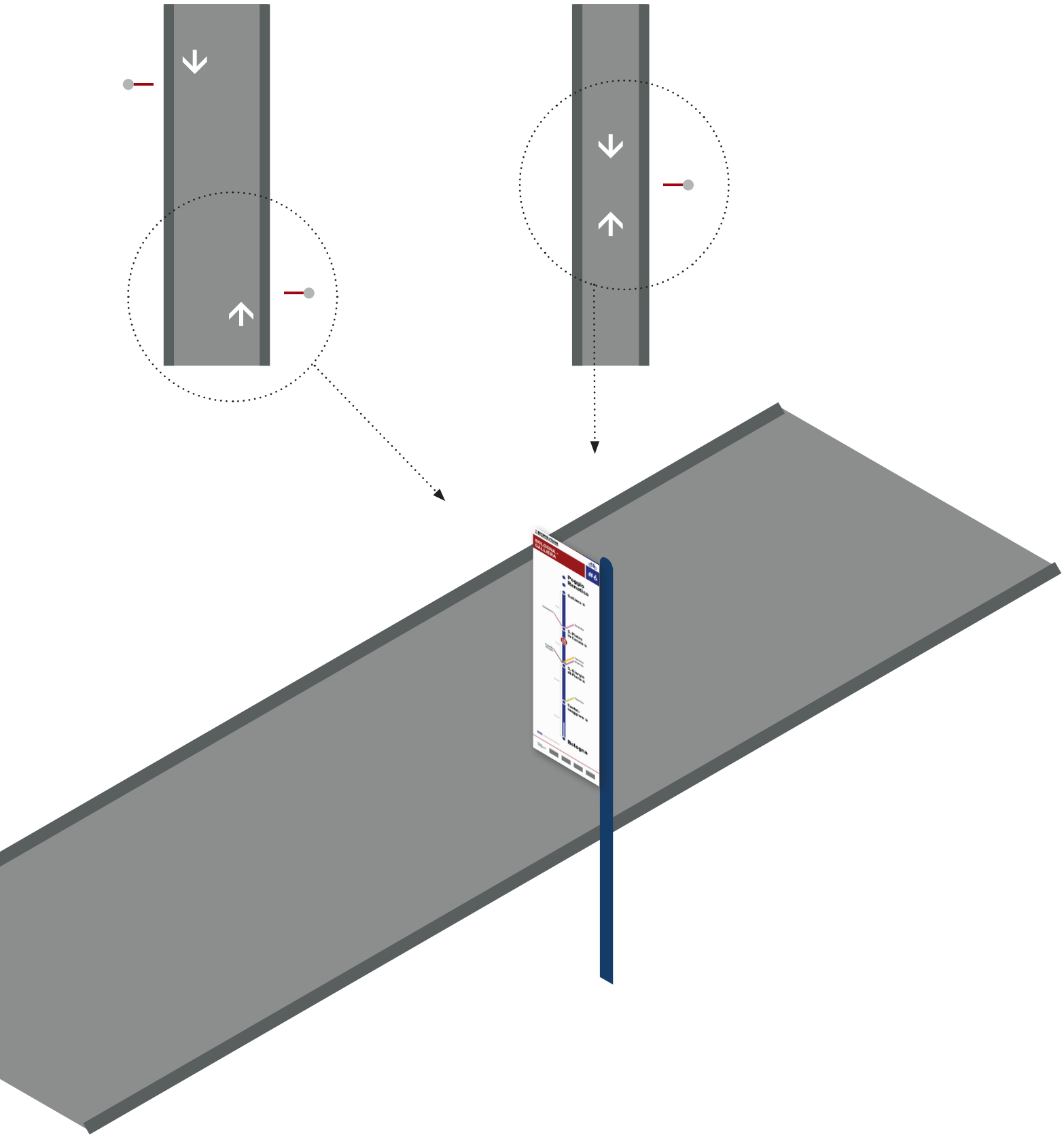
CMYK: pag. 4
Località: "n"pt (in base a spazi x)
#: 55x53mm
Nr.: 225pt
Icona tratta: inscritta in 68x68mm
Testo legenda: 16pt
Icone legenda: inscritte in 11x11mm
Mappa: 990x618mm
Altimetria: 910x140mm
Collana di perle: 143x249mm
Raggio vicinanza: 3pt
Testo raggio vicinanza: 16pt
Testo piè: 30pt
Logo Bicipolitana: 298x47mm
Pittogramma bici: 75x45mm
Spazio fluido: 292x196
Linea a piè: 5pt
Icona vedi retro: 74x44mm
QR: 35x35mmQR: 35x35mm

CMYK: pag. 4
Località: "n"pt (in base a spazi x)
Icona tratta: inscritta in 68x68mm
Mappa: 990x779mm
Raggio vicinanza: 3pt
Testo raggio vicinanza: 16pt
Testo piè: 30pt
Logo Bicipolitana: 298x47mm
Pittogramma bici: 75x45mm
Linea a piè: 5pt
Icona vedi retro: 74x44mm
QR: 35x35mm

CMYK: pag. 4
Località: "n"pt (in base a spazi x)
Icona tratta: inscritta in 68x68mm
Area foto: 990x779mm
Testo descrittivo POI: 30pt
Testo piè: 30pt
Logo Bicipolitana: 298x47mm
Pittogramma bici: 75x45mm
Linea a piè: 5pt
Icona vedi retro: 74x44mm
QR: 35x35mm

Informazione

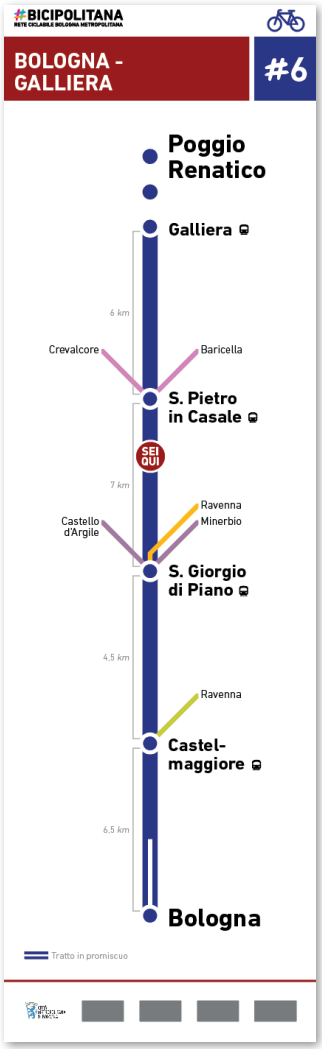
I cartelli di informazione vanno posizionati a lato strada. Nel caso non fosse possibile installare due pannelli (uno per direzione), potrà essere installato un palo unico utilizzando un cartello bifacciale (valido per entrambe le direzioni).



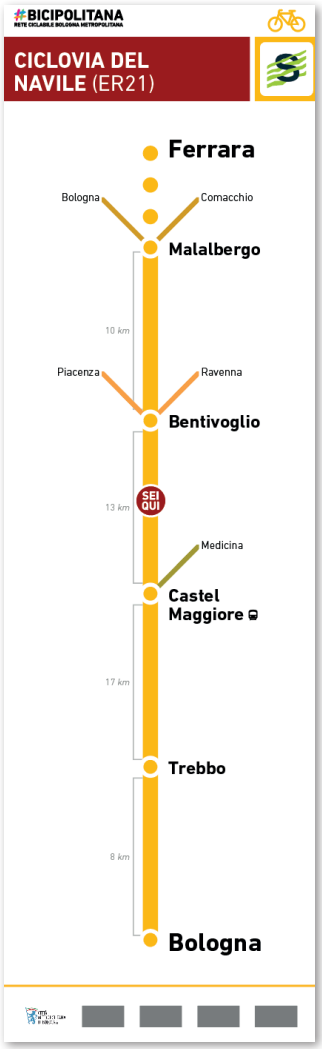
Informazione

I cartelli di informazione contengono la cosiddetta "collana di perle", dove sono rappresentate schematicamente tutte le località attraversate dalla linea interessata (il cui nome viene indicato nell'intestazione).

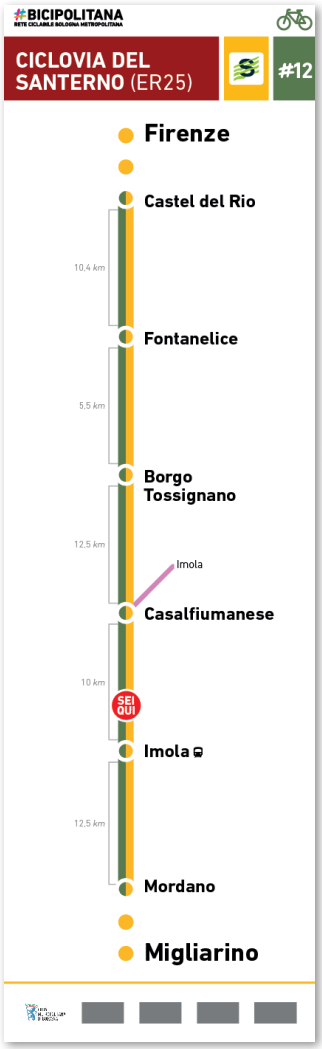
Tutti i giorni (A)



Tempo libero (B)



Ibrida (C)



I cartelli di informazione misurano 30x100cm, vanno sempre posizionati a metá strada tra due località, per rassicurare il ciclista di trovarsi ancora sulla direttrice corretta e per informarlo sommariamente dalla distanza tra le diverse località.

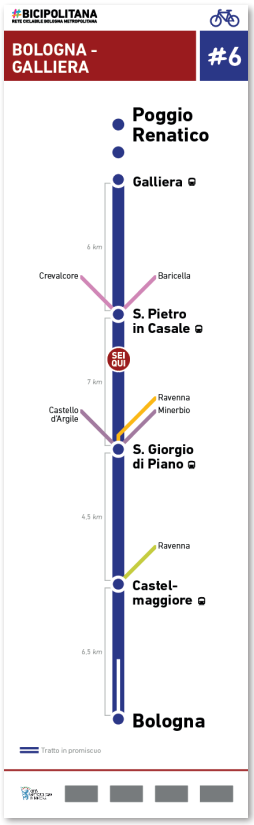
Il ciclista riceve l'informazione sulla posizione cercando il pallino del colore di colore rosso con la scritta "sei qui".
Questa tipologia di cartello può trovarsi all'interno di una località (in caso di cartello di accoglienza mancante), o a metá strada tra località.

Allo stesso modo dei cartelli di accoglienza, i cartelli di pertinenza cicloturistica presentano accenti in giallo, per una riconoscibilità immediata.

La struttura dovrá essere verniciata a forno nel RAL specifico della direttrice nel caso di percorsi Bicipolitana, o in RAL 080 80 80 nel caso di Bicipolitana per il tempo libero.
(È altamente sconsigliata la verniciatura a posteriori di pali zincati a causa della poca durevolezza della verniciatura nel tempo).

Informazione

(A)

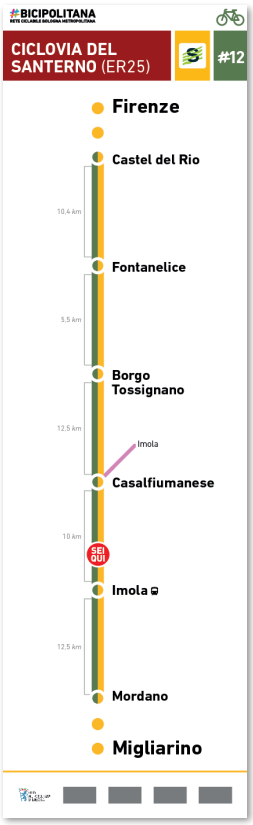


SPECIFICHE TECNICHE
CMYK: pag. 4
Nome tratta: "n"pt (in base a spazi x)
#: 22X21mm
Nr.: 92pt
Tratta principale: 40pt
Tratte incrociate: 12pt
Origine/destinazione: 70pt
Destinazioni principali: 50pt
Destinazioni trate incrociate: 30pt
Testo legenda/km: 25pt
Icone: inscritte in 9x9mm
Sei qui: 31x31mm
Logo Bicipolitana: 104x16mm
Pittogramma bici: 35x21mm
Linea a piè: 5pt

(B)

CMYK: pag. 4
Nome tratta: "n"pt (in base a spazi x)
Icona tratta: inscritta in 36x36mm
Tratta principale: 40pt
Tratte incrociate: 12pt
Origine/destinazione: 70pt
Destinazioni principali: 50pt
Destinazioni trate incrociate: 30pt
Testo km: 25pt
Icone: inscritte in 9x9mm
Sei qui: 31x31mm
Logo Bicipolitana: 104x16mm
Pittogramma bici: 35x21mm
Linea a piè: 5pt

(C)



CMYK: pag. 4
Nome tratta: "n"pt (in base a spazi x)
Icona tratta: inscritta in 23x23mm
#: 15x14mm
Nr.: 60pt
Tratta principale: 20+20pt
Tratte incrociate: 12pt
Origine/destinazione: 70pt
Destinazioni principali: 50pt
Destinazioni trate incrociate: 30pt
Testo km: 25pt
Icone: inscritte in 9x9mm
Sei qui: 31x31mm
Logo Bicipolitana: 104x16mm
Pittogramma bici: 35x21mm
Linea a piè: 5pt

Principi di costruzione

Sia i cartelli che i supporti sono stati studiati ad hoc per la mobilità ciclabile, per ottenere un prodotto di qualità facilmente riconoscibile e attento alle esigenze dei ciclisti.

La segnaletica diventa quindi essa stessa strumento di marketing e comunicazione della Bicipolitana.

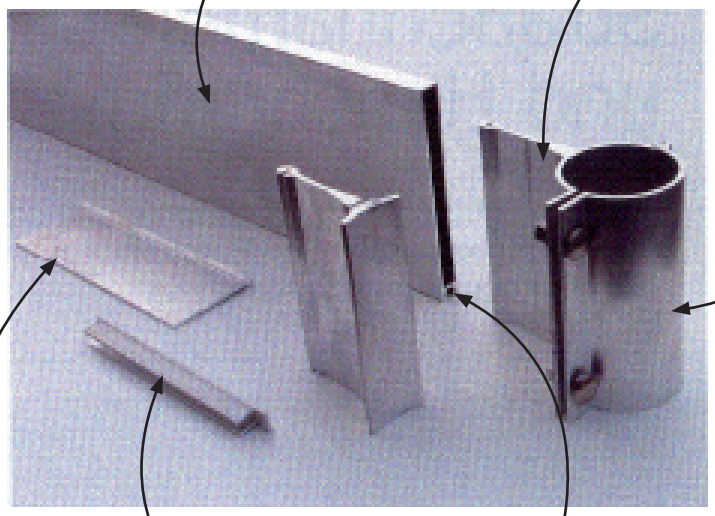
Al fine di assicurare visibilità, tutte le pellicole di stampa dovranno essere prodotte in classe di rifrangenza 1 (e non su normale pellicola adesiva).

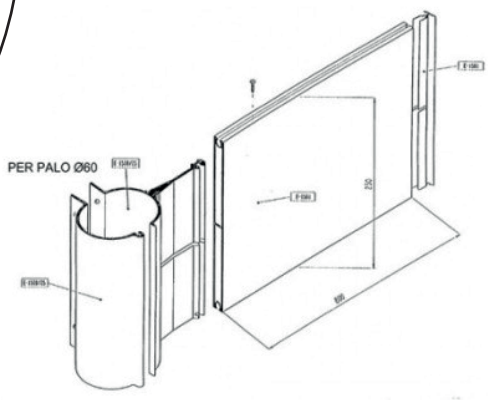
Cartelli a lato palo:
- Indirizzamento A.1/2
- Indirizzamento B
- Indirizzamento C.1/2
- Indirizzamento D

Profilo a scatola vuota in alluminio per cartello

Elemento di fissaggio cartello-morsetto

Morsetto per palo





Spazio per inserire i cartelli appendice

Tappo finale

Supporto alluminio per cartello appendice

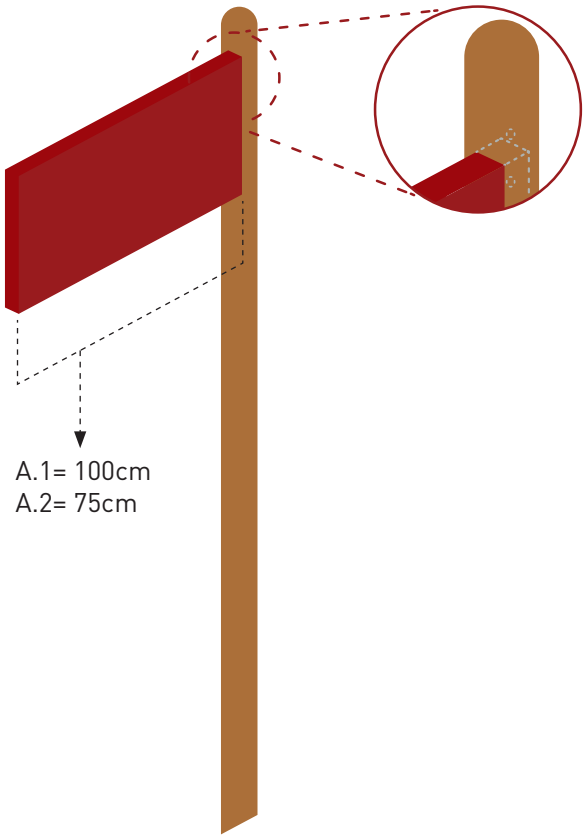
Il cartello ha una struttura a scatola vuota agganciato al palo con un sistema anti-rotazionale; mentre i cartelli appendice si inseriscono direttamente nella parte inferiore del cartello principale tramite un sistema ad incastro. Questo sistema rende semplice l'implementazione di cartelli per fasi successive (ad esempio per segnalare l'apertura di un nuovo percorso ciclabile dedicato).

