

RETE DI SUPPORTO

La Rete di Supporto è costituita da itinerari ciclabili di breve raggio, realizzati con velocità di progetto moderate (inferiori a 20 Km/h) ed atti ad offrire un collegamento capillare con i singoli poli attrattori. Snodandosi lungo strade in cui i veicoli a motore si muovo a velocità moderata (prevalentemente Zone 30) e in un unico senso di marcia, la tipologia progettuale maggiormente adottata è quella della pista bidirezionale su sede propria. La Rete di Supporto include anche l'intera Zona a Traffico Limitato, dove è prevista l'introduzione del doppio senso di marcia riservato (in una direzione soltanto alle biciclette) in tutte le strade a senso unico.

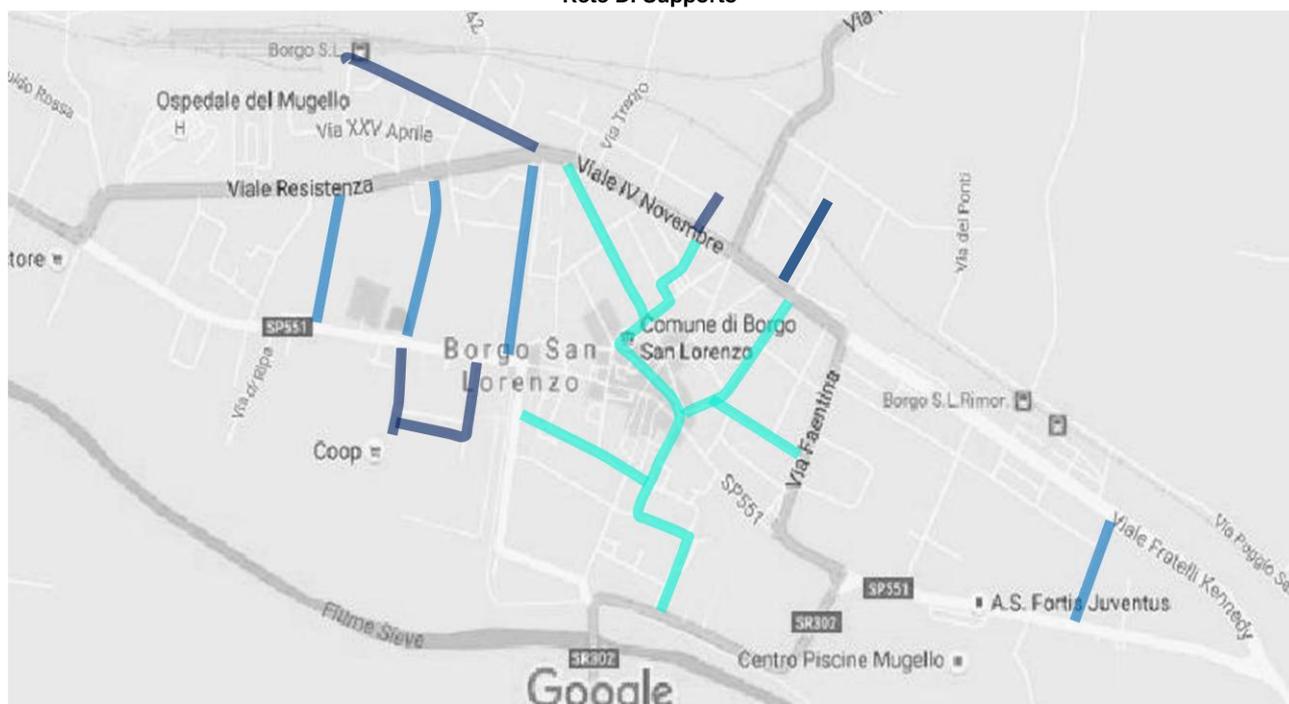
La Rete di Supporto è costituita da tre tipologie di percorsi:

- Radiali: itinerari interni alla Zona 30 che ne collegano il perimetro alla ZTL centrale;
- Collegamenti: itinerari di collegamento diretto tra la Circonvallazione Nord e la Circonvallazione Sud;
- Diramazioni: itinerari esterni alle Circonvallazioni atti a connettere poli attrattori strategici.

L'elenco completo dei rami che compongono la Rete di Supporto è il seguente:

- Radiale 1 Ovest (Argini-Mercato-Canto)
- Radiale 2 Sud (Vigiani-Angelico-Curtatone)
- Radiale 3 Est (Da Vinci)
- Radiale 4 Nord-Est (I Maggio)
- Radiale 5 Nord (Trieste-Veneto-Roma)
- Radiale 6 Nord-Ovest (Repubblica-Dante-Della Casa-Gramsci)
- Collegamento 1 (Nenni)
- Collegamento 2 (Marconi)
- Collegamento 3 (Parco Est)
- Collegamento 4 (Parco Ovest)
- Diramazione 1 (Stazione)
- Diramazione 2 (King)
- Diramazione 3 (Minzoni)
- Diramazione 4 (Fornaci)

Rete Di Supporto



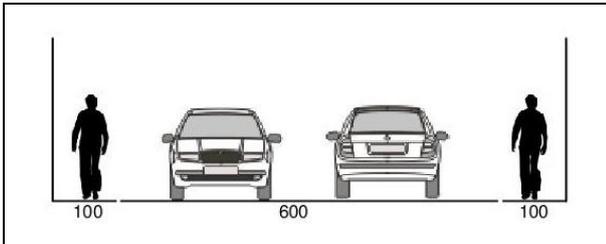
PRIMA FASE

- Istituzione del senso unico di marcia in direzione Ovest, su corsia di 3,00 metri
- Ridimensionamento dei marciapiede a 1,30 metri
- Inserimento di pista bidirezionale da 2,40 metri sul lato Nord, tra il marciapiede e la corsia di marcia

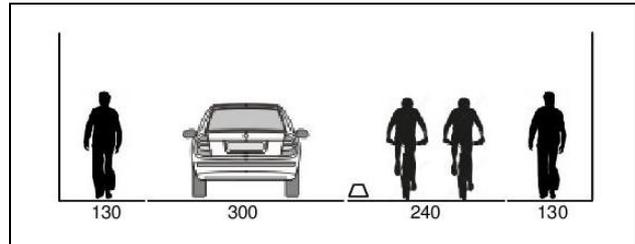
SECONDA FASE

- Posizionamento di paracarri a protezione del marciapiede Sud
- Posa di cordolo a protezione della ciclabile

STATO DI FATTO



PROGETTO



Piazzale del Mercato e Via Argini

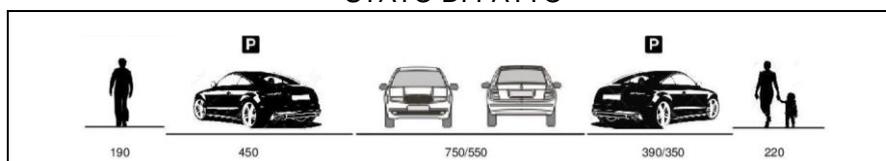
Il Piazzale del Mercato ha una struttura molto allungata e decisamente irregolare, presentando due zone con sezioni molto generose, separate da una netta strozzatura. All'estremità Ovest, dopo l'intersezione con Via Montebello, esso confluisce in Via Argini, che ne completa lo sviluppo fino al bastione. L'intervento prevede sostanzialmente l'istituzione del senso unico di marcia per i veicoli e la conseguente razionalizzazione della sosta nonché l'inserimento di un percorso ciclabile bidirezionale su sede propria.

PRIMA FASE

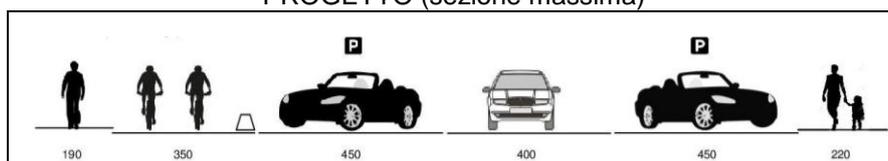
- Istituzione del senso unico di marcia in direzione Ovest
- Inserimento di pista bidirezionale sul lato Nord, tra il marciapiede e i posteggi (ove presenti) ovvero tra il marciapiede e il cordolo di protezione

Tra Via San Francesco e Via Brocchi (vista OE)

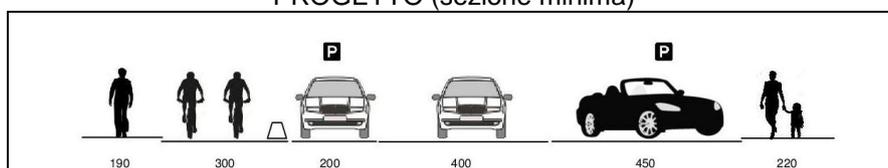
STATO DI FATTO



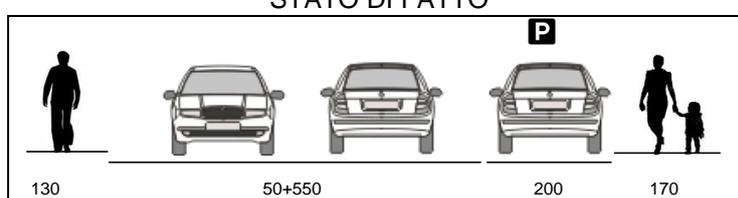
PROGETTO (sezione massima)



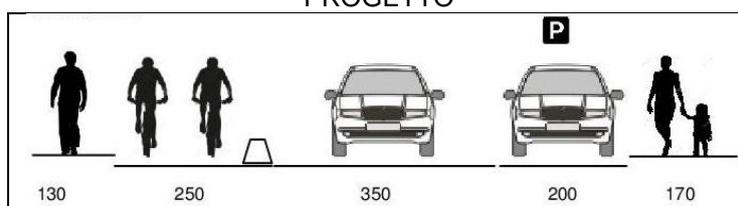
PROGETTO (sezione minima)



