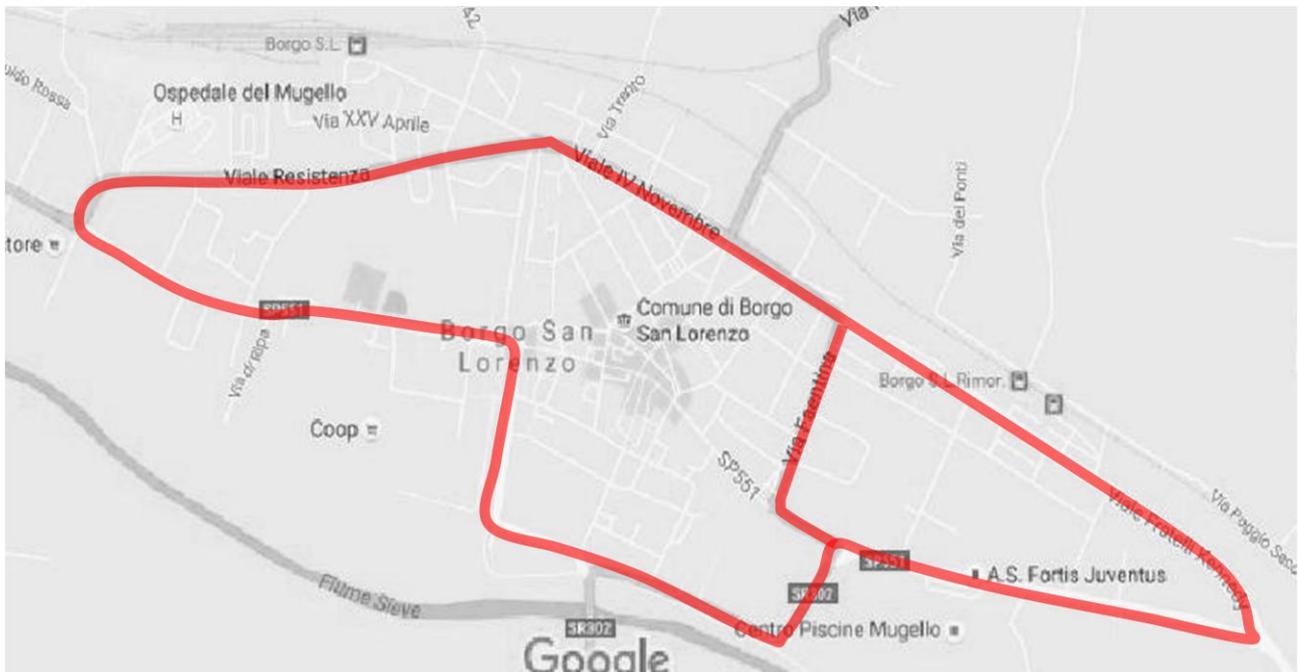


RETE PORTANTE

La Rete Portante è costituita da itinerari ciclabili di medio-lungo raggio, progettati come linee di flusso ciclabile ad alta capacità e scorrimento veloce. Affiancando le direttrici carrabili di circonvallazione ad alta intensità di traffico, la Rete Portante ha una struttura anulare, con l'aggiunta di un ramo di collegamento trasversale. La Rete Portante ha una velocità di progetto minima di 20 Km/h e caratteristiche geometriche e funzionali conseguentemente adeguate, utilizzando come tipologia progettuale di riferimento la doppia corsia monodirezionale. I rami che compongono la Rete Portante sono:

- Circonvallazione Nord (CIRN)
- Circonvallazione Sud (CIRS)
- Collegamento Pecori (PECO)

Rete Portante



rete portante

Circonvallazione Nord



Viale della Resistenza ► Viale IV Novembre ► Viale Kennedy

Lunghezza: m 3100

Tempo di percorrenza: 12' (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

La Circonvallazione Nord (CIRN) insiste sulla direttrice principale dell'intera rete viaria di Borgo San Lorenzo, la SP551; essa accoglie allo stesso tempo il traffico ciclabile di breve raggio così come quello veloce di lungo raggio, ponendosi così come un'opera essenziale per la messa in sicurezza dell'intera tratta.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Corsie monodirezionali su carreggiata, preferibilmente protette (dal posteggio in linea delle auto o dal cordolo) lungo la gran parte dell'itinerario
- Corone ciclabili all'interno delle rotatorie

A completamento del progetto sono inoltre previsti i seguenti interventi:

- Riduzione delle corsie carrabili a 3,50 metri (ovvero a 3,25 metri per brevi tratti se necessario)
- Realizzazione di quattro nuove rotatorie compatte
- Eliminazione di alcune corsie di preselezione
- Eliminazione del percorso promiscuo ciclo-pedonale esistente e restituzione del marciapiede all'uso esclusivo pedonale

Viale della Resistenza

La sezione della carreggiata è variabile (con un minimo di 13 metri) ed è organizzata in modo non omogeneo rispetto alla sosta degli autoveicoli (presente su un lato ovvero su entrambi ovvero assente), alle intersezioni (rotatorie, incroci con preselezione, semafori) e alla larghezza delle corsie carrabili. Il progetto ne prevede sostanzialmente la riorganizzazione con corsie carrabili di larghezza costante e corsie ciclabili monodirezionali da ambo i lati. La sosta lungo strada è prevista soltanto da uno dei due lati e in assenza di corsie di preselezione; tra Via della Tintoria e Via Gobetti essa si sviluppa sul lato Sud, mentre tra Via Gobetti e Via Marconi sul lato Nord; il numero complessivo di posteggi in linea viene mantenuto invariato. Nel dettaglio l'intervento prevede:

PRIMA FASE

- Inserimento di corona ciclabile monodirezionale nella rotatoria prospiciente il supermercato CONAD, con conseguente eliminazione della doppia attestazione per i veicoli provenienti dall'ospedale
- Apertura varco di uscita posteggio ospedale all'angolo Est e chiusura dell'attuale varco di uscita
- Modifica della segnaletica orizzontale di preselezione, aggiungendo la corsia in corrispondenza della nuova uscita del posteggio dell'ospedale ed eliminandola completamente tra l'uscita stessa e Via Aligi Barducci