Principi di costruzione

Per i percorsi ciclabili inseriti in contesti naturali e di pregio ambientale (es. parchi, lungofiume, aree protette, ecc.) è possibile modificare il supporto, seglien-do materiali che meglio si integrino con il contesto paesaggistico.

Ad esempio, se un cartello di indirizzamento principale A.2 (75x15cm) dovesse essere agganciato ad un palo in legno di diametro 12cm, dovrebbe misurare 85x15cm, in modo da poter inserire 10cm di cartello nel palo e poterlo assicurare tramite viti dalla parte posterio-re (per non averle in vista), andando così ad esporre l'intera grafica come in pagina precedente **= ogni cm di cartello "nascosto dentro al palo" deve essere ulte-riore rispetto alla grafica.**

Il supporto può essere a sezione quadrata o tonda, minimo 12cm, sempre staffa antirotazionale alla base.



La foto ha come unico scopo quello di illustrare un concetto, non va presa ad esempio per distanze e dimensioni.

Principi di costruzione

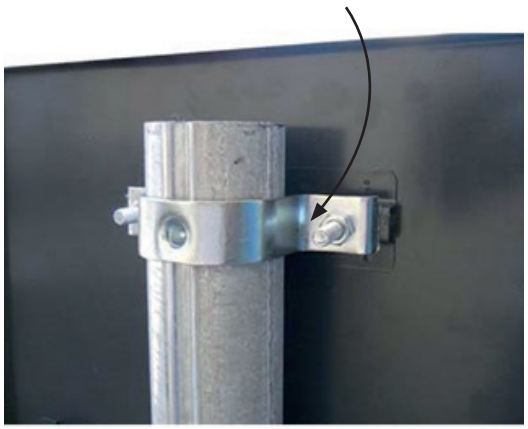
Nei contesti urbani molto densi si potrebbe dover far fronte alla mancanza di spazio utile per l'inserimento del nuovo sistema di ancoraggio a bandiera. In questi casi è possibile utilizzare un aggancio centrale standard su pali esistenti o nuovi.

È fondamentale che il cartello principale sia sempre su supporto scatolare, così da poter inserire i pannelli appendice.

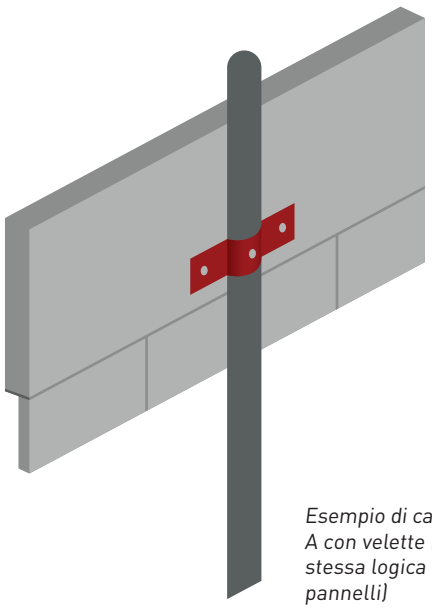
Cartelli centrali su palo:
- Indirizzamento A.1/2 (solo se strettamente necessario, va sempre preferita la posa a bandiera)
- Indirizzamento B.1
- Indirizzamento C.1
- Indiriz. speciale A.1/2/3/4/5/6/7/8
- Promiscuo A
- Promiscuo B
- Promiscuo C.1/2
- Promiscuo D. 1/2
- Accoglienza E
- Accoglienza F
- Informazione A
- Informazione B

Bordo scatolato

Morsetto per palo



I cartelli sono realizzati in lamiere di alluminio, o in materiale composito "CG10" o "VTR", con i bordi scatolati e predisposti per attacco a palo.



Esempio di cartello di inidirizzamento A con velette (agganciate secondo la stessa logica di inserimento tra i due pannelli)

Principi di costruzione

Cartelli centrali su supporto amovibile:
- Indiriz. speciale A.1/2/3/4/5/6

Bordo scatolato

Predisposizione cavalletto

Cavalletto

Peso di sicurezza

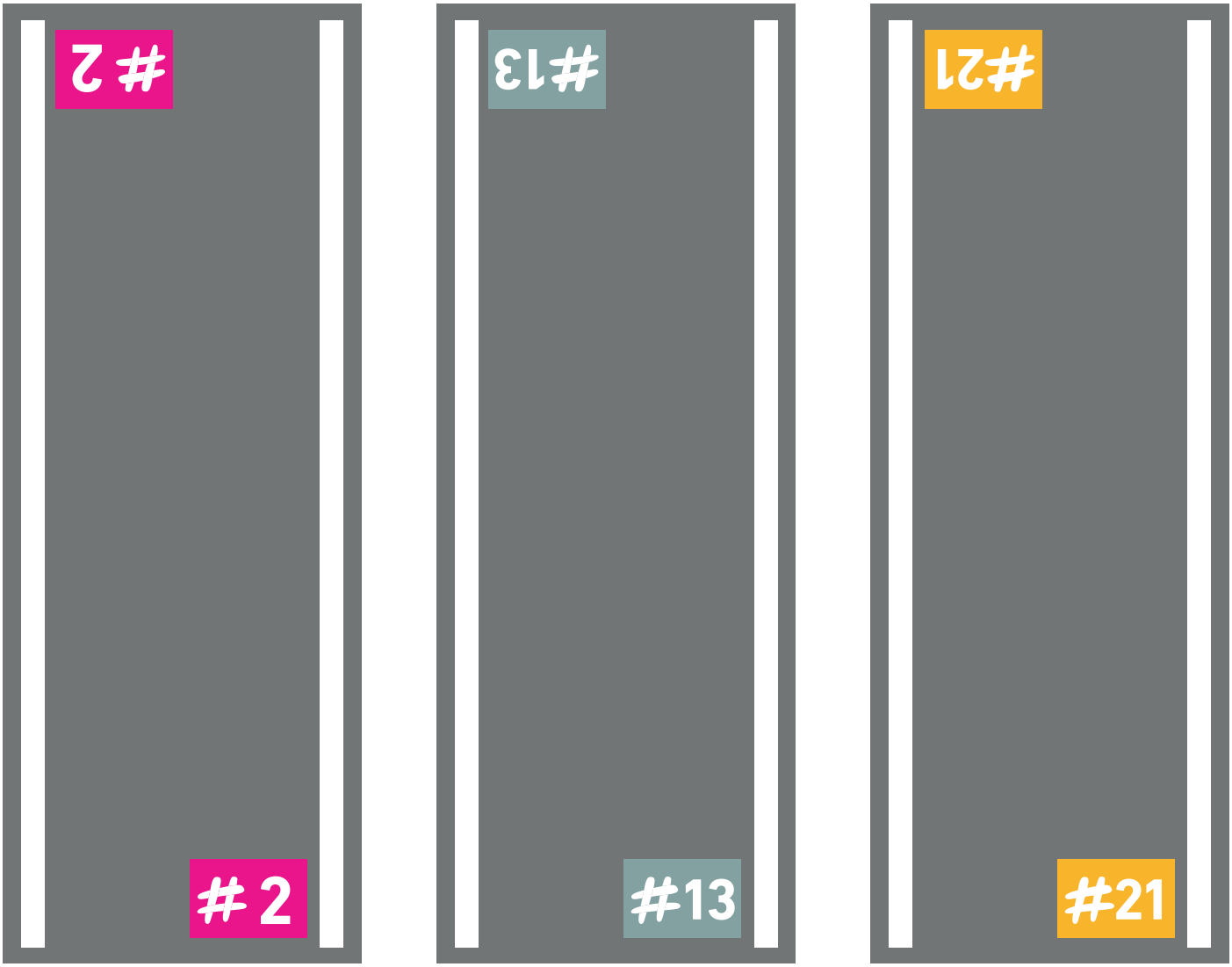
I cartelli sono realizzati in lamiere di alluminio,
o in materiale composito “CG10” o “VTR”, con
i bordi scatolati e predisposti per attacco a cavalletto.

Segnaletica orizzontale

Conferma

Le direttrici vengono segnalate mediante il sistema "hashtag + numero direttrice" utilizzando come colore di sfondo quello della direttrice stessa. In questo modo è possibile informare e rassicurare in maniera costante i ciclisti riguardo alla direttrice percorsa.

Lo stesso sistema potrà essere utilizzato lungo gli itinerari cicloturistici, scegliendo il numero della linea o il logo scelto (es. il sole posizionato lungo la Ciclovia del Sole EV7)



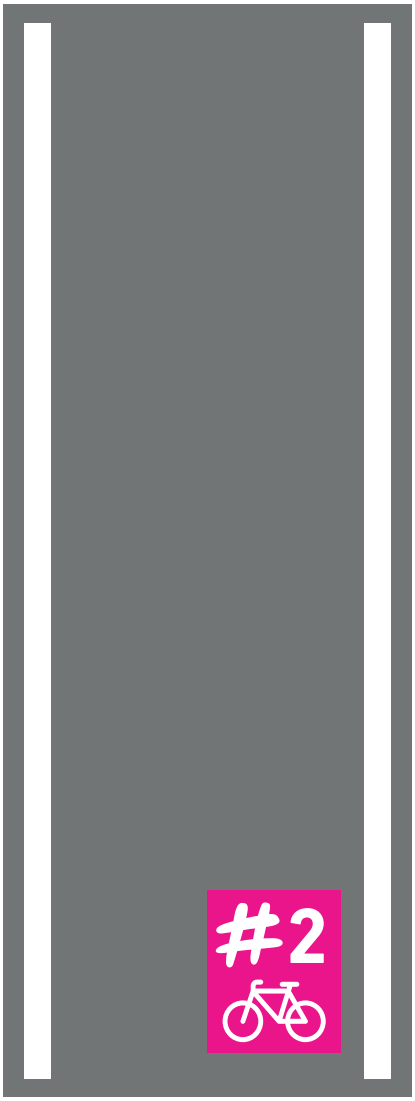
(segnaletica orizzontale A.1)

Conferma (carreggiata)

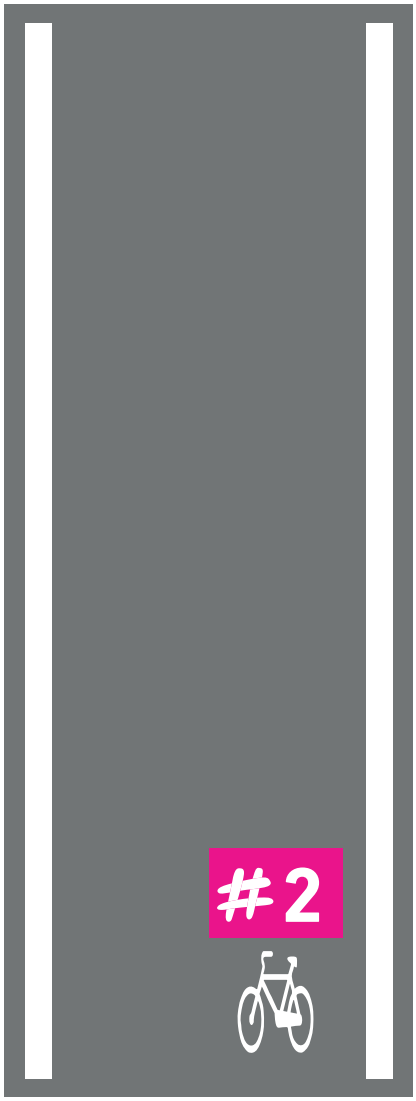
Nel caso di segnaletica orizzontale di conferma su carreggiata, è importante abbinare al sistema "hashtag + numero direttrice" anche il simbolo della bici.

Questo può essere fatto o mediante il sistema A.2 (pittogramma bici da corporate design) o aggiungendo il pittogramma della bici da codice della strada ("fig. 131 art. 125 bicicletta") alla segnaletica orizzontale A.1 creando così la combinazione A.3.

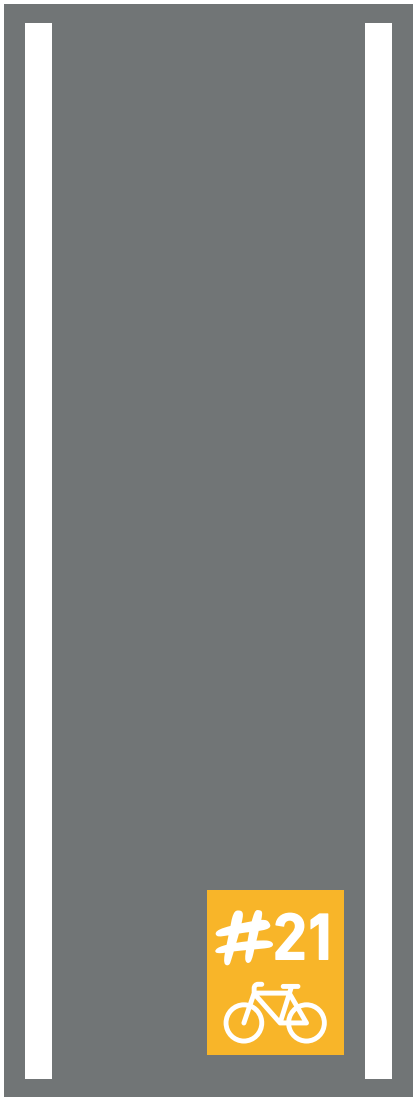
Il sistema si estende anche per le tratte cicloturistiche.