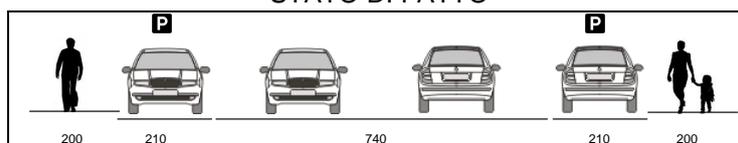
Strettoia (vista OE)
STATO DI FATTO



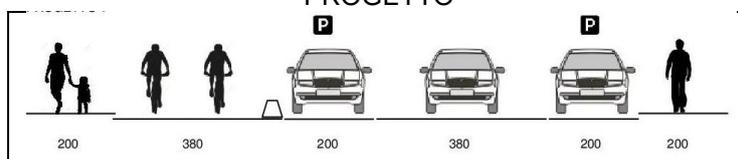
PROGETTO



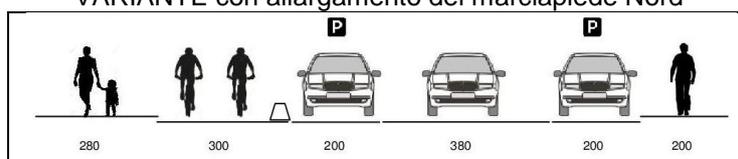
Via Argini (vista OE)
STATO DI FATTO



PROGETTO



VARIANTE con allargamento del marciapiede Nord



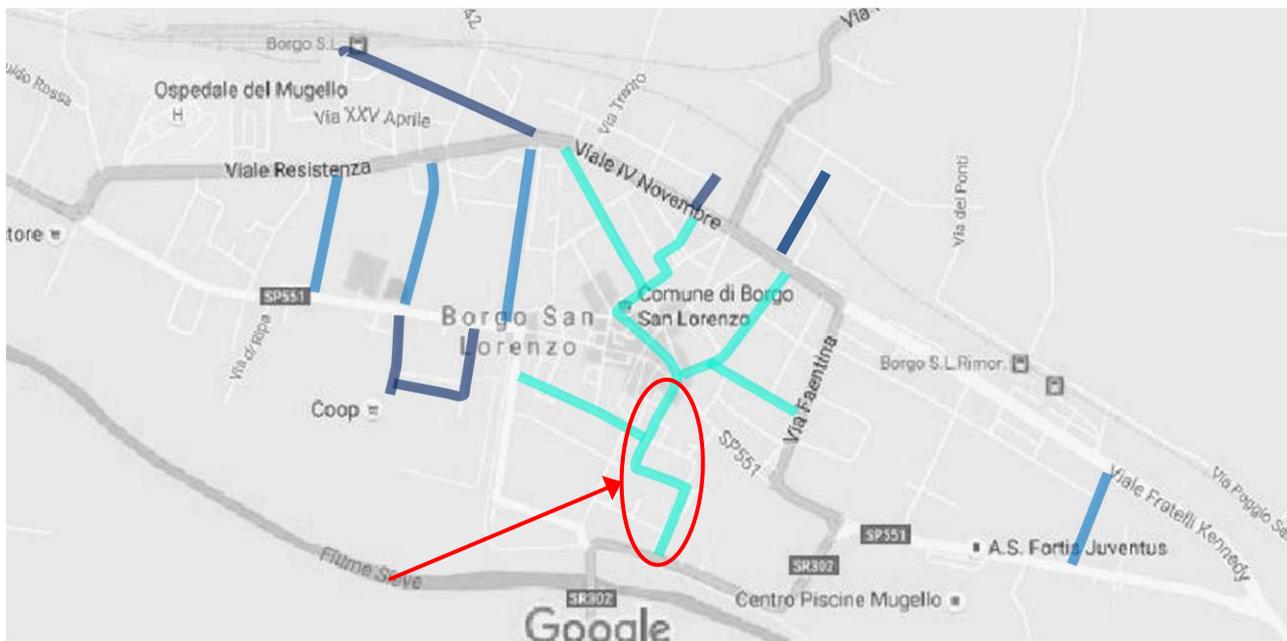
Radiale 2 Sud

Via Vigiani ► Via Beato Angelico ► Piazzale Curtatone e Montanara

R2SS

Lunghezza: m 520

Tempo di percorrenza: 2' (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

La Radiale 2 Sud affianca il percorso di accesso al centro per il traffico motorizzato proveniente da Sud, percorrendo Via Vigiani, Via Beato Angelico e Piazzale Curtatone e Montanara, dove -all'intersezione con Via del Canto- si incrocia con la Radiale 1. Termina in Piazza Gramsci, dove si congiunge alla ZTL, alla Radiale 4 e alla Radiale 6.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Pista bidirezionale su sede propria (prevalentemente ubicata tra il marciapiede e il posteggio e protetta da quest'ultimo).

A completamento del progetto sono inoltre previsti i seguenti interventi:

- Ridimensionamento delle corsie carrabili
- Modifica del doppio senso di circolazione in senso unico (direzione Nord) su tutta la tratta
- Ridistribuzione e ridimensionamento (ove necessario) degli stalli per la sosta dei veicoli

Via Vigiani

Via Vigiani costituisce la porta di accesso alla Zona 30 per tutti i veicoli provenienti da Sud. La presenza strategica di un parcheggio in una posizione così prossima al centro cittadino la rende particolarmente appetibile. Il progetto prevede due distinte soluzioni per la parte compresa tra Viale Europa Unita e l'ingresso del posteggio (dove viene mantenuto il doppio senso carrabile) e per quella compresa tra l'ingresso del posteggio e Via Beato Angelico (dove viene invece previsto il senso unico per i veicoli a motore e un percorso bidirezionale su sede propria per le biciclette).

PRIMA FASE

[Da Viale Europa Unita all'ingresso del posteggio]

- Riduzione delle corsie veicolari a 3,00 metri ciascuna (ovvero 5,60 metri complessivi, senza traccia della mezzeria)
- Realizzazione di due cycle strip di 70 cm

- Realizzazione attraversamento ciclabile dalla corsia Est verso Ovest, appena dopo l'ingresso del parcheggio
- Realizzazione di attraversamento ciclabile su Viale Europa Unita, immediatamente ad Est dell'intersezione con Via Vigiani, per consentire l'ingresso in Via Vigiani alle biciclette provenienti da Ovest

[Dall'ingresso del posteggio a Via Beato Angelico]

- Istituzione del senso unico di marcia in direzione Nord
- Realizzazione di pista bidirezionale protetta da cordolo sul lato Ovest, tra il marciapiede e la corsia di marcia
- Aggiunta di strisce pedonali all'ingresso e all'uscita del posteggio di Via Vigiani

SECONDA FASE

Ipotesi A

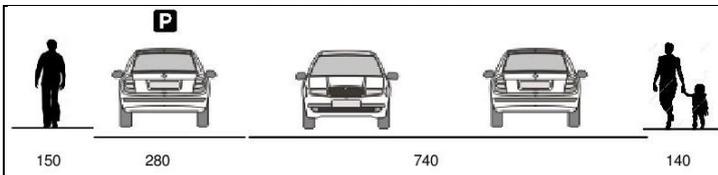
- Realizzazione attraversamento ciclabile su Viale Europa Unita, immediatamente ad Ovest dell'intersezione con Via Vigiani (dopo la preselezione), per proteggere l'attraversamento di Viale Europa Unita per le biciclette dirette a Est

Ipotesi B

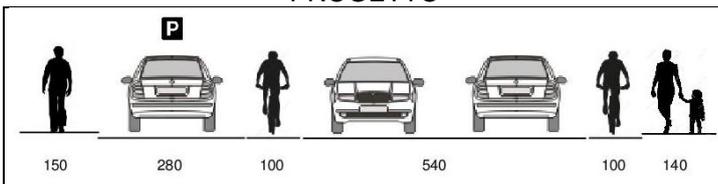
- Modifica dell'accesso al parcheggio situato in Viale Europa Unita (immediatamente a Est di Via Vigiani), istituendo all'ingresso Ovest il senso unico in uscita
- Realizzazione di bidirezionale separata da cordolo attraverso l'accesso Ovest, tra il Viale e l'inizio del vialetto privato
- Apertura di un passaggio pedonale e ciclabile dal vialetto privato al parco
- Realizzazione percorso bidirezionale nel parco di Via Vigiani, dal vialetto privato all'ingresso Sud del posteggio
- Realizzazione attraversamento ciclo-pedonale su Via Vigiani, immediatamente a Nord dell'accesso Sud del posteggio
- Realizzazione attraversamento ciclo-pedonale su Viale Europa Unita in corrispondenza dell'uscita della ciclabile dal posteggio

Da Viale Europa Unita a Via Niccolai

STATO DI FATTO

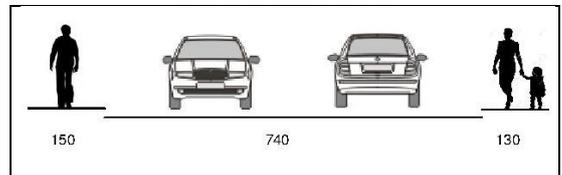


PROGETTO

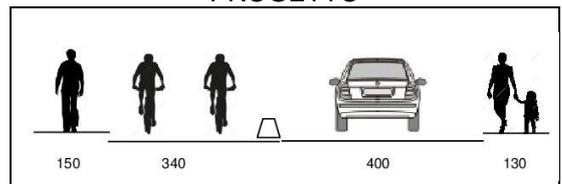


Da Via Niccolai a Via Beato Angelico

STATO DI FATTO



PROGETTO

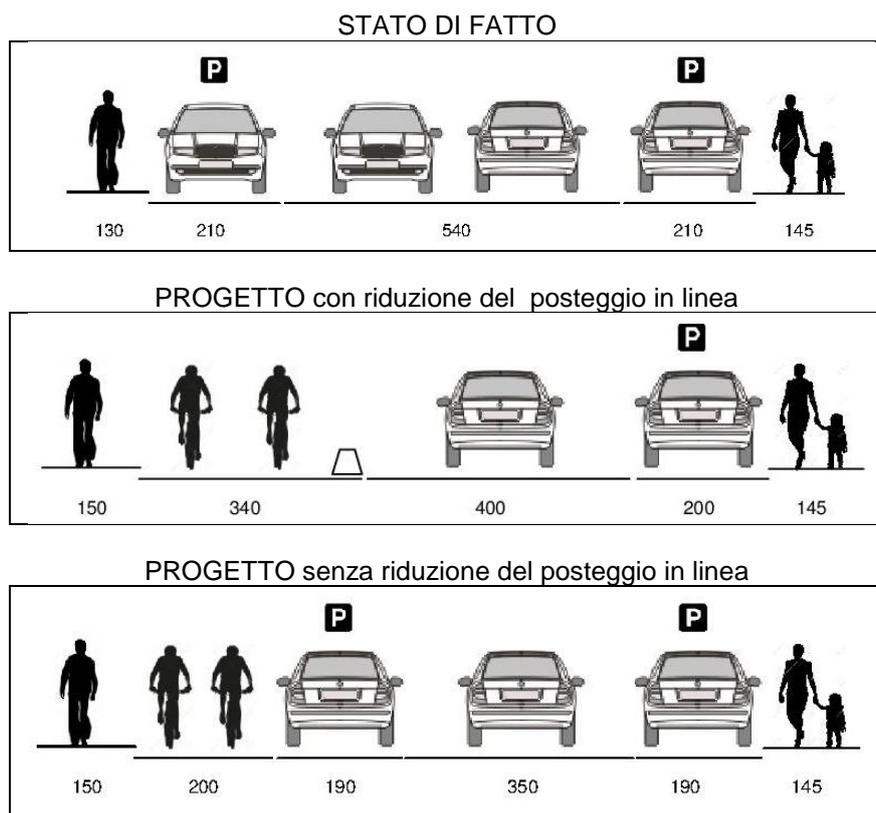


Via Beato Angelico

Lo schema progettuale adottato per Via Vigiani viene proseguito anche su Via Beato Angelico, dove sono previste l'istituzione del senso unico di marcia (verso Ovest) e la realizzazione di un percorso ciclabile bidirezionale.

PRIMA FASE

- Istituzione del senso unico di marcia in direzione Ovest
- Realizzazione di pista bidirezionale sul lato Sud, protetta da cordolo (perdita di 12 stalli di sosta) ovvero realizzata tra il marciapiede e il posteggio in linea (senza perdita di posteggi ma con pista a sezione ridotta)



Piazzale Curtatone e Montanara

Piazzale Curtatone e Montanara costituisce allo stesso tempo un tratto strategico per la viabilità e un'area di sosta rilevante per gli avventori del centro cittadino. Come per tutta la Radiale Sud, anche su questo tratto è prevista l'istituzione del senso unico di marcia per i veicoli a motore e la realizzazione di un percorso ciclabile bidirezionale. Sono inoltre previste opere di sistemazione dei marciapiedi esistenti che si presentano a tratti sottodimensionati per il transito pedonale o –addirittura- al di sotto dei limiti regolamentari.