- Posteggio in linea lato Sud: aggiunta di 15 stalli di fronte al posteggio dell'ospedale, eliminazione 14 stalli tra Via Aligi Barducci e le strisce pedonali dopo Via Allende, aggiunta 10 stalli tra le strisce pedonali di Via Allende e Via Gobetti, eliminazione 7 stalli tra Via Curiel e Via Marconi
- Posteggio in linea lato Nord: eliminazione 10 stalli tra Via Allende e l'intersezione di Via Gobetti, eliminazione 15 stalli tra la scuola dell'infanzia Rodari e Via A. Del Castagno, aggiunta di 8 stalli tra Via Buozi e Viale della Repubblica
- Inserimento di corona ciclabile monodirezionale all'interno del "binocolo"
- Realizzazione di attraversamento ciclopedonale tra il distributore e l'ingresso ciclabile dell'ospedale
- Sistemazione della rampa di accesso al vialetto ciclopedonale dell'ospedale prospiciente il distributore
- Modifica di 4 attraversamenti pedonali in ciclopedonali: Spazio 3; Gobetti; Scuola dell'Infanzia Rodari; Div. Part. Garibaldi
- Inserimento di due corsie ciclabili monodirezionali di almeno 1,5 metri da ambo i lati (con 50 cm di franco dall'eventuale posteggio in linea) su tutto il viale

SECONDA FASE

- Realizzazione di banchina per le fermate bus su corsie affiancate da posteggio in linea (vedi disegno)
- Eventuale modifica dell'intersezione con Via Buozi e Via Curiel (rotatoria compatta e corona ciclabile?)
- Eventuale realizzazione rotatoria compatta (con corona ciclabile) all'intersezione con Via della Tintoria e conseguente eliminazione delle corsie di preselezione tra Viale Giovanni XXIII e Via della Tintoria.

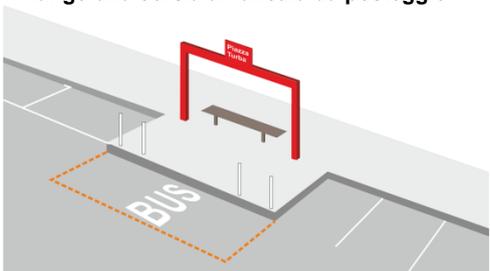
Esempio di corsia ciclabile monodirezionale



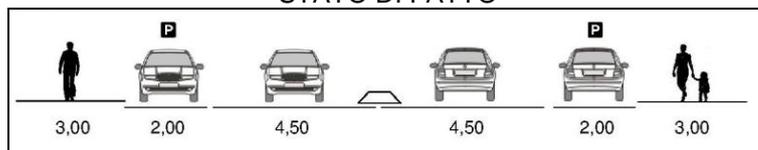
Esempio di corsia ciclabile monodirezionale realizzata accanto al posteggio in linea



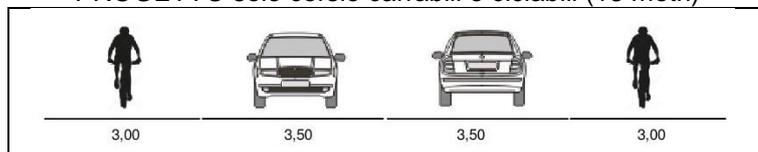
Esempio di banchina per la fermata dei bus lungo una corsia affiancata da posteggio



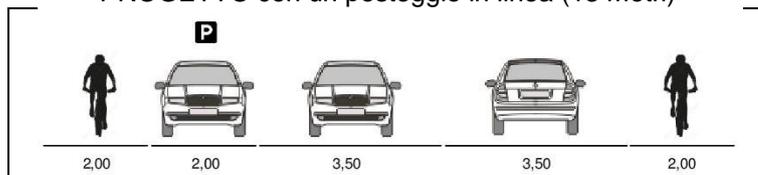
STATO DI FATTO



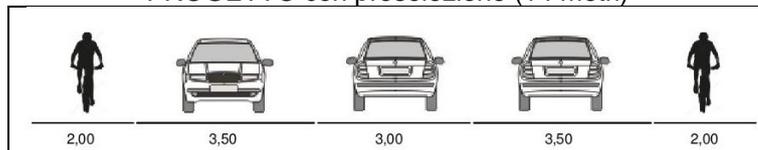
PROGETTO solo corsie carrabili e ciclabili (13 metri)



PROGETTO con un posteggio in linea (13 metri)



PROGETTO con preselezione (14 metri)



Viale IV Novembre

La sezione della carreggiata in questo tratto è più generosa (14 metri) così come la larghezza dei marciapiede (4 metri ciascuno, salvo brevi tratti). Le alberature sono posizionate in modo differente: nel tratto tra Cristo Re e la Faentina si trovano soltanto sul lato Nord (tranne tre giovani esemplari sul lato Sud)