(segnaletica orizzontale A.2)



(segnaletica orizzontale A.3)



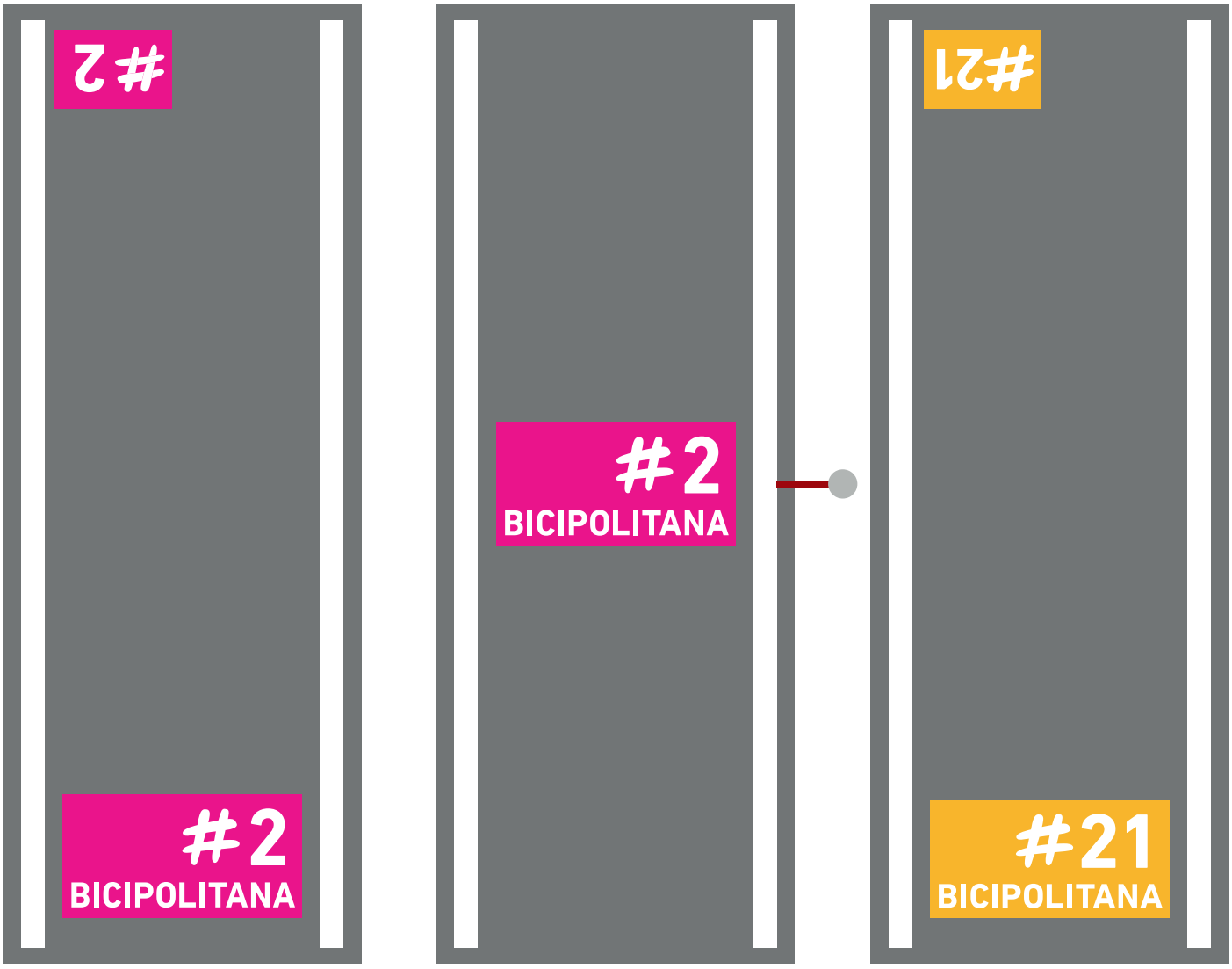
Punti notevoli

All'inizio di una direttrice si consiglia l'applicazione del pittogramma con il logo esteso della Bicipolitana. Questo elemento, oltre ad informare i ciclisti dell'inizio del percorso (logo sempre abbinato al numero della linea), svolge anche il ruolo di branding.

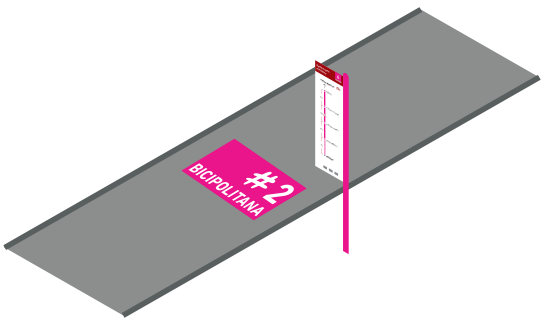
Questo sistema è utile quando applicato in prossimità dei punti notevoli, neglio accessi alle tappe intermedie e limitrofo alle collane di perle e ai totem di accoglienza.

percorso bidirezionale

percorso monodirezionale



(segnaletica orizzontale B)

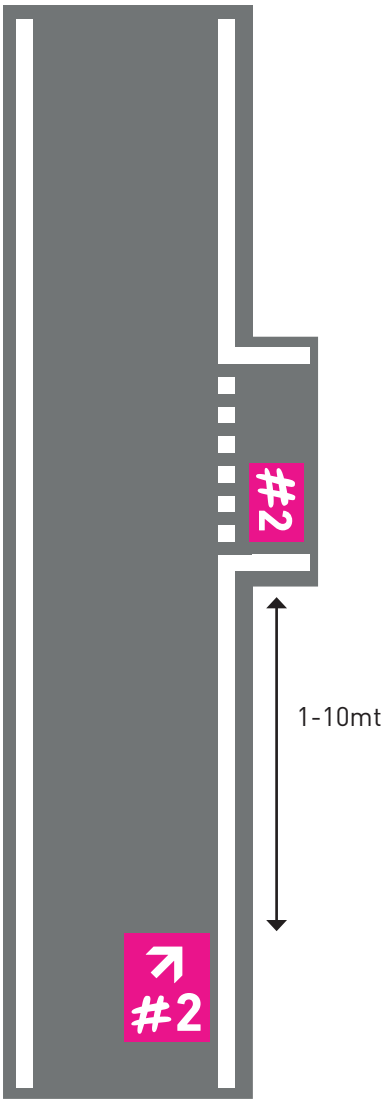


Incroci

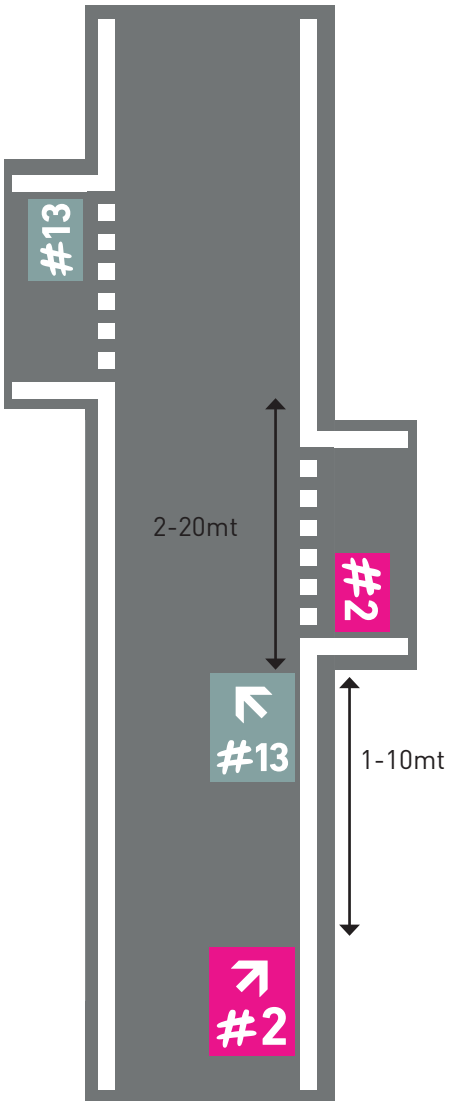
La segnaletica orizzontale viene declinata anche per informare tempestivamente il ciclista della presenza di un incrocio o di una svolta, ed è consigliabile abbinarlo alla relativa segnaletica verticale.

Il posizionamento varia da 1 a 10 metri prima dell'incrocio, aggiungendo la freccia da codice della strada sopra al numero della direttrice che presenta un cambio di direzione (C), mantenendo sempre sul fondo il colore della relativa linea.

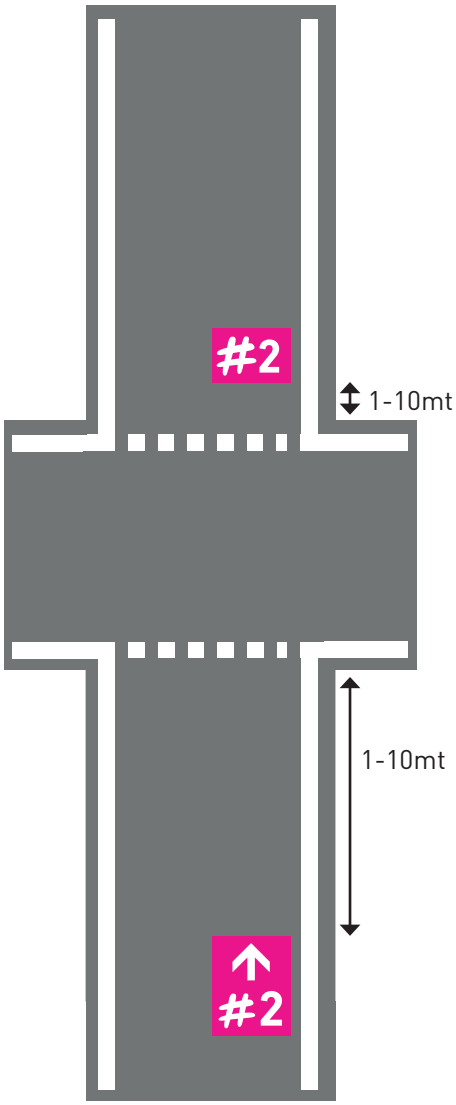
Nel caso di bivi e intersezioni comuni a più linee, si consiglia che il posizionamento concordi con l'ordine in cui verranno affrontate dal ciclista.
Dopo ogni incrocio, tra 1 e 10 metri, si applica la tipologia A.1/2/3 a conferma dell'itinerario.



(C)



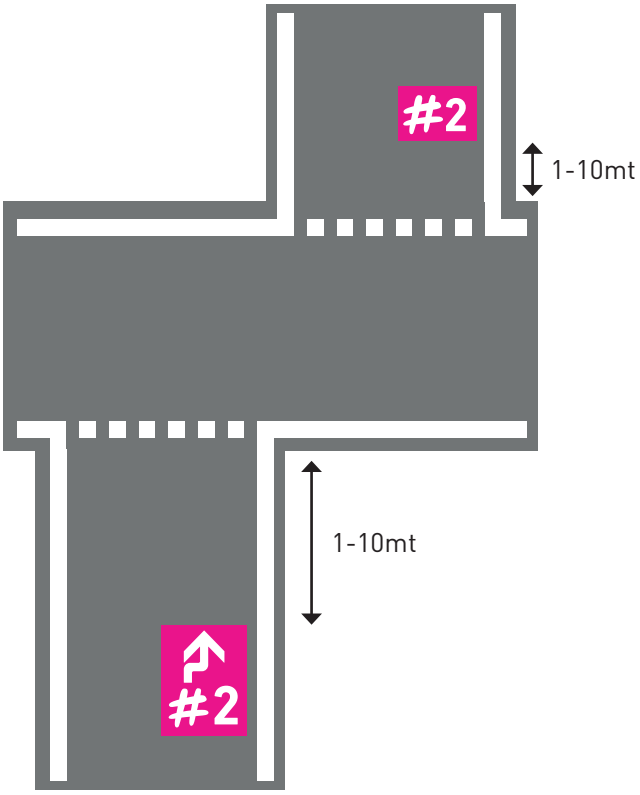
(C)



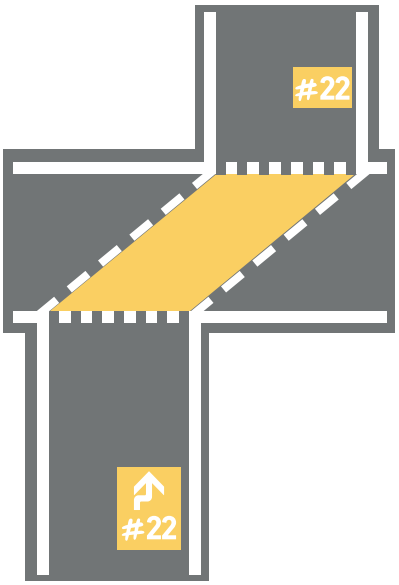
(C)

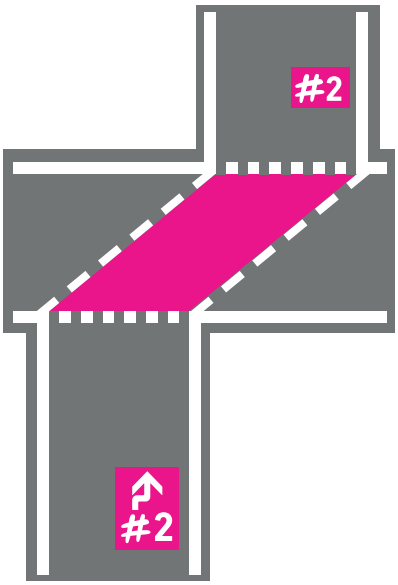
Incroci

Nel caso di incroci ad assi sfalsati, verrà utilizzata l'apposita freccia (D). Se possibile, si potrà segnalare ulteriormente l'attraversamento mediante colorazione del fondo stradale nel colore della linea delimitato da linee bianche tratteggiate, così da rendere evidente l'attraversamento anche per gli altri veicoli.



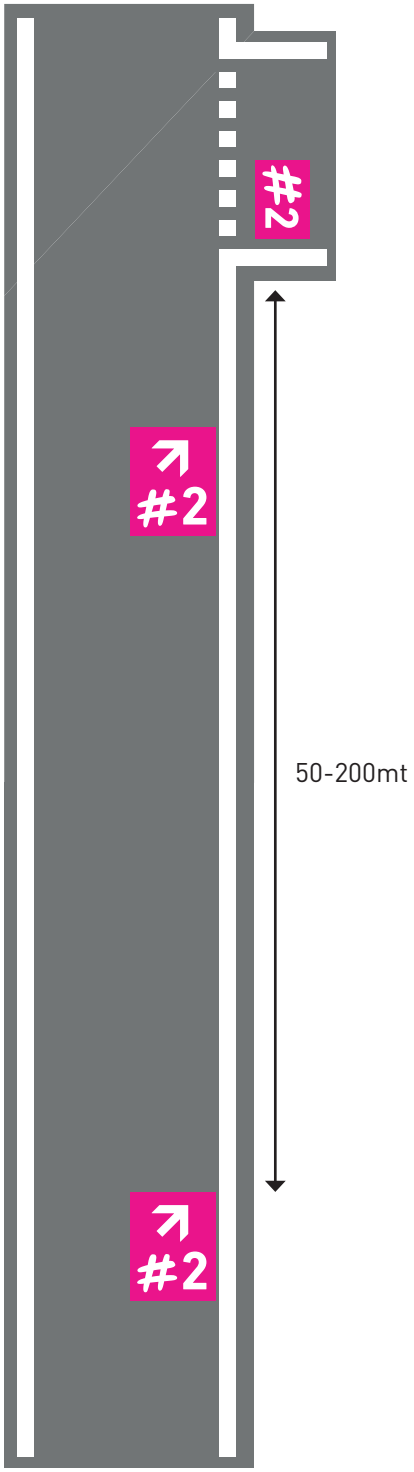
(D)





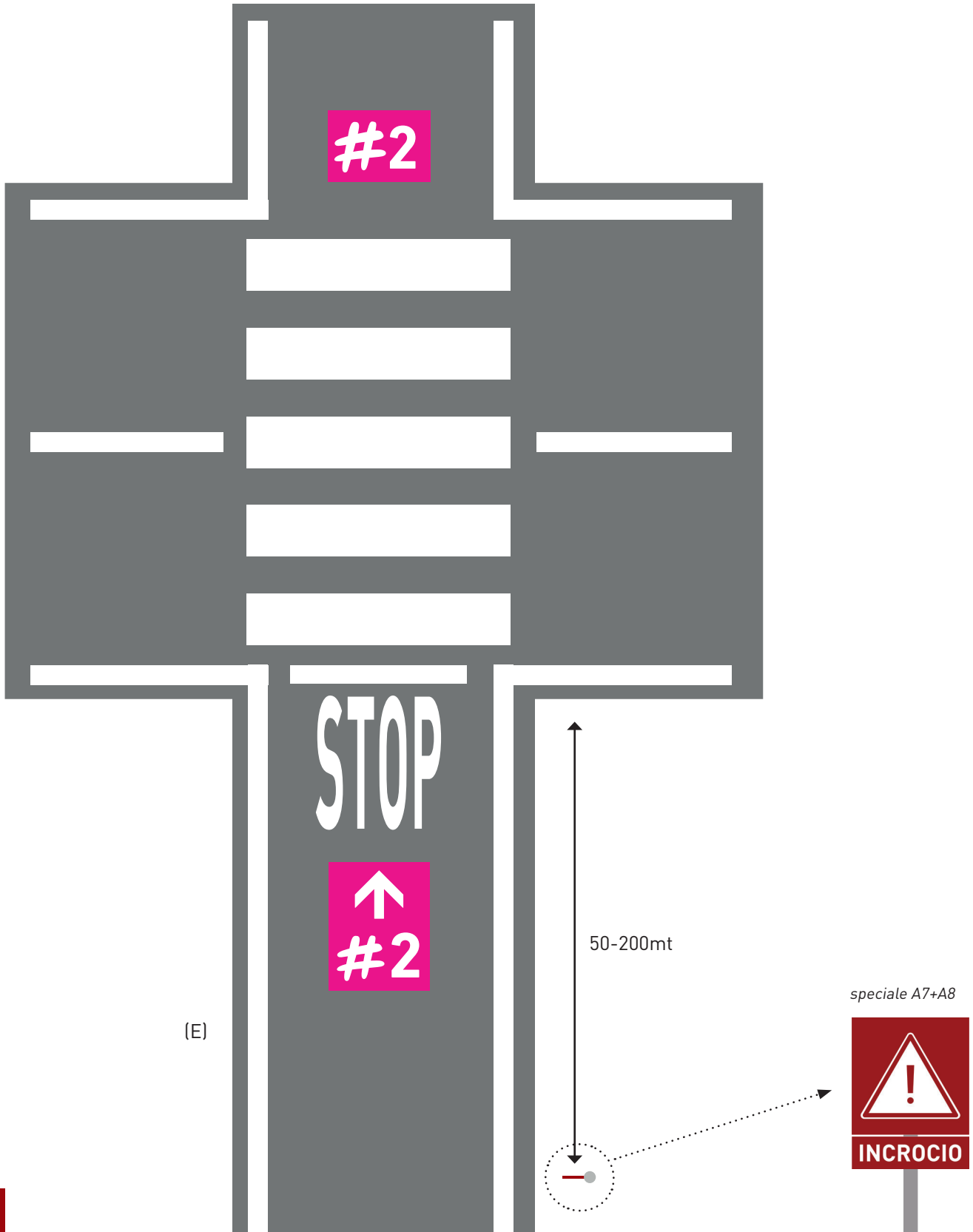
Incroci

La segnaletica orizzontale può inoltre essere utilizzata per preannunciare un incrocio; in questo caso i segnali orizzontali C e D sono efficaci se applicati tra 50 e 200mt prima dell'incrocio.



