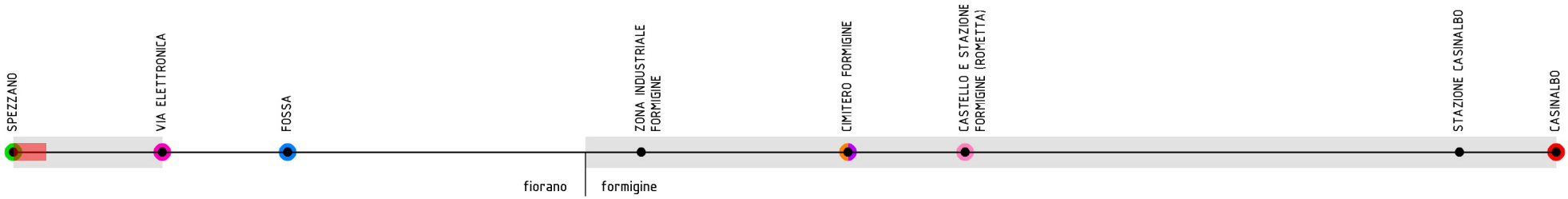
LINEA 6_SPEZZANO-FORMIGINE

L'asse si sviluppa parallelamente a quello dei Miti e a quello di Fiorano – Formigine e permette il collegamento tra Spezzano, il centro di Formigine e la frazione di Casinalbo.

A partire da via Statale, in prossimità del passaggio sul torrente Fossa, il tracciato attraversa la zona industriale a nord della Circondariale per poi proseguire in area agricola a cavallo tra il confine comunale di Fiorano e Formigine. Successivamente il percorso attraversa l'area industriale e i quartieri a sud di Formigine prima di approdare in centro storico. A partire dal Castello l'asse si sviluppa a ovest della ferrovia per poi ricongiungersi all'asse dei Miti in prossimità del centro storico di Casinalbo.

I principali interventi da realizzare riguardano il nuovo tratto tra via Statale di Fiorano e il confine comunale, il nuovo percorso in area industriale di Formigine e la realizzazione del tratto per attraversare la Pedemontana, che, in prima battuta, si propone come sottopasso che sfrutti il viadotto della Pedemontana sul torrente Fossa.



TRATTO DA via Statale A via S.Giovanni Evangelista LUNGHEZZA 150 m

TIPO CICLOVIA strada 30 TIPO INTERVENTO PREVALENTE moderazione del traffico

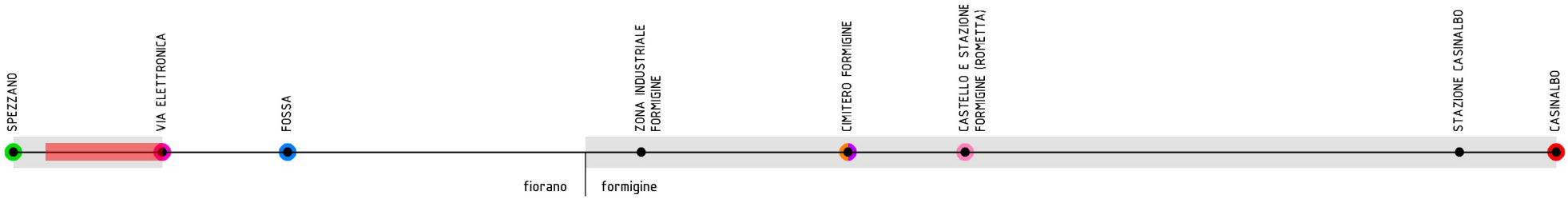
Il tratto di via del Crociale compreso tra via Statale e via S. Giovanni Evangelista non presenta le caratteristiche geometriche per realizzare un percorso dedicato alle biciclette. Per questo motivo si propone di limitare la velocità della strada a 30 km/h e di realizzare un dissuasore a pedana a sud dell'accessibilità dell'attività produttiva Unicomstarker, posta a circa a metà del tratto.

01

02

03

04



TRATTO DA via S.Giovanni Evangelista A via Cameazzo

TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 640 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (sezione 2A)

01

02

03

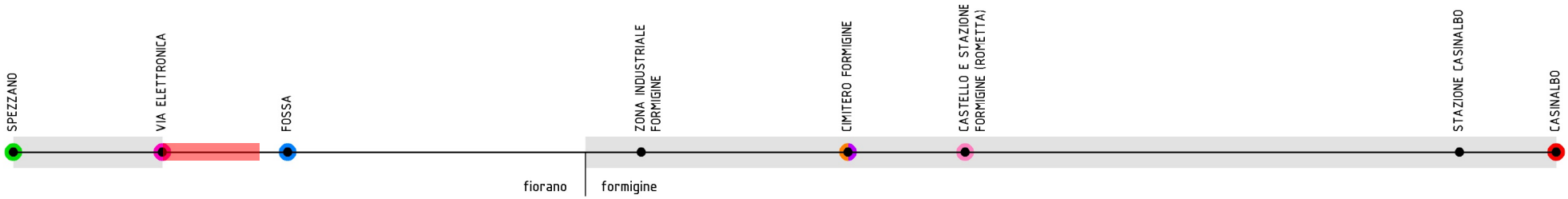
04

Il superamento ciclopedonale dell'intersazione tra via del Crociale e via S. Giovanni Evangelista è demandato alla realizzazione di una nuova rotatoria, parte del sistema di modifica alle intersezioni della Circondariale necessarie a fluidificare i flussi di traffico oggi presenti.