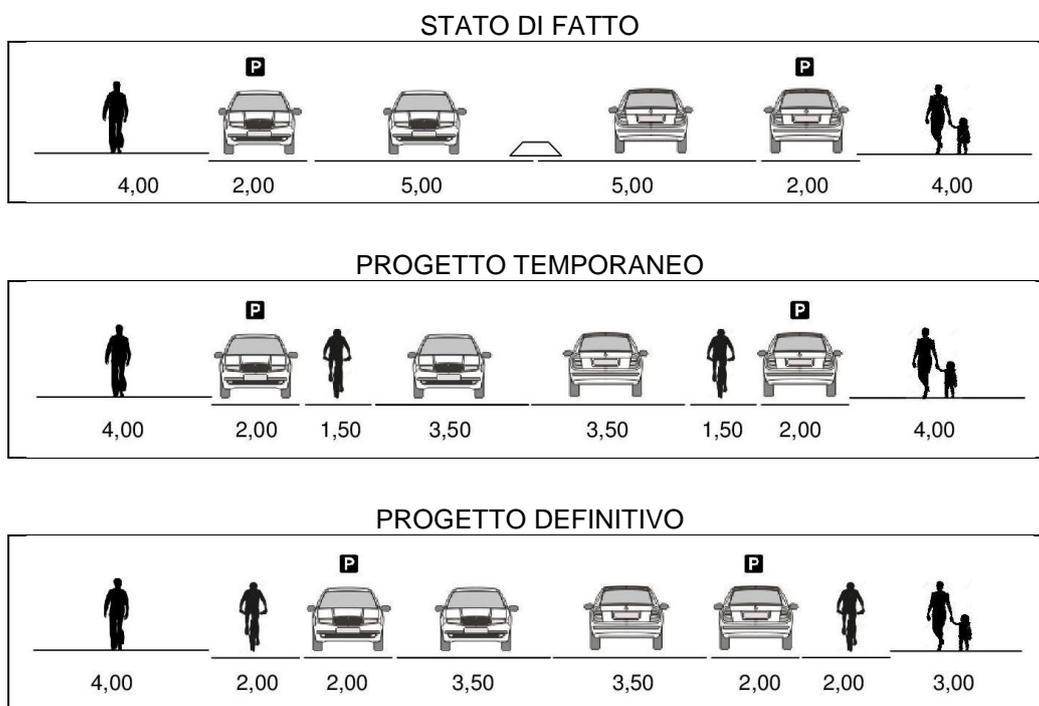
appena all'interno del marciapiede; nel tratto tra la Faentina e Via I Maggio sono da ambo i lati all'interno delle fasce di posteggio, a circa 50 cm dal margine del marciapiede; infine, tra Via I Maggio e Viale Pecori Giraldi non vi sono alberature. La schiena d'asino della carreggiata è molto pronunciata e allo stato di fatto non consente, ad eccezione del tratto tra Via I Maggio e Viale Pecori Giraldi, di tracciare una corsia ciclabile a ridosso del marciapiede. Nel dettaglio l'intervento prevede:

PRIMA FASE (intervento temporaneo)

- Restringimento delle corsie carrabili a 3,5 metri
- Delimitazione di corsie ciclabili monodirezionali da 1,5 metri tra le corsie carrabili e la sosta in linea (tra Cristo Re e Via I Maggio)
- Delimitazione di corsie ciclabili monodirezionali a ridosso del marciapiede, protette dal posteggio in linea (tra Via I Maggio e Viale Pecori Giraldi)

SECONDA FASE (intervento definitivo)

- Ripristino delle manto danneggiato dalle radici arboree e rifacimento del piano della carreggiata con contestuale riduzione della schiena d'asino
- Restringimento del marciapiede Nord a 3 metri (la carreggiata passa da 14 m a 15 m)
- Delimitazione di corsie ciclabili monodirezionali da 2 metri (incluso il franco) tra i marciapiede e il posteggio in linea



Viale Kennedy

Di tutta la CIRN è il tratto con la minore sezione della carreggiata (11 metri). I marciapiede sono comodi (almeno 2 metri) ma non abbastanza per poter lasciare spazio anche alla ciclabile mentre i parcheggi lungo la strada sono quasi sempre inutilizzati, dato che abitazioni ed esercizi commerciali sono comunque serviti da adeguati parcheggi a lato della sede stradale. Nel dettaglio l'intervento prevede:

PRIMA FASE

- Trasformazione dei due posteggi in linea in corsie ciclabili monodirezionali
- Spostamento dei cassonetti sul marciapiede
- Realizzazione di corona ciclabile monodirezionale all'interno della rotatoria prospiciente Villa Martini

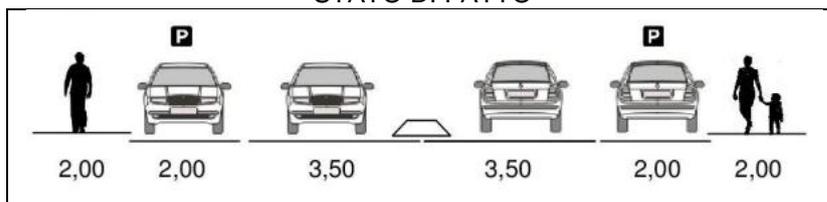
SECONDA FASE

- Realizzazione rotatoria compatta (con corona ciclabile) all'intersezione con Viale Pecori Giraldi

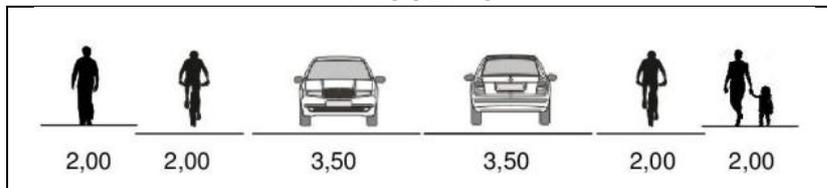
Esempio di corsia monodirezionale protetta da cordolo in gomma