PRIMA FASE

- Istituzione del senso unico di marcia in direzione Nord e ridimensionamento della corsia di marcia
- Realizzazione di pista bidirezionale sul lato Ovest, tra il marciapiede e il posteggio a lisca, protetta da quest'ultimo (la larghezza della bidirezionale va sovradimensionata, tenendo conto dell'ampliamento del marciapiede previsto nella seconda fase)

SECONDA FASE

- Ampliamento del marciapiede Ovest
- Ampliamento del marciapiede Est

rete di supporto

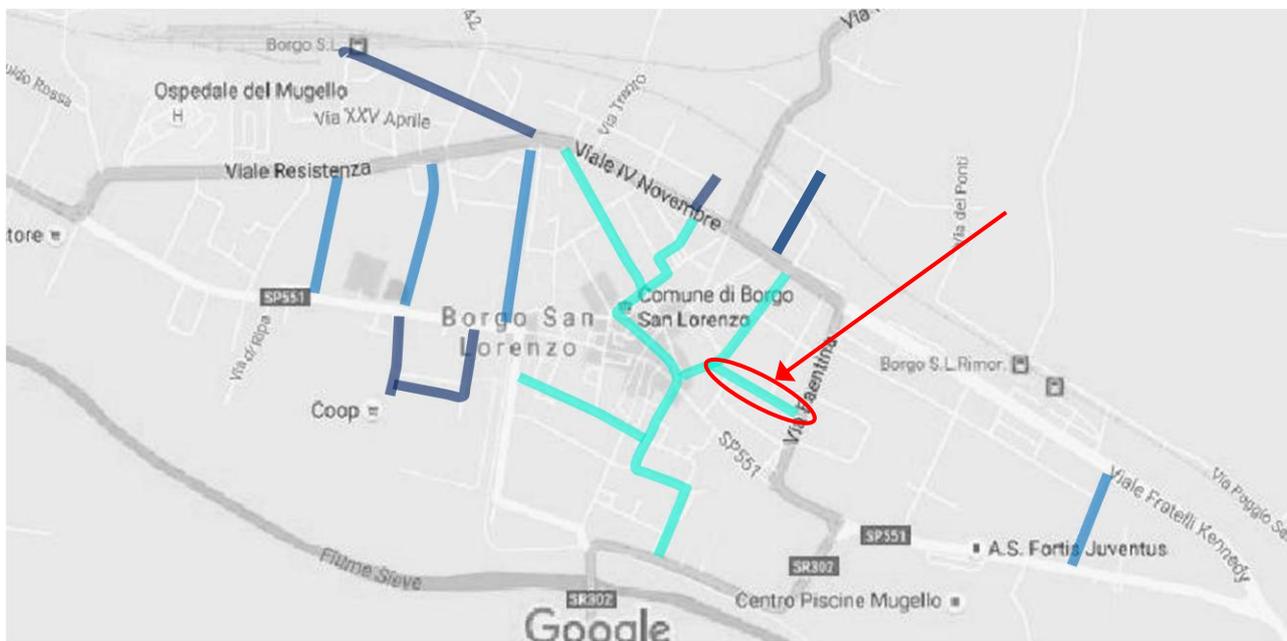
Radiale 3 Est

Via Leonardo da Vinci ► Piazza M. della Libertà

R3EE

Lunghezza: m 220

Tempo di percorrenza: 1' (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

La Radiale 3 Est corre lungo Via Leonardo Da Vinci, congiungendo il Collegamento Pecori (Rete Portante) con la Radiale 4; essa costituisce la via d'accesso al centro per chi proviene da Est e si pone in modo strategico a servizio di un'area di rilievo per la presenza di numerosi esercizi commerciali e della Scuola Primaria.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Pista bidirezionale su sede propria (ubicata tra il marciapiede e il posteggio e protetta da quest'ultimo).

A completamento del progetto sono inoltre previsti i seguenti interventi:

- Ridimensionamento della corsia carrabile a 3,50 metri
- Modifica del posteggio a lisca in posteggio in linea

Via L. da Vinci

Per il traffico proveniente da Est Via L. Da Vinci costituisce la più diretta via d'accesso al centro cittadino. Già interessata da un flusso di traffico rilevante, essa ospita numerose attività commerciali ed insediamenti residenziali. Il posteggio a lisca che la percorre interamente presenta tuttavia stalli sottodimensionati, che comportano frequentemente l'invasione da parte dei veicoli in sosta della corsia di marcia così come del marciapiede antistante. La viabilità pedonale è garantita da un marciapiede di larghezza modesta sul lato Sud (1,60 metri) e da un ben più ampio marciapiede a Nord, largo 3,00 metri (ad eccezione di un breve tratto dove la larghezza è di 1,90 metri). La messa in sicurezza di Via Leonardo Da Vinci e la realizzazione di un percorso ciclabile sicuro risultano pertanto di importanza strategica sia per i cittadini residenti sia per gli avventori.

PRIMA FASE

- Riduzione della larghezza della corsia di marcia a 3,50 metri

- Modifica del posteggio a lisca sul lato Sud in posteggio in linea (riduzione degli stalli da 52 a 31 + 5 stalli in linea tra Via Fermi e Piazza M. Della Libertà)
- Modifica dell'attraversamento prospiciente la ferramenta, da pedonale a ciclopedonale
- Modifica della cordatura del marciapiede Nord all'intersezione con Piazza M. della Libertà, "smussando" l'angolo esistente e guadagnando quindi almeno 2 metri di larghezza della sezione stradale di Via L. Da Vinci per ospitare la ciclabile
- Realizzazione di pista bidirezionale sul lato Nord, tra il marciapiede e il posteggio in linea, fino all'intersezione con Piazza M. Della Libertà
- Trasformazione dell'attraversamento di Via G. di Vittorio in ciclo-pedonale

NOTA: Si è preferito posizionare la bidirezionale sul lato Nord (piuttosto che sul lato Sud) in quanto:

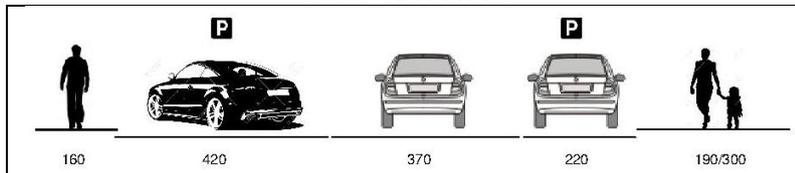
1. La pista è già dal lato della scuola
2. Vi è minore interferenza con i pedoni, maggiormente concentrati sul lato Sud, dove si trovano gli esercizi commerciali
3. Il transito ciclabile a Nord disincentiva fortemente il posteggio delle biciclette davanti ai negozi o sul marciapiede Sud

L'unico punto a sfavore è dato dal collegamento meno immediato con le corsie ciclabili di Viale Pecori Giraldi, che richiede un attraversamento in più rispetto alla soluzione con la pista sul lato Sud.

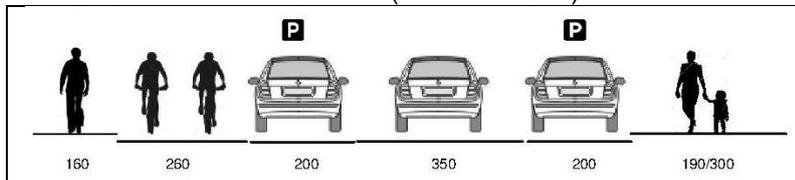
SECONDA FASE

- Eventuale restringimento del marciapiede Nord, fino a un massimo di 40 cm, e conseguente ampliamento del marciapiede Sud

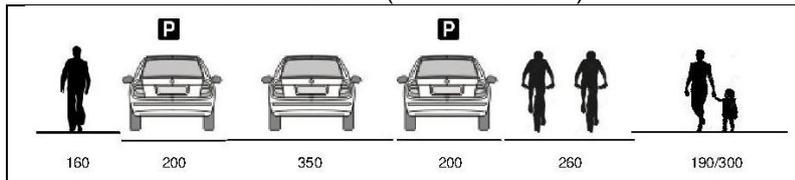
STATO DI FATTO



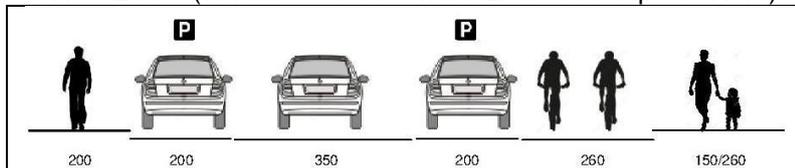
PROGETTO (ciclabile a Sud)



PROGETTO (ciclabile a Nord)



PROGETTO (ciclabile a Nord con riduzione marciapiede Nord)



Piazza M. della Libertà

Al termine di Via Leonardo da Vinci, la Radiale 3 Est attraversa Piazza Martiri della Libertà e si ricongiunge alla Radiale 4 Nord Est.

PRIMA FASE

- Realizzazione attraversamento ciclo-pedonale in Piazza Martiri della Libertà, proseguendo in linea retta la traiettoria della ciclabile di Via L. da Vinci fino al lato Ovest della piazza

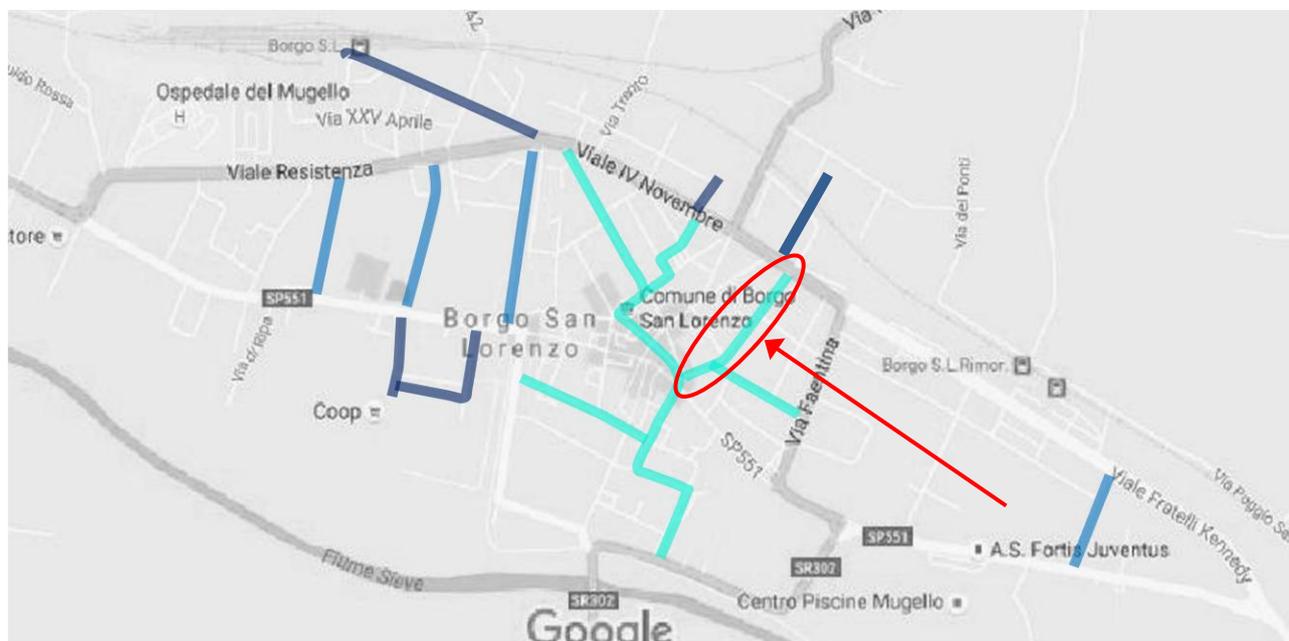
Radiale 4 Nord-Est

Via I Maggio ► Piazza M. della Libertà

R4NE

Lunghezza: m 330

Tempo di percorrenza: 1' 20" (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

La Radiale 4 collega la Circonvallazione Nord al centro cittadino, transitando lungo Via I Maggio; Riveste un'importanza strategica come via d'accesso alla Scuola Primaria, nei pressi della quale si congiunge alla radiale 3 Est. Termina in Piazza Gramsci, nel nodo di congiunzione con le radiali 2 e 6.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Pista bidirezionale su sede propria (ubicata generalmente tra il marciapiede e il posteggio e protetta da quest'ultimo).

