

LINEA 3_RADICI IN PIANO

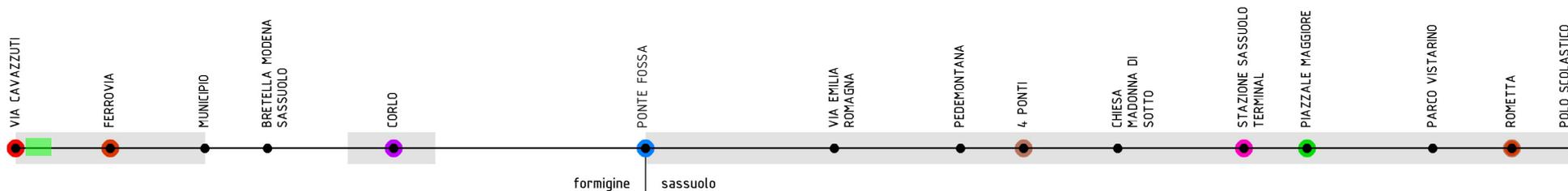
La Linea 3 Radici in Piano collega Formigine con Sassuolo, e rappresenta così il lato occidentale del triangolo ideale che ha come vertici Formigine, Sassuolo e Maranello.

Partendo dalla linea MITI all'altezza di Formigine, attraversa il centro di Formigine, supera la ferrovia per poi piegare a sud in via Radici in Piano all'altezza di Corlo.

Il percorso si sviluppa lungo il tratto extraurbano di via Radici in Piano fino ad attraversare l'estesa zona industriale di Sassuolo per poi penetrare fino al centro storico e proseguire a sud fino al polo scolastico.

L'itinerario tocca quindi una serie di poli attrattori di primo livello: la stazione ferroviaria, il centro storico, il Municipio e le scuole a Formigine; la stazione di Quattro Ponti, il polo intermodale della stazione dei treni, il centro storico, il Parco Vistarino, il polo scolastico a Sassuolo.

La ciclovia si sviluppa per la maggior parte su percorsi già esistenti, su cui, in alcuni casi, va avviata una riflessione rispetto alla promiscuità biciclette / pedoni. Il tratto mancante più rilevante riguarda la connessione tra la zona industriale di Sassuolo, Ponte Fossa e Corlo.



TRATTO DA via Cavazzuti A SP3 via Giardini
 TIPO CICLOVIA pista ciclabile in sede propria

LUNGHEZZA 360 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica

L'Asse 3 si diparte da via Cavazzuti, dove transita l'asse 1 Miti, con una pista ciclabile in sede propria di circa 360 m che, percorrendo via XXV Aprile e via Don Bosco, raggiunge la via Giardini.

Il percorso parte con una sezione adeguata, con qualche restringimento puntuale.

Nel secondo tratto, prima dell'intersezione con via Mazzini, la pista ciclabile si restringe e rimane invariata fino al termine.

La segnaletica verticale indica "percorso ciclopedonale" e può pertanto essere adeguata.

Sull'intersezione con via Mazzini è auspicabile tracciare un attraversamento ciclabile.



01



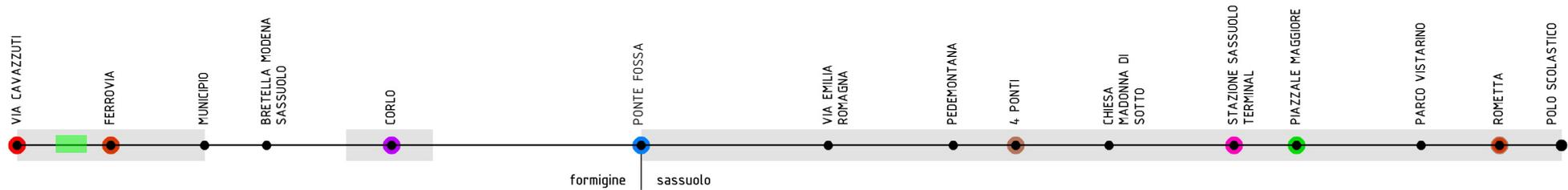
02



03



04

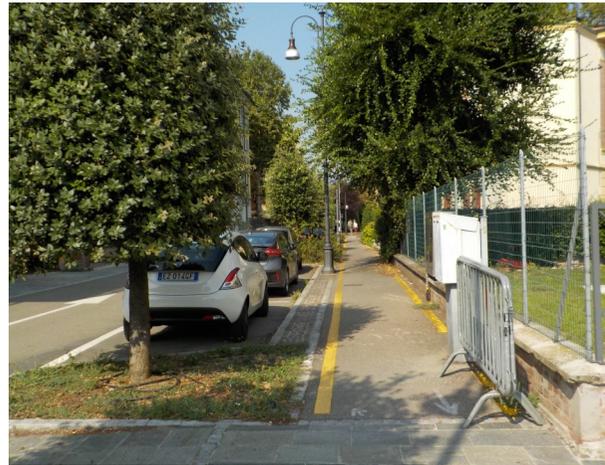


TRATTO DA SP3 via Giardini A via Trento e Trieste
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

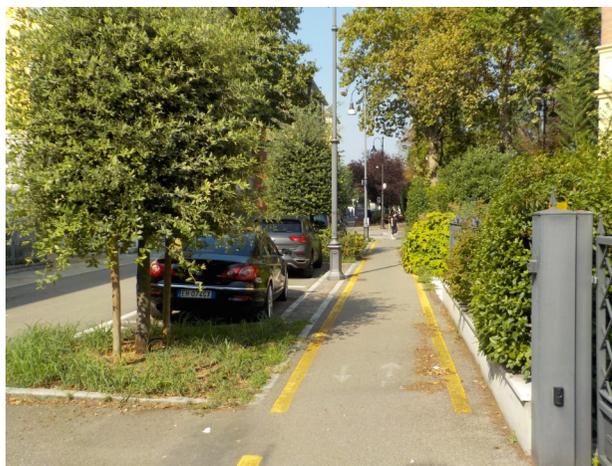
LUNGHEZZA 98 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica



01



02



03

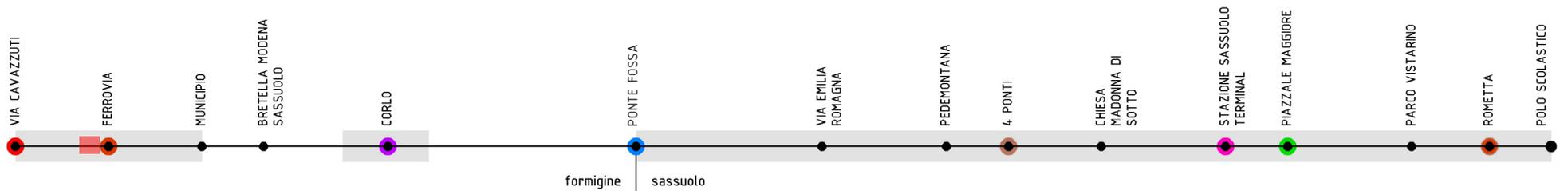


04

Nel tratto compreso tra la SP3 via Giardini e via Trento e Trieste lungo via Matteotti il percorso esistente su marciapiede è caratterizzato da una sezione piuttosto ridotta, in cui l'esclusività di uso per le biciclette va sancita con apposito segnale. La sezione del percorso risulta adeguabile solo eliminando la sosta in linea.