STATO DI FATTO



PROGETTO



rete portante

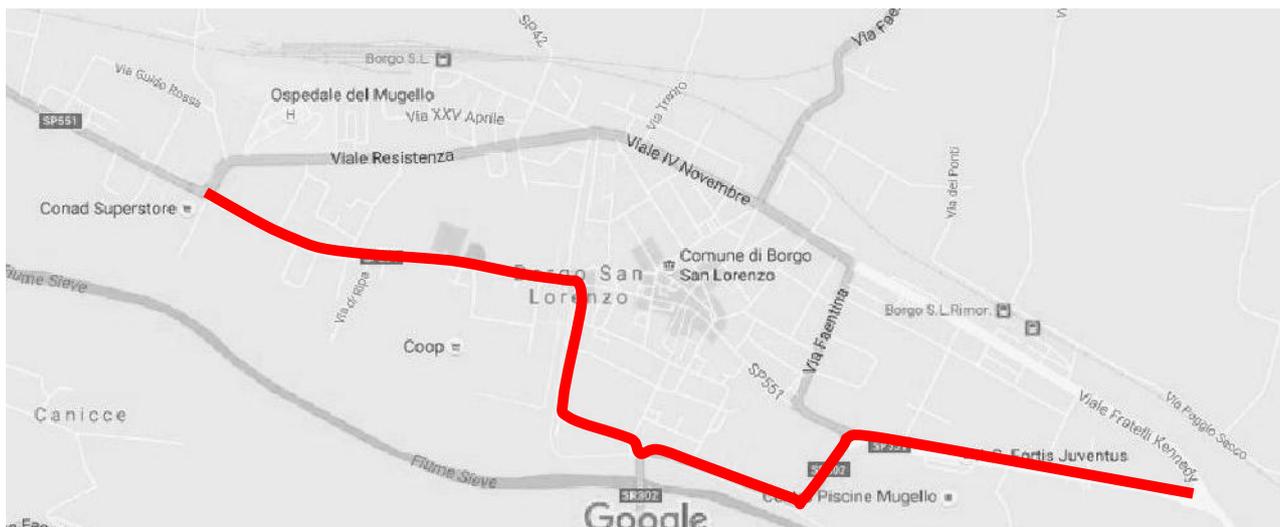
Circonvallazione Sud

CIRS

Viale Giovanni XXIII ► Piazza S. G. Bosco ► Via Argini ►
Via Caduti di Montelungo ► Viale Europa Unita ► Via La Malfa ► Via Caiani

Lunghezza: m 3300

Tempo di percorrenza: 13' (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

La Circonvallazione Sud si sviluppa lungo un tracciato vario ed articolato, in cui le sezioni delle singole strade sono differenti l'una dall'altra e la stessa tipologia di traffico cambia lungo il percorso. Questo ramo ciclabile nel suo complesso riveste tuttavia un'importanza strategica in quanto, oltre a chiudere il percorso della CIRS, connette anche poli attrattori di importanza strategica quali centri commerciali, scuole, impianti sportivi... Inoltre esso connette la rete ciclabile urbana alla via verde più rilevante del territorio, il percorso ecoturistico Sieve.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Corsie monodirezionali su carreggiata, possibilmente protette (dal posteggio in linea delle auto o dal cordolo)
- Corone ciclabili all'interno delle rotonde

A completamento del progetto sono inoltre previsti i seguenti interventi:

- Riduzione delle corsie carrabili a 3,25 metri (ovvero a 3,00 metri per brevi tratti se necessario)
- Realizzazione di due nuove rotonde compatte

Viale Giovanni XXIII e Piazza S. G. Bosco

La sezione della carreggiata è variabile ed a tratti molto modesta (di poco superiore a 6 metri), specialmente nel tratto tra Viale della Resistenza e Via Gobetti. Il progetto prevede sostanzialmente la riorganizzazione della carreggiata con corsie carrabili di larghezza costante e corsie ciclabili monodirezionali da ambo i lati. Nel dettaglio l'intervento prevede:

PRIMA FASE

[tra Viale della Resistenza e il parcheggio del cimitero]

- Sistemazione del manto stradale lungo le fasce esterne della carreggiata
- Ridimensionamento delle corsie carrabili a 3,00 metri
- Realizzazione di due cycle strip (linea tratteggiata lungo il margine esterno delle corsie carrabili)

[tra il parcheggio del cimitero e Via dei Medici]

- Ridimensionamento corsie carrabili a 3,25 metri
- Realizzazione corsia ciclabile monodirezionale di almeno un metro sul ambo i lati
- Realizzazione nuovo marciapiede a Sud, dietro la linea delle alberature

[tra Via dei Medici e Piazza S. G. Bosco]

- Ridimensionamento delle corsie carrabili a 3,25 metri
- Riduzione del marciapiede Sud
- Eliminazione della corsia di preselezione per la svolta in Via dei Medici dei veicoli provenienti da Est
- Realizzazione di due corsie monodirezionali di almeno 1,50 metri
- Realizzazione di corona ciclabile monodirezionale all'interno della rotatoria di Piazza S. G. Bosco
- Realizzazione attraversamento ciclopedonale all'altezza di Via dei Medici

SECONDA FASE

[tra Viale della Resistenza e Villa di Ripa]

- Ridimensionamento delle corsie carrabili a 3,20 metri
- Riduzione del marciapiede Nord, a filo delle alberature (ai pedoni resta quindi il transito oltre la linea delle alberature)
- Realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali di almeno un metro

[tra Villa di Ripa e Via Gobetti]

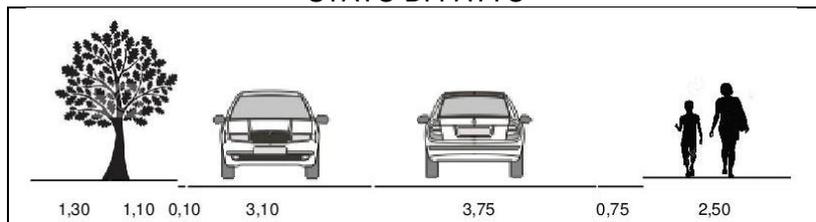
- Abbattimento degli alberi sul lato Sud
- Rifacimento completo del manto stradale, estendendolo anche sulla fascia di verde a Nord
- Realizzazione di marciapiede sul lato Sud ovvero su entrambi i lati
- Realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali di almeno un metro

[tra Via Gobetti e il parcheggio del cimitero]

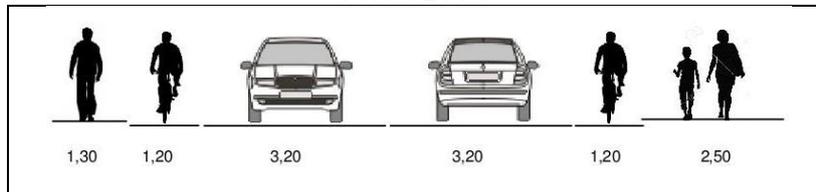
- Realizzazione corsia monodirezionale in carreggiata sul lato Sud
- Realizzazione corsia monodirezionale sul prato oltre la linea delle alberature a Nord