A completamento del progetto sono inoltre previsti i seguenti interventi:

- Ridimensionamento delle corsie carrabili
- Modifica del posteggio a lisca di Via I Maggio

Via I Maggio

Via I Maggio è una strada sostanzialmente residenziale; essa presenta una grande concentrazione di stalli per la sosta delle autovetture (in parte sottodimensionati) ma risulta piuttosto carente nei confronti del traffico pedonale e priva di infrastrutture per quello ciclabile. L'intervento prevede quindi contestualmente il corretto ridimensionamento degli stalli di sosta e il miglioramento delle infrastrutture a servizio della mobilità dolce, con il potenziamento del marciapiede Ovest e la realizzazione di un percorso ciclabile bidirezionale.

PRIMA FASE

[tra Viale IV Novembre e Via G. Galilei]

- Demolizione di parte del marciapiede Est (solo ipotesi B)
- Modifica del posteggio a lisca sul lato Est in posteggio in linea (riduzione degli stalli da 24 a 15)
- Realizzazione di pista bidirezionale sul lato Ovest, tra il marciapiede e il posteggio in linea (la larghezza della bidirezionale va sovradimensionata di 0,50 metri rispetto al progetto, tenendo conto dell'ampliamento del marciapiede previsto nella seconda fase)

[tra Via G. Galilei e Via Pecori Giraldi]

- Demolizione di parte del marciapiede Ovest
- Restringimento della corsia di marcia

- Realizzazione di pista bidirezionale sul lato Ovest, tra il marciapiede e il posteggio in linea

SECONDA FASE

[tra Viale IV Novembre e Via G. Galilei]

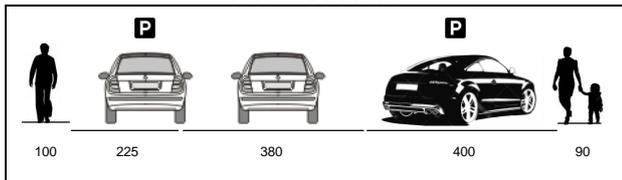
- Ampliamento del marciapiede Ovest da 1,00 a 1,50 metri (1,80 metri nell'ipotesi B)

[tra Via G. Galilei e Via Pecori Giraldi]

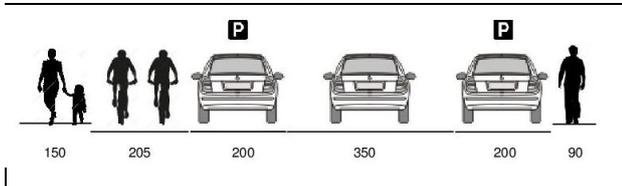
- Ampliamento del marciapiede Est in corrispondenza del perimetro della scuola, da 1,10 a 1,90 metri (e conseguente definitivo dimensionamento della carreggiata, come riportato in figura)

Da Viale IV Novembre a Via G. Galilei

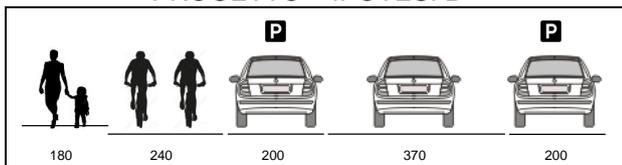
STATO DI FATTO



PROGETTO – IPOTESI A

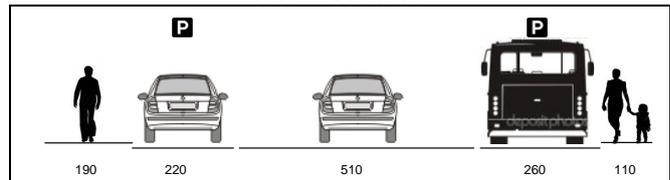


PROGETTO – IPOTESI B



Da Via G. Galilei a Via Pecori Giraldi

STATO DI FATTO



PROGETTO



Via I Maggio – fermata dei bus scolastici



Via I Maggio – parcheggio a lisca



Piazza Martiri della Libertà

Il nodo di Piazza Martiri della Libertà è il punto di incontro tra la Radiale 4 e la Radiale 3, assumendo un ruolo strategico sia per la Scuola Primaria sia per l'area commerciale e residenziale di Via L. Da Vinci. Allo stato di fatto la Piazza presenta spazi molto ampi per il transito veicolare, aree di posteggio lungo il perimetro e marciapiedi perimetrali di modeste dimensioni; gli attraversamenti pedonali sono confinati agli estremi della piazza, in corrispondenza delle intersezioni, ma sono completamente assenti all'interno della piazza. L'intervento nel suo complesso prevede la razionalizzazione delle linee di flusso carrabile e dei posteggi, l'inserimento di una direttrice ciclabile bidirezionale e il potenziamento dei percorsi pedonali esistenti.

PRIMA FASE

- Eliminazione della corsia di preselezione centrale (e realizzazione di attraversamento ciclopedonale, come previsto nella Radiale Est)
- Realizzazione di pista bidirezionale sul lato Ovest, tra il marciapiede e il posteggio (passando attorno al dehor della pizzeria)
- Modifica del posteggio lato Ovest, con un aumento complessivo di 10 stalli

SECONDA FASE

- Eventuale realizzazione di microrotatoria in corrispondenza dell'intersezione con Via L. Da Vinci



rete di supporto

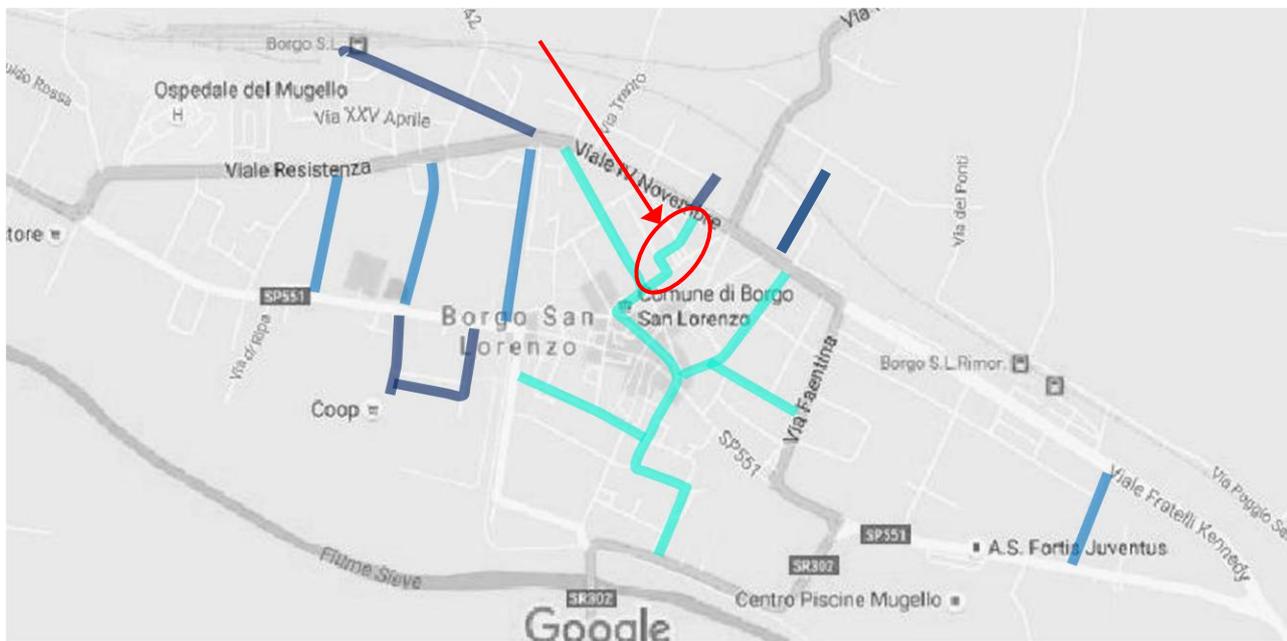
Radiale 5 Nord

Via Trieste ► Piazza Vittorio Veneto ► Via Roma

R5NN

Lunghezza: m 230

Tempo di percorrenza: 1' (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

La Radiale 5 ha origine dalla Circonvallazione Nord e percorre Via Trieste, Piazza Vittorio Veneto e Via Roma fino a Piazza Dante, dove si congiunge alla Radiale 6.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Pista bidirezionale su sede propria
- Corsia monodirezionale

A completamento del progetto sono inoltre previsti i seguenti interventi:

- Ridimensionamento delle corsie carrabili
- Istituzione del senso unico di marcia in Via Roma
- Istituzione del doppio senso di marcia per categorie riservate in Via Trieste

Via Trieste

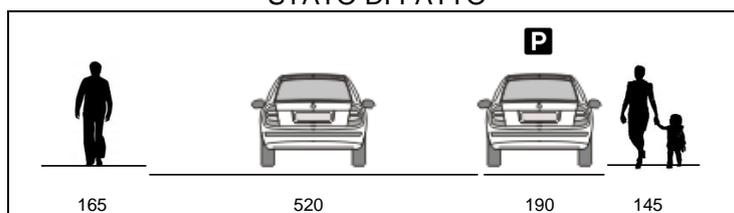
La sezione di Via Trieste non consente la realizzazione di un percorso ciclabile bidirezionale se non eliminando il posteggio in linea, opzione che tuttavia è stata scartata ritenendo che il posteggio stesso vada comunque mantenuto. Di conseguenza il transito ciclabile lungo Via Trieste è stato progettando prevedendo una sola corsia ciclabile, contraria al senso di marcia ed ubicata quindi sul lato Ovest.

PRIMA FASE

- Modifica del senso di marcia da senso unico a doppio senso per categorie di veicoli
- Riduzione della corsia carrabile a 3,70 metri
- Realizzazione di corsia ciclabile monodirezionale in direzione Sud (sul lato Ovest)

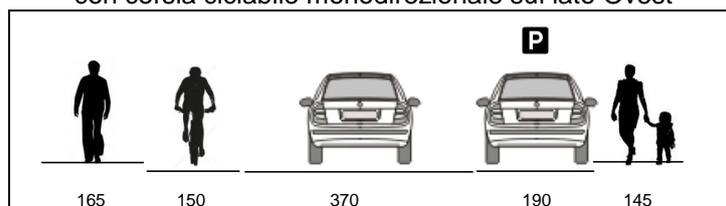
NOTA: a fronte della riorganizzazione del parcheggio di Piazza Vittorio Veneto e di un conseguente incremento degli stalli disponibili, potrebbe essere ipotizzata in Via Trieste l'eliminazione del posteggio in linea, facendo così spazio ad una ciclabile bidirezionale da realizzare sul lato Est

STATO DI FATTO



PROGETTO

con corsia ciclabile monodirezionale sul lato Ovest



PROGETTO

con pista bidirezionale sul lato Est



Piazza Vittorio Veneto

Piazza Vittorio Veneto è intesa ad un tempo come area di sosta per autovetture e come capolinea per la gran parte delle corse del TPL. Allo stato di fatto, l'organizzazione dello stesso TPL e le previsioni urbanistiche non lasciano spazio ad una imminente modifica di tale assetto, pertanto la piazza conferma nel breve-medio termine la sua vocazione di nodo di scambio modale, rimandando ad una fase più remota la propria eventuale profonda trasformazione, imprescindibilmente legata allo spostamento del capolinea del TPL. Le azioni previste dal PMS sono quindi volte semplicemente ad ottimizzare lo sfruttamento degli spazi ed inserire un percorso ciclabile bidirezionale.