Nel tratto successivo, compreso tra la Circondariale e via Cameazzo, è possibile realizzare un percorso ciclopedonale separato da doppio cordolo sul lato ovest di via del Crociale.

Si dovrà prestare particolare attenzione alle intersezioni con l'accessibilità alle realtà produttive che presuppongono il passaggio di mezzi pesanti e andrà inoltre realizzata un'illuminazione dedicata, non essendo presente quella stradale.

All'intersezione con via Cameazzo si può sfruttare l'attraversamento pedonale esistente migliorandone la visibilità tramite l'utilizzo di segnaletica verticale e orizzontale.



TRATTO DA via Cameazzo A via Pedemontana

TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 500 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (sezione 2F)

Lungo il tratto di via Viazza I Tronco compreso tra via Cameazzo e via Pedemontana si può sfruttare la banchina verde presente sul lato est della carreggiata per realizzare un percorso ciclopedonale. Questa necessiterà di un'adeguata separazione dalla viabilità extaurbana possibile attraverso l'utilizzo di un doppio cordolo di 50 cm.

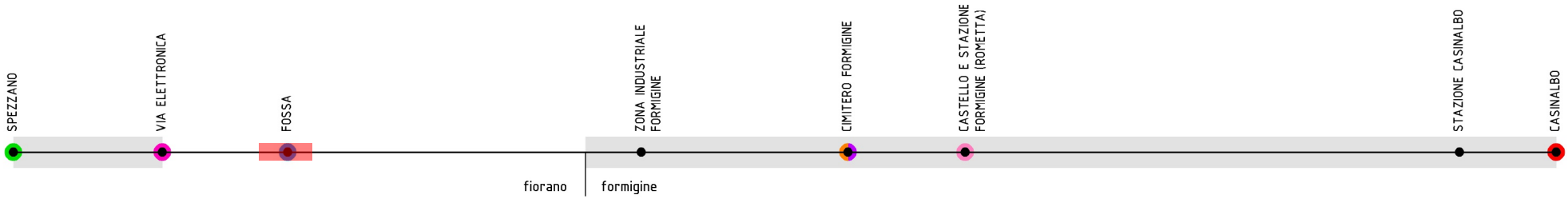
In prossimità del parcheggio lungo il fronte della centrale elettrica il percorso si addosserà alla recinzione mentre gli stalli di sosta verranno spostati verso la carreggiata e, se necessario, disposti a spina di pesce o in linea in maniera tale da eliminare possibili manovre conflittuali tra veicoli in sosta e biciclette.

01

02

03

04



TRATTO DA via Pedemontana A via Pedemontana

TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 220 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo sottopasso Pedemontana

01

02

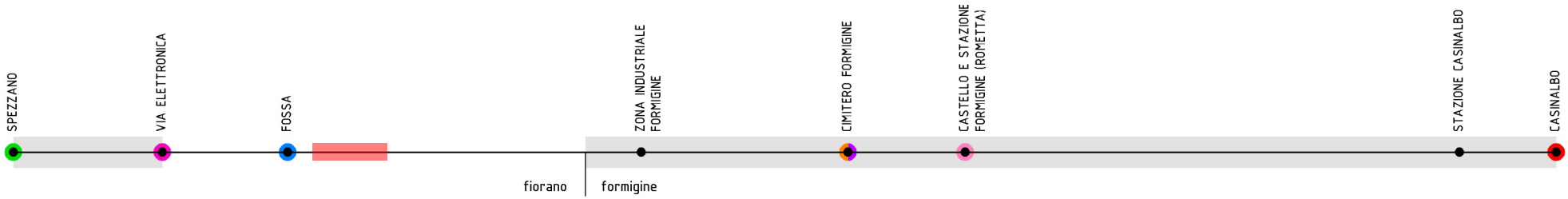
03

04

L'attraversamento ciclabile di via Pedemontana non può avvenire a raso a causa dei forti flussi motorizzati transitanti, dei quali una quota consistente è caratterizzata da mezzi pesanti.

Una possibile soluzione per il superamento dell'asse viario è la realizzazione di un nuovo sottopasso ciclabile in grado collegare i tratti di via Viazza I Tronco passando sotto il ponte della Pedemontana sul Fossa. Oltre al sottopasso saranno da realizzare le rampe e i percorsi di raccordo necessari per raggiungere la quota del sottopasso sviluppabili lungo i rami di immissione alla Pedemontana.

La possibilità di approdo sul tratto nord di via Viazza I Tronco dipendono dalla modifica della sua regolamentazione e da quella di via Monte Bianco come verrà meglio specificato nella pagina successiva.



TRATTO DA via Pedemontana A via Viazza I Tronco

TIPO CICLOVIA strada a basso traffico (<500 ve/g)

LUNGHEZZA 335 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuova regolamentazione

All'interno del Piano del Traffico Generale Urbano del Comune di Fiorano Modenese è stata proposta la possibilità di collegare via Monte Bianco a via Pedemontana, mediante immissione con sola svolta a destra, contribuendo a rendere più funzionale la viabilità a servizio delle attività produttive di Ubersetto.

Tale prospettiva, convogliando su via Monte Bianco i flussi transitanti attualmente all'estremità ovest di via Viazza I Tronco, permette di introdurre una nuova regolamentazione del tratto compreso tra via Pedemontana e via Quattro passi, riservandolo alla mobilità lenta ad eccezione dei frontisti.

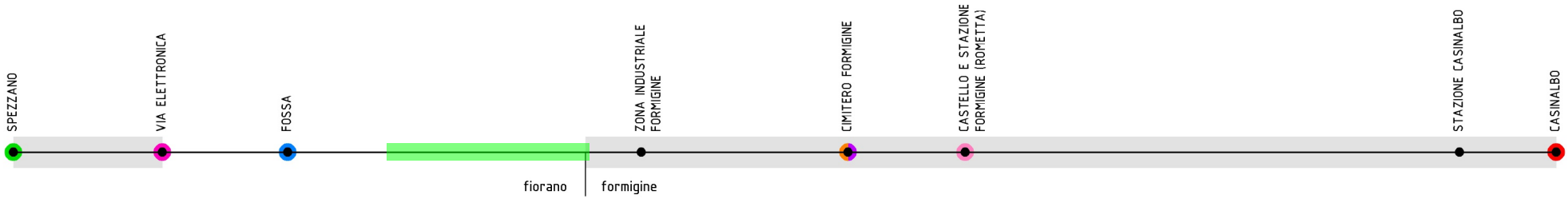
Al fine di migliorare l'immissione nei tratti a basso traffico di via Viazza I Tronco e via Quattro Passi si propone di realizzare un nuovo attraversamento pedonale in corrispondenza della rampa di approdo della nuova passerella e un nuovo percorso ciclopedonale in corrispondenza dell'intersezione tra via Viazza I Tronco e via Quattro con relativi attraversamenti pedonali agli estremi.

01

02

03

04



TRATTO DA via Viazza I Tronco A C.A. Formigine

TIPO CICLOVIA strada a basso traffico (<500 ve/g)

LUNGHEZZA 860 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE

01

02

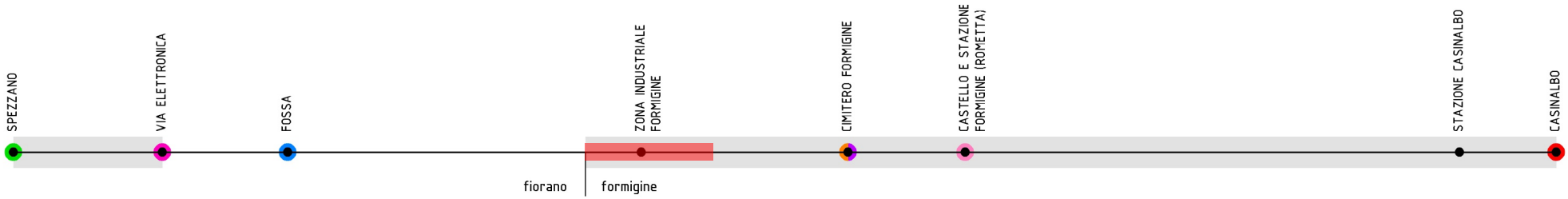
Il tratto di via Quattropassi compreso tra via Viazza I Tronco e il centro abitato di Formigine è una strada sulla quale vige il limite di velocità di 50 km/h e il divieto di transito per mezzi pesanti.

La strada, secondo quanto definito dalla legge 2/2018, può essere definita come ciclovia essendo caratterizzata da scarsi flussi veicolari e quindi classificabile come strada a basso traffico.

Per garantire l'immisione in sicurezza nel tratto si consiglia di realizzare degli attraversamenti pedonali in corrispondenza dei suoi estremi.

03

04



TRATTO DA C.A. Formigine A via Quattro Passi

TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 740 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (sezione 1E)

Il tratto compreso tra il centro abitato di Formigine e la rotatoria di via Quattro Passi è generalmente caratterizzato da un'ampia carreggiata, da stalli di sosta e marciapiedi su entrambi i lati della strada.

Data l'ampia disponibilità di spazio si prevede di realizzare un nuovo percorso ciclopedonale andando ad estendere il marciapiede sul lato est.

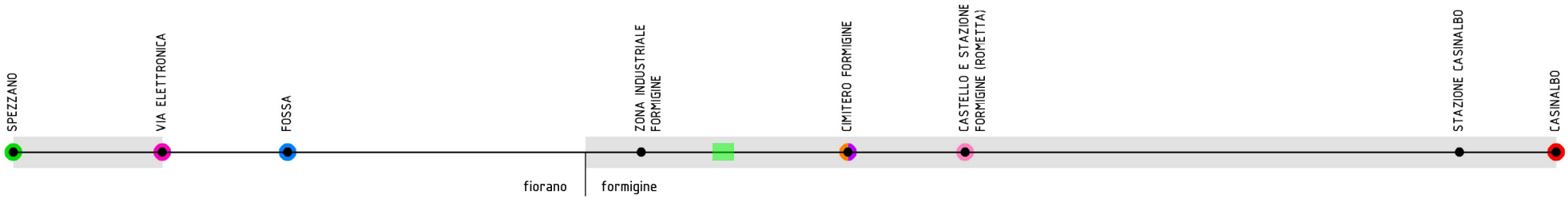
Quando necessario, i parcheggi a ridosso del marciapiede saranno spostati verso l'asse della carreggiata andandone a modificare le dimensioni.