Tratto compreso tra Viale della Resistenza e Villa di Ripa

STATO DI FATTO



PROGETTO

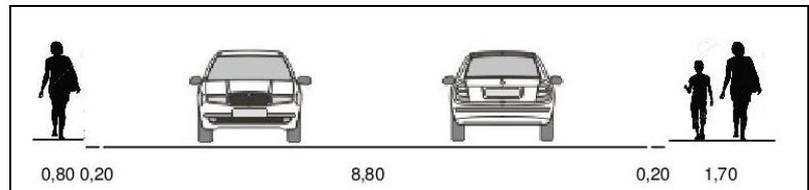


esempio di corsia monodirezionale

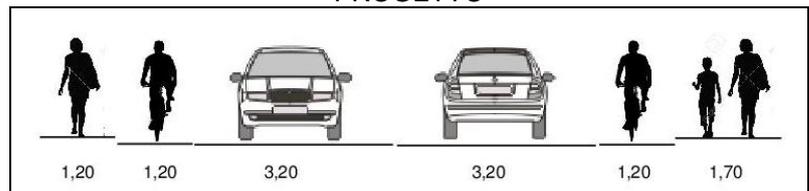


Ponte Rosso

STATO DI FATTO



PROGETTO



Via Argini e Via Caduti di Montelungo

Via Argini (nel tratto parallelo al bastione) e il primo tratto di Via Caduti di Montelungo hanno una struttura simile: lungo il rettilineo orientato in direzione Nord-Sud è presente ad Ovest un'alberatura regolare che delimita la passeggiata dei bastioni mentre a Sud si trova un marciapiede; da ambo i lati è presente una serie di posteggi in linea. In questo tratto la sezione stradale consente, con una modifica e parziale riduzione del posteggio in linea sul lato Ovest, di inserire due corsie monodirezionali tra il posteggio e la corsia carrabile

Dopo la curva presso il Foro Boario, Via Caduti di Montelungo si presenta invece inizialmente sgombra da posteggi in linea e poi affiancata da un posteggio a lisca nei pressi dell'asilo; la sezione della carreggiata, di poco inferiore agli 8 metri, va a restringersi nei pressi dell'intersezione con Via Brocchi. Su questo tratto la realizzazione di due corsie monodirezionali richiede necessariamente l'ampliamento della carreggiata stessa, senza il quale non è materialmente possibile mettere in sicurezza il traffico ciclabile.

PRIMA FASE

[Da Piazza Don Bosco alla curva del Foro Boario]

- Ridimensionamento delle corsie carrabili a 3,25 metri
- Modifica del posteggio in linea sul lato Ovest –nel tratto compreso tra il Ponte Rosso e le scalette di accesso alla passeggiata dei bastioni- inserendo gli stalli tra gli alberi a ridosso del bastione
- Eliminazione del posteggio Ovest, da Via Argini alla curva del Foro Boario (circa 40 stalli)
- Realizzazione di corsia monodirezionale sul lato Ovest, posizionata tra il posteggio in linea e le corsie carrabili in via argini e poi a filo delle alberature in Via Caduti di Montelungo
- Realizzazione di corsia monodirezionale sul lato Est, posizionata tra il posteggio in linea e le corsie carrabili ovvero tra il posteggio in linea e il marciapiede
- Modifica dell'attraversamento pedonale all'intersezione tra Via Argini e Via Caduti di Montelungo in attraversamento ciclo-pedonale

[Dalla curva del Foro Boario alla base della rampa in discesa]

- Asfaltatura della banchina sul lato Nord
- Ridimensionamento delle corsie carrabili a 3,25 metri
- Realizzazione di due corsie monodirezionali di circa 1,40 metri

[Dalla base della rampa in discesa al cancello di ingresso dell'asilo]

- Ridimensionamento delle corsie carrabili a 3,25 metri
- Trasformazione dei posteggi a lisca (lungo il perimetro dell'asilo) in posteggio in linea (riduzione degli stalli da 15 a 8, perdita complessiva di 7 stalli)
- Realizzazione di corsia monodirezionale di larghezza 1,30 metri sul lato Sud, attigua al marciapiede
- Realizzazione di corsia monodirezionale di larghezza 2,00 metri (incluso franco dal posteggio) sul lato Nord, protetta dal posteggio in linea
- Realizzazione di percorso pedonale di 2,00 metri, tra la corsia ciclabile e la recinzione dell'asilo
- Realizzazione di attraversamento ciclo-pedonale di fronte all'ingresso dell'asilo

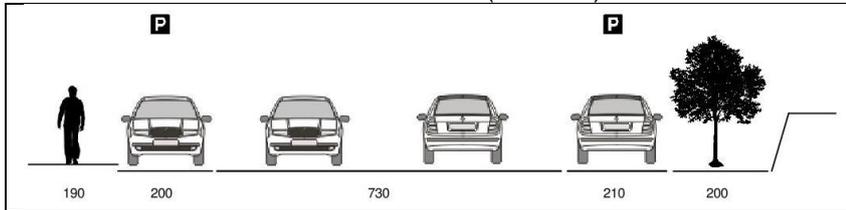
[Dal cancello di ingresso dell'asilo al Ponte sulla Sieve]

- Spostamento del cordolo (interno curva) di 50 cm verso il centro strada, in modo da ricavare una corsia ciclabile protetta di almeno 1,10 metri, compresa tra il cordolo e la proprietà privata del condominio
- Estensione della carreggiata verso Nord (sull'attuale percorso pedonale) in modo da ottenere corsie carrabili da 3,25 metri ciascuna
- Trasformazione del posteggio a lisca in posteggio in linea, prolungandolo fino all'ingresso dell'asilo (si mantengono 5 stalli) ovvero eliminazione completa del posteggio con perdita di 5 stalli
- Estensione della pavimentazione del posteggio lato Nord verso l'asilo e verso Via Brocchi, in modo da ottenere una fascia di larghezza regolare di circa 6 metri
- Realizzazione di corsia monodirezionale di circa 2 metri (incluso il franco) sul lato Nord, protetta dal posteggio in linea
- Realizzazione di percorso pedonale di circa 2 metri a Nord della corsia ciclabile
- Arretramento di circa 2 metri della linea di STOP di Via Brocchi e realizzazione di un attraversamento ciclopedonale (il pedonale confluisce nel marciapiede di Largo Poggiali, il ciclabile nella corsia descritta di seguito)
- Eventuale allargamento della carreggiata dopo l'intersezione con Via Brocchi, recuperando ad Est almeno un metro dall'aiuola