PRIMA FASE

- Prolungamento in linea retta della traiettoria della corsia ciclabile, ovvero della ciclabile bidirezionale, fino alla prima aiuola del posteggio
- Prosecuzione dell'itinerario ciclabile fino all'intersezione con Via Gorizia tramite ciclabile bidirezionale (tracciato da definire in base al progetto di ristrutturazione della piazza)
- Realizzazione di ciclabile bidirezionale lungo il lato Sud-Ovest della piazza, dall'intersezione con Via Gorizia all'intersezione con Via Roma

SECONDA FASE

- Eventuale eliminazione del capolinea del TPL e ristrutturazione generale della piazza

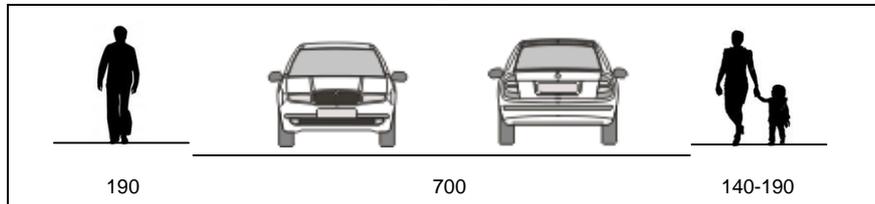
Via Roma

Via Roma resta, allo stato di fatto, una delle poche strade centrali a conservare il doppio senso di marcia; anche per essa, come descritto nel capitolo 5.3 del PMS, è quindi prevista l'istituzione del senso unico di marcia, in direzione Nord-Est (cioè verso Vittorio Veneto).

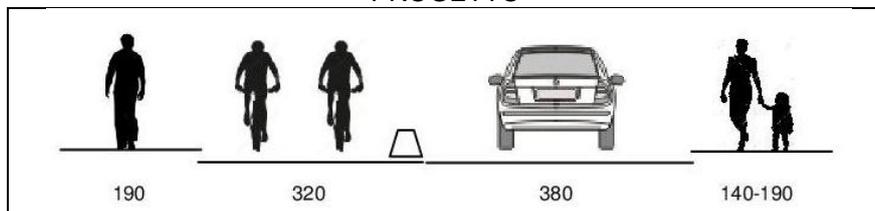
PRIMA FASE

- Istituzione del senso unico di marcia in direzione Nord-Est (verso Vittorio Veneto), con corsia di larghezza 3,80 metri
- Realizzazione di pista bidirezionale sul lato Nord-Ovest, protetta a tratti da cordolo, di larghezza 3,20 metri (incluso cordolo)

STATO DI FATTO



PROGETTO



rete di supporto

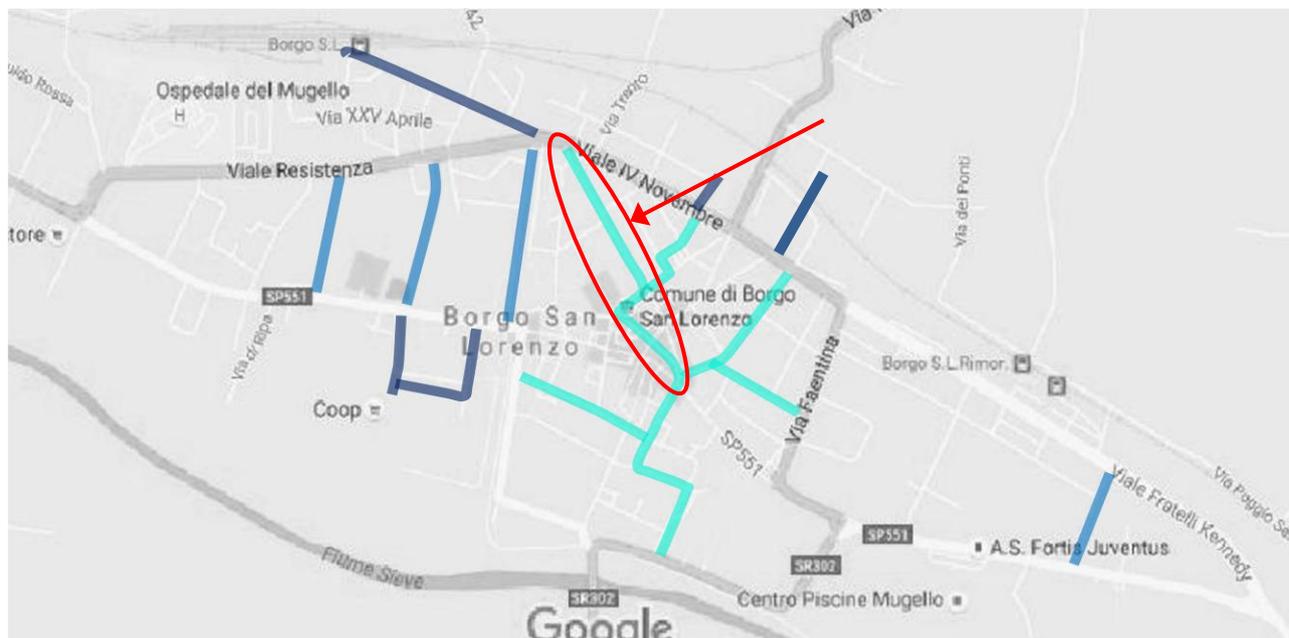
Radiale 6 Nord-Ovest

R6NO

Viale della Repubblica ► Piazza Dante ► Via Bandini ► Via G. della Casa ►
Piazza Gramsci

Lunghezza: m 670

Tempo di percorrenza: 2' 40" (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

La Radiale 6 ha origine dalla Circonvallazione Nord nei pressi del “binocolo”; raggiunge Piazza Dante (dove si interseca con la Radiale 5) e poi Piazza Gramsci (dove si congiunge alle Radiali 2 e 4), costituendo la prosecuzione ideale della Radiale Est e ponendosi così come collegamento di rilevanza strategica.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Pista bidirezionale su sede propria
- Percorso ciclo-pedonale

A completamento del progetto sono inoltre previsti i seguenti interventi:

- Istituzione del senso unico di marcia in Viale della Repubblica e nel tratto di Piazza Dante antistante il municipio
- Ampliamento della pavimentazione del vialetto sul lato Nord-Est dei giardini di Piazza Dante
- Allargamento delle rampe di accesso alla passeggiata dei giardini di Piazza Dante
- Eliminazione della fermata bus di Via G. della Casa
- Ridefinizione degli stalli di sosta in Via G. della Casa
- Modifica della viabilità di Piazza Gramsci

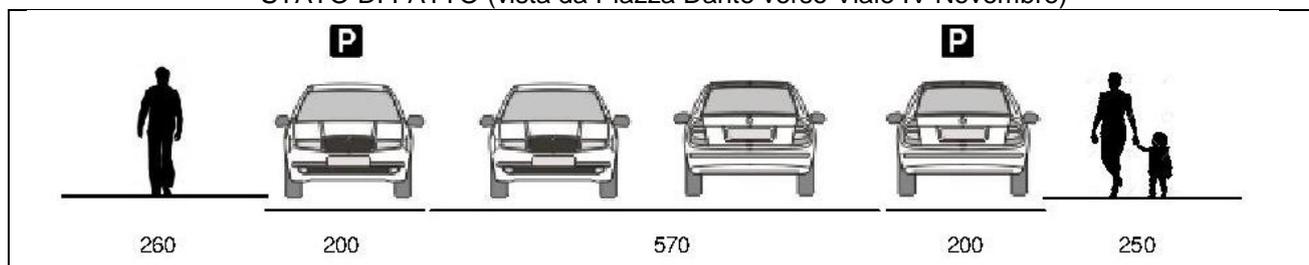
Viale della Repubblica

Anche Viale della Repubblica, nel tratto compreso tra Viale IV Novembre e Piazza Dante, è una delle poche strade del centro a presentarsi, allo stato di fatto, con un doppio senso di circolazione. Anche per essa quindi è prevista l'istituzione del senso unico di marcia che, oltre a razionalizzare il flusso dei veicoli a motore nella fascia di rispetto della Zona 30, consente di recuperare la larghezza necessaria per la realizzazione di un ramo ciclabile bidirezionale.

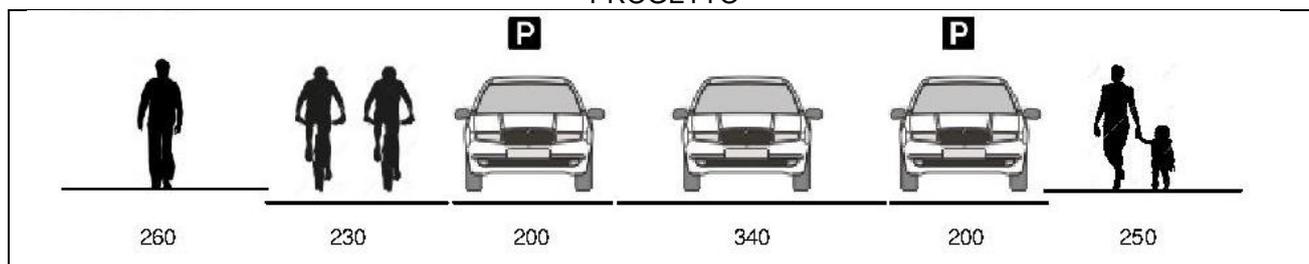
PRIMA FASE

- Istituzione del senso unico in direzione Sud-Ovest (verso Piazza Dante)
- Realizzazione di ciclabile bidirezionale sul lato Sud, tra il marciapiede e il posteggio in linea

STATO DI FATTO (vista da Piazza Dante verso Viale IV Novembre)



PROGETTO



Piazza Dante

Considerando le sezioni stradali presenti su Piazza Dante e la sua rilevante importanza come area di posteggio, la viabilità ciclabile è stata progettata sfruttando una parte del percorso pedonale interno ai giardini.

PRIMA FASE

- Ampliamento delle rampe di accesso ai giardini Nord e Est
- Identificazione tramite segnaletica verticale di percorso ciclopedonale promiscuo lungo il lato Nord-Est dei giardini (dall'angolo con Viale della Repubblica all'angolo con Via Roma)
- Istituzione senso unico di marcia sul tratto prospiciente il municipio, in direzione Nord-Est (senso antiorario attorno ai giardini), riducendo la corsia carrabile a 3,50 metri
- Realizzazione bidirezionale su sede propria sul tratto prospiciente il municipio, sul lato Nord, tra il marciapiede e il posteggio in linea
- Realizzazione attraversamento ciclopedonale in tre fasi (Dante - Della Casa - Bandini) all'angolo Sud dei giardini

SECONDA FASE

- Allargamento della pavimentazione dei giardini sul lato Nord-Est e modifica del percorso ciclo-pedonale, da promiscuo a corsie separate, comprese le rampe Nord e Est

Via Bandini

Lungo Via Bandini è previsto un breve tratto ciclabile bidirezionale, atto a connettere la Radiale 6 Nord-Ovest con la ZTL.

PRIMA FASE

- Realizzazione bidirezionale delimitata da cordolo, attigua al marciapiede Sud

Via Giovanni della Casa

Lungo Via Giovanni Della Casa la sezione stradale ha un andamento molto vario, dato da una sezione variabile, dalla dislocazione non omogenea dei posteggi lungo strada e dalla presenza di numerose intersezioni. Il progetto prevede sostanzialmente la regolarizzazione della corsia carrabile, la riqualificazione della zona attigua a Piazza del Poggio e l'inserimento di un percorso ciclabile bidirezionale sul lato Sud, mantenendo sostanzialmente inalterata la capacità complessiva in termini di posteggi.

PRIMA FASE

[tra Piazza Dante e Piazza del Poggio]

- Eliminazione del posteggio in linea sul lato Nord (6 stalli)
- Realizzazione di pista bidirezionale protetta da cordolo sul lato Sud

[tra Piazza del Poggio e Via Pananti]

- Delimitazione di corsia carrabile a 3,50 metri
- Aggiunta di posteggio in linea sul lato Sud, dopo Piazza del Poggio
- Realizzazione ciclabile bidirezionale su sede propria sul lato Sud, protetta dal posteggio in linea
- Allargamento del marciapiede Sud



Piazza Gramsci

La variabilità della sezione stradale di Via della Casa si ritrova anche in Piazza Gramsci, con geometrie irregolari che culminano in una sorta di cuspidi di fronte alla caserma dei Carabinieri. Anche in questo caso l'intervento prevede l'inserimento di un percorso ciclabile bidirezionale e la razionalizzazione della sosta.