01

02

03

04



TRATTO DA via Quattro Passi A via Prampolini

TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 160 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE

01

02

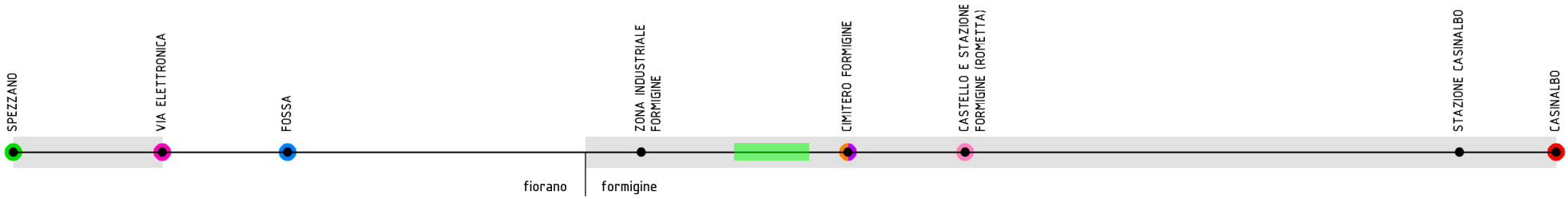
03

04

Il raccordo tra il nuovo percorso ciclopedonale di via Quattro passi e quello esistente di via Pio Donati è garantito dai percorsi pedonali presenti sul lato est e nord delle due rotatorie.

La fruizione di tale attraversamento dal punto di vista ciclabile è migliorabile andando ad intervenire sulla regolamentazione dei percorsi esistenti, rendendoli anche ciclopedonali, e andando ad ampliare la larghezza della loro sezione.

Una volta raggiunto il primo attraversamento pedonale su via Pio Donati si preferisce mantenere l'asse ad est, con un breve tratto da realizzare, sfruttando l'attraversamento presente più a nord per connettersi al percorso ciclopedonale esistente.



TRATTO DA via Prampolini A via Grandi

TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 610 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE

Il percorso ciclopedonale compreso tra via Prampolini e via Grandi si sviluppa sul lato ovest di via Don Pio Donati, ha una sezione ristretta ed è separato dalla carreggiata tramite un doppio cordolo.

In prossimità delle rotatorie alle intersezioni con via Treves e successivamente con via Grandi il percorso si sposta su marciapiede ed è protetto da dissuasori metallici.

Le caratteristiche geometriche di via Pio Donati non permettono un significativo allargamento del percorso esistente, essendo la distanza tra marciapiede e cordolo del percorso già limitata a circa 8 m.

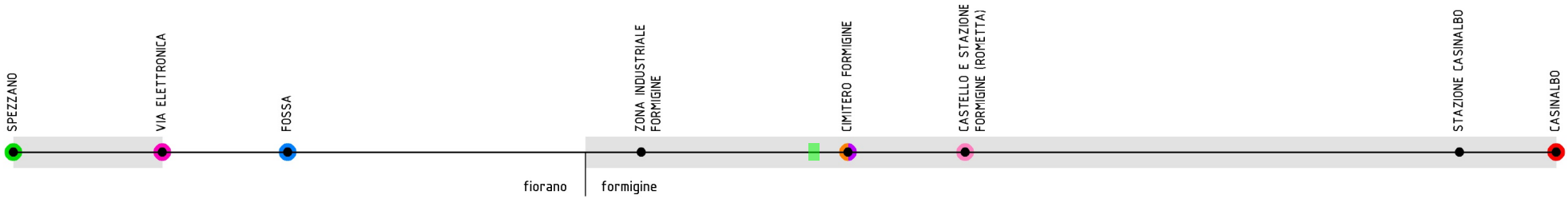
Le possibilità di miglioramento della fruibilità del percorso consistono nel cercare di separare i flussi pedonali e ciclabili. Questo è possibile o andando a coprire le aiuole alberate esistenti con materiale drenante per aumentare la fruibilità da parte dei pedoni o attraverso un cambio della regolamentazione, rendendo il tratto ciclabile e spostando il flusso pedonale dall'altro lato della strada.

01

02

03

04



TRATTO DA via Grandi A via Simonini

TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 85 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE

01

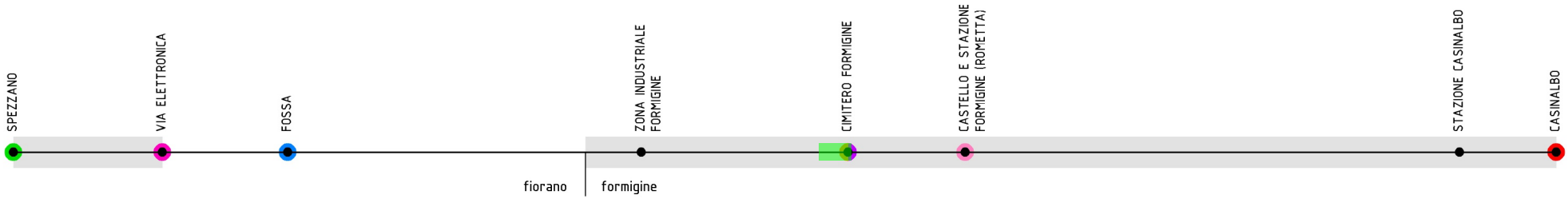
02

03

04

Il tratto di percorso in area verde compreso tra via Grandi e via Simonini non risulta segnalato come ciclopedonale ma presenta delle dimensioni adeguate per tale funzione.

Si prevede quindi la regolamentazione del percorso con adeguata segnaletica verticale agli estremi del tratto. Si propone inoltre l'uso di pittogrammi che possano suggerire la separazione dei flussi pedonali e ciclabili, come richiamato dalla conformazione della pavimentazione.



TRATTO DA via Simonini A via Botticelli
TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 280 m
TIPO INTERVENTO PREVALENTE

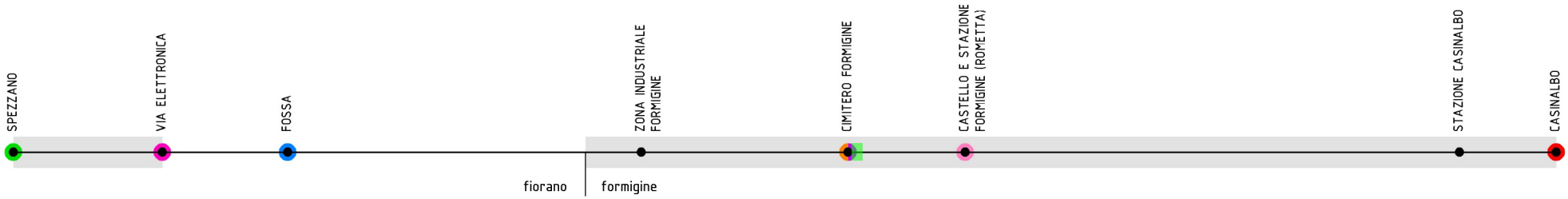
Il percorso ciclopedonale di via Pio Donati tra via Simonini e via Botticelli presenta le stesse caratteristiche e problematiche del tratto compreso tra via Prampolini e via Grandi.
Anche in questo tratto il possibile miglioramento della fruibilità ciclistica dipende dalla separazione tra i flussi ciclabili e quelli pedonali. Le soluzioni proposte ricalcano quelle descritte precedentemente.

01

02

03

04



TRATTO DA via Botticelli A via per Sassuolo
TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 100 m
TIPO INTERVENTO PREVALENTE

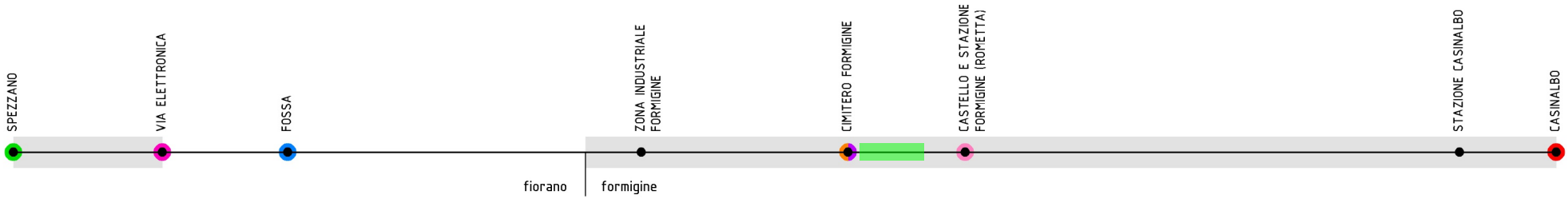
01

02

03

04

Giunto in corrispondenza del sistema a doppia rotatoria si prevede lo spostamento dell'asse da ovest a est di via Pio Donati sfruttando l'attraversamento pedonale esistente.
Successivamente si può procedere sul marciapiede esistente sul bordo est delle rotatorie e regolamentabile come ciclopedonale, considerata la sua sezione adeguata ad ospitare i flussi di bici e pedoni.
Giunti in prossimità di via per Sassuolo si può utilizzare l'attraversamento pedonale esistente per spostarsi a nord della via e raggiungere la strada a basso traffico dietro la posta che permette di riconnettersi al percors esistente di via Pio Donati.



TRATTO DA via per Sassuolo A via Gramsci
TIPO CICLOVIA pista contigua al marciapiede

LUNGHEZZA 330 m
TIPO INTERVENTO PREVALENTE

Il tratto esistente compreso tra via per Sassuolo e via Gramsci è caratterizzato prevalentemente da una pista contigua al marciapiede di sezione ristretta che prevede un doppio attraversamento su via Pio Donati per l'immissione in via Zanfrognini, utile per il proseguimento dell'asse verso Casinalbo.

Via Pio Donati è attualmente dotata di quattro attraversamenti pedonali su pedana che contribuiscono a ridurre la velocità dei veicoli lungo il tratto e a garantire una maggiore sicurezza durante l'ingresso e l'uscita degli studenti alla scuola Fiori.

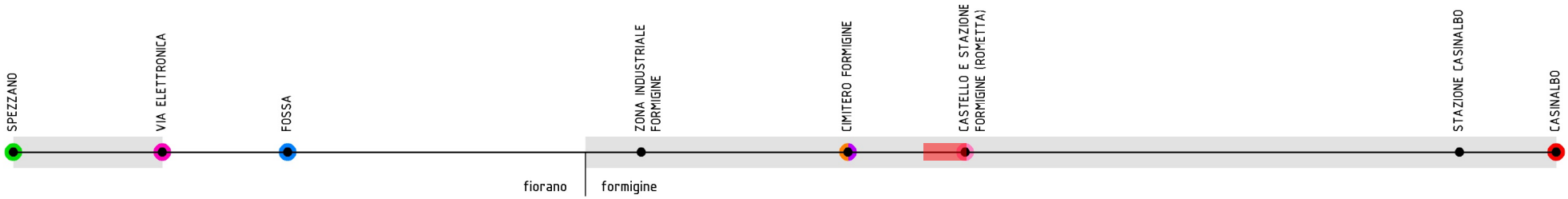
Le possibilità di ampliare il percorso attuale sono limitate, a meno di non intervenire riorganizzando lo spazio destinato alla sosta.

01

02

03

04



TRATTO DA via Gramsci A via Piave

TIPO CICLOVIA strada 30

LUNGHEZZA 230 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE moderazione del traffico

01

02

03

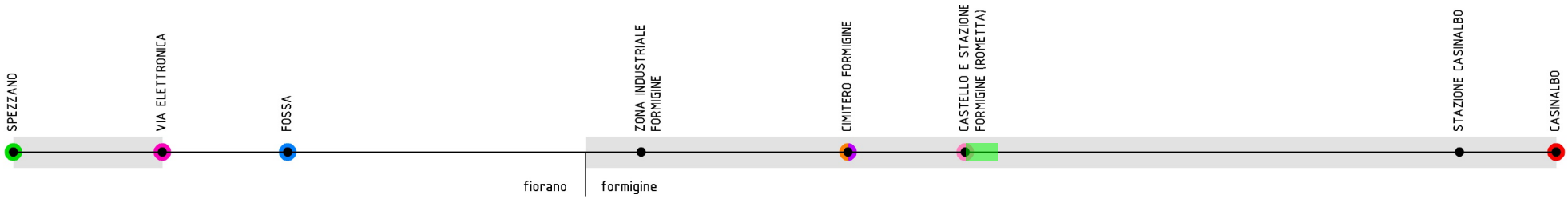
04

Il passaggio del percorso sulla viabilità afferente al Castello di Formigine, tra via Gramsci e via Piave, può essere sviluppato prevalentemente secondo tre modalità.

La prima prevede l'utilizzo della viabilità a senso unico esistente in promiscuo con i mezzi motorizzati, previa regolamentazione come strada 30 e realizzazione di interventi di moderazione del traffico. L'andata avviene lungo via Zanfrognini e via Fiume, il ritorno lungo via Fiume, via S. Francesco d'Assisi, via Trento-Trieste (area pedonale) e via Gramsci. Su via Fiume andrà segnalata sull'ampio percorso pedonale presente ad est una monodirezionale in modo da permettere il passaggio delle biciclette in direzione sud.

La seconda prevede la realizzazione di una pista mono o bidirezionale nell'area verde lungo via Zanfrognini. Andrà qui verificata la fattibilità in funzione dei vincoli e delle geometrie presenti.

La terza prevede la realizzazione di una pista in sede propria bidirezionale su via Zanfrognini possibile eliminando la sosta oggi presente sull'asta.



TRATTO DA via Fiume A via S. Giacomo

TIPO CICLOVIA stada 30

LUNGHEZZA 90 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE moderazione del traffico

Nel tratto compreso tar via Fiume e via S. Giacomo la sezione della strada è ristretta non consentendo lo sviluppo di un percorso dedicato alle biciclette.

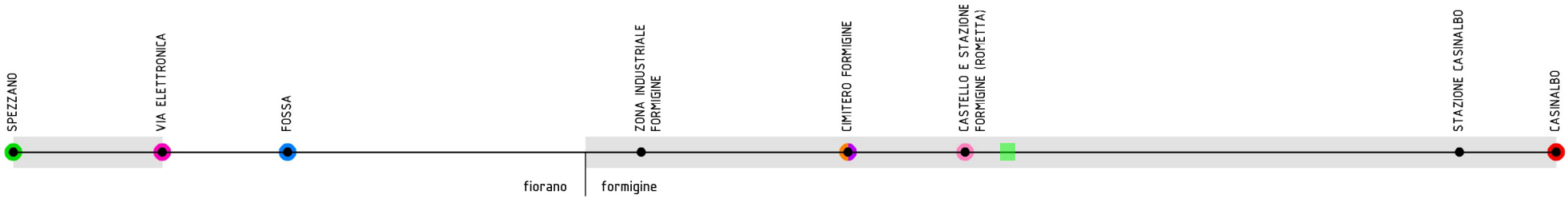
Si propone quindi di regolare la velocità imponendo come velocità masssimo i 30 km/h permettendo di consentire il passaggio alle biciclette in promiscuo sulla carreggiata. Per rendere fattivo il rispetto del limie dei 30 km/h si può pensare ad introdurre un rialzo della carreggiata (o altro elemento di moderazione del traffico) ad esempio all'intersezione con via della Stazione o con via San Giacomo.

01

02

03

04



TRATTO DA via Piave A via Giolitti LUNGHEZZA 135 m

TIPO CICLOVIA pista contigua al marciapiede TIPO INTERVENTO PREVALENTE

01

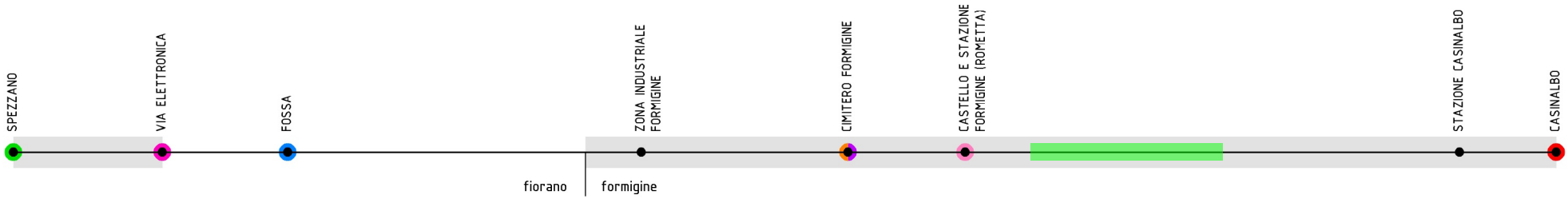
02

La pista contigua al marciapiede esistente lungo il tratto è segnalata solamente nel tratto più a nord di via S. Giacomo compreso tra via Piave e via Giolitti.

Il tratto più a sud presenta le caratteristiche per proseguire la pista, essendo caratterizzato da un marciapiede pavimentato molto spazioso. Si potrà intervenire con la sola aggiunta di segnaletica orizzontale e verticale, oltre alla realizzazione di un attraversamento ciclopedonale in corrispondenza dell'uscita del parcheggio.

03

04



TRATTO DA via Giolitti A via Romano

TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 1.085 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE

Il percorso ciclopedonale esistente compreso tra via Giolitti e via Romano si sviluppa prevalentemente sul lato ovest di via S. Giacomo e via Pio La Torre, ad eccezione del tratto compreso tra le due rotatorie, assestandosi lungo il parcheggio della Coop.

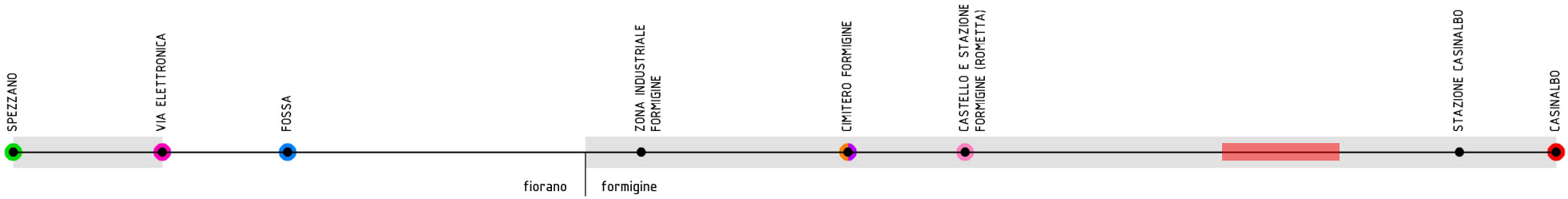
La parte più a nord del percorso che corre lungo via Romano non è segnalata come ciclabile ma rende possibile il raccordo con via Copernico. Si propone quindi di installare la segnaletica verticale e orizzontale necessaria per la fruizione ciclabile del tratto, mentre l'allargamento della sezione è utile ma da valutare, vista la brevità del tratto in questione.

01

02

03

04



TRATTO DA via Romano A via Radici in Piano

TIPO CICLOVIA pista ciclabile in sede propria

LUNGHEZZA 610 m (350 m di progetto)

TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (sezione 5F)

01

02

03

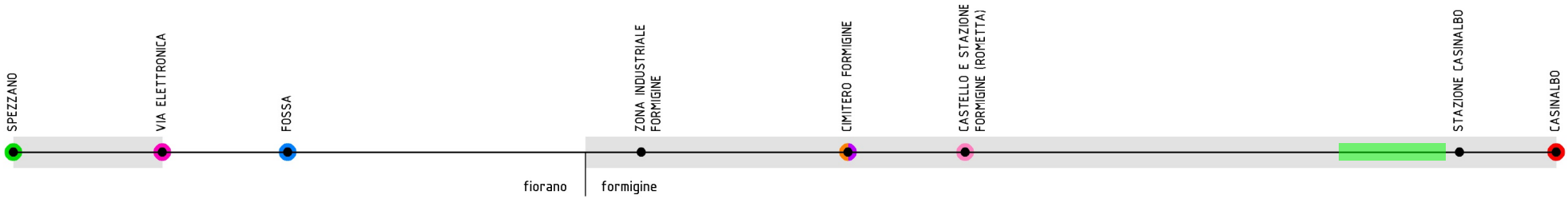
04

Via Copernico è dotata di una pista ciclabile in sede propria nel tratto antistante le realtà produttive a ovest della strada.

Per sviluppare la continuità dell'asse è necessario realizzare le connessioni mancanti a sud e a nord del tratto esistente.

Nel tratto sud si può realizzare una pista ciclabile in sede propria in area verde affiancata al marciapiede esistente sul lato ovest. In questo modo il tracciato risulta protetto e in continuità con quello esistente. In prossimità dell'intersezione con via Romano si propone la realizzazione di un attraversamento ciclopedonale protetto, andando a rimuovere la barriera architettonica oggi presente.

Il raccordo tra la pista esistente e via Palazzi potrà avvenire invece lungo il lato sud di via Radici in Piano, sfruttando l'area verde compresa tra il fosso di guardia della strada e la proprietà delle industrie. Andranno realizzati due attraversamenti ciclabili protetti per il superamento di via Copernico e via Radici in Piano, oltre ad una passerella necessaria per il superamento del fosso.



TRATTO DA via Radici in Piano A via Landucci

TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 660 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE

Il tratto compreso tra via Radici in Piano e via Landucci è caratterizzato prevalentemente da un percorso ciclopedonale separato dalla carreggiata con un doppio cordolo. Sebbene la parte più a sud sia regolamentata come pista ciclabile in sede propria si propone di sostituire la segnaletica verticale per rendere il tratto ciclopedonale, non essendo presente un marciapiede. La sezione è ristretta ma potrebbe essere estesa andando ad occupare parte dell'area verde adiacente al tracciato esistente.

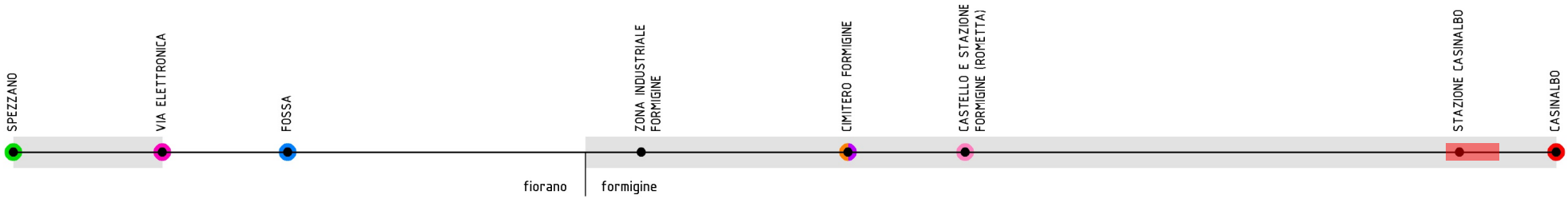
In prossimità dell'attraversamento pedonale del cimitero sarà inoltre realizzare la connessione ciclopedonale tra la pista e il percorso ciclopedonale esistente.

01

02

03

04



TRATTO DA via Landucci A via Muratori

LUNGHEZZA 320 m

TIPO CICLOVIA strada 30

TIPO INTERVENTO PREVALENTE moderazione del traffico

01

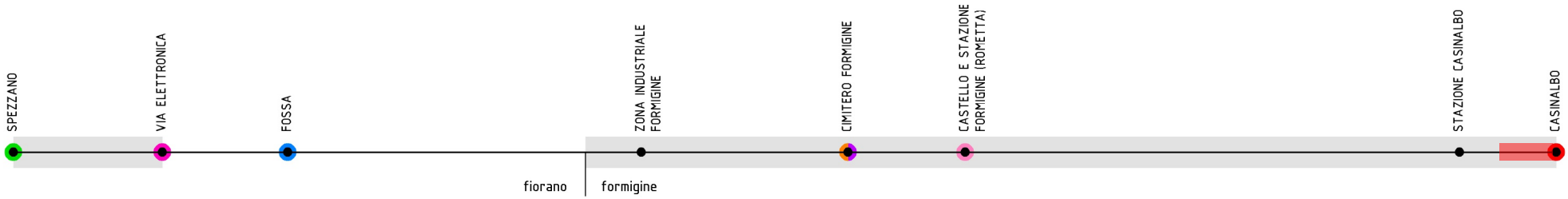
02

03

04

Il tratto di via Sant'Antonio e via Bassa Paolucci compreso tra via Landucci e via Muratori non presenta le caratteristiche guometriche necessarie per lo sviluppo di un percorso ciclabile dedicato. Per questo motivo si propone di regolamentare il tratto a 30 km/h e di realizzare interventi di moderazione del traffico necessari a utilizzare la viabilità in promiscuo con i mezzi motorizzati.

All'intersezione tra via Sant'Antonio con via Landucci si consiglia la realizzazione di una pedana di incrocio in modo da garantire maggiore sicurezza nell'immissione dal e nel percorso ciclopedonale



TRATTO DA via Muratori A via Erri Billò

TIPO CICLOVIA strada 30

LUNGHEZZA 265 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE moderazione del traffico

Via Bassa Paolucci tra via Muratori e via Erri Billò presenta una pista ciclabile dedicata sul marciapiede di sezione ristretta.

In prospettiva, si può valutare di lavorare sull'asse viario con interventi di moderazione del traffico, in aggiunta alla pedana oggi esistente all'intersezione con via Muratori, e regolamentare il tratto a 30 km/h che permetterebbe un uso promiscuo della carreggiata tra mezzi motorizzati e biciclette.

In questo scenario è valutabile inoltre la modifica della regolamentazione del percorso ciclabile su marciapiede in percorso pedonale.

01

02

03

04