Attraversamenti SP, SS

Nel caso in cui dovessimo trovarci di fronte ad una attraversamento complesso, come per una ciclabile che deve attraversare una SP o SS, viene abbinato alla segnaletica orizontale da codice del "dare precedenza", una freccia che indica al ciclista di continuare diritti per riprendere la ciclabile da lui percorsa.



(A.1)

RAL: pag. 5+9003
#: 260x250mm
Nr.: 920pt

RAL: pag. 5+9003
#: 210x220mm
Nr.: 782pt

(A.2)

RAL: pag. 5+9003
#: 260x250mm
Nr.: 920pt
Pittogramma bici: 426x225mm

RAL: pag. 5+9003
#: 210x220mm
Nr.: 782pt
Pittogramma bici: 426x225mm

(B)

RAL: pag. 5+9003
#: 166x159mm
Nr.: 664pt
Bicipolitana: 599x67mm

RAL: pag. 5+9003
#: 166x159mm
Nr.: 664pt
Bicipolitana: 599x67mm

(C)

RAL: pag. 5+9003
#: 250X240mm
Nr.: 1000pt
Freccia: 232x232mm

RAL: pag. 5+9003
#: 212X203mm
Nr.: 750pt
Freccia: 232x232mm

(D)

RAL: pag. 5+9003
#: 250X240mm
Nr.: 1000pt
Freccia: 263x323mm

RAL: pag. 5+9003
#: 212X203mm
Nr.: 750pt
Freccia: 263x323mm

(E)

RAL: pag. 5+9003
#: 250X240mm
Nr.: 1000pt
Freccia: 262x265mm

RAL: pag. 5+9003
#: 212X203mm
Nr.: 750pt
Freccia: 262x265mm

(A.1)

RAL: pag. 5+9003
#: 423x405mm
Nr.: 1527pt

RAL: pag. 5+9003
#: 350x335mm
Nr.: 1298pt

(A.2)

RAL: pag. 5+9003
#: 423x405mm
Nr.: 1527pt
Pittogramma bici: 720x431mm

RAL: pag. 5+9003
#: 350x335mm
Pittogramma bici: 720x431mm

(B)

RAL: pag. 5+9003
#: 472x452mm
Nr.: 1887pt
Bicipolitana: 599x67mm

RAL: pag. 5+9003
#: 472x452mm
Nr.: 1887pt
Bicipolitana: 599x67mm

(C)

RAL: pag. 5+9003
#: 398x381mm
Nr.: 1636pt
Freccia: 393x393mm

RAL: pag. 5+9003
#:348x334mm
Nr.: 1221pt
Freccia: 393x393mm

(D)

RAL: pag. 5+9003
#: 398x381mm
Nr.: 1636pt
Freccia: 429x537mm

RAL: pag. 5+9003
#:348x334mm
Nr.: 1221pt
Freccia: 429x537mm

(E)

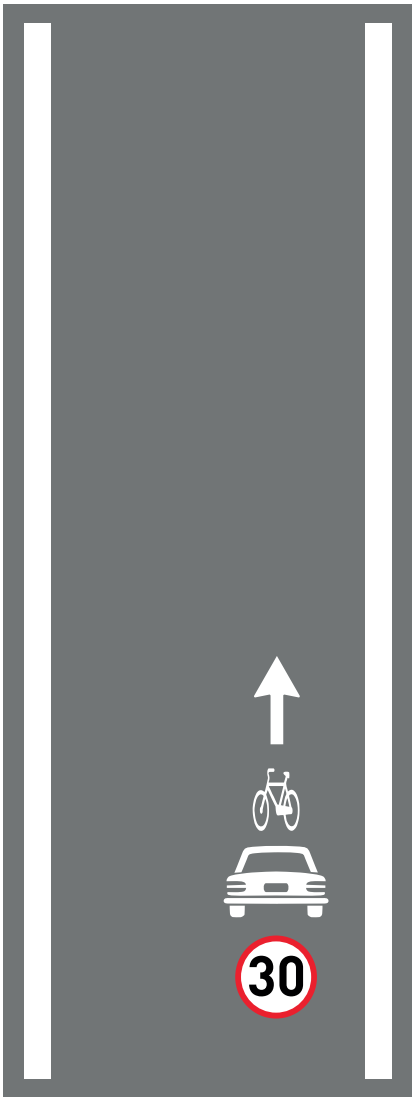
RAL: pag. 5+9003
#: 398x381mm
Nr.: 1636pt
Freccia: 438x442mm

RAL: pag. 5+9003
#:348x334mm
Nr.: 1221pt
Freccia: 438x442mm

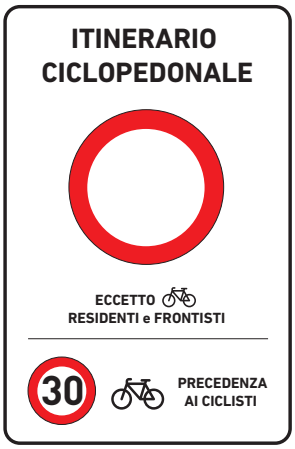
Asse 30/E-bis/F-bis

All'interno delle zone 30 troviamo un tipo di segnaletica più narrativo, dove visivamente notiamo un ciclista che procede di fronte ad un automobile, in quanto ne ha la precedenza. Deve sempre essere abbinato ad un cartello Strade promiscue A o B (F-bis/E-bis).

Per aumentarne la visibilitá nelle ore piu buie, l'elemento "limite di velocità" è nei RAL da codice della strada (rosso 3001), mentre i pittogrammi "direzione", "ciclista" e "auto" sono da codice della strada in RAL 9003.



(F)



Cartello strada promiscua A.

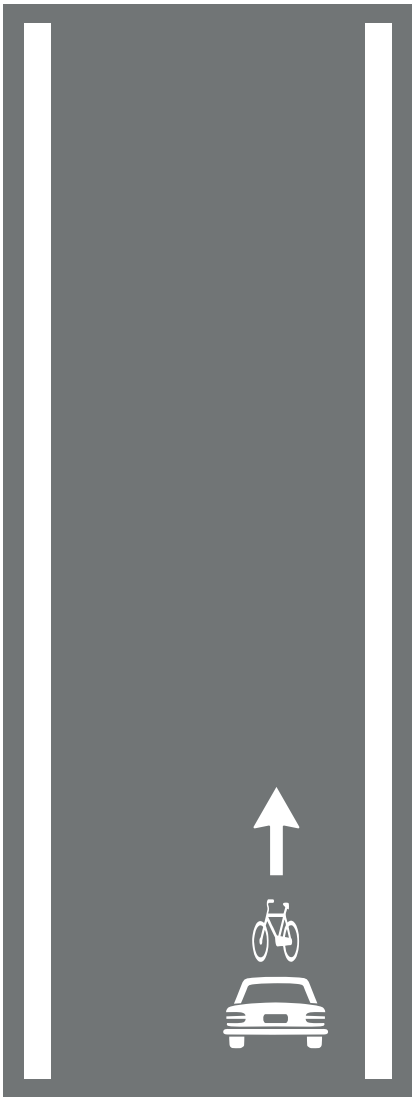
SPECIFICHE TECNICHE
RAL: da CDS
Dimensioni pittogrammi: da CDS

Zone promiscue

In strade dove la viabilitá delle bici è promiscua a quelle delle auto, verrà applicata la segnaletica orizzontale H. Questo può succedere solo in strade dove il limite di velocità è di 30 o 50 km/h.

Questa segnaletica orizzontale deve sempre essere abbinata ad un cartello Strade promiscue C o D.

Come per la segnaletica orizzontale delle zone 30, per aumentarne la visibilitá, i pittogrammi “direzione”, “ciclista” e “auto” sono da codice della strada in RAL 9003.



(G)

Cartello strada promiscua

SPECIFICHE TECNICHE
RAL: da CDS
Dimensioni pittogrammi: da CDS

Casistiche

Introduzione

La sezione casistiche è rivolta sia alle autorità che agli specialisti della pianificazione, del montaggio e del controllo e va intesa come strumento di sostegno all'esecuzione. Garantisce l'applicazione unitaria della segnaletica e ne innalza di conseguenza il livello di sicurezza, inducendo gli utenti a rispettare le regole vigenti.

Lo scopo della sezione non è quello di analizzare tutte le possibili situazioni stradali, ma permette nei singoli casi di adottare soluzioni flessibili e adeguate valutando di volta in volta la situazione specifica nell'ottica dei ciclisti.

Nelle pagine seguenti vengono illustrate le applicazioni della segnaletica in situazioni "standard", illustrando caso per caso il tipo di segnale adatto alla singola situazione, differenziando tra le diverse tipologie di percorsi ciclabili.

Di regola la segnaletica verticale va collocata lungo il margine destro della carreggiata. Sono possibili alcune eccezioni, in particolare su strade di categoria inferiore (ad es. sui sentieri ciclabili).

Nei casi di incroci, la segnaletica verticale/orizzontale va sempre posta prima dell'incrocio.

Come anticipato precedentemente, è bene ricordare che la segnaletica proposta in questo manuale è dedicata ai ciclisti, di modo da sopperire alla mancanza di una segnaletica ufficiale dedicata. In situazioni promiscue su carreggiata -quindi percorse da automobilisti- i cartelli ciclabili saranno comunque sempre abbinati ai classici cartelli da CDS.

Introduzione

SEGNALETICA VERTICALE

Altezza
La segnaletica di indirizzamento primario dovrá sempre avere un'altezza minima misurata al bordo inferiore del segnale di 220cm.

Distanza
Tutte le casistiche di segnaletica verticale dovranno avere una distanza laterale minima dal bordo verticale interno rispetto al percorso di 30cm, salvo limitazioni di spazio: in questi casi, sempre che il segnale non invada la carreggiata, la distanza potrà essere inferiore.

Montaggio
È importante che il montaggio sia di qualità ottimale. In questo modo è possibile ridurre ad un minimo i lavori di manutenzione e diminuire gli atti di vandalismo.

Discesa/alta velocità
In discesa e comunque su tutti tratti ad alta velocità sono necessari segnali avanzati. Inoltre, va aumentata la distanza tra il segnale e l'incrocio in confronto alla segnaletica posizionata in tratti di percorrenza più lenta.

Curve
All'interno delle curve deve essere aumentata la distanza tra il segnale avanzato e l'incrocio.

Leggibilità
I segnali devono essere posizionati senza impedimenti visivi tra essi e il ciclista. Inoltre al fine di garantire la leggibilità a distanza, è sempre consigliato -quando possibile- di utilizzare i cartelli di inidirizzamento principali in formato 100x20cm, e di usare il formato 80x15cm solo se necessari oper motivi di spazio.

Percorsi ciclabili paralleli
La segnalazione di più percorsi ciclabili sullo stesso tratto avviene inserendo il pannello appendice corrispondente (numero per le direttrici, logo o nome per i percorsi cicloturistici) (vd. p. 10).

Codice della strada
Attualmente il CDS non prevede l'utilizzo di segnaletiche verticali diverse da quelle ufficiali in careggiata promiscua con mezzi di trasporto. Bisogna però tenere conto che il rosso utilizzato è chiaramente differente dal classico fondo bianco a cui sono abituati gli automobilisti, per questo motivo non dovrebbe essere motivo di distrazione per loro (anche data la dimensione contenuta e impossibile da leggere ad alte velocità); la scelta di applicare segnaletica orizzontale in promiscuo spetta quindi ai singoli enti gestori delle strade.

Introduzione

SEGNALETICA ORIZZONTALE

Sede
Tutte le segnaletiche orizontali riportate nel manuale sono da intendersi in due misure -riportate in seguito nello specifico- a seconda della sede:
1) da 0,80a 2,50mt
2) oltre i 2,5mt

Distanza
Tutte le casistiche di segnaletica orizzontale dovranno avere una distanza laterale minima dal ciglio o dalla striscia laterale di 12 cm.

Materiale
Su fondi verdi o naturali (ghiaia, brecciolino, sterrato..) si è deciso di non applicare segnaletica orizzontale in quanto andrebbe ad alterare la forma stessa del "percorso verde". Su fondi asfaltati, cementificati, o ad ogni modo "non verdi" sará possibile applicare la segnaletica secondo tre modalità elencate in ordine di durevolezza nel tempo, dalla maggiore (e quindi più raccomndata) alla minore:
1) termoplastica
2) vernice bicomponente
3) vernice classica

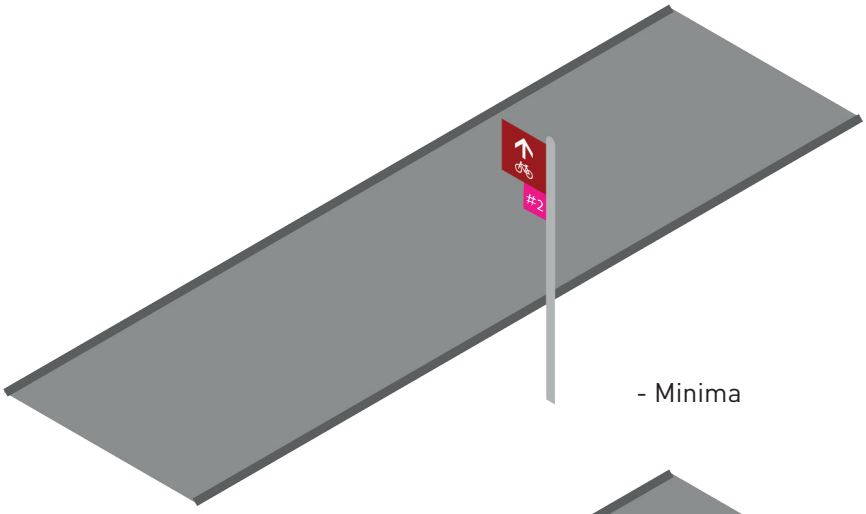
Codice della strada
Attualmente il CDS non prevede l'utilizzo di segnaletiche a terra diverse da quelle ufficiali in careggiata promiscua con mezzi di trasporto. Bisogna però tenere conto che l'indicazione di un percorso ciclabile ben visibile e riconoscibile da parte degli automobilisti può essere una misura protettiva nei confronti dei ciclisti; la scelta di applicare segnaletica orizzontale in promiscuo spetta quindi ai singoli enti gestori delle strade.