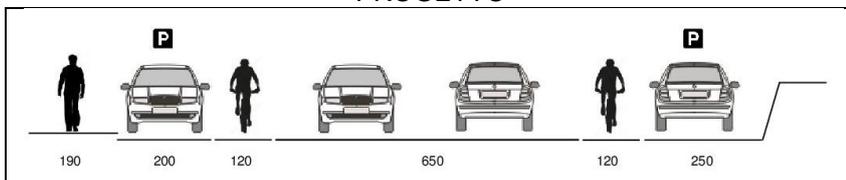
- Realizzazione di due corsie monodirezionali tra l'intersezione con Via Brocchi e Largo Poggiali; la corsia Est proviene direttamente dalla Nord di Viale Europa Unita, la corsia Ovest termina alle strisce pedonali sul ponte
- Modifica dell'attraversamento all'imbocco del ponte da pedonale a ciclo-pedonale

Via Argini

STATO DI FATTO (vista NS)

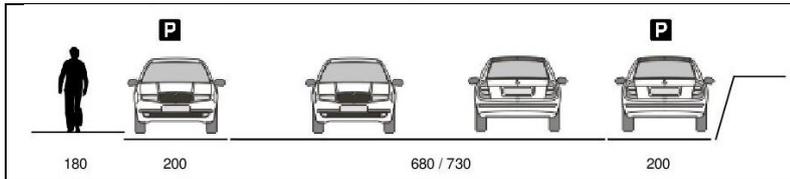


PROGETTO

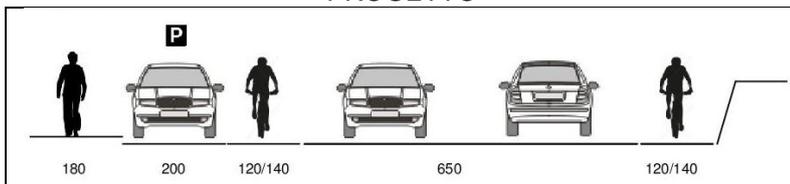


Via Caduti di Montelungo, tra Via Argini e la curva al Foro Boario

STATO DI FATTO

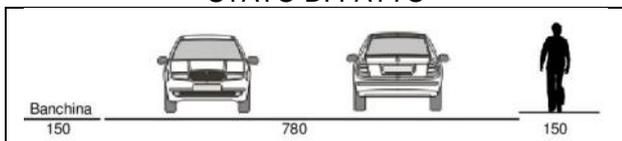


PROGETTO

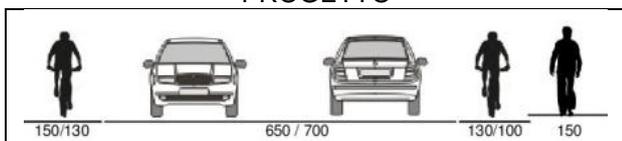


Via Caduti di Montelungo, tra la curva al Foro Boario e la base della rampa in discesa

STATO DI FATTO

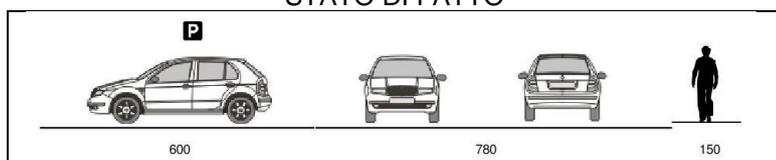


PROGETTO

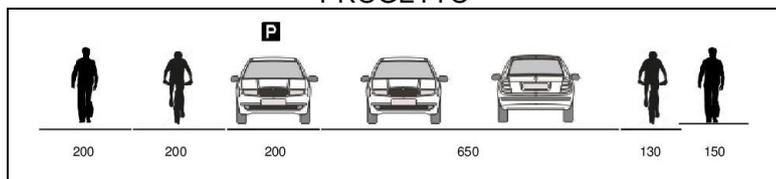


Via Caduti di Montelungo, in corrispondenza dell'asilo

STATO DI FATTO



PROGETTO



Viale Europa Unita

Percorrendo Viale Europa Unita da Largo Poggiali si nota che, mentre la carreggiata risulta sostanzialmente costante (e comunque non inferiore ai 7 metri della parte iniziale), le strutture presenti a margine della carreggiata si sviluppano in modo molto vario: banchine sterrate utilizzate per il transito pedonale, parcheggi sterrati, parcheggi in linea, marciapiede...). Gli interventi atti a mettere in sicurezza la marcia dei pedoni e delle biciclette agiscono quindi prevalentemente sullo spazio esterno alla carreggiata, regolarizzandone per quanto possibile la linea di confine e le tipologie progettuali.

PRIMA FASE

- Asfaltatura della banchina a Nord, fino alla linea dei lampioni, e a Sud, per almeno 50 cm
- Ridimensionamento delle corsie carrabili a 3,25 metri
- Realizzazione di due corsie monodirezionali da almeno 1,25 metri

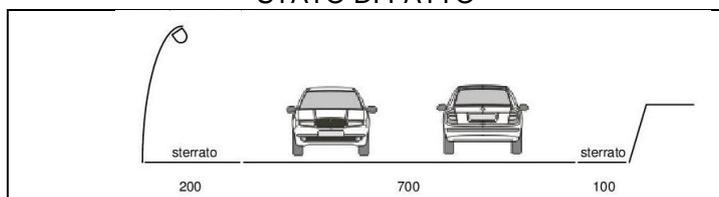
SECONDA FASE

- Realizzazione di un marciapiede oltre la linea dei lampioni a Nord
- Realizzazione rotatoria compatta (con corona ciclabile) in Piazza Poggiali

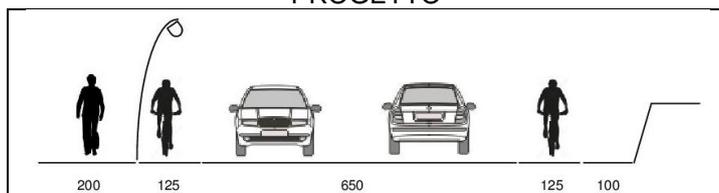
NOTA: Sono previsti anche interventi sulla pista Ecoturistica Sieve (sistemazione delle rampe per il sottopassaggio della SR302 e attraversamento della Sieve), descritti nel fascicolo tecnico VIE VERDI

Tra Largo Poggiali e la fermata dei bus

STATO DI FATTO



PROGETTO



Via La Malfa

Via La Malfa presenta una carreggiata la cui sezione (comprensiva delle banchine) è appena sufficiente per ipotizzare il transito ciclabile e pedonale, oltre a quello carrabile. La conformazione della strada, realizzata su terrapieno e limitata ad Est e ad Ovest da due filari di alberature e da una piccola scarpata, non consente di ipotizzare ampliamenti di carreggiata, se non con interventi fortemente impattanti (anche dal punto di vista dei costi) che proprio per tale ragione non sono stati presi in considerazione nella formulazione dell'ipotesi di seguito descritta.

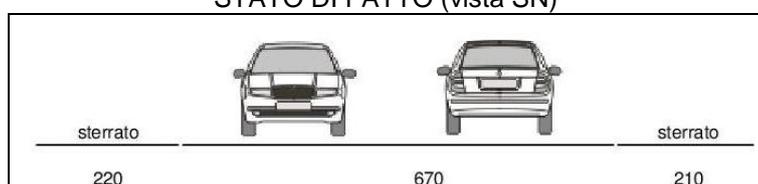
PRIMA FASE

- Asfaltatura della banchina Ovest
- Ridimensionamento delle corsie carrabili a 3,25 metri (riduzione di 20 centimetri totali)
- Realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali da 1,25 metri

SECONDA FASE

- Pavimentazione del marciapiede (larghezza 2,00) sul lato Est

STATO DI FATTO (vista SN)



PROGETTO



Via Caiani

Anche in Via Caiani il dimensionamento della carreggiata e la mancanza di spazi esterni ad essa ha fatto scartare l'ipotesi di un allargamento della carreggiata stessa, optando invece per una ridefinizione dello spazio esistente, volta a realizzare due corsie ciclabili monodirezionali, in continuità con quanto previsto per l'intero percorso delle due circonvallazioni. Non è stato considerato possibile recuperare spazio tramite il restringimento dei marciapiede –già di larghezza modesta (2 metri)- in considerazione del forte flusso pedonale da e per il polo scolastico che interessa l'intera Via Caiani.

PRIMA FASE

[tra Via La Malfa e le piscine]

- Ridimensionamento delle corsie carrabili a 3,00 metri
- Delimitazione di una fascia di 80 cm di franco a ridosso del muro perimetrale a Nord
- Delimitazione di due corsie monodirezionali di 1,00 metro

[tra le piscine e le scuole]

- Eliminazione del posteggio in linea lato Sud antistante il parcheggio delle Piscine (18 stalli) e conseguente lieve disassamento della corsia Sud
- Ridimensionamento delle corsie carrabili a 3,00 metri
- Delimitazione di due corsie monodirezionali di 1,30 metri ciascuna

[tra le scuole e Viale Kennedy]

- Eliminazione del posteggio in linea sul lato Sud
- Ridimensionamento delle corsie carrabili a 3,00 metri
- Delimitazione di due corsie monodirezionali di 1,30 metri ciascuna

SECONDA FASE

- Realizzazione rotatoria compatta (con corona ciclabile) all'intersezione con Via La Malfa
- Allargamento del marciapiede Sud di fronte alle piscine
- Realizzazione di un collegamento promiscuo ciclo-pedonale all'intersezione con Viale Kennedy (a Sud della rotatoria), tra Via Caiani e la viabilità interna di Villa Martini

rete portante

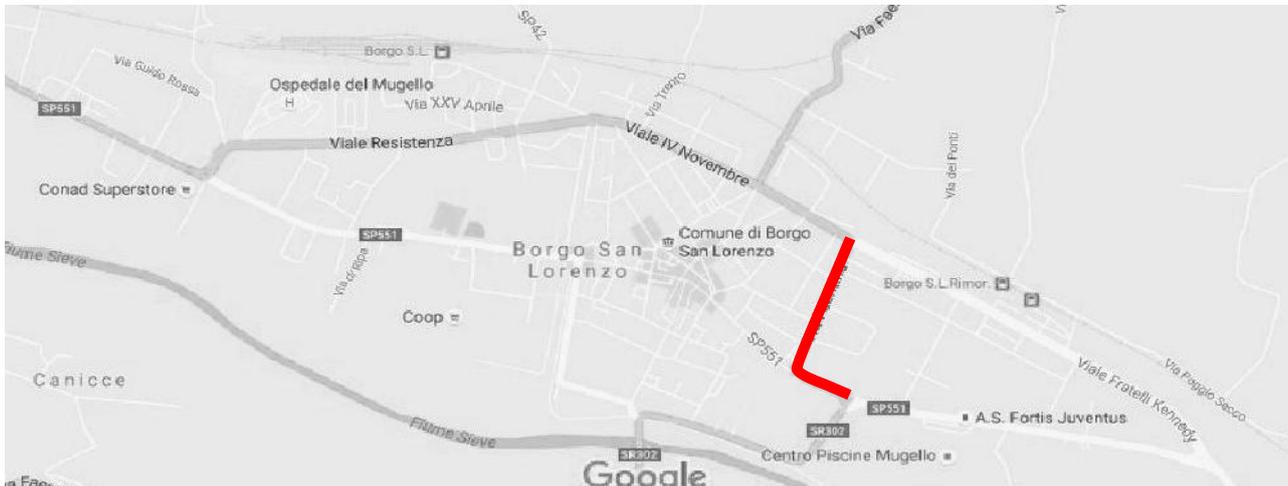
Collegamento Pecori

Viale Pecori Giraldi ► Largo Pecori Giraldi ► Via Caiani

PECO

Lunghezza: m 600

Tempo di percorrenza: 2' 30" (a 15 Km/h)



INTRODUZIONE

Il Collegamento Pecori completa la rete portante, congiungendo la Circonvallazione Nord e la Circonvallazione Sud lungo una linea tangente al centro cittadino e alla Zona 30. Esso si sviluppa sul Viale Pecori Giraldi e per un breve tratto su Via Caiani, transitando a poche decine di metri da Villa Pecori Giraldi e raggiungendo direttamente l'importante luogo di aggregazione del Centro Giovanile del Mugello.

La viabilità ciclabile è caratterizzata da:

- Corsie monodirezionali su carreggiata.

A completamento del progetto sono inoltre previsti i seguenti interventi:

- Riduzione delle corsie carrabili a 3,00 metri

Viale Pecori Giraldi

È un percorso ampio e rettilineo, interessato da un traffico interno e moderato, che si fa più intenso durante le ore di punta. Il transito ciclabile è comunque ben compatibile con quello dei veicoli a motore e la necessità di protezione nei confronti dei ciclisti è ritenuta modesta.

PRIMA FASE

- Ridimensionamento delle corsie carrabili a 3,00 metri
- Trasformazione degli 8 posteggi a lisca sul lato Est (tra l'intersezione con Via Aldo Moro e Largo Pecori Giraldi) in 6 posteggi in linea (perdita complessiva di 2 posteggi)
- Realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali
- Realizzazione di corona ciclabile monodirezionale all'interno della rotatoria di Largo Pecori Giraldi
- Spostamento dell'attraversamento pedonale tra Landi e Calamandrei a Nord di Landi e sua modifica in ciclopedonale
- Trasformazione dell'attraversamento fronte Da Vinci in ciclopedonale, eliminazione dello stallo di sosta prospiciente il bar e realizzazione di breve collegamento bidirezionale tra le strisce ciclopedonali e l'inizio di Via Leonardo Da Vinci

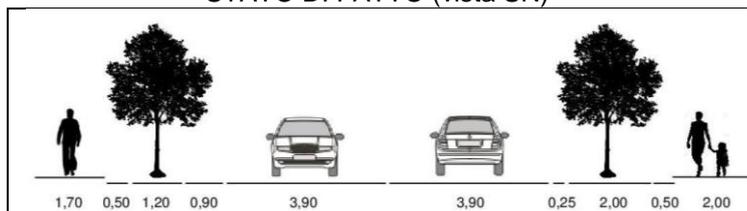
SECONDA FASE

- Realizzazione rotatoria compatta (con corona ciclabile) all'intersezione con Viale IV Novembre e Viale Kennedy
- Allargamento del tratto ciclopedonale promiscuo all'intersezione con Viale Kennedy e separazione della corsia ciclabile da quella pedonale
- Eventuale rimozione o parziale riduzione delle cordonature attorno agli alberi

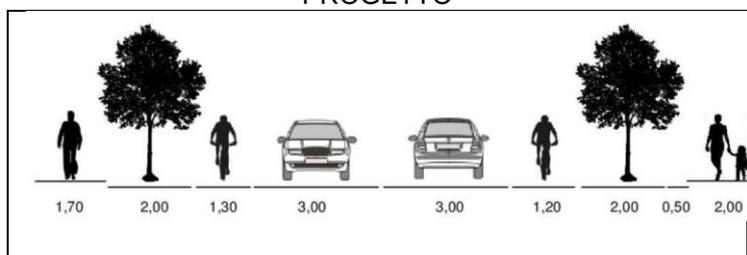
NOTA: Prima della realizzazione della rotatoria compatta prevista nel secondo lotto, l'intersezione tra IV Novembre, Kennedy e Pecori Giraldi può essere superata da parte delle biciclette utilizzando la rampa ciclopedonale e gli attraversamenti ciclopedonali di Kennedy, IV Novembre e Pecori Giraldi, di cui -per questa ragione- sono previsti nel primo lotto l'avvicinamento all'intersezione e la trasformazione in attraversamenti ciclopedonali.

NOTA: Da Viale Pecori Giraldi è possibile collegare Villa Pecori trasformando l'attraversamento pedonale fronte Togliatti in ciclopedonale e realizzando un percorso ciclabile bidirezionale sul lato Sud di Via Togliatti (al posto del parcheggio in linea –perdita di 7 stalli- e protetto da cordolo fino allo slargo, poi tra il parcheggio e il marciapiede fino al parco)

STATO DI FATTO (vista SN)



PROGETTO



Via Caiani

Il breve tratto di Via Caiani che collega Largo Pecori Giraldi all'intersezione con Via La Malfa presenta un punto fortemente critico, all'angolo della chiesa di S. Francesco, dove la carreggiata presenta una netta strozzatura che –sebbene per un breve tratto di pochi metri- ne riduce la larghezza complessiva a 6,70 metri. Si tratta evidentemente di un passaggio in cui non è prevedibile la delineazione di due corsie carrabili e due corsie ciclabili; tuttavia, onde garantire comunque la continuità tra delle direttrici ciclabili, è stato scelto di tracciare due cycle strip, da far risolvere in corsie ciclabili non appena la sezione della carreggiata superi gli 8,00 metri, consentendo così di tracciare almeno due corsie carrabili da 3,00 metri e due corsie ciclabili da almeno 1,00 metro ciascuna.

PRIMA FASE

- Realizzazione di cycle strip (linea tratteggiata al margine esterno della corsia carrabile) tra Largo Pecori Giraldi e l'intersezione con Via La Malfa, delimitando corsie carrabili da 3,00 metri, ridotte a 2,75 metri nei pressi della strettoia.
- Laddove la sezione della carreggiata lo consenta, realizzazione di corsie ciclabili monodirezionali di almeno 1,00 metro, per raccordare il cycle strip alla rotatoria di Largo Pecori Giraldi e all'intersezione con Via La Malfa