

LA PROPOSTA QUARTIERE PER QUARTIERE

Campo Parignano

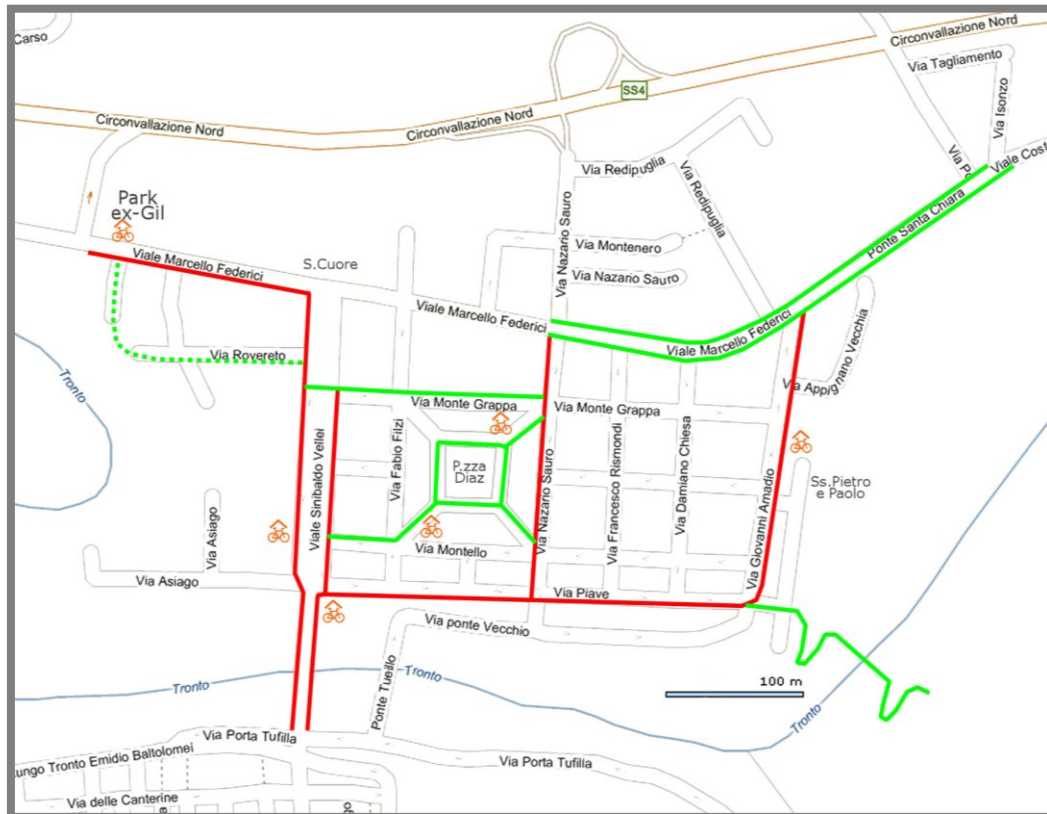


Tavola d'insieme



= ciclo parcheggi



= rete principale



= rete secondaria

A Campo Parignano abbiamo individuato tre punti accentratori: il parcheggio Ex-Gil, la Piazza Diaz, e la zona dei Ss. Pietro e Paolo.

Nel complesso le opere sono semplici e i posti auto sacrificati sono pochi (solo in viale M. Federici e in via M. Grappa). La viabilità è modificata solo per quanto riguarda il senso unico proposto in via N. Sauro.

Via Piave non permette la presenza di una corsia bidirezionale se non con la rinuncia di tutti i posti auto.

In Viale Velli si sfrutterebbero le due corsie laterali lasciando comunque libero il lento passaggio delle auto.

Il tratto di Viale M. Federici fino al parcheggio ex-Gil è necessario, anche se "costoso" in termini di posti auto persi, in quanto collega il quartiere ad un possibile punto scambiatore auto-bici.

Nella mappa è riportato anche il ponticello ciclo-pedonale per un ipotetico collegamento con il nuovo quartiere ex-Carbon.