Livello di informazione

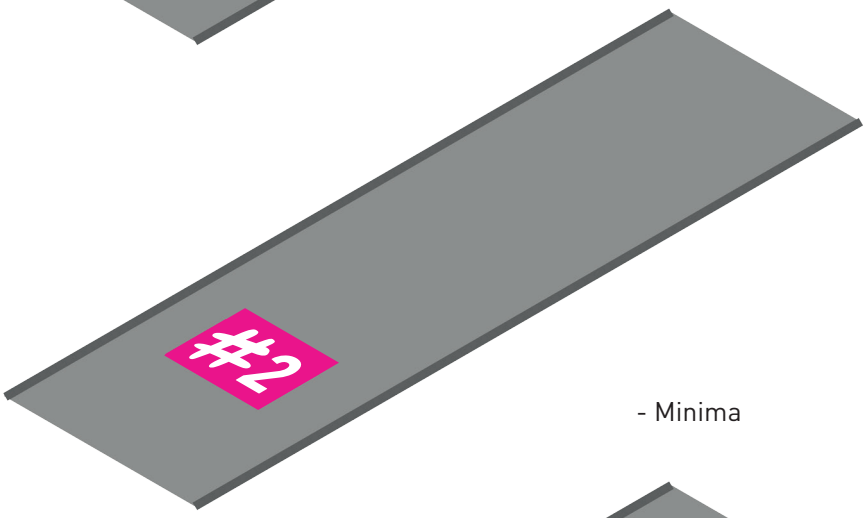
Per tutte le casistiche riportate fino ad ora, possiamo indicare due livelli di utilizzo, uno "minimo" e uno "esaustivo".

Il livello di utilizzo minimo include solo uno tra i due sistemi di segnaletica (orizzontale e verticale).
Il livello esaustivo prevede invece che i due sistemi vengano abbinati ed utilizzati in contemporanea.

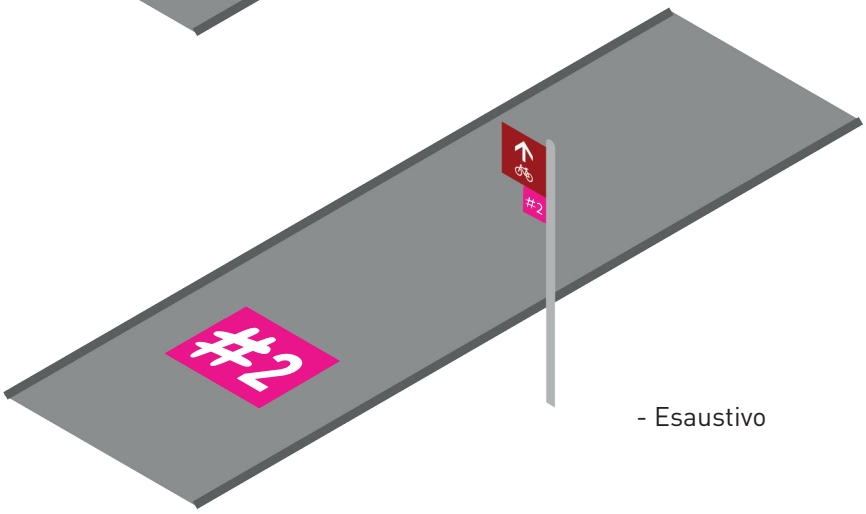
Le due casistiche vanno utilizzate a seconda del contesto, ad esempio viene considerato minimo -ma sufficiente- indicare su un tratto di direttrice il numero solo in orizzontale o solo in verticale nel caso in cui serva unicamente per rassicurare il ciclista.
Nel caso in cui ci trovassimo nei pressi di un incrocio tra due direttrici invece, è consigliabile applicare entrambe le tipologie di segnaletica, così da guidare il ciclista nella maniera migliore.



- Minima



- Minima



- Esaustivo

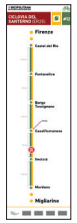
Segnaletica verticale	Dove	Dim. (cm)	Nota	Aggancio	Pista ciclabile	Corsia ciclabile linea continua	Corsia ciclabile linea discontinua	Ciclabile su marciapiede	Percorso ciclopedonale	Sentiero ciclabile (verde)	Strade Fbis	Promiscui 30-50km/h	Promiscui strada trafficata
Indirizzamento A.1	Incrocio Tratto senza incroci	100x20		Laterale al palo	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
Indirizzamento A.2	Incrocio Tratto senza incroci	75x15	Solo in mancanza di spazio per la misura 100x20	Laterale al palo	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
Indirizzamento B.1	Incrocio Tratto senza incroci	30x30		Laterale/centrale al palo	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
Indirizzamento C.1		15x15		Alla parte inferiore del cartello di indirizzamento A.1/A.2/B/D	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
Indirizzamento C.2		10x10	Solo in mancanza di spazio per la misura 15x15	Alla parte inferiore del cartello di indirizzamento A.1/A.2/B/D	✓			✓	✓	✓	✓	✓	

Segnaletica verticale	Dove	Dim. (cm)	Nota	Aggancio	Pista ciclabile	Corsia ciclabile linea continua	Corsia ciclabile linea dis-continua	Ciclabile su mar-ciapiede	Percorso ciclope-donale	Sentiero ciclabile (verde)	Strade Fbis	Promiscui 30-50km/h	Promiscui strada trafficata
Indirizzamento D.1		30x15		Alla parte inferiore del cartello di indirizzamento B	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
Indirizzamento E	Incrocio	40x60	Solo in caso di incroci di lettura complessa o trafficati	Centrale su palo	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
Speciale A.1	Incrocio Tratto senza incroci	40x60	Solo in caso di devi-azione, lungo tutto il tracciato provvisiorio	Centrale su palo o su supporto amovibile	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
Speciale A.2		40x10		Alla parte inferiore del cartello speciale A.1	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
Speciale A.3		40x15		Alla parte inferiore del cartello speciale A.1	✓			✓	✓	✓	✓	✓	

Segnaletica verticale	Dove	Dim. (cm)	Nota	Aggancio	Pista ciclabile	Corsia ciclabile linea continua	Corsia ciclabile linea discontinua	Ciclabile su marciapiede	Percorso ciclopedonale	Sentiero ciclabile (verde)	Strade Fbis	Promiscui 30-50km/h	Promiscui strada trafficata
Speciale A.4	Incrocio Tratto senza incroci	40x10		Alla parte inferiore del cartello da codice "strada interrotta" o "lavori in corso"	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
Speciale A.5	Incrocio Tratto senza incroci	40x60	Solo in caso di situazioni pericolose per il ciclista (perenni o temporanee)	Centrale su palo (pericolo perenne) o su supporto amovibile (pericolo temporaneo)	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
Speciale A.6		40x15		Alla parte inferiore del cartello speciale A.5	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
Speciale A.7	Incrocio Tratto senza incroci	30x30	Solo in caso di situazioni pericolose per il ciclista (perenni)	Centrale su palo (pericolo perenne)	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
Speciale A.8		30x10		Alla parte inferiore del cartello speciale A.7	✓			✓	✓	✓	✓	✓	

Segnaletica verticale	Dove	Dim. (cm)	Nota	Aggancio	Pista ciclabile	Corsia ciclabile linea continua	Corsia ciclabile linea dis-continua	Ciclabile su mar-ciapiede	Percorso ciclope-donale	Sentiero ciclabile (verde)	Strade Fbis	Promiscui 30-50km/h	Promiscui strada trafficata
Promiscuo A	Tratto senza incroci	60x90		Centrale su palo							✓	✓	
Promiscuo B	Tratto senza incroci	60x90		Centrale su palo							✓	✓	
Promiscuo C.1	Incrocio Tratto senza incroci	40x60		Centrale su palo	✓			✓	✓	✓			
Promiscuo C.2	Incrocio Tratto senza incroci	30x30		Centrale su palo	✓			✓	✓	✓			
Promiscuo D	Tratto senza incroci	90x60		Centrale su palo *o* Sue due pali							✓	✓	✓

Segnaletica verticale	Dove	Dim. (cm)	Nota	Aggancio	Pista ciclabile	Corsia ciclabile linea continua	Corsia ciclabile linea discontinua	Ciclabile su marciapiede	Percorso ciclopedonale	Sentiero ciclabile (verde)	Strade Fbis	Promiscui 30-50km/h	Promiscui strada trafficata
Accoglienza A.1	Ingresso località / zona di dettaglio	100x110	Si consiglia di abbinare a segnaletica orizzontale B	Struttura totem "ciclovia del sole"	✓			✓	✓	✓			
Accoglienza A.2	Uscita località / zona di dettaglio	100x110	Si consiglia di abbinare a segnaletica orizzontale B	Struttura totem "ciclovia del sole"	✓			✓	✓	✓			
Accoglienza B.1	Ingresso località / tratto senza incroci	100x110	Si consiglia di abbinare a segnaletica orizzontale B	Struttura totem "ciclovia del sole"	✓			✓	✓	✓			
Accoglienza B.2	Uscita località / tratto senza incroci	100x110	Si consiglia di abbinare a segnaletica orizzontale B	Struttura totem "ciclovia del sole"	✓			✓	✓	✓			
Accoglienza C.1	Ingresso località / zona di dettaglio / tratto senza incroci	100x110	Si consiglia di abbinare a segnaletica orizzontale B	Struttura totem "ciclovia del sole"	✓			✓	✓	✓			
Accoglienza C.2	Uscita località / zona di dettaglio / tratto senza incroci	100x110	Si consiglia di abbinare a segnaletica orizzontale B	Struttura totem "ciclovia del sole"	✓			✓	✓	✓			

Segnaletica verticale	**Dove**	**Dim.** (cm)	**Nota**	**Aggancio**	**Pista ciclabile**	**Corsia ciclabile** linea continua	**Corsia ciclabile** linea dis-continua	**Ciclabile su mar-ciapiede**	**Percorso ciclope-donale**	**Sentiero ciclabile (verde)**	**Strade Fbis**	**Promiscui 30-50km/h**	**Promiscui strada trafficata**
Informazione A	Ingresso località Tratto senza incroci	30x100	Si consiglia di abbinare a segnaletica orizzontale B	Centrale su palo	✓			✓	✓	✓			
Informazione B	Ingresso località Tratto senza incroci	30x100	Si consiglia di abbinare a segnaletica orizzontale B	Centrale su palo	✓			✓	✓	✓			
 Informazione C	Ingresso località Tratto senza incroci	30x100	Si consiglia di abbinare a segnaletica orizzontale B	Centrale su palo	✓			✓	✓	✓			

Segnaletica orizzontale	Dove	**Dim.** (cm) per sede 0,8-2,5mt	**Dim.** (cm) per sede >2,5mt	RAL	Pista ciclabile	Corsia ciclabile linea continua	Corsia ciclabile linea dis-continua	Ciclabile su mar-ciapiede	Percorso ciclope-donale	Sentiero ciclabile (verde)	Strade Fbis	Promiscui 30-50km/h	Promiscui strada trafficata
A.1	Tratto senza incroci	55x37	90x60	Variabile per direttrice + 9003	✓			✓	✓	✓	✓		
A.2	Tratto senza incroci	55x75	90x115	Variabile per direttrice + 9003		✓	✓					✓	
A.3	Tratto senza incroci	55x90	90x150	Variabile per direttrice + 9003		✓	✓					✓	
B	Inizio direttrice/ percorso	70x35	200x100	Variabile per direttrice + 9003	✓			✓	✓	✓	✓		
C	Incrocio	55x75	90x115	Variabile per direttrice + 9003	✓			✓	✓	✓	✓		

Segnaletica orizzontale	Dove	**Dim.** (cm) per sede 0,8-2,5mt	**Dim.** (cm) per sede >2,5mt	RAL	**Pista ciclabile**	**Corsia ciclabile** linea continua	**Corsia ciclabile** linea dis-continua	**Ciclabile su mar-ciapiede**	**Percorso ciclope-donale**	**Sentiero ciclabile (verde)**	**Strade Fbis**	**Promiscui 30-50km/h**	**Promiscui strada trafficata**
D	Incrocio	55x75	90x115	Variabile per direttrice + 9003	✓			✓	✓	✓	✓		
E	Incrocio	55x75	90x115	Variabile per direttrice + 9003	✓			✓	✓	✓	✓		
F	zona 30, E-bis, F-bis (tratto senza incroci)		100x210	3001 + 9003							✓	✓	
G	Zone promiscue (tratto senza incroci)		100x210	9003								✓	✓

Codici da manuale CDS per segnaletica F e G:

Figura II 438/b Art. 147

Figura II 442/b Art. 148 (1)

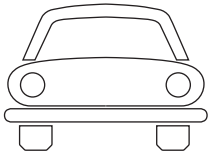
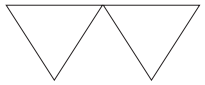
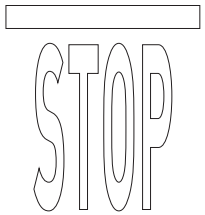
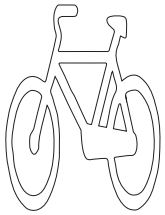


Figura II 314 Art. 135

Segnaletica orizzontale	**Dove**	**Dim.** (cm) per sede 0,8-2,5mt	**Dim.** (cm) per sede >2,5mt	**RAL**	**Pista ciclabile**	**Corsia ciclabile** linea continua	**Corsia ciclabile** linea dis-continua	**Ciclabile su mar-ciapiede**	**Percorso ciclope-donale**	**Sentiero ciclabile (verde)**	**Strade Fbis**	**Promiscui 30-50km/h**	**Promiscui strada trafficata**
 I	Incrocio	da codice	da codice	9003	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
 L	Incrocio	da codice	da codice	9003	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
 M	Tratto senza incroci	da codice	da codice	9003	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓

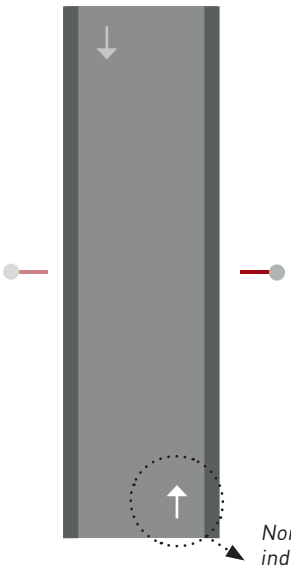
Applicazioni pratiche

Tratto senza incroci

- A

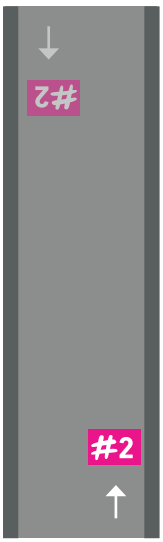
Esempi pratici:
su tratti lunghi, dopo incroci complessi, come elemento di conferma

Nota: in trasparenza il secondo senso di marcia

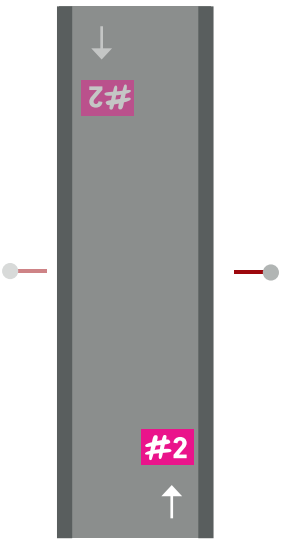


Non sono pittogrammi, indicano solo la direzione per leggibilitá del manuale

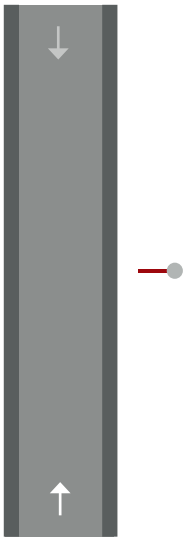
Opzione A.1
"semplice"



Opzione A.2
"semplice"

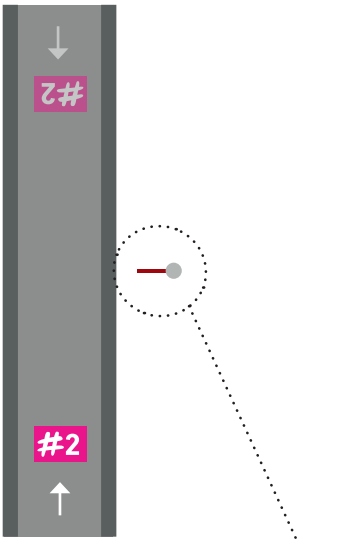


Opzione A.3
"esaustivo"



Opzione A.4

Opzione A.5

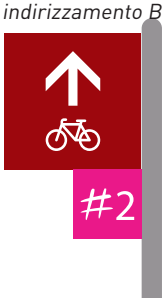


Opzione A.6

indirizzamento A.1/2

oppure

indirizzamento B



I cartelli da utilzzare vengono illustrati nell'ordine di marcia

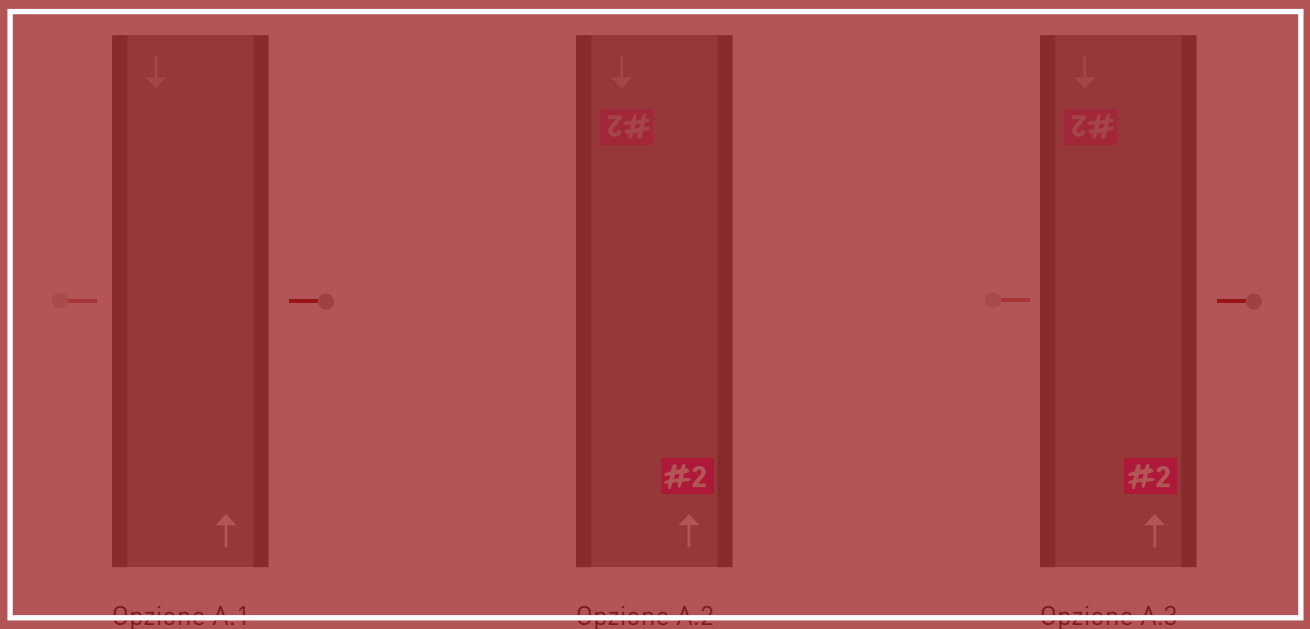
Tratto senza incroci

- A

Gli esempi riportati in questa sezione si basano sulla larghezza della sede, non viene fatta distinzione tra percorso mono- o bi-direzionale in quanto le linee guida si applicano in base alla sede (maggiore o minore di 2,5mt).