PRIMA FASE

- Eliminazione del posteggio in linea sul lato Nord (6 stalli)
- Delimitazione di corsia carrabile da 3,50 metri lungo il marciapiede Nord
- Spostamento del posteggio a lisca sul lato Sud per 2,50 metri verso centro strada
- Realizzazione ciclabile bidirezionale su sede propria sul lato Sud, protetta dal posteggio a lisca fino all'angolo di Piazza Gramsci e poi dal cordolo

rete di supporto

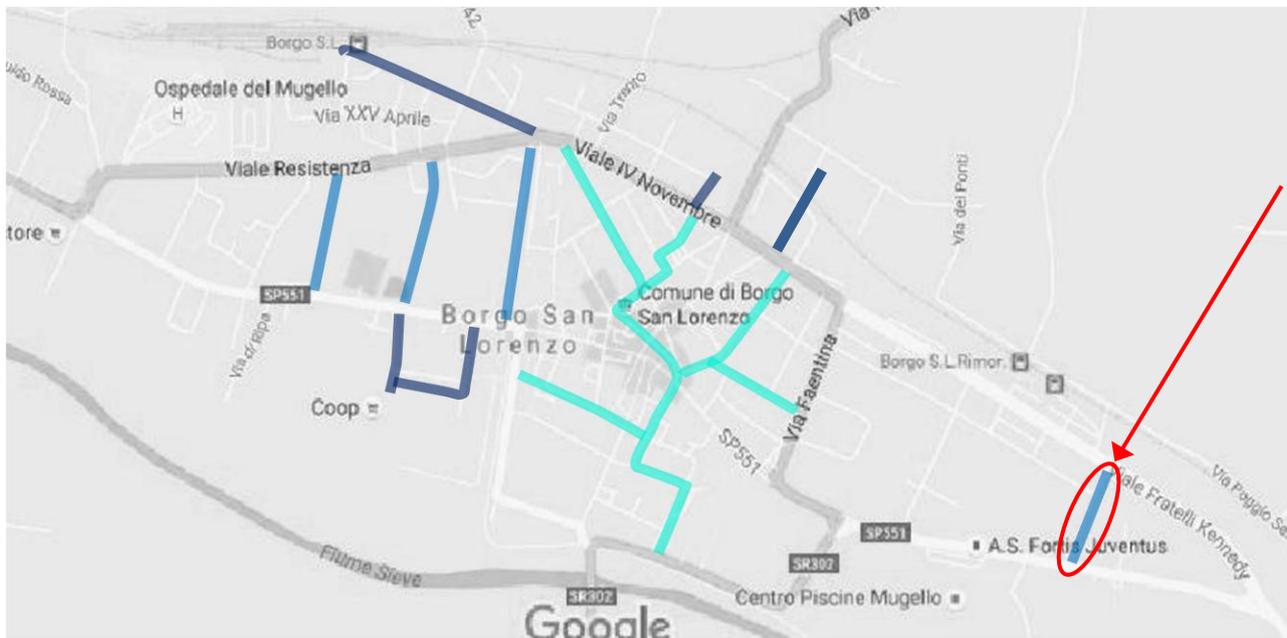
Collegamento 1 Nenni

COL1

Via Nenni

Lunghezza: m 230

Tempo di percorrenza: 1' (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

Il Collegamento 1 percorre Via Nenni, congiungendo in prossimità del polo scolastico la Circonvallazione Sud con la Circonvallazione Nord.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Pista bidirezionale

A completamento del progetto sono inoltre previsti i seguenti interventi:

- Inversione del senso di marcia di Via Nenni

Via Nenni

La soluzione più semplice e meno costosa per rendere conforme il tracciato ciclabile esistente è di invertire il senso di marcia in Via Nenni, in modo che la ciclabile si trovi alla sinistra della corsia veicolare.

PRIMA FASE

- Inversione del senso di marcia in Via Nenni
- Modifica dei due attraversamenti di Via Caiani da pedonali a ciclo-pedonali (per connettere entrambe le corsie ciclabili di Via Caiani alla bidirezionale di Via Nenni)
- Realizzazione di un tratto bidirezionale –all’interno dell’area verde- per connettere la bidirezionale di Via Nenni all’attraversamento di Viale Kennedy, che contestualmente va trasformato in ciclo-pedonale
- Eventuale posa di cordolo in gomma, anche a tratti, sopra la striscia gialla di delimitazione della ciclabile



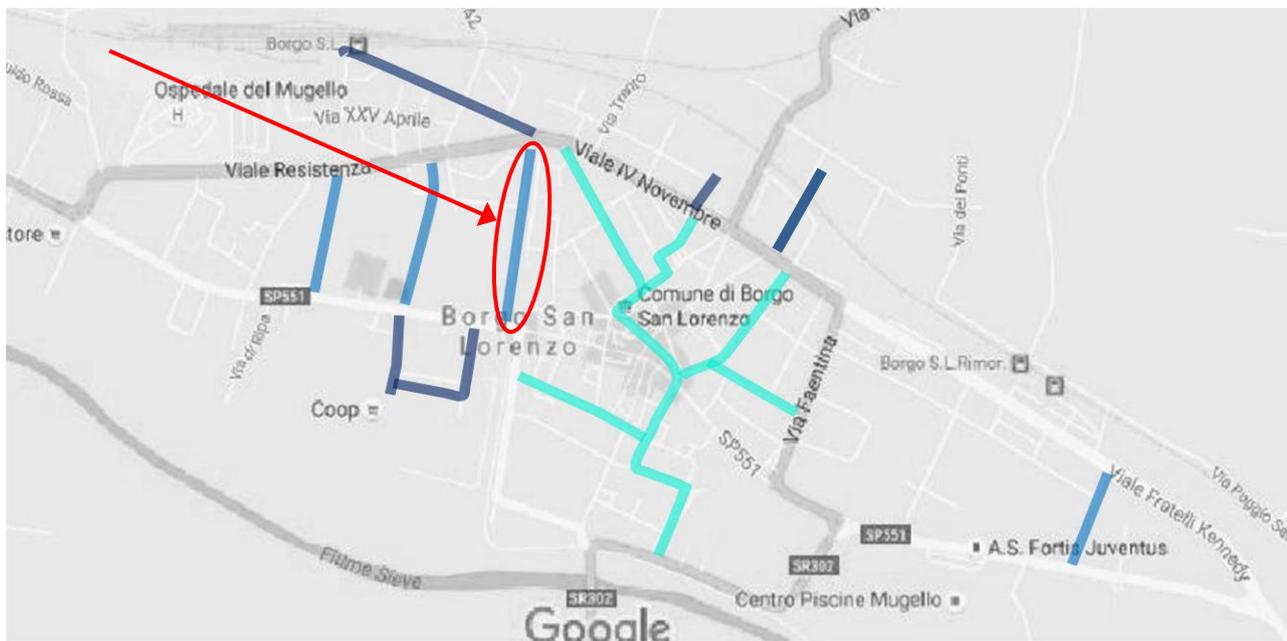
Collegamento 2 Marconi

COL2

Via Marconi

Lunghezza: m 410

Tempo di percorrenza: 1' 40" (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

Il Collegamento 2 percorre Via Marconi, congiungendo la Circonvallazione Sud con la Circonvallazione Nord in uno dei tratti maggiormente trafficati.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Pista bidirezionale

A completamento del progetto sono inoltre previsti i seguenti interventi:

- Prolungamento di Via Don Sturzo fino a Piazza San Giovanni Bosco

Via Marconi

La conformazione della viabilità parallela alle Cale appare, allo stato di fatto, priva della logica ed utile connessione tra Piazza San Giovanni Bosco e Via Don Sturzo. Essa consentirebbe a tutti i veicoli di circolare in un senso (verso Sud) in Via Marconi e nell'altro senso (verso Nord) in Via Don Sturzo, chiudendo una circolazione anulare di cui si gioverebbe l'intera area circostante. Tale situazione consentirebbe anche alla viabilità ciclabile una struttura semplice ed immediata, assecondando –su corsia monodirezionale- la stessa viabilità carrabile.

In attesa di tale intervento, già nelle previsioni urbanistiche e qui inserito nella seconda fase, si suggerisce una soluzione alternativa, semplice da realizzare così come da modificare nuovamente in un secondo tempo; essa, assieme al completamento del marciapiede Ovest, è descritta nella prima fase.

PRIMA FASE

- Completamento del marciapiede Ovest
- Spostamento del posteggio in linea (Est) per circa 2,5 metri verso la corsia carrabile
- Sistemazione del manto di copertura e realizzazione di pista bidirezionale tra il ciglio e il posteggio in linea, protetta da quest'ultimo

SECONDA FASE

- Prolungamento di Via Don Sturzo fino alla rotatoria di Piazza San Giovanni Bosco
- Modifica della ciclabile di Via Marconi in corsia monodirezionale (verso Sud) attigua al marciapiede Ovest e conseguente ricollocamento del posteggio al filo delle alberature
- Realizzazione di corsia ciclabile monodirezionale lungo Via Don Sturzo (direzione Nord), attigua al marciapiede Est



rete di supporto

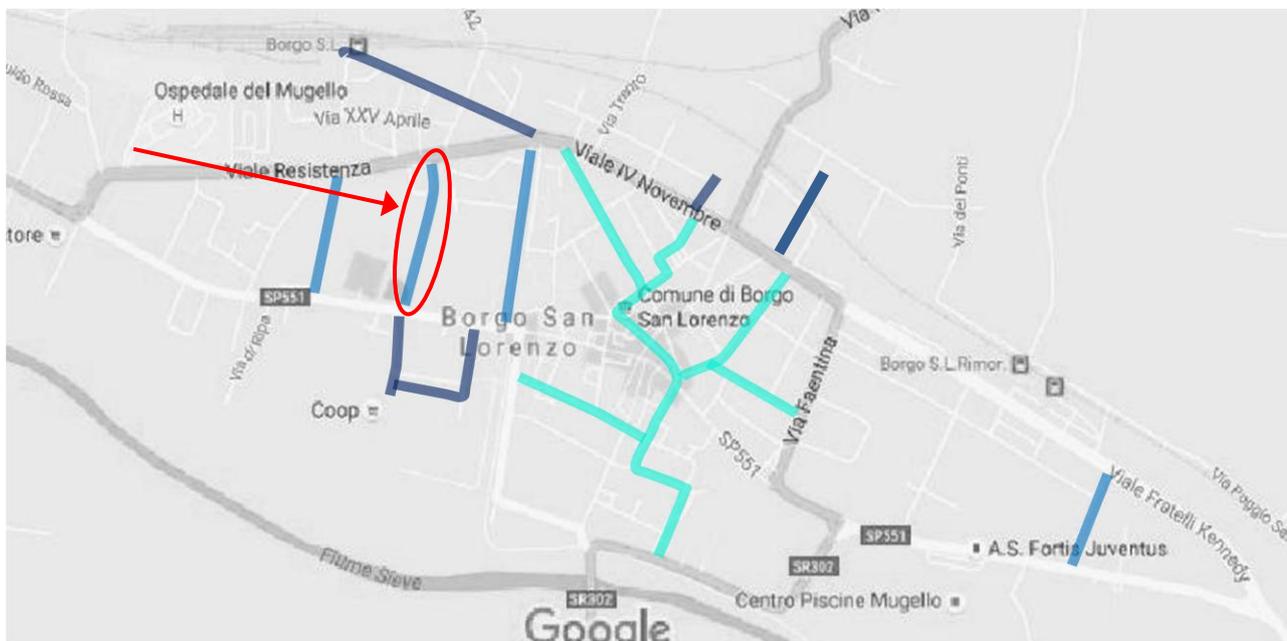
Collegamento 3 Parco Est

COL3

Parco della Misericordia

Lunghezza: m 350

Tempo di percorrenza: 1' 30" (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

Il Collegamento 3 attraversa il Parco della Misericordia in direzione Nord-Sud; ha origine da un lato dalla circonvallazione Sud in Viale Giovanni XXII, all'altezza di Via dei Medici, mentre si ricongiunge alla Circonvallazione Nord in Viale della Resistenza, nei pressi di Via Curriel.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Percorso ciclo-pedonale promiscuo

Non sono previsti interventi accessori a completamento del progetto.

Parco della Misericordia

PRIMA FASE

- Posa di segnaletica verticale agli ingressi del parco

SECONDA FASE

- Stesura di nuova pavimentazione bituminosa sull'intera tratta
- Eventuale prolungamento di un tratto promiscuo ciclopedonale nella fascia di verde che costeggia ad Est Via Divisione Partigiana Garibaldi



rete di supporto

Collegamento 4 Parco Ovest

COL4

Parco della Misericordia

Lunghezza: m 280

Tempo di percorrenza: 1' (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

Il Collegamento 4 attraversa il Parco della Misericordia in direzione Nord-Sud; collega la circonvallazione Sud alla Circonvallazione Nord, correndo all'interno del Parco parallelamente a Via Gobetti e congiungendo le due aree di parcheggio esistenti.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Percorso ciclo-pedonale promiscuo

Non sono previsti interventi accessori a completamento del progetto.

Parco della Misericordia

PRIMA FASE

- Posa di segnaletica verticale agli ingressi del parco
- Realizzazione di tratto bidirezionale su sede propria sul lato Est del parcheggio Nord, per congiungere il percorso ciclopedonale del parco al Viale della Resistenza in prossimità dell'attraversamento ciclopedonale (accanto al fontanello)



rete di supporto

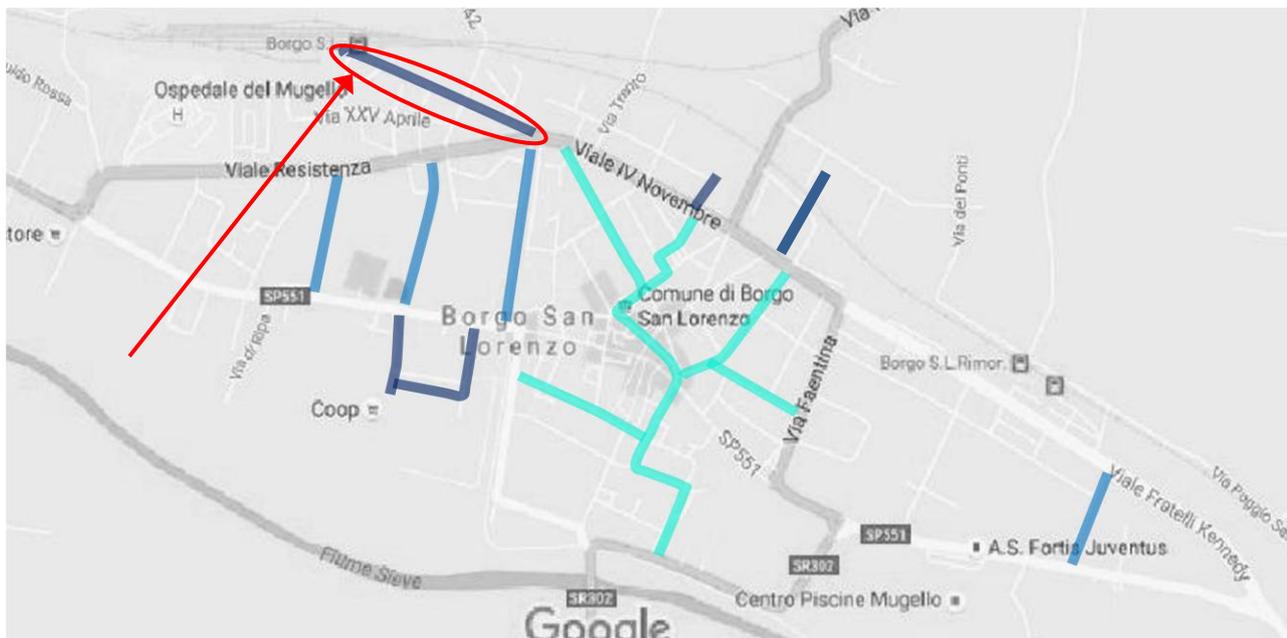
Diramazione 1 Stazione

D1ST

Viale della Repubblica ► Via Amendola

Lunghezza: m 400

Tempo di percorrenza: 2' 30" (a 10 Km/h)



INTRODUZIONE

La Diramazione Stazione svolge una funzione fondamentale in quanto connette l'intera rete al maggiore polo di interscambio modale cittadino: la stazione ferroviaria. Questo ramo ciclabile è inoltre doppiamente importante considerando che la stazione ferroviaria si trova ad una quota altimetrica superiore rispetto al restante tessuto urbano, rendendo così maggiormente disagiata l'avvicinamento dei ciclisti.

La Diramazione Stazione si sviluppa lungo il Viale della Repubblica e, per un breve tratto, lungo Via Amendola.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Corsia monodirezionale su carreggiata, protetta dal posteggio in linea delle auto (Viale della Repubblica)
- Percorso bidirezionale su sede propria, protetto dal posteggio delle auto (Viale della Repubblica)
- Corsia monodirezionale su carreggiata (Via Amendola)

A completamento del progetto sono inoltre previsti i seguenti interventi:

- Riduzione della corsia carrabile a 3,50 metri
- Rifacimento dei marciapiedi di Viale della Repubblica

Viale della Repubblica

È l'unica via di accesso alla stazione transitabile (se pure con fatica) con la bicicletta, a causa della pendenza che –se pure non irrisoria- rimane comunque “pedalabile”. La larghezza della corsia monodirezionale in salita è stata progettata di larghezza sufficiente a garantire la massima sicurezza anche nel caso di transito lento ovvero di sorpasso tra velocipedi.

PRIMA FASE

- Trasformazione del posteggio a lisca sul lato Sud in posteggio in linea (riduzione di 15 posti auto)
- Restringimento della corsia carrabile a 3,50 metri
- Delimitazione di un percorso ciclabile sul lato Sud, tra il marciapiede e il nuovo posteggio in linea; tale percorso è identificato come corsia monodirezionale (in salita) tra il binocolo e Via Amendola e come percorso bidirezionale su sede propria tra Via Amendola e l'area verde antistante la stazione

SECONDA FASE

- Posa di alberature ornamentali lungo il viale
- Realizzazione di una ciclo stazione nei pressi della stazione ferroviaria

Via Amendola

Lungo Via Amendola si sviluppa il breve tratto monodirezionale che, staccandosi dalla bidirezionale di Viale della Repubblica, consente ai velocipedi in uscita dalla stazione di raggiungere Viale della Resistenza.

PRIMA FASE

- Delimitazione di corsia ciclabile monodirezionale (in discesa) tra Viale della Repubblica e Viale della Resistenza

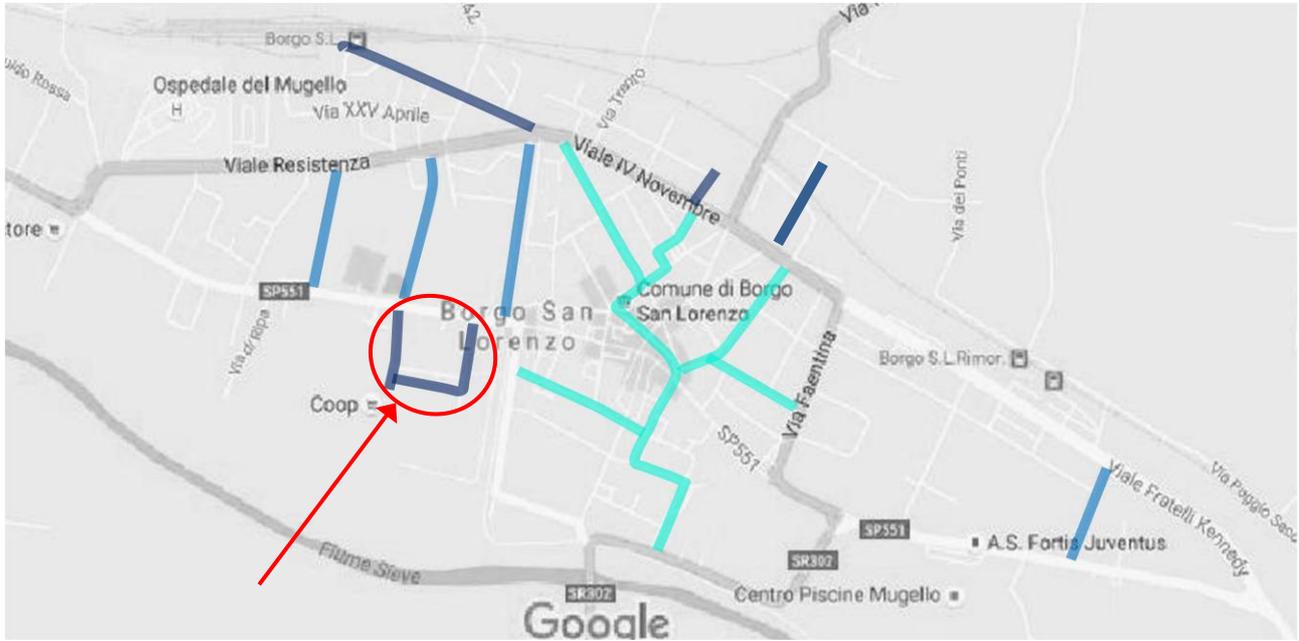
Diramazione 2 King

Via dei Medici ► Piazza M. L. King ► Via Sacco e Vanzetti

D2KN

Lunghezza: m 520

Tempo di percorrenza: 2' (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

La Diramazione 2 riveste un ruolo molto importante in quanto consente l'accesso alla zona di servizi di Piazza M. L. King, dove sono ubicati uffici, ambulatori ed esercizi commerciali. La viabilità ciclabile interessa, oltre a Piazza M. L. King, anche Via dei Medici e Via Sacco e Vanzetti, nonché il passaggio ciclo-pedonale sulle Cale che da accesso diretto alla passeggiata dei bastioni.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Corsia monodirezionale su carreggiata
- Percorso bidirezionale su sede propria
- Percorso ciclo-pedonale promiscuo

A completamento del progetto sono inoltre previsti i seguenti interventi:

- Modifica del senso unico di Via dei Medici in doppio senso per categorie
- Istituzione del senso unico in un breve tratto interno al posteggio del Centro Commerciale
- Modifica dell'accesso al percorso ciclo-pedonale sulle Cale
- Modifica delle corsie e di parte dei posteggi di Via Sacco e Vanzetti
- Spostamento fermate bus

Via dei Medici

Il breve tratto di Via Dei Medici riveste un ruolo fondamentale come via di accesso e di uscita dal Centro Commerciale; esso origina direttamente dalla Circonvallazione Sud, proprio in corrispondenza del Collegamento Parco Est.

PRIMA FASE

- Modifica del senso di marcia di Via dei Medici da senso unico a doppio senso per categorie
- Realizzazione corsia monodirezionale sul lato Est, direzione Nord, fino alla corsia ciclabile Sud della CIRS e quindi all'attraversamento prospiciente il parco

SECONDA FASE

- Protezione della corsia ciclabile con cordolo di gomma

Piazza M. L. King

Piazza M. L. King è un polo d'attrazione fondamentale in quanto accoglie numerosi servizi strategici quali l'ufficio postale, l'ambulatorio ASL, numerosi uffici e il centro commerciale. È quindi assolutamente necessario che esso abbia un buon collegamento ciclabile, efficiente ed in grado di accogliere alti flussi di ciclisti.

PRIMA FASE

- Trasformazione del posteggio sul lato Sud di Piazza M. L. King da lisca a linea (riduzione stalli da 22 a 13, esclusi quelli riservati)
- Realizzazione pista bidirezionale sul lato Sud, tra il marciapiede che costeggia l'ambulatorio ASL e l'adiacente immobile INPS, CNA, CGIL... e il posteggio in linea (larghezza ciclabile di almeno 2,5 metri, corsia veicolare leggermente ridotta)
- Prosecuzione della bidirezionale svoltando a sx sulla piazzola TAXI e quindi attraversando verso Ovest fino al primo blocco di posteggi a lisca (perdita di uno stalli)
- Spostamento della prima lisca Nord, distanziandola 2,5 metri dal marciapiede Nord, in modo da inserirvi la bidirezionale; la corsia veicolare del primo blocco di posteggi a lisca diviene a senso unico in direzione Est
- Attraversamento ciclabile sulla corsia veicolare proveniente da Via dei Medici ed immissione della ciclabile sullo scivolo di accesso al posteggio bici

NOTA: In alternativa la ciclabile bidirezionale può essere realizzata, protetta da cordolo, lungo la corsia di uscita dal centro commerciale, fino a raccorderla con l'ipotesi di cui sopra nei pressi della piazzola TAXI. In questa alternativa non si ha alcuna riduzione degli stalli di sosta.

Via Sacco e Vanzetti

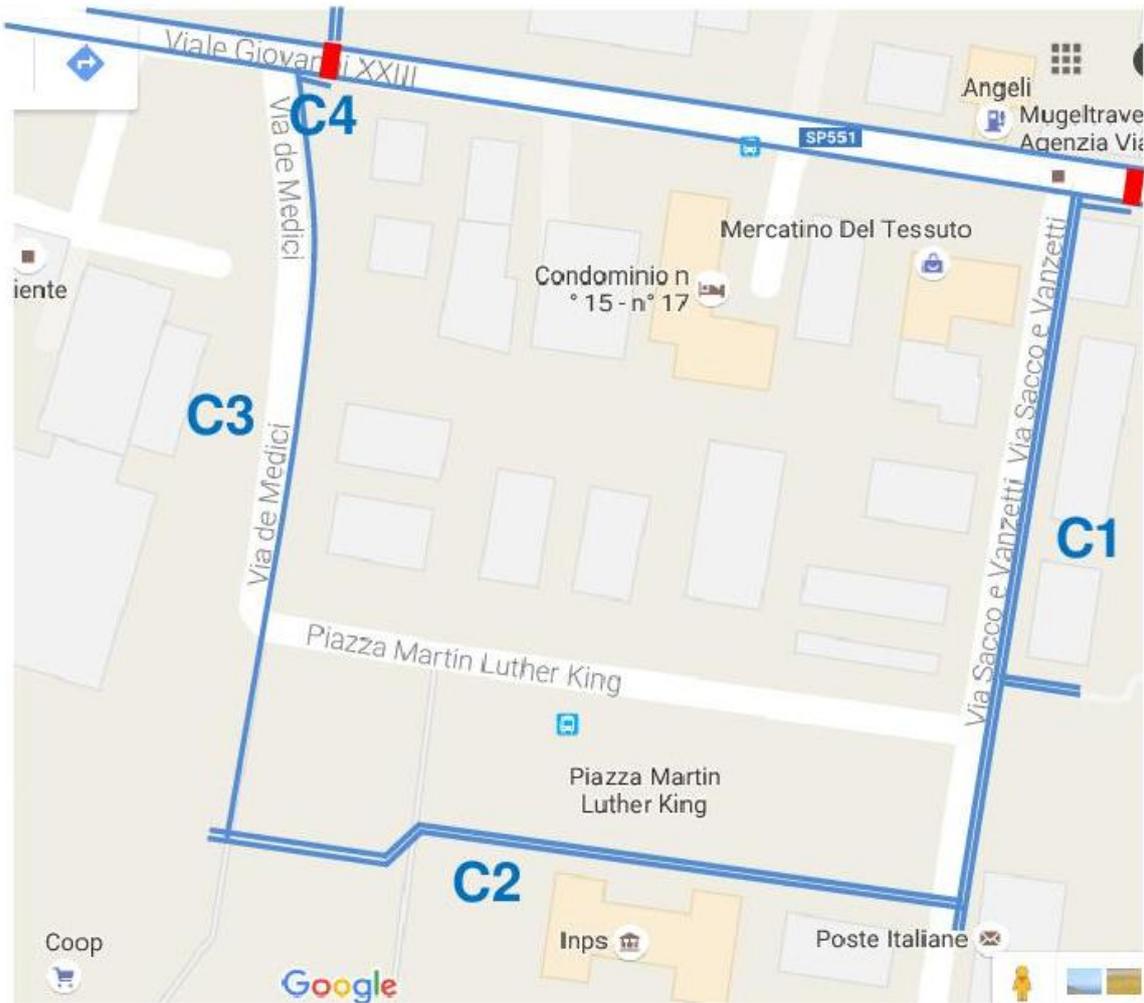
In Via Sacco e Vanzetti la carreggiata ha una sezione di 8,40 metri; essa è quindi sufficientemente ampia per poter accogliere una corsia veicolare (3,70 metri), un posteggio in linea (2 metri) ed una ciclabile bidirezionale (2,70 metri, cordolo incluso)

PRIMA FASE

- Realizzazione di pista bidirezionale protetta da cordolo (ovvero paracarri) sul lato Est di Via Sacco e Vanzetti, da Viale Giovanni XXIII fino all'ufficio postale (mettendo automaticamente in sicurezza l'intersezione tra Via Sacco e Vanzetti e il collegamento ciclo pedonale con i bastioni)
- Eliminazione dal parcheggio in linea sul lato Ovest degli ultimi 4 posteggi a ridosso di Viale Giovanni XXIII e conseguente spostamento della doppia corsia di attestazione allo STOP (negli ultimi 30 metri) verso Ovest
- Istituzione del senso unico verso Sud nel tratto di accesso all'ufficio postale: lo STOP in uscita viene eliminato, mentre i veicoli transitano solo verso le poste e l'uscita avviene attraverso il parcheggio
- Inserimento di corsia monodirezionale verso Ovest tra l'attraversamento rialzato sul Viale Giovanni XXIII e l'inizio di Via Sacco e Vanzetti, per consentire alle biciclette provenienti da Piazza Don Bosco di entrare nella bidirezionale di Via Sacco e Vanzetti.

SECONDA FASE

- Completamento e allargamento (verso Est, nell'area verde) del marciapiede di Via Sacco e Vanzetti, nel tratto compreso tra il collegamento con i bastioni e il piazzale delle poste, fino a raccordarsi all'ampio marciapiede esistente



Diramazione 3 Minzoni

D3MN

Via Don Minzoni

Lunghezza: m 60

Tempo di percorrenza: 30" (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

La Diramazione 3 è molto breve ma di importanza fondamentale, in quanto connette la Circonvallazione Nord al polo scolastico di Via Don Minzoni.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Percorso bidirezionale su sede propria

A completamento del progetto sono inoltre previsti i seguenti interventi:

- Parziale riduzione dei posteggi lungo Via Don Minzoni

Via Don Minzoni

PRIMA FASE

- Eliminazione dei 7 posti auto ubicati sul lato Ovest all'inizio di Via don Minzoni
- Realizzazione corsia ciclabile verso Est sul marciapiede di Viale IV Novembre, tra l'attraversamento ciclo-pedonale e l'inizio di Via Don Minzoni
- Modifica senso unico della prima parte di Via Don Minzoni in senso doppio riservato e realizzazione corsia monodirezionale dalle scuole verso Viale IV Novembre, sul lato Ovest di Via Don Minzoni. In alternativa, realizzazione di ciclabile bidirezionale protetta da cordolo.
- Delimitazione di un'area di posteggio per le biciclette



rete di supporto

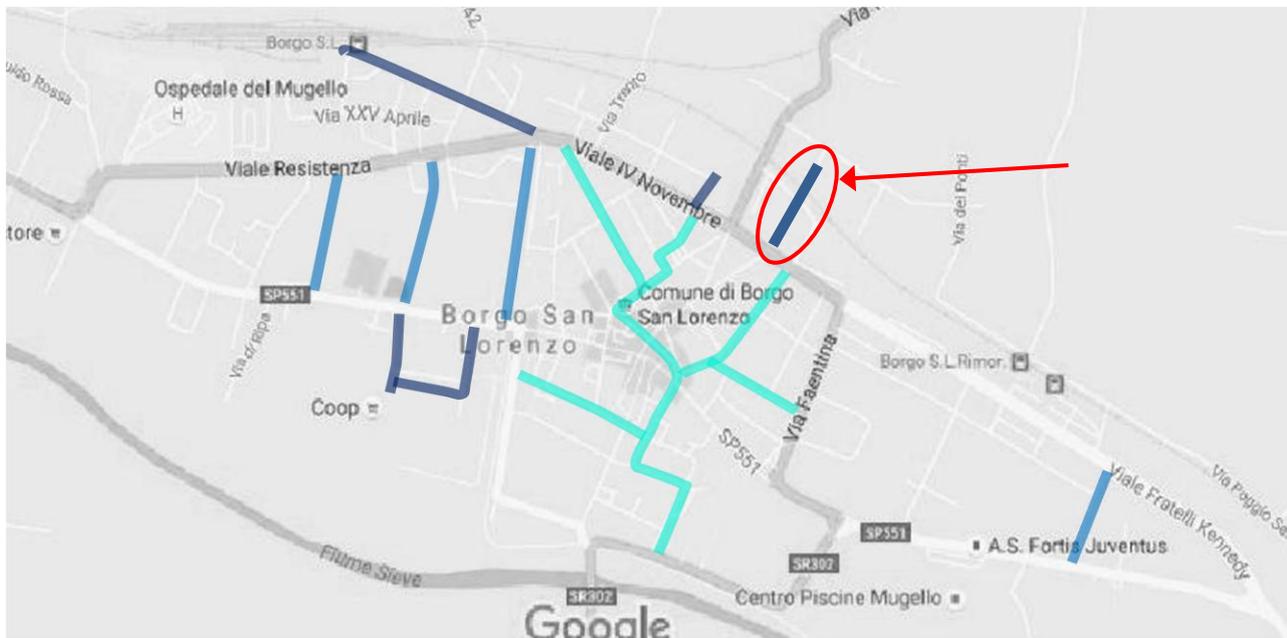
Diramazione 4 Fornace

D4FR

Via Galileo Chini

Lunghezza: m 260

Tempo di percorrenza: 1' (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

La Diramazione 4 connette la Circonvallazione Nord all'area residenziale e produttiva delle Fornaci, sviluppandosi su sede propria attraverso l'area verde compresa tra Viale IV Novembre e Via Galileo Chini.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

■ Percorso bidirezionale su sede propria

Non sono previsti interventi accessori a completamento del progetto.

Area verde attigua a Via Galileo Chini

PRIMA FASE

- Modifica dell'attraversamento di Viale IV Novembre in prossimità dell'intersezione con Via I Maggio, da pedonale a ciclo-pedonale
- Realizzazione di ciclabile bidirezionale all'interno dell'area verde compresa tra Viale IV Novembre e Via Galileo Chini
- Realizzazione di attraversamento ciclopedonale su via Galileo Chini, di fronte al ponte della ferrovia