Viale Marcello Federici - dall'ingresso del parcheggio Ex-Gil fino all'incrocio con Viale Vellei

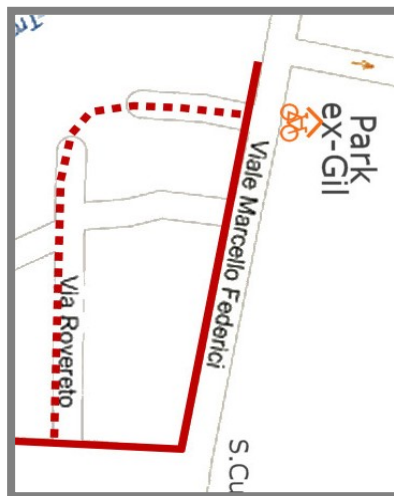


Tipo: corsia ciclabile bidirezionale (2,5m) lato sud

Lunghezza complessiva: 120 m

Posti auto persi: 15 - Gli attuali posti auto a spina pesce sono da trasformare in parcheggi longitudinali da frapporre tra la corsia ciclabile e la sede stradale

Alternativa: la pista ciclabile potrebbe passare in via Rovereto e immettersi in viale Vellei; da verificare la pendenza



Altre opere: nessuna

Note: Questo breve tratto di pista ciclabile, pur essendo a doppio senso di marcia, non è intersecato da altre vie, per cui rispetta la normativa vigente.

Riepilogo opere necessarie: verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
modifica parcheggi da spina pesce a longitudinali





Viale Vellei – tutta la corsia laterale del lato ovest + corsia laterale del lato est tra gli incroci di via Piave e Via Monte Grappa



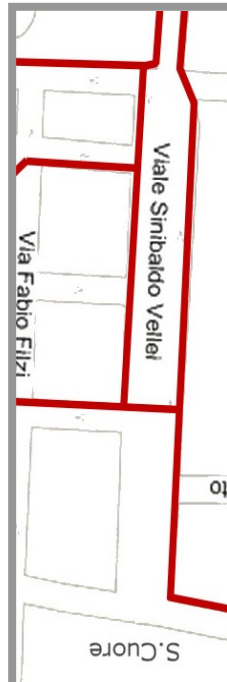
Tipo: percorso ciclabile bidirezionale promiscuo su entrambi i lati

Lunghezza complessiva: 200 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: nessuna

Altre opere: da creare gli scivoli per bici e disabili sul marciapiede che attualmente "chiude" Viale Vellei sul lato nord-ovest



Note: si tratta di un percorso ciclabile piuttosto che di una pista ciclabile; la bassa velocità delle auto in cerca di parcheggio lo permette. Da predisporre un attraversamento ciclabile di Viale Vellei in corrispondenza dell'incrocio con Via Monte Grappa.

Riepilogo opere necessarie: verniciatura attraversamento ciclabile segnaletica verticale e orizzontale scivolo marciapiede



Tipo: due corsie ciclabili monodirezionali (1 m)

Lunghezza complessiva: 100 m

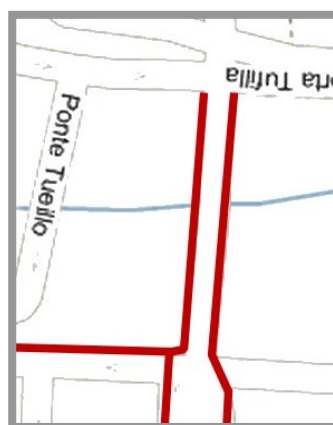
Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: due corsie CYCLE-STRIP monodirezionali (0,75 m)

Altre opere: nessuna

Note: il CdS prevede che per brevi tratti la larghezza della corsia possa essere di un solo metro.

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale





Viale Monte Grappa – dall’incrocio con Viale Velli fino all’immissione in via N.Sauro



Tipo: corsia ciclabile bidirezionale (2,5m) su marciapiede, promiscua con pedoni

Lunghezza complessiva: 150 m

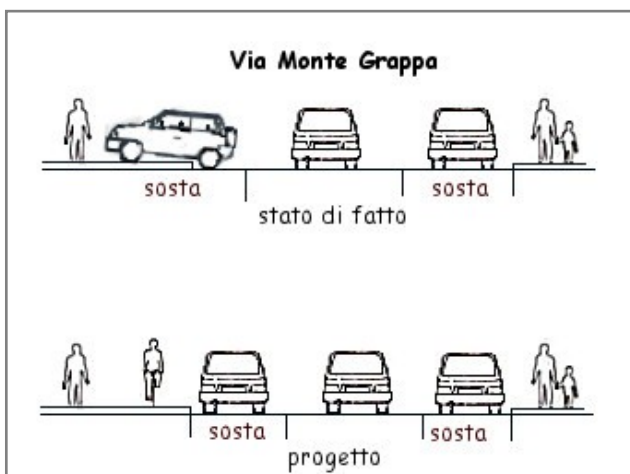
Posti auto persi: circa 16 - sono i posti auto attualmente a spina pesce lato nord, che vanno spostati longitudinalmente

Alternativa: nessuna

Altre opere: rampe di accesso in corrispondenza degli estremi del nuovo marciapiede

Note: da predisporre un attraversamento ciclabile in corrispondenza dell’incrocio con Via Fabio Filzi

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
scivoli all’inizio e alla fine del marciapiede





Piazza Diaz – tutto l’anello esterno (asfaltato) della piazza



Tipo: pista ciclabile bidirezionale promiscua con pedoni all’interno della piazza e promiscua con auto nei quattro ingressi

Lunghezza complessiva: 200 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: nessuna

Altre opere: al posto delle catene ai quattro ingressi della piazza vanno predisposti dei paletti dissuasori

Note: per impedire l’ingresso alle moto si potrebbero utilizzare delle barriere fatte appositamente per tale scopo. Almeno su un lato predisporre paletti a scomparsa per permettere la pulizia delle strade.

Riepilogo opere necessarie:
segnaletica verticale e orizzontale
sostituzione catene con paletti agli ingressi