Esempi pratici:
su tratti lunghi, dopo incroci complessi, come elemento di conferma

Nota: in trasparenza il secondo senso di marcia

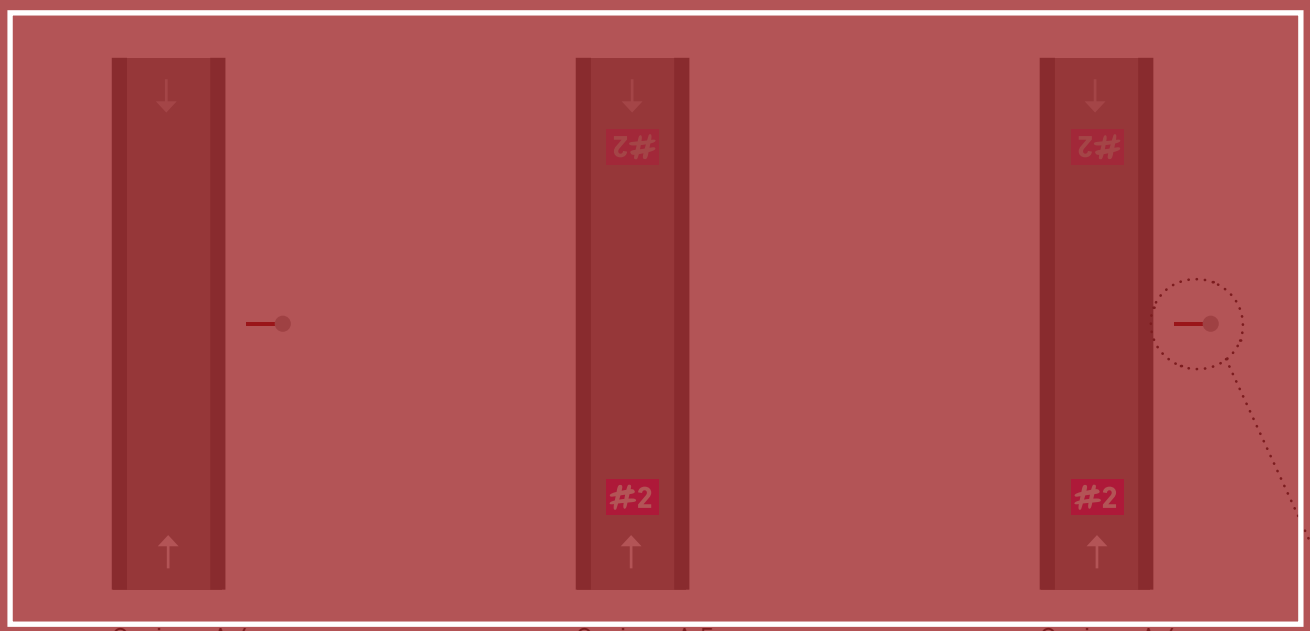


Sede >2,5mt

Opzione A.1
"semplice"

Opzione A.2
"semplice"

Opzione A.3
"esaustivo"

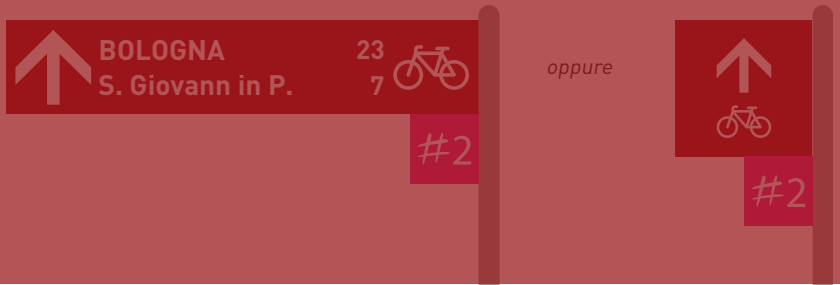


Sede <2,5mt

Opzione A.4

Opzione A.5

Opzione A.6



I cartelli da utilzzare vengono illustrati nell'ordine di marcia

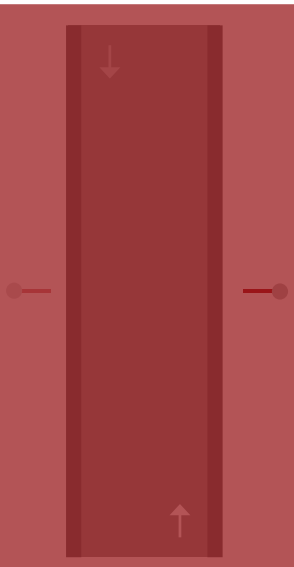
Tratto senza incroci

- A

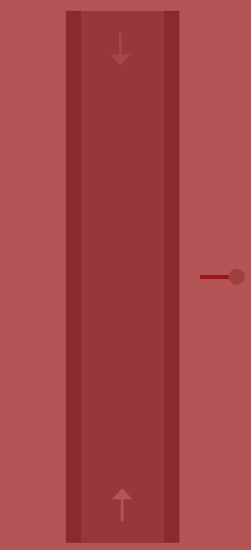
Esempi pratici:
su tratti lunghi, dopo incroci complessi, come elemento di conferma

Nota: in trasparenza il secondo senso di marcia

Segnaletica minima (verticale)



Opzione A.1
"semplice"



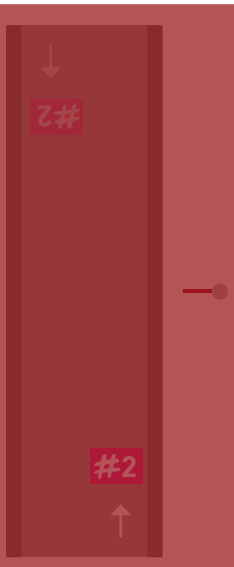
Opzione A.4

Segnaletica minima (orizzontale)

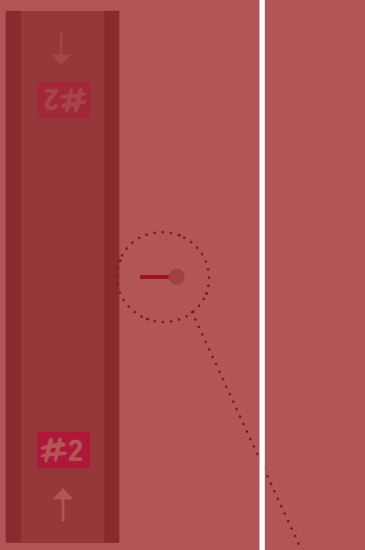
Opzione A.2
"semplice"

Opzione A.5

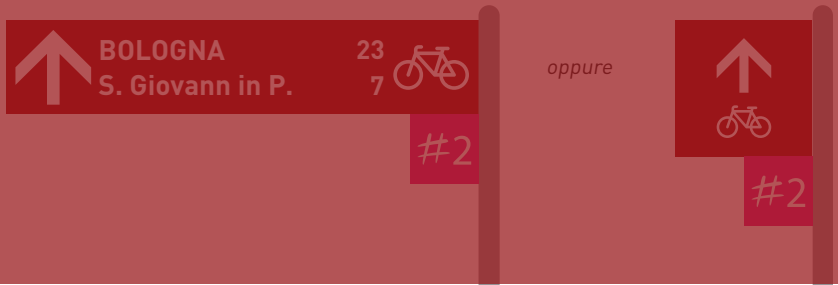
Segnaletica esaustiva



Opzione A.3
"esaustivo"



Opzione A.6

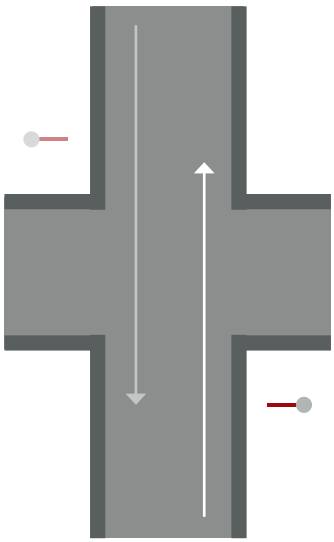


I cartelli da utilzzare vengono illustrati nell'ordine di marcia

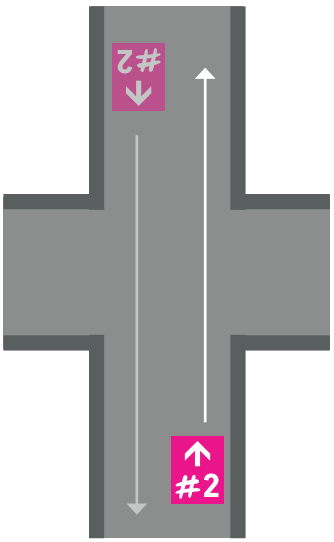
Incroci senza svolta

- B

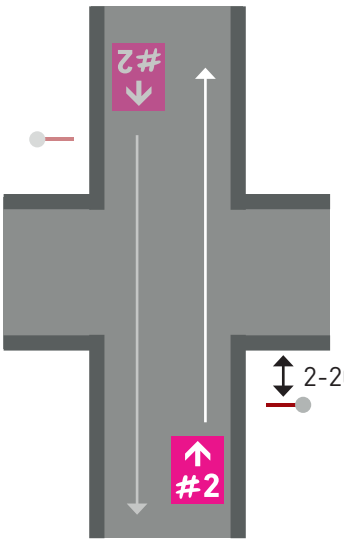
Esempi pratici:
incroci tra strade classico



Opzione B.1

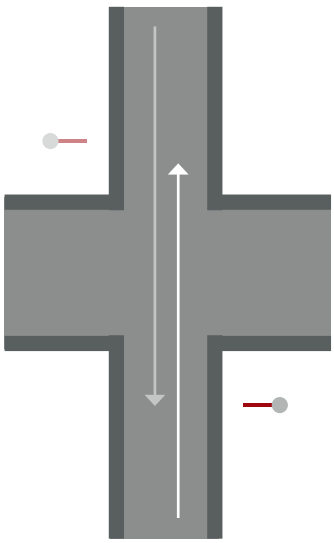


Opzione B.2

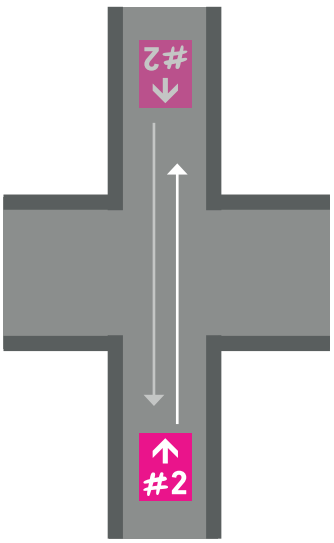


preferire la vicinanza all'incrocio (2mt) quando possibile

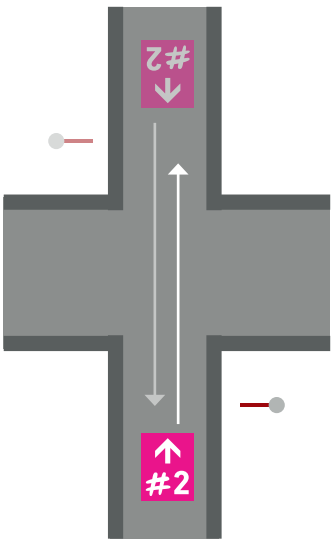
Opzione B.3



Opzione B.4



Opzione B.5

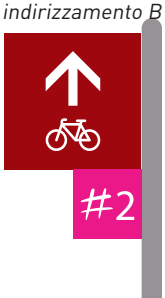


Opzione B.6

indirizzamento A.1/2

oppure

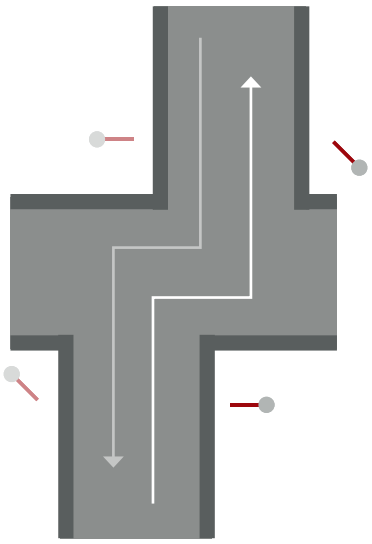
indirizzamento B



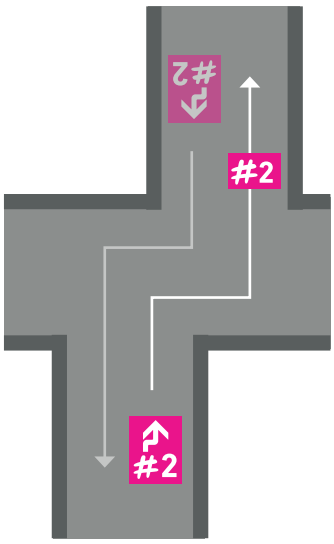
Incroci con svolta

- C

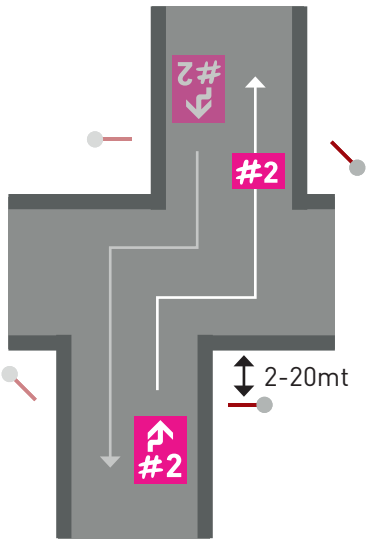
Esempi pratici:
incroci con assi stradali sfalsati
-in caso di incroci grandi, complessi o con traffico intenso il cartello di indirizzamento speciale B come segnaletica supplementare



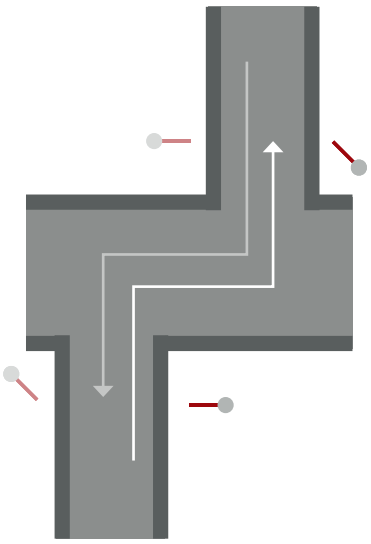
Opzione C.1



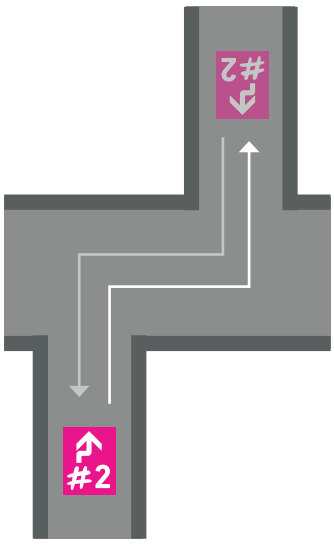
Opzione C.2



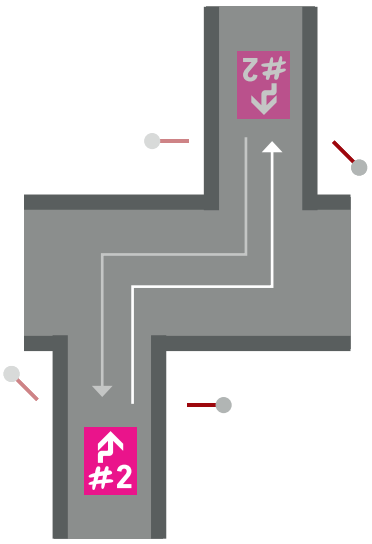
Opzione C.3



Opzione C.4



Opzione C.5



Opzione C.6

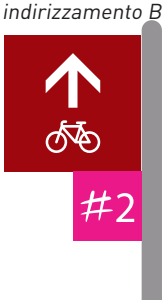
indirizzamento B

+

indirizzamento A.1/2

oppure

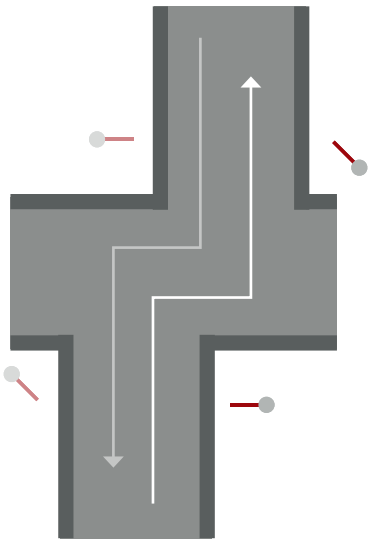
indirizzamento B



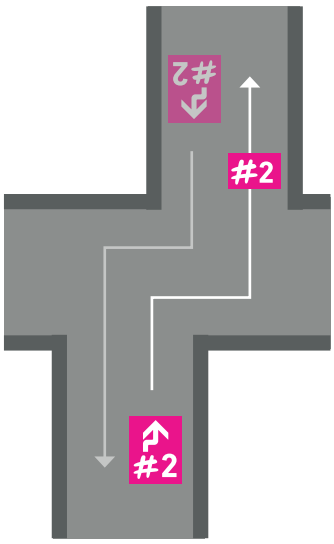
Incroci con svolta

- D

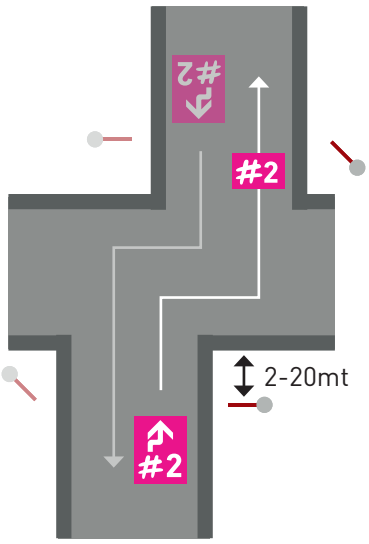
Esempi pratici:
incroci con assi stradali sfalsati



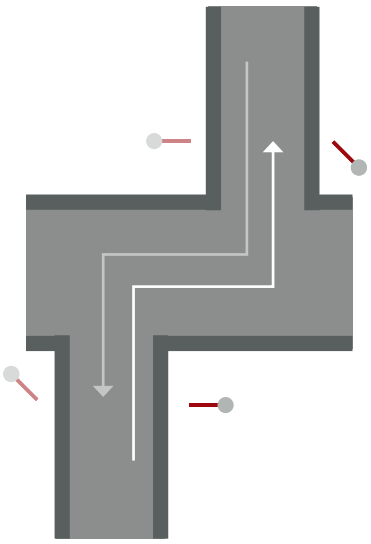
Opzione D.1



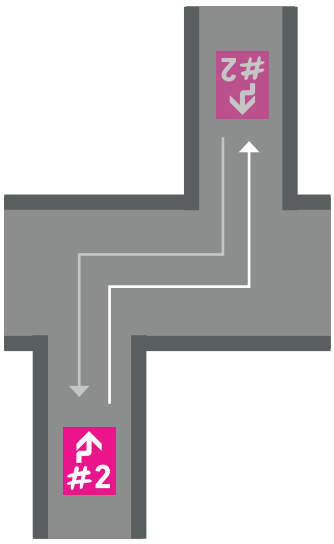
Opzione D.2



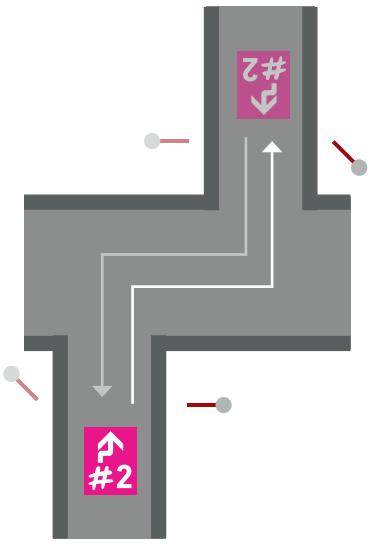
Opzione D.3



Opzione D.4



Opzione D.5



Opzione D.6

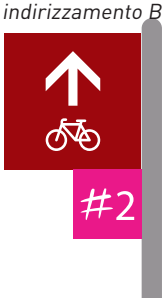
indirizzamento C

+

indirizzamento A.1/2

oppure

indirizzamento B

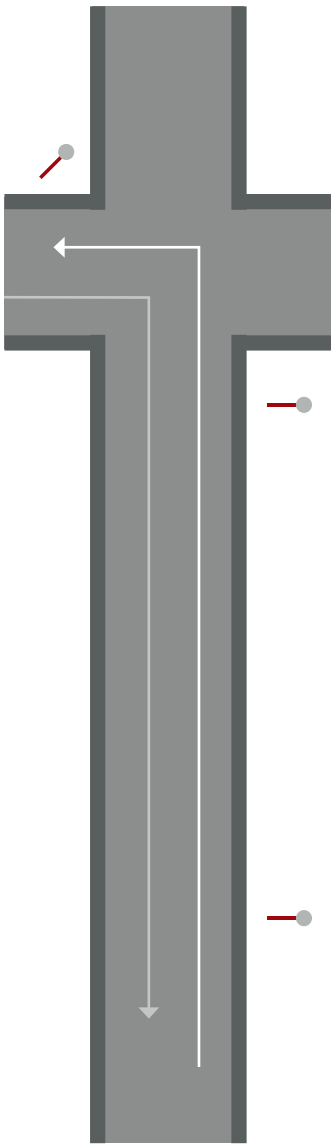


Incroci con svolta

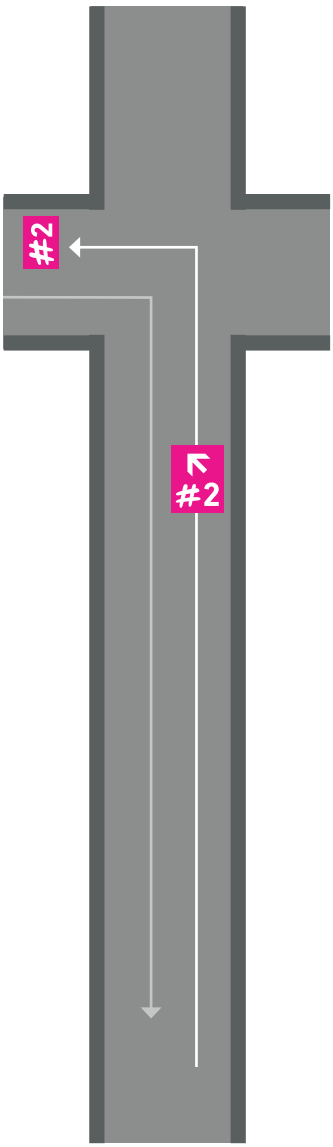
- E

Esempi pratici:
preavviso di incrocio

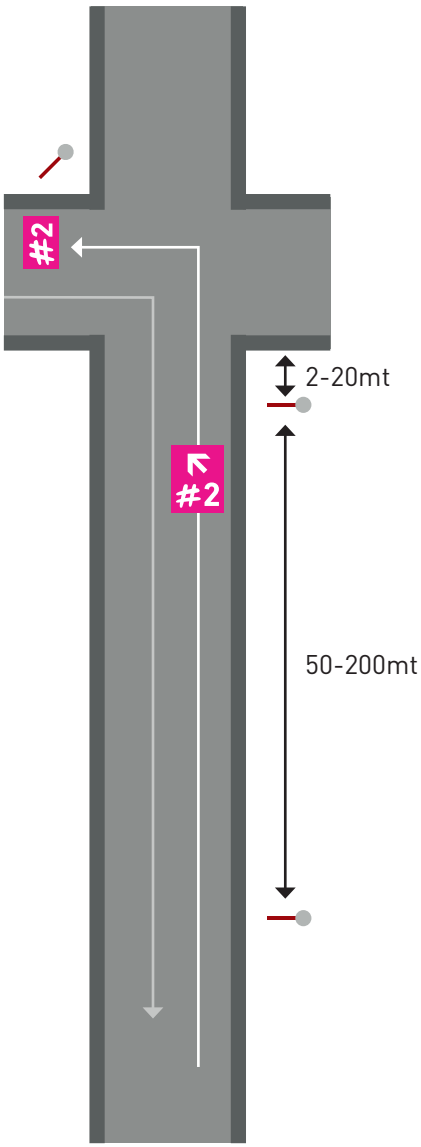
Il secondo senso di marcia è ancora presente, ma d'ora in poi la sua segnaletica viene omessa dallo schema per semplicità di rappresentazione.



Opzione E.1

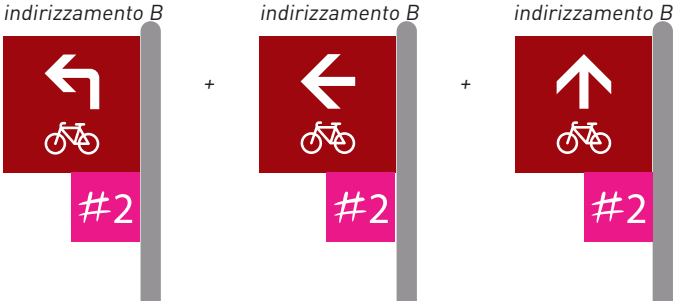


Opzione E.2



Opzione E.3

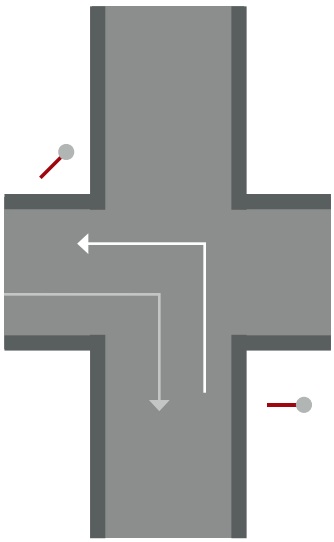
Per semplicità di rappresentazione d'ora in poi verrà mostrata solo la segnaletica di indirizzamento secondario. La segnaletica di indirizzamento primario è sempre da preferire in casi di incetezza.



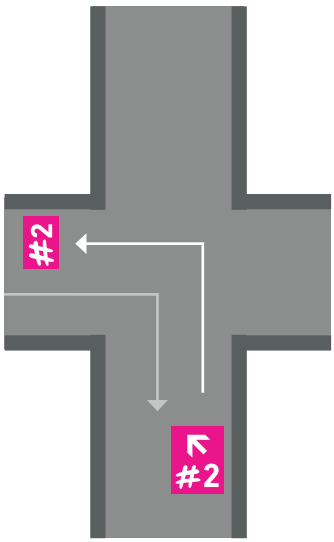
Incroci con svolta

- F

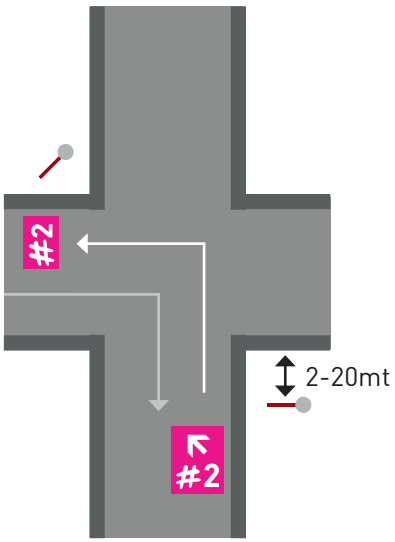
Esempi pratici:
incroci tra strade classico



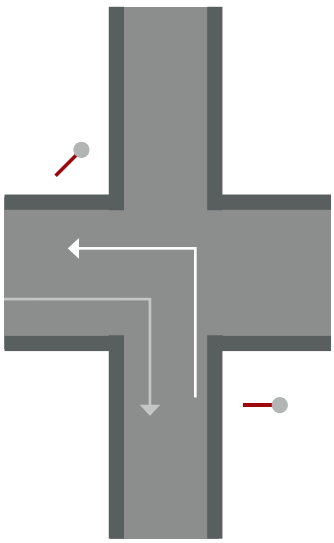
Opzione F.1



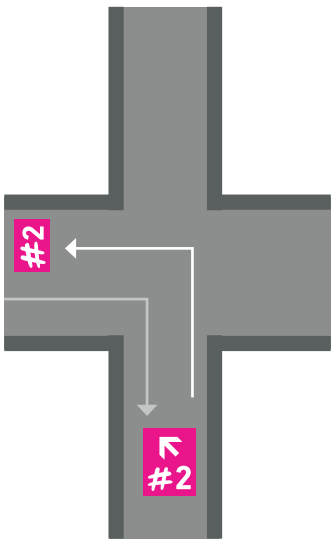
Opzione F.2



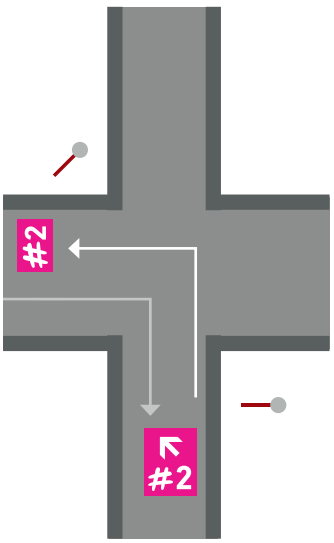
Opzione F.3



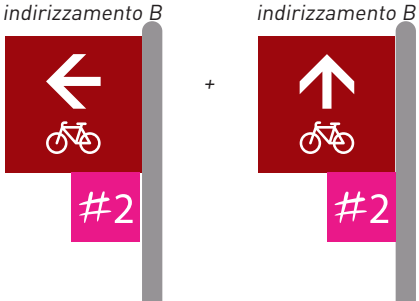
Opzione F.4



Opzione F.5



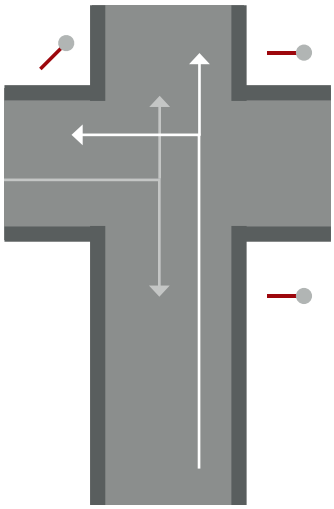
Opzione F.6



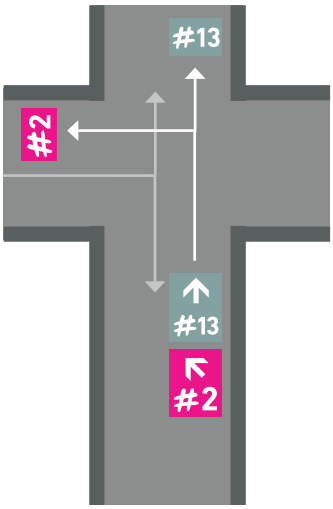
Incroci con svolta

- G

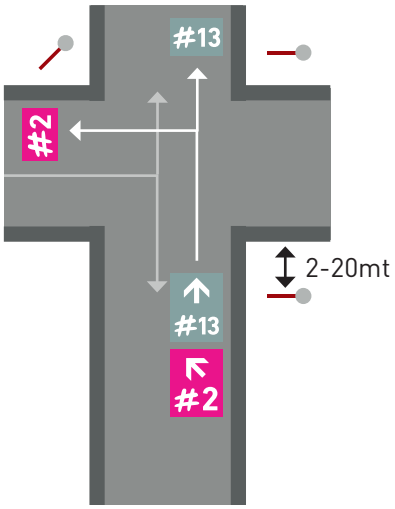
Esempi pratici:
incroci tra strade classico, bivio



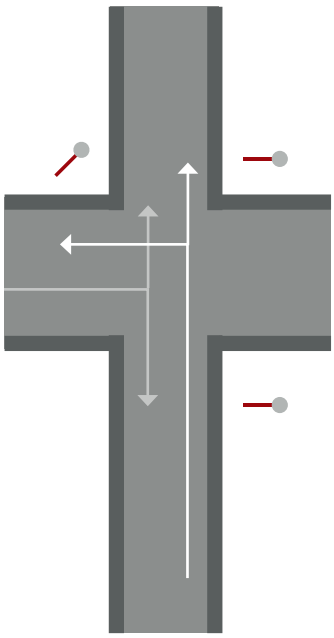
Opzione G.1



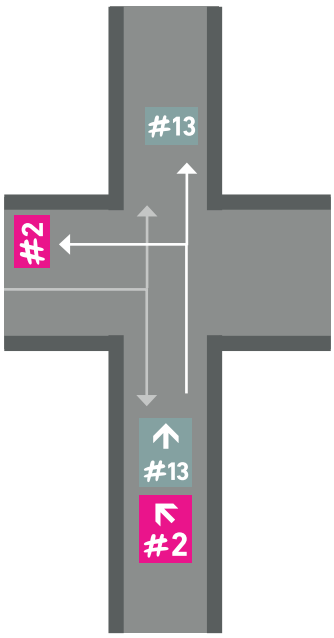
Opzione G.2



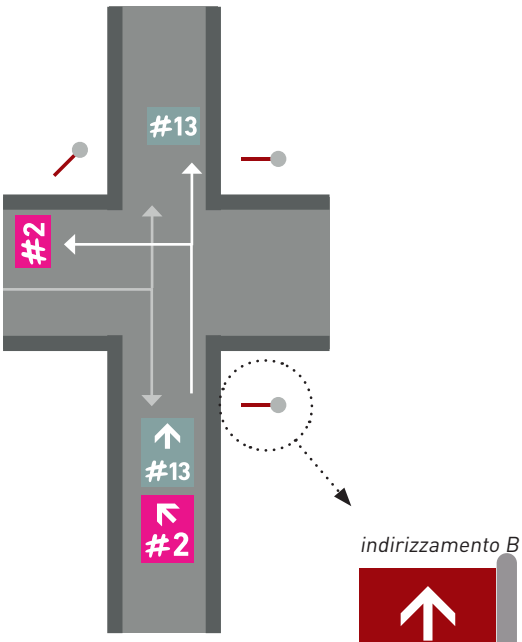
Opzione G.3



Opzione G.4



Opzione G.5

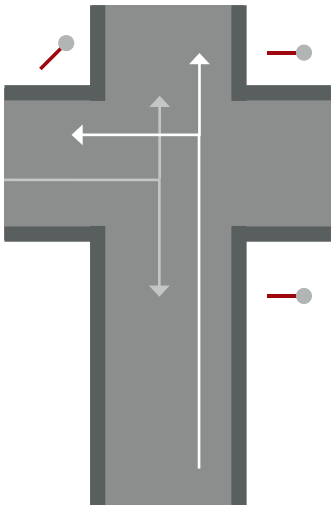


Opzione G.6

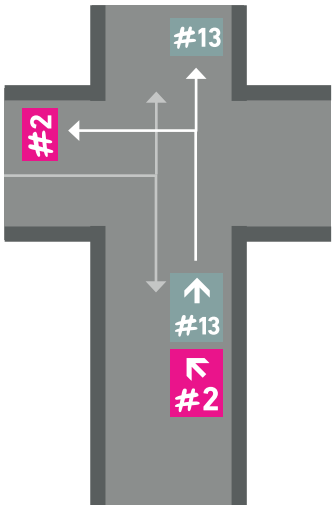
Incroci con svolta

- H

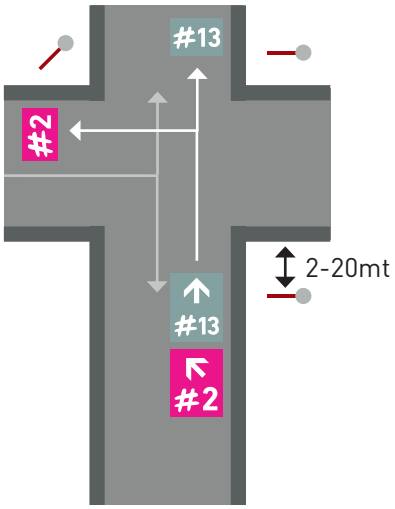
Esempi pratici:
incroci tra strade classico, bivio
-in caso di incroci grandi, complessi o con traffico intenso il cartello di indirizzamento speciale B come segnaletica supplementare



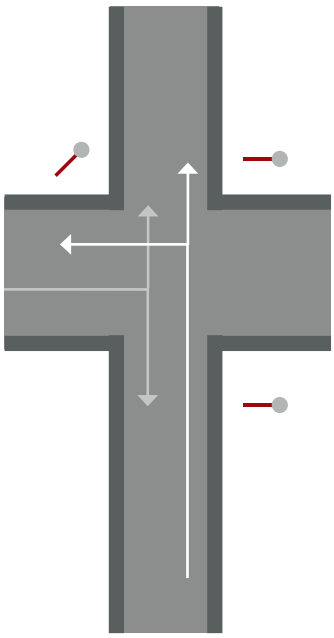
Opzione H.1



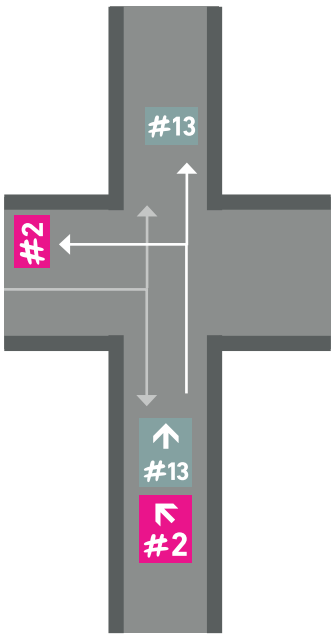
Opzione H.2



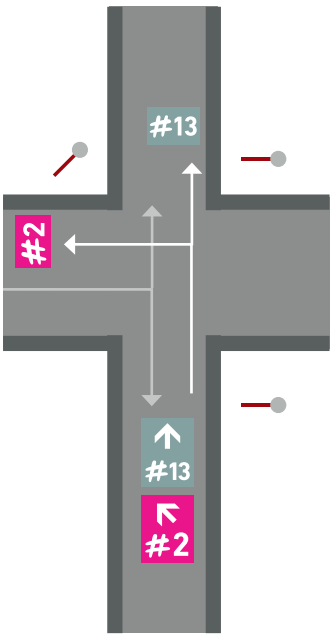
Opzione H.3



Opzione H.4

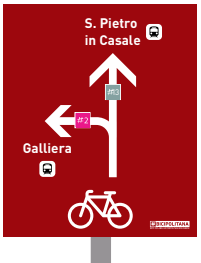


Opzione H.5



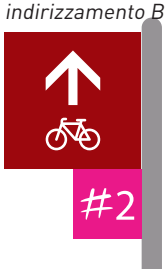
Opzione H.6

indirizzamento E



+

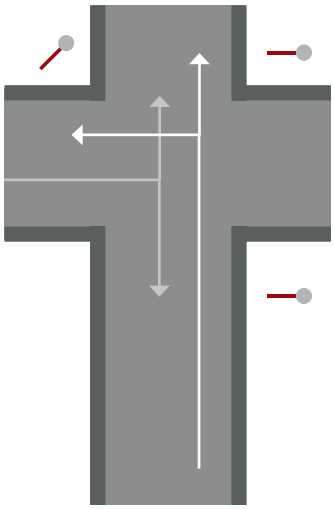
indirizzamento B



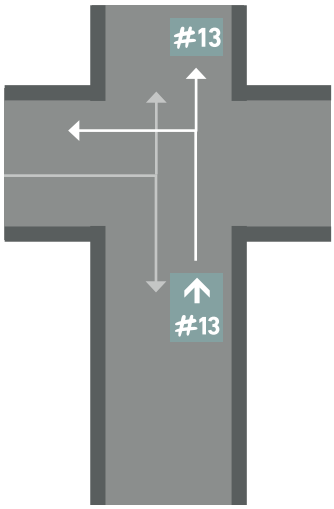
Incroci con svolta

- I

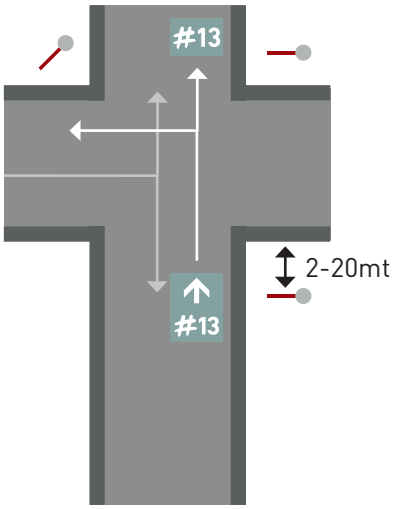
Esempi pratici:
incroci tra strade classico, bivio
-dove si vuole indicare un punto di interesse non presente su direttrice (vd. p. 7)



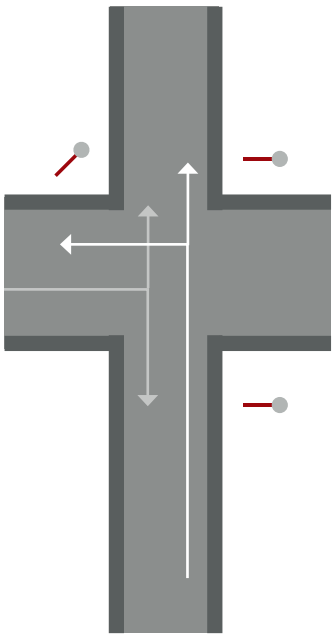
Opzione I.1



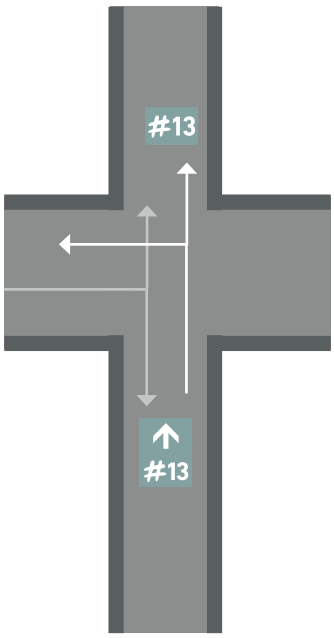
Opzione I.2



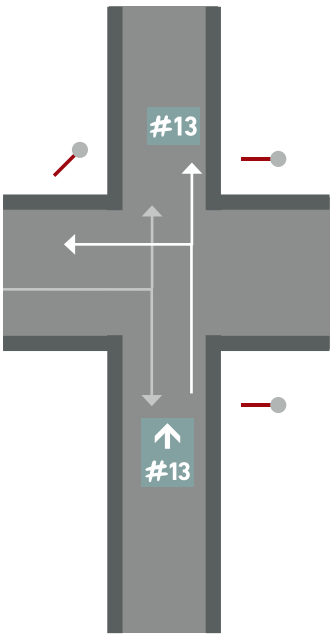
Opzione I.3



Opzione I.4



Opzione I.5



Opzione I.6

indirizzamento E

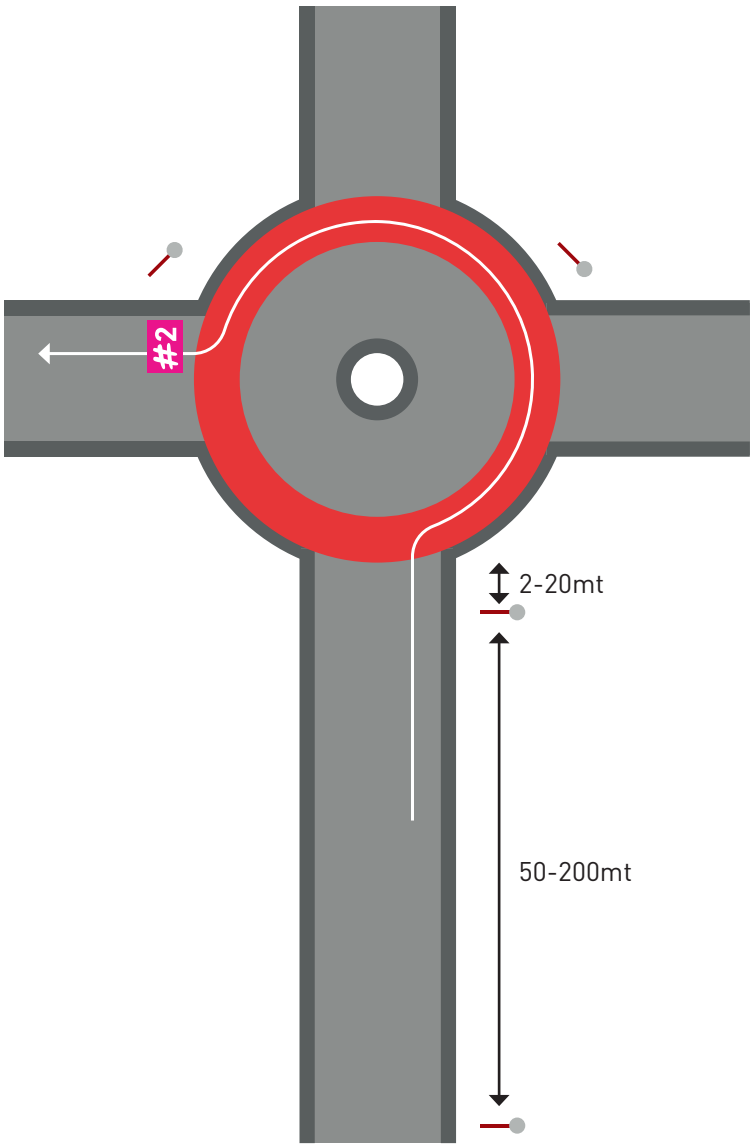
+

indirizzamento B

Incroci con svolta

- L

Esempi pratici:
rotonda in promiscuo su strada

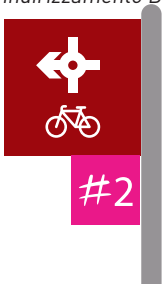


Opzione L.1

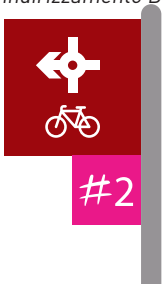
Utilizzare come segnaletica supplementare in caso di rotonde grandi, complesse o con traffico intenso il cartello di indirizzamento E:

indirizzamento E

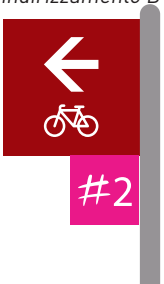
o *indirizzamento B*



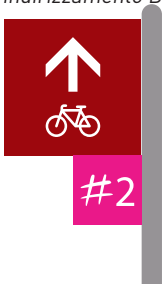
+ *indirizzamento B*



+ *indirizzamento B*



+ *indirizzamento B*



HELIOS srl
Via Piani di Bolzano, 17
I-39100 Bolzano
M. vision@helios.bz
T. +39 0471 300 767
P. iva 02289470219