L'itinerario dell'asse proposto può proseguire su via Trento e Trieste, senza percorso dedicato ma su una via più diretta, o su via Carandini, che consente di raggiungere la stazione dei treni di Formigine e sfruttare almeno in parte percorsi dedicati, ma con più intersezioni e attraversamenti da eseguire (tenendo conto che sia via Carandini che via della Stazione sono a senso unico).

A seguire le schede spiegano come si potrebbe lavorare su via Trento e Trieste in regime di moderazione del traffico, mentre su via della Stazione andrebbe usato il marciapiede almeno per le biciclette che volessero risalire da sud verso la Stazione (in controsenso rispetto al senso unico). L'attraversamento in zona stazione va gestito bene.



TRATTO DA via Matteotti A via Piave
 TIPO CICLOVIA strada 30/percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 100 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE moderazione del traffico

Sul lato nordovest di via Trento e Trieste esiste un ampio marciapiede pavimentato in lastre di pietra che può ospitare un percorso ciclopedonale. Gli stessi spazi non esistono però nel tratto di via Piave successivo, tra la rotondella e la ferrovia (se fino a via della Stazione si potrebbe allargare il marciapiede togliendo la sosta in linea, tra via della Stazione e la ferrovia bisognerebbe ricorrere ad un esproprio).

In prima battuta, per dare maggior omogeneità realizzativa a tutto il tratto tra via Matteotti e la ferrovia, e nell'ottica di utilizzare maggiormente la moderazione del traffico suggerita dal PUMS, si potrebbero inserire elementi (es. rialzo della carreggiata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale) in grado di limitare a 30 km/h la velocità dei veicoli e lasciare le biciclette circolare in sicurezza in strada nei due sensi di marcia, con il vantaggio di lasciare maggior permeabilità ai loro movimenti.



01



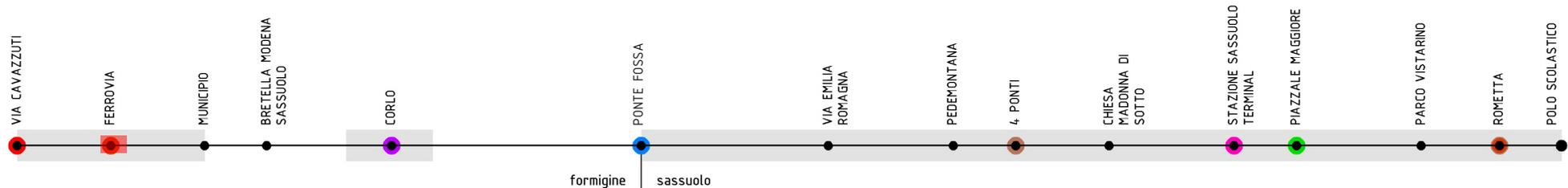
02



03



04



TRATTO DA via Trento e Trieste A ferrovia
 TIPO CICLOVIA strada 30/percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 114 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuova regol./ moderazione del traffico



01



02



03

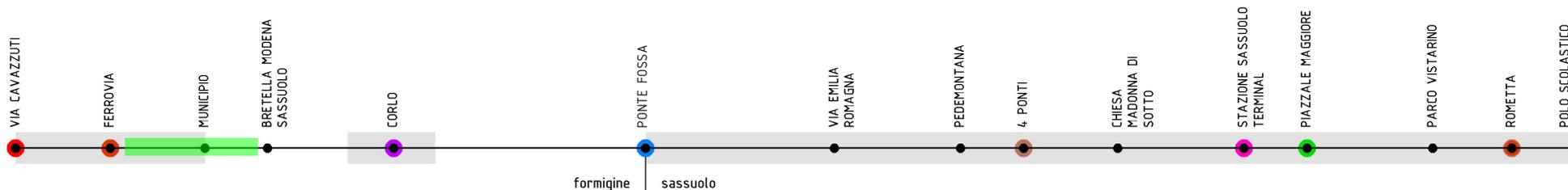


04

Superata la rotonda, via Piave è caratterizzata dalla presenza di sosta in linea su entrambi i lati. Realizzare un percorso ciclopedonale separato renderebbe quindi necessario eliminare la sosta in linea sul lato nord. Inoltre, superata via Stazione, la strada si restringe ancora e sarebbe necessario ricorrere ad un esproprio.

Regolare la velocità su tutta la strada, imponendo come velocità massima i 30 km/h, darebbe benefici generali in termini di sicurezza alla strada (presenza di sosta, negozi, ecc.) e permetterebbe invece di meglio garantire il passaggio alle biciclette in promiscuo sulla carreggiata.

Per rendere fattivo il rispetto del limite 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.



TRATTO DA ferrovia A cavalcavia
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 585 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica

Il tratto di percorso ciclopedonale esistente tra la linea ferroviaria e il cavalcavia si sviluppa su un marciapiede a bordo strada, protetto da archetti. Il percorso ha una sezione ridotta, di circa 1,8-2,0 m, non adeguata alla fruizione confortevole promiscua tra pedoni e biciclette, ma le dimensioni della strada non consentono un ulteriore allargamento.

L'analisi ha evidenziato inoltre che in alcuni tratti il percorso bidirezionale non è protetto, data la necessità di dare accesso a sosta posizionata fuori dalla carreggiata oltre il percorso a bordo strada. In alcuni di questi punti il segnale di "fine percorso" mette ulteriormente in difficoltà il ciclista in mancanza di attraversamenti tracciati a terra che gli garantiscano la precedenza.

Il tipo di intervento possibile riguarda l'adeguamento della segnaletica sia verticale che orizzontale, ponendo particolare attenzione all'evidenziazione di tutti gli attraversamenti e i passi carrai.



01



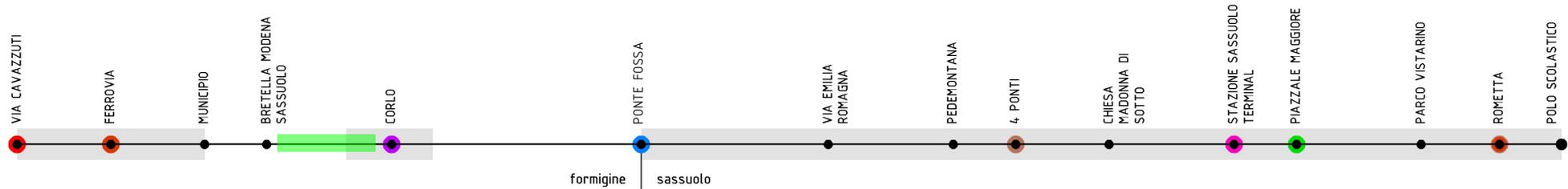
02



03



04



TRATTO DA cavalcavia A Corlo
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 770 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica



01



02



03



04

Anche in questo tratto il percorso si sviluppa su marciapiede separato da archetti con una sezione piuttosto ridotta per un ciclopedonale. In questo caso i flussi, sia pedonali che ciclabili, sono inferiori che a Formigine e le criticità si evidenziano con meno forza.

Nell'impossibilità di allargare il percorso, si suggerisce di migliorare la segnaletica verticale ed orizzontale, in particolar modo nei tratti non protetti per la presenza di accessi e strade laterali.



TRATTO DA via Pascoli A via Battezzate
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 290 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento sezione

Arrivati all'intersezione tra via Pascoli e via delle Radici si prosegue su percorso ciclopedonale separato, in un primo tratto in affiancamento alla strada su un'ampia banchina verde, e poi arretrato nel tratto che passa dietro al fronte edificato di via Radici.

La sezione del percorso è potenzialmente allargabile utilizzando parte dell'area verde esistente, anche se l'intervento non è da ritenersi prioritario nel breve termine.

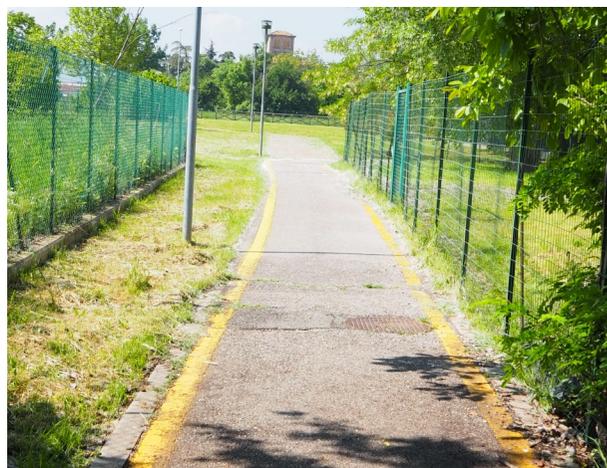
L'attraversamento pedonale in corrispondenza dell'impianto semaforico dell'intersezione tra via Radici e via Battezzate va migliorato inserendo le lanterne dedicate alle biciclette e valutando se allargarlo con i quadrotti bianchi degli attraversamenti ciclopedonali.



01



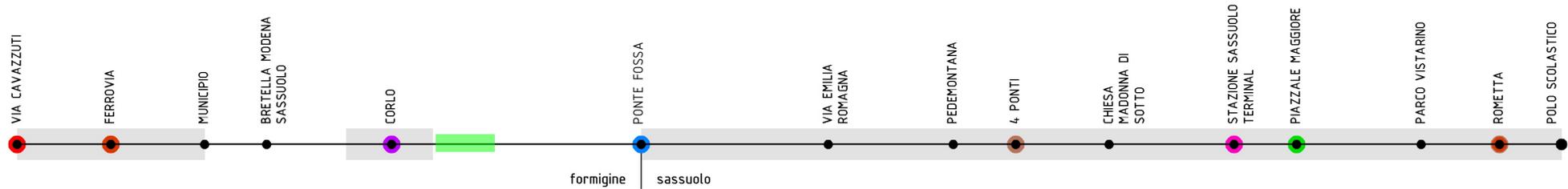
02



03



04



TRATTO DA via Battezzate A via Borgo
TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 310 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento sezione (sezione 1E)



01



02



03



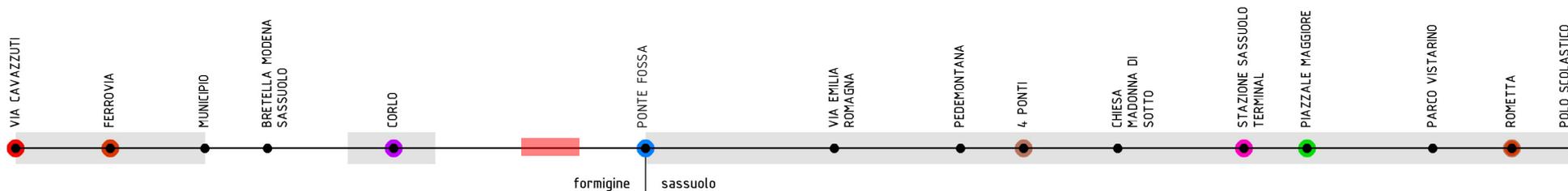
04

Attraversata via Radici e portatosi sul suo lato ovest, il percorso, condiviso con l'Asse 8 Magreta-Colombaro, si sviluppa inizialmente su un marciapiede abbastanza stretto, occupato anche da una pensilina bus, che non lascia spazio nè a pedoni nè a ciclisti. In questo tratto il marciapiede va allargato utilizzando parte dell'ampia banchina stradale e riposizionando la pensilina della fermata.

Il marciapiede poi diventa un percorso ciclopedonale in affiancamento alla strada, separato da aiuola verde, che può essere maggiormente qualificato intervenendo sulla segnaletica verticale ed orizzontale ma anche sul posizionamento dei cassonetti.

Il percorso prosegue fino a via Borgo dove si connette ad un altro percorso ciclopedonale (asse 8), con un attraversamento di cui può essere ulteriormente migliorata la sicurezza e visibilità (ad esempio inserendo un portale segnaletico con illuminazione).

L'Asse 3 prosegue con un nuovo percorso di progetto su via Radici.



TRATTO DA via Borgo A hotel Globo
 TIPO CICLOVIA pista ciclabile in sede propria

LUNGHEZZA 850 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (sezione 2F)

Terminato il tratto esistente si prevede di continuare con un percorso ciclabile/ciclopedonale sul lato ovest di via Radici, occupando l'attuale banchina sterrata, dove si può recuperare uno spazio di circa 3 m. Fatto salvo alcuni restringimenti puntuali, utilizzando la banchina verde, e tombando il fosso di guardia esistente è verificata l'ipotesi di realizzare un percorso di sezione adeguata separato dalla carreggiata con doppio cordolo riempito.

Nel primo tratto, dove la banchina è più ridotta (circa 2 m), si potrebbe valutare di spostare la strada verso la banchina lato est. Questo aspetto andrà valutato nella prima fase dell'iter progettuale anche in fusione dei costi.



01



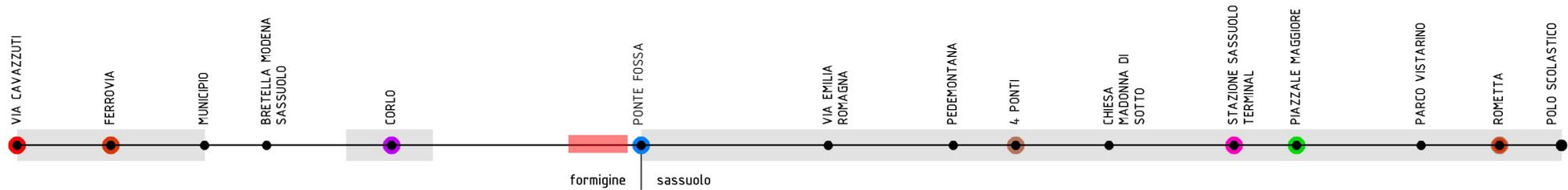
02



03



04



TRATTO DA hotel Globo A ponte Fossa
 TIPO CICLOVIA pista ciclabile in sede propria

LUNGHEZZA 510 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (sezione 1F)



01



02



03



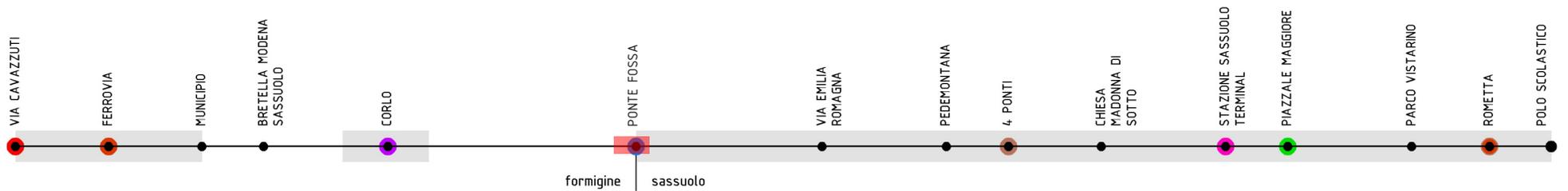
04

Il percorso potrebbe poi proseguire fino ad arrivare a Ponte Fossa. In un primo tratto sfruttando il cordolo esistente si realizza un percorso ciclabile rialzato, senza andare a modificare il sistema di raccolta delle acque, e valutando se restringere la sezione per evitare espropri.

In un secondo tratto il marciapiede potrebbe proseguire ancora evitando il tombamento del fosso di guardia, ma prevedendo maggiori opere di scavo e probabilmente un muretto di contenimento, data la presenza di un salto di quota di circa 1 m tra la strada e il campo adiacente.

Saranno inoltre probabilmente necessari degli espropri e delle opere di spostamento di alcuni pali luce che si posizionano a circa 1,2 m dalla strada e che andrebbero quindi ad interferire con la pista.

Arrivati al distributore di carburanti il percorso potrebbe arretrare e sfruttare la controstrada esistente.



TRATTO DA ponte Fossa A confine comunale
 TIPO CICLOVIA pista ciclabile in sede propria

LUNGHEZZA 170 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (sezione 1A)

In corrispondenza dello svincolo di Ponte Fossa il percorso di progetto può mantenersi sul lato ovest in continuità con il tratto più a nord fino a portarsi all'altezza dell'aiuola spartitraffico che può verosimilmente offrire una protezione all'attraversamento ciclopedonale da realizzare per raggiungere l'altro lato della strada, da dove si diparte il percorso di progetto verso Sassuolo. Il progetto dovrà approfondire come realizzare un percorso protetto sul ponte sul Fossa, dove potrebbe rendersi necessaria la costruzione di una passerella affiancata.

In alternativa si può sfruttare l'attraversamento pedonale esistente (Foto 01) per portarsi sul lato interno dello svincolo e attraversare il torrente con una nuova passerella su quel lato, per poi attraversare lo svincolo con un nuovo attraversamento sul suo ramo sud. In questo punto gli argini si trovano però a quote diverse. In questo punto si può agganciare anche il percorso Fiorano - Ponte Fossa che sale da via Ghiarola Nuova.



01



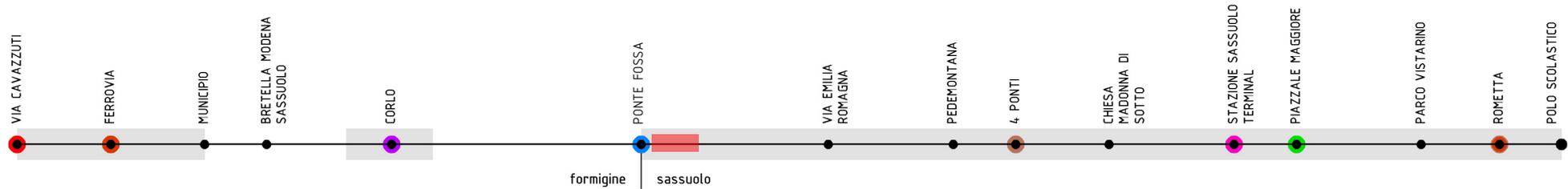
02



03



04



TRATTO DA ponte Fossa A parcheggio
TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 400 m
TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (sezione 2F)



01



02

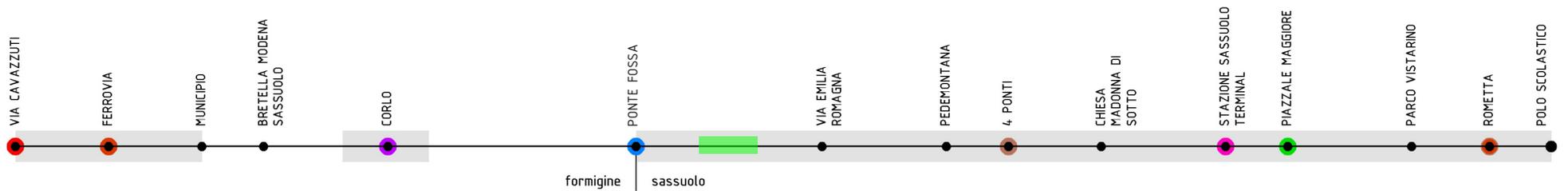


03



04

Su via Radici in Piano il percorso si potrebbe sviluppare sul lato est della strada, occupando la grande banchina verde ed utilizzando l'alberatura esistente come filtro tra percorso e strada, fino a raccordarsi al percorso esistente in corrispondenza del parcheggio della Iris Ceramica. Il percorso ciclopedonale a raso può essere separato dalla strada con doppio cordolo; sarà necessario porre attenzione nell'ultimo tratto, all'altezza dei primi stabilimenti industriali, alla segnaletica orizzontale e verticale per segnalare nel modo più adeguato gli accessi carrai e le interferenze con la sosta.