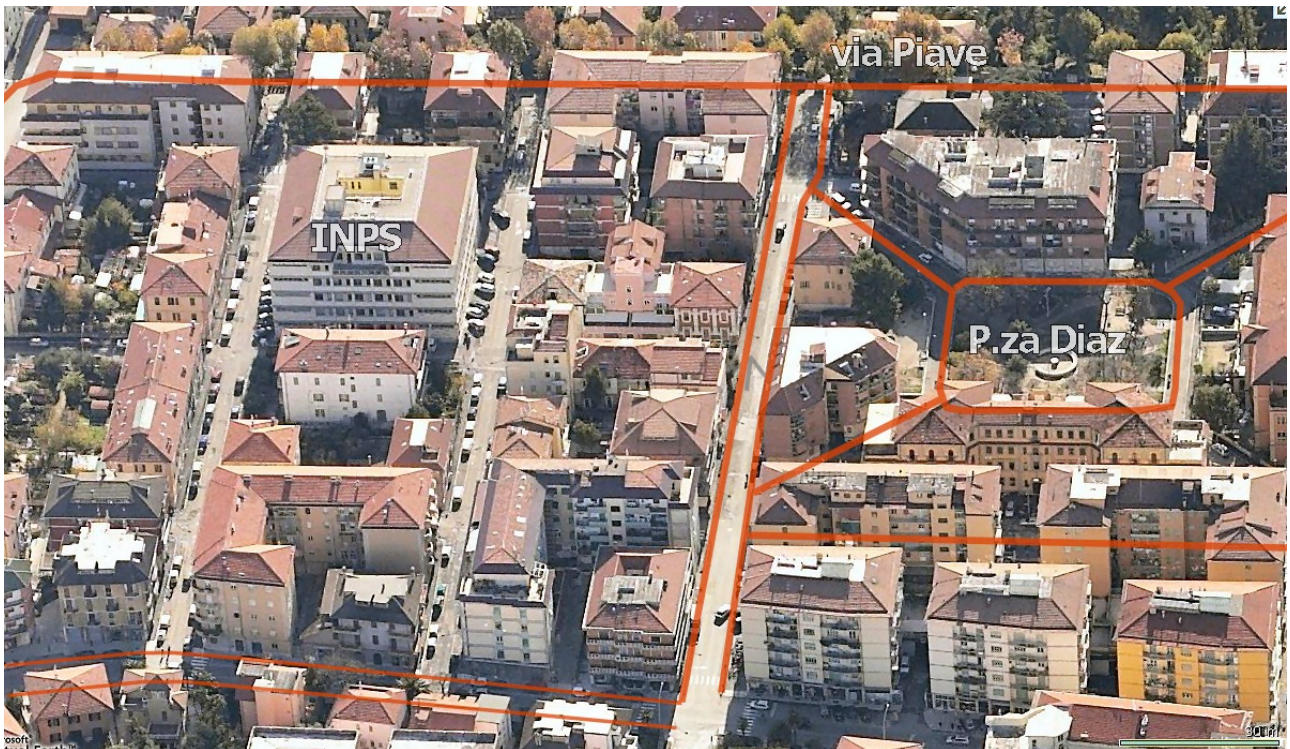


BICICLETTA E SALUTE

Tra i tanti possibili motivi che possono portare una persona ad andare in bicicletta, quello della salute è certamente il più sentito. Il desiderio diffuso di sentirsi “in forma” convince ogni giorno di più tanti sedentari a trasformarsi in ciclisti, per lo più della domenica, che è comunque già qualcosa.

Andare in bicicletta fa bene alla salute e le campagne promozionali più convincenti sono quelle che rimarcano questo aspetto. Andare in bicicletta è un’attività fisica ottimale per chi è predisposto alla pressione alta, in più avviene in scarico di gravità ed è quindi indicata alle persone in sovrappeso, a chi ha problemi di schiena o di osteoporosi. Il movimento della pedalata favorisce la circolazione venosa. Il movimento continuo dopo circa 45 minuti produce una riattivazione del metabolismo dei grassi in tutto il corpo contribuendo ad eliminare la cellulite. L’organismo tende a bruciare i lipidi appena assunti ma con l’uso quotidiano si arriva a mobilitare anche i tessuti adiposi di vecchia data, si riduce il gonfiore e la ritenzione idrica. Attraverso l’uso della bicicletta vengono bruciati anche i grassi circolanti nel sangue: trigliceridi e colesterolo si abbassano mentre migliora il rapporto tra colesterolo buono (Hdl) e dannoso (Ldl).

 **Via Nazario Sauro** – da Via Piave a Viale Marcello Federici



Tipo: 2 corsie ciclabili monodirezionali (1,5m)

Lunghezza complessiva: 200 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: 1 corsia ciclabile bidirezionale (2,5m) lato ovest

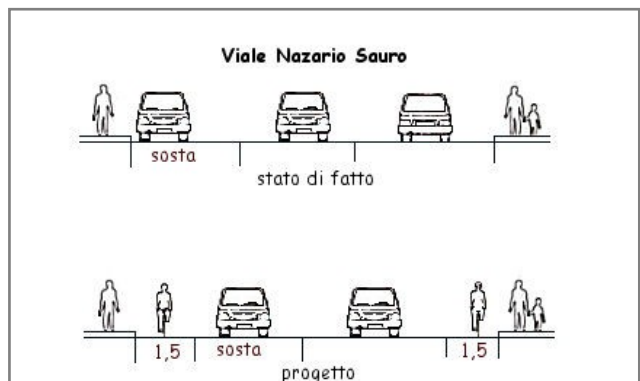


Altre opere: la via va resa a senso unico direzione nord>sud

Regolazione semaforica per biciclette nell'intersezione con viale Marcello Federici

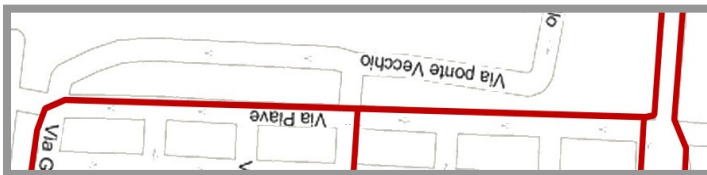
Note:

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
Regolazione semaforica per biciclette





Via Piave – tutta la via



Tipo: corsia ciclabile monodirezionale (1 m) lato sud dir. Ovest > est

Lunghezza complessiva: 300 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: corsia ciclabile bidirezionale (2,5m) con perdita totale dei posti auto sulla via

Altre opere: nessuna

Note: Per una maggior separazione con il traffico automobilistico, la corsia ciclabile potrebbe essere ricavata tra il marciapiede e le auto in sosta. Per chi è diretto verso il centro (direzione est > ovest) si consiglierà l'uso delle vie più interne

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale



Un'altra alternativa "futuristica" potrebbe essere quella di una passerella ciclabile sopraelevata (sopra ai parcheggi auto) con rampe di accesso lungo tutta la via



Tipo: corsia ciclabile bidirezionale (2,5m) lato est

Lunghezza complessiva: 200 m

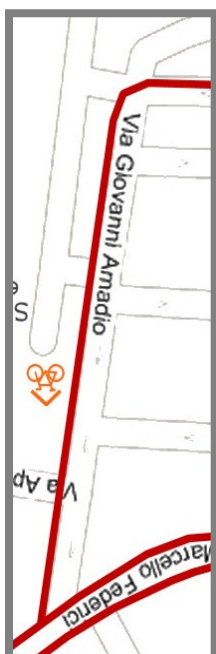
Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: due corsie monodirezionali

Altre opere: nessuna

Note: la corsia bidirezionale potrebbe finire in corrispondenza di via Montello (nel caso via Piave sia monodirezionale)

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
Regolazione semaforica per biciclette all'incrocio con via N.Sauro



RIDUZIONE E RALLENTAMENTO DEL TRAFFICO

Soprattutto nella fase iniziale, l'aumento della sicurezza ed il rallentamento della velocità dei mezzi motorizzati costituiscono il primo intervento da attuare per favorire la mobilità ciclistica.

Occorrono maggiori controlli e maggior severità da parte della polizia municipale nei confronti delle infrazioni più frequenti da parte delle auto e dei ciclomotori (eccesso di velocità, fermate abusive, divieto di transito).

Tra i provvedimenti di moderazione del traffico, che consentirebbero a veicoli a motore e a biciclette di condividere gli stessi spazi senza eccessivo pericolo e spese specifiche per la ciclabilità, si elencano:

- restringimento degli accessi stradali e delle corsie di marcia;
- adozione di sensi unici al posto di doppi sensi di marcia con conseguente possibilità di ricavare nuovi spazi ciclabili;
- ...segue...



Via Marcello Federici – da via delle Zepelle fino al semaforo di via N.Sauro



Tipo: due corsie CYCLE-STRIP (0,75 m) monodirezionali

Lunghezza complessiva: 200 m

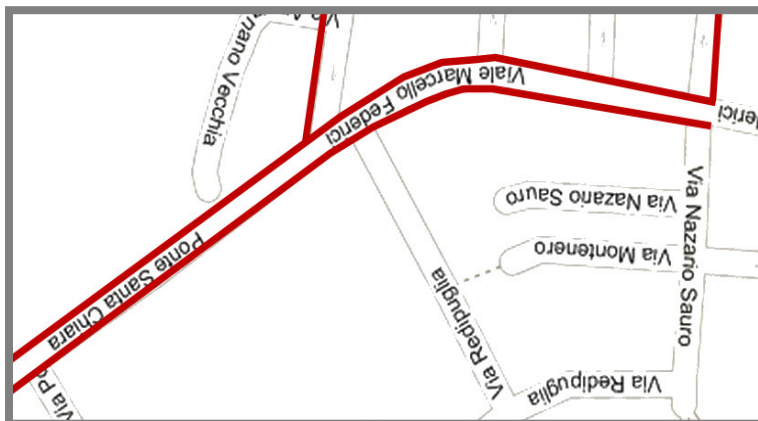
Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: nessuna

Altre opere: nessuna

Note: le due corsie sono larghe solo m 0,75 poiché la dimensione della strada non permette misure maggiori

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale



RIDUZIONE E RALLENTAMENTO DEL TRAFFICO

- ...continua
- chicanes ottenute sia mediante appositi manufatti, sia con l'alternanza degli spazi di parcheggio (in linea o ortogonali) sui due lati della carreggiata;
 - attraversamenti pedonali e ciclabili in due tempi con salvagente centrale in carreggiata;
 - dissuasori di velocità (in particolare, mediante il rialzamento degli attraversamenti pedonali e ciclabili a quota marciapiede);
 - rialzamenti della pavimentazione stradale non estesi a tutta la larghezza della carreggiata (cuscini berlinesi);
 - dissuasori della sosta sui marciapiedi.