TRATTO DA parcheggio A attraversamento
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 380 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento sezione e segnaletica

Dal parcheggio dello stabilimento Iris Ceramica inizia un percorso ciclopedonale su marciapiede, che potrebbe essere eventualmente allargato per un maggiore fruibilità da parte di biciclette e pedoni, sfruttando parte dell'aiuola esistente, almeno nel primo tratto, anche se non si ritiene un intervento prioritario.

Poi il percorso prosegue sempre su marciapiede affiancando una controstrada; qui la sezione ridotta è resa ancora più inagibile dalla presenza di cassonetti ai quali va trovata miglior collocazione, ad esempio occupando parte dello spazio riservato alla sosta sul lato opposto della controstrada.

Il tratto termina nel punto di attraversamento di via Radici, che va adeguato al passaggio dei ciclisti. In generale la segnaletica, sia verticale che orizzontale, è carente e va adeguata.



01



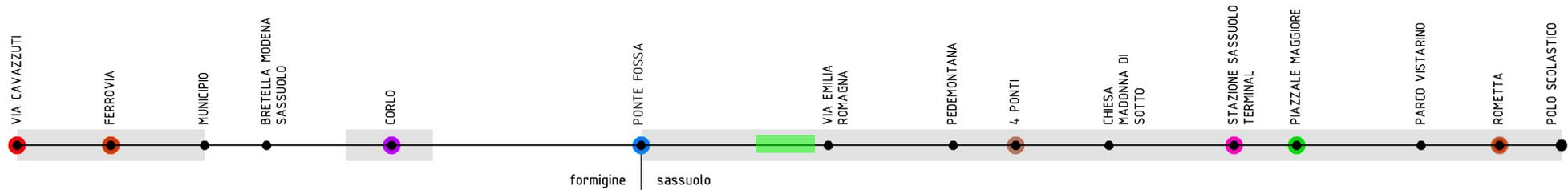
02



03



04



TRATTO DA attraversamento A via Emilia Romagna
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 335 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica



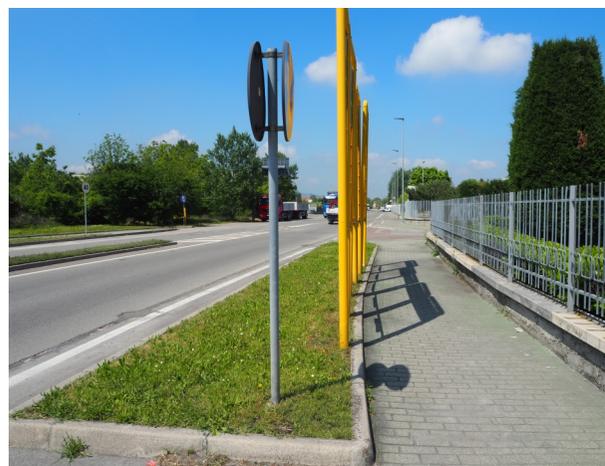
01



02



03

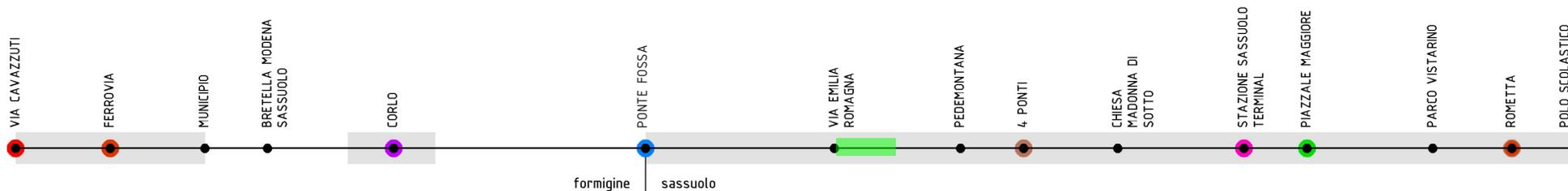


04

L'attuale attraversamento approda in corrispondenza di un'area promiscua utilizzata come parcheggio del bar prospiciente. Spostando poco più a sud l'attraversamento, realizzando un nuovo breve tratto di percorso ciclopedonale sul lato ovest della strada, si garantirebbero migliori condizioni di sicurezza per il raccordo con il percorso esistente sul lato ovest.

Il percorso prosegue su marciapiede protetto dagli alberi o da aiuola verde, fino a via Emilia Romagna. Si è in presenza di una sezione di larghezza ridotta ma senza possibilità concreta di un'adeguamento.

Dell' attraversamento protetto su via Emilia Romagna può essere migliorata la visibilità e l'illuminazione introducendo adeguata segnaletica, anche luminosa.



TRATTO DA via Emilia Romagna A viale Monte Santo
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 440 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento separazione e segnaletica

Da via Emilia Romagna il percorso prosegue verso sud su marciapiede, con una sezione inizialmente adeguata che poi si riduce per la presenza di numerosi alberi e aiuole, rendendo molto difficoltoso il passaggio dei ciclisti.

All'altezza del negozio "BestAuto" il percorso scende a raso a livello strada senza separazione fino alla stazione di servizio Q8 e poi oltre fino al Bar Embassy.

Nel tratto finale il percorso torna ad essere su marciapiede, anche se sempre in parte occupato da un filare di alberi.

L'intervento prevede di adeguare la separazione (o utilizzare accorgimenti segnaletici efficaci dove questo non è possibile) nei tratti in cui è assente e migliorare ovunque la segnaletica orizzontale e verticale.



01



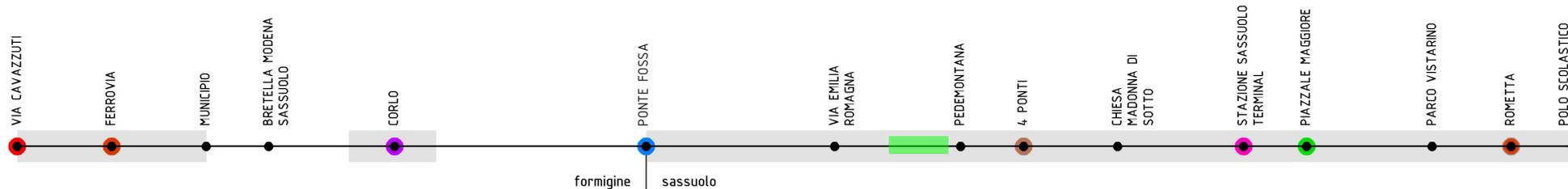
02



03

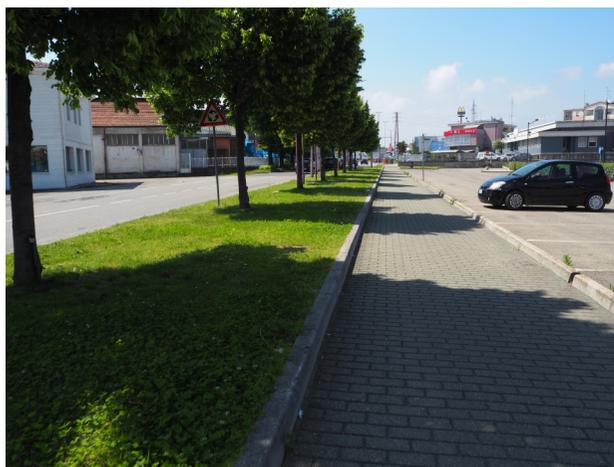


04



TRATTO DA viale Monte Santo A via Pedemontana
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 330 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica



01



02



03

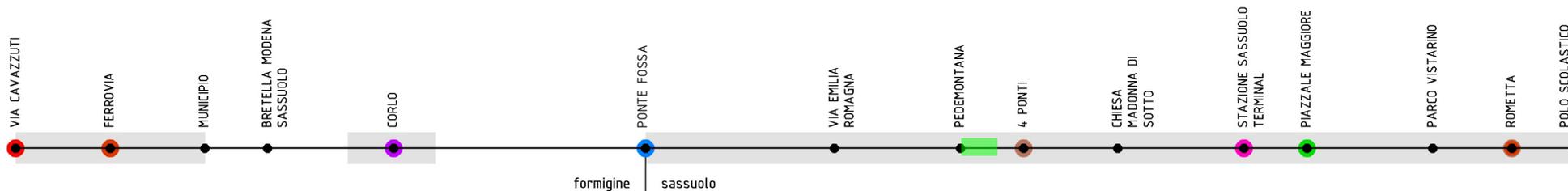


04

A partire da viale Monte Santo fino ad arrivare alla Pedemontana il percorso si sviluppa ancora con una sezione piuttosto ridotta. La separazione dalla strada è garantita da un'ampia aiuola verde che eventualmente può essere utilizzata per realizzare un allargamento della pista, senza che questo rappresenti al momento un intervento prioritario.

Risulta al momento di maggiore importanza migliorare la segnaletica sia verticale che orizzontale e riqualificare l'intersezione sulla Pedemontana in modo da rendere più sicuro e visibile l'attraversamento ciclopedonale.

In prospettiva, visto il rango della Pedemontana, esso andrebbe risolto con un passaggio a livelli sfalsati (sovrappasso o sottopasso), anche considerando i possibili maggiori carichi derivanti dalla realizzazione della bretella autostradale.



TRATTO DA via Pedemontana A via Spallanzani
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 220 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE /

Superata la Strada Pedemontana l'Asse 3 prosegue su via Radici, spostandosi sul lato est della strada: oltre all'attraversamento sulla Pedemontana (v. scheda precedente) va quindi adeguato e migliorato anche l'attraversamento sul ramo stesso di via Radici.

Il percorso si sviluppa su marciapiede con alcuni restringimenti puntuali dovuti ad alberature. In prospettiva la sezione può essere allargata utilizzando la fascia verde che separa il percorso dai parcheggi del centro commerciale Panorama.

Su via Spallanzani l'attraversamento può essere reso più visibile.



01



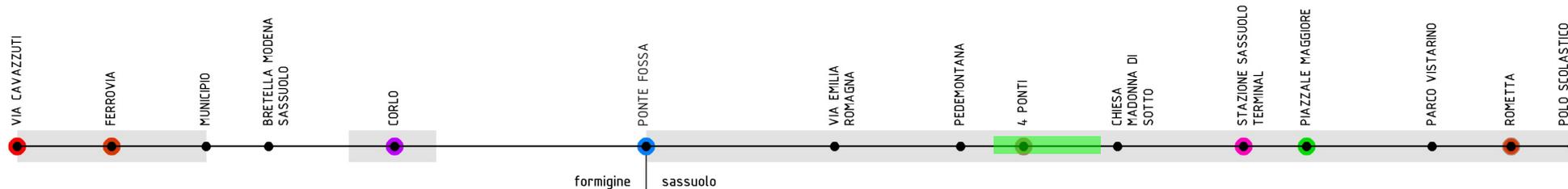
02



03



04



TRATTO DA via Spallanzani A via Frati Str.Bassa
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 645 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento separazione



01



02



03



04

Superata via Spallanzani il percorso presenta una strettoia dovuta alla presenza di alberi, aiuole e cassonetti, per poi proseguire con sezione più regolare, anche se non ottimale.

A sud dell'intersezione con via Quattro Ponti il percorso occupa un marciapiede praticamente a raso strada, senza la presenza di alcun tipo di separazione, che, oltre a costituire un fattore di insicurezza per i ciclisti, si presta ad essere impropriamente utilizzato come spazio di sosta.

Si prevede di intervenire adeguando l'elemento di separazione, installando degli archetti dissuasori o altri elementi.

Raggiunto lo snodo di via Radici con via Frati Strada Bassa e via Giovanni Da Verrazzano, il percorso esistente consente di superare la rotonda sia in un verso che nell'altro.

Gli attraversamenti pedonali sui diversi rami della rotonda esistono ma possono essere migliorati.



TRATTO DA via Frati Str.Bassa A via Sassi
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 210 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento separazione

Superata la rotatoria e proseguendo verso sud il percorso si sviluppa sul lato ovest di via Radici che, escludendo i primi 50 m, presenta caratteristiche non adeguate ad un percorsi ciclopedonale bidirezionale: il percorso, per quanto con pavimentazione differenziata, è a raso, piuttosto stretto e senza separazione dalla carreggiata.

L'intervento richiesto prevede perlomeno la separazione del percorso dalle corsie veicolari e, dove sia possibile, l'allargamento della sezione.

In alcuni tratti tuttavia la presenza di spazi di sosta privati a bordo strada potrebbe rendere l'intervento complicato. Si rendono quindi necessari gli opportuni approfondimenti progettuali.



01



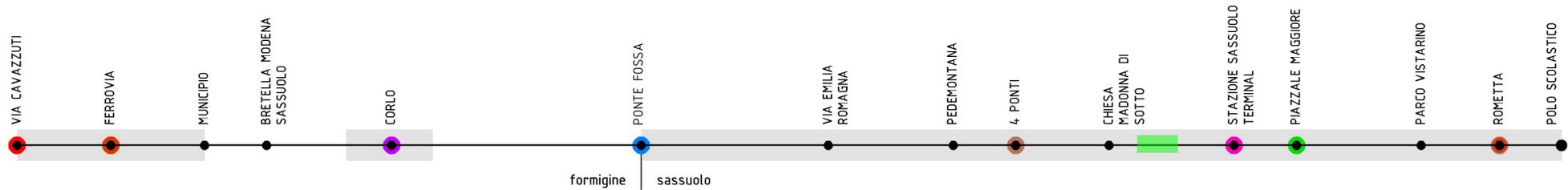
02



03



04



TRATTO DA via Sassi A via Sanzio
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 250 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE /



01



02

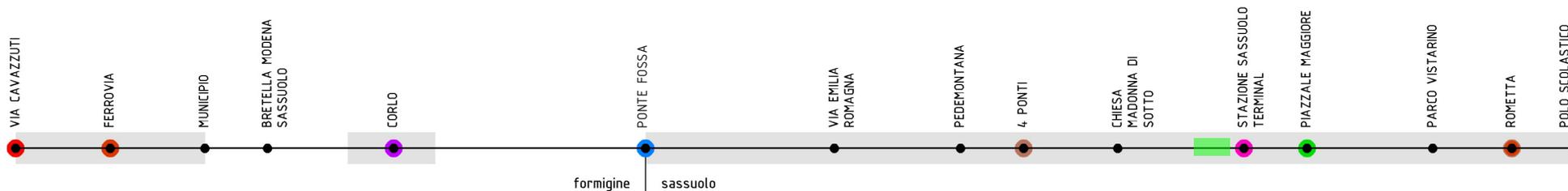


03



04

Superata via Sassi si prosegue su un percorso ciclopedonale ancora con sezione piuttosto ridotta ma le cui caratteristiche nel complesso sono buone, tenendo conto della separazione dalla carreggiata e dell'illuminazione dedicata. All'altezza di via Sanzio vi è un attraversamento, da adeguare, che sposta il percorso sul lato est della strada.



TRATTO DA via Sanzio A stazione terminal
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 380 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento separazione

Superato l'attraversamento di via Sanzio si prosegue verso il centro di Sassuolo su via Radici con un percorso ciclopedonale a bordo strada con caratteristiche analoghe ad altri tratti.

Vista la quota poco superiore a quella stradale alla quale si attesta il percorso si ritiene auspicabile inserire dei dissuasori come elementi separatori soprattutto in quei tratti dove oggi si registra l'utilizzo improprio del percorso come sosta per le auto.



01



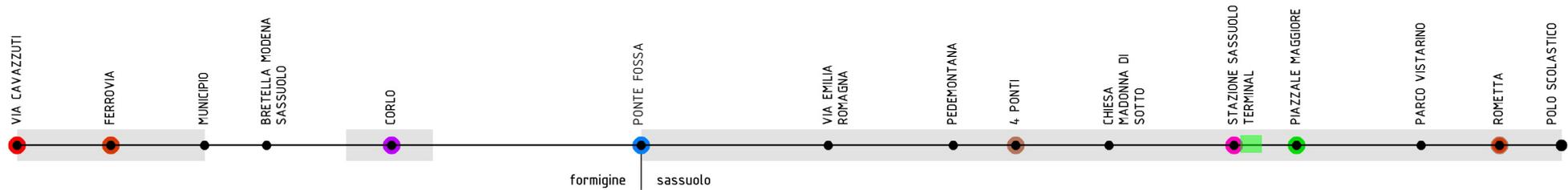
02



03



04



TRATTO DA stazione terminal A via papa Giovanni XXIII
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 194 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica



01



02



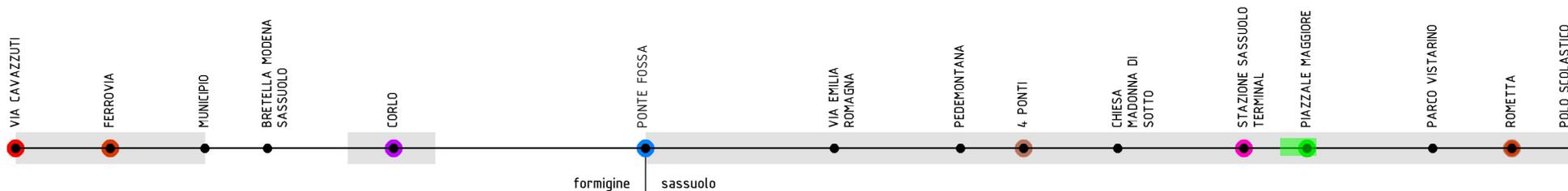
03



04

L'attraversamento dello snodo in corrispondenza delle stazioni di Sassuolo va migliorato in funzione della riorganizzazione complessiva del nodo, in base alle prospettive del breve e del medio-lungo termine.

Il percorso penetra in centro storico utilizzando via Menotti, dove risulta protetto dal corsia a senso unico da paletti dissuasori.



TRATTO DA via papa G. XXIII A viale XX Settembre
 TIPO CICLOVIA zona a traffico limitato

LUNGHEZZA 350 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica

Il percorso utilizza interamente via Ciro Menotti, strada del centro storico a traffico limitato, per arrivare in Piazza Garibaldi e poi proseguire su via Mazzini.

Le condizioni sono adeguate alla circolazione promiscua tra biciclette, pedoni e veicoli, ma occorre adeguare la segnaletica per consentire il transito delle biciclette contromano nei tratti a senso unico (si faccia riferimento alle Linee Guida regionali).



01



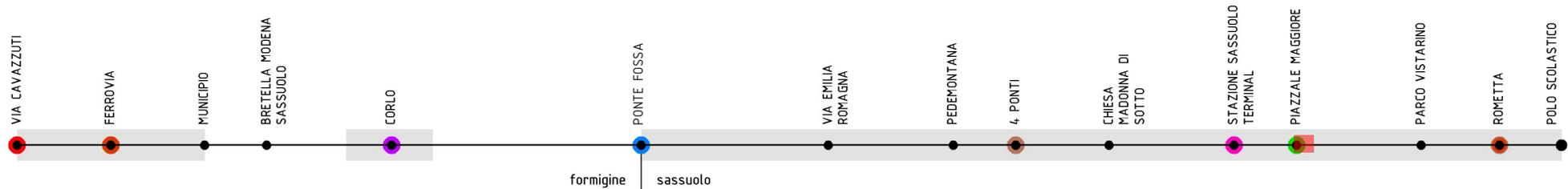
02



03



04



TRATTO DA via Mazzini A viale XX Settembre
 TIPO CICLOVIA corsia ciclabile

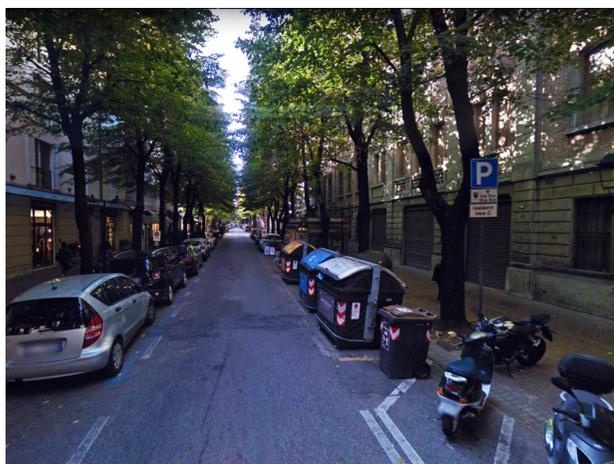
LUNGHEZZA 80 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (sezione 3E)



01



02



03



04

Da via Mazzini si svolta su via XX Settembre, strada a senso unico, dove ci sono individuate due possibilità per raccordare la ZTL alle corsie ciclabili esistenti:

- realizzare due corsie ciclabili monodirezionali sui marciapiedi esistenti, risolvendo i problemi con i plateatici esistenti, in linea con la soluzione che caratterizza i percorsi esistenti più a sud;
- in alternativa realizzare una pista monodirezionale contromano, eliminando una fascia di sosta in linea, e lasciando le biciclette circolare in promiscuo con i veicoli nel verso dell'attuale senso unico.



TRATTO DA viale XX Settembre A viale Marini
 TIPO CICLOVIA pista contigua al marciapiede

LUNGHEZZA 300 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica

Proseguendo su via XX Settembre il percorso si sviluppa con due corsie ciclabili laterali contigue al marciapiede. Le corsie hanno delle buone dimensioni e buone caratteristiche, ma si suggerisce però di rafforzare maggiormente la separazione con la componente pedonale, in quanto in alcuni punti la sola differenziazione di pavimentazione non risulta del tutto visibile.



01



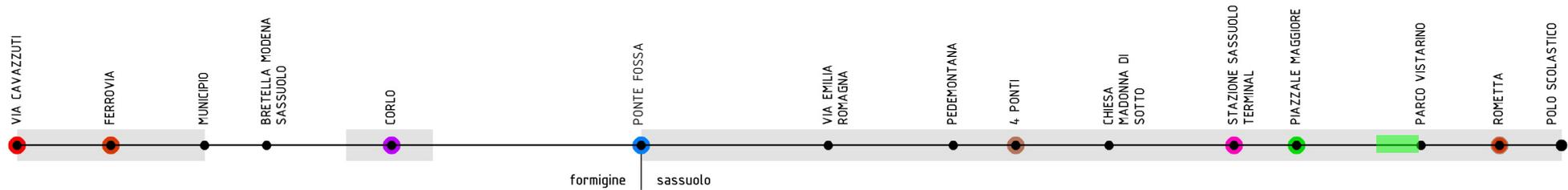
02



03



04



TRATTO DA viale Marini A via Giacobazzi
 TIPO CICLOVIA percorso pedonale

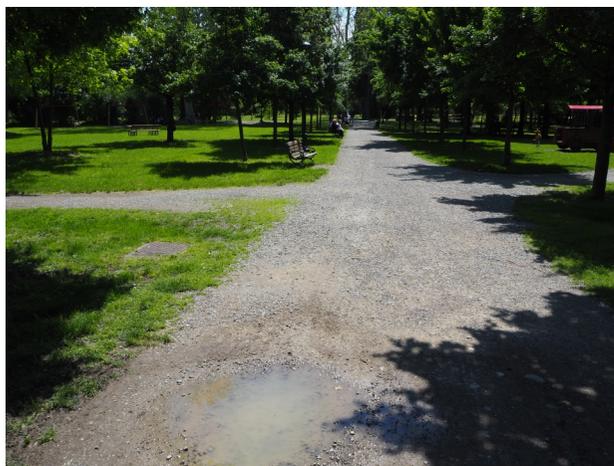
LUNGHEZZA 420 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica



01



02



03



04

Al termine di via XX Settembre si svolta a destra su viale Marini dove è presente un tratto di circa 80 m di percorso ciclopedonale. Pur risultando ristretta, la sezione di questo tratto non è facilmente estendibile a causa delle alberature che la separano dalla strada.

Attraversato viale Marini, l'itinerario prosegue all'interno del Parco Vistarino su fondo sterrato fino all'accesso di via Mercadante a sud.

Nei tratti descritti andrà migliorata la segnaletica verticale prevista per i percorsi ciclopedonali.



TRATTO DA via Giacobazzi A via Circonvallazione Sud
 TIPO CICLOVIA pista contigua al marciapiede/p. ciclopedonale

LUNGHEZZA 490 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento separazione

Lungo via Mercadante si sviluppa un percorso ciclabile contiguo al marciapiede, separato dalla carreggiata solo dalla linea gialla prevista per le corsie ciclabili e non con elemento verticale invalicabile come richiesto per i percorsi bidirezionali.

Tale soluzione determina un reale pericolo per i ciclisti che si trovano a percorrere un percorso con le auto che transitano in senso contrario, per cui risulta importante intervenire.

Dall'intersezione tra via Mercadante e via d'Arezzo si apre tra le abitazioni un passaggio ciclopedonale riservato che consente di raggiungere l'attraversamento sulla Circonvallazione, attualmente un attraversamento solo pedonale semaforizzato che andrà adeguato anche al passaggio delle biciclette.



01



02



03



04



TRATTO DA via Circonvallazione A via Allamano
 TIPO CICLOVIA strada 30

LUNGHEZZA 460 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE moderazione del traffico



01



02

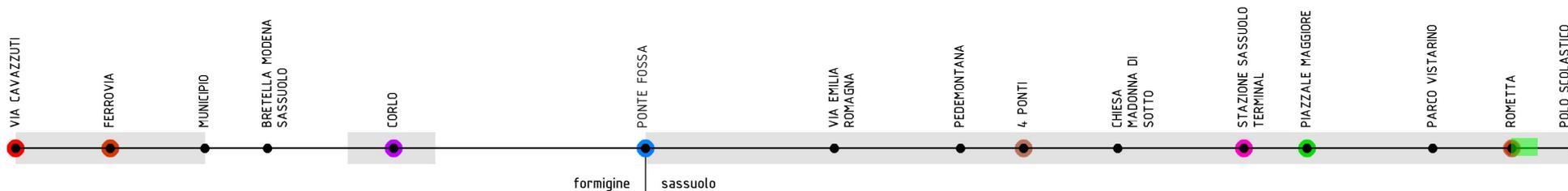


03



04

Superata la Circonvallazione l'itinerario prosegue nel quartiere Rometta, prima su un marciapiede che con una buona segnaletica potrebbe diventare un percorso ciclopedonale e poi sulla strada residenziale via Dei Bersaglieri. Si tratta di una via adatta a diventare una "strada 30" dove, operando con interventi di moderazione del traffico, quali brevi chicane o pedane rialzate, i ciclisti potrebbero transitare in modo promiscuo alle auto in sicurezza. Discorso analogo vale per via Allamano dove la forte pendenza suggerisce di adottare misure che garantiscano il rispetto dei limiti di velocità.



TRATTO DA via Allamano A viale Nievo
 TIPO CICLOVIA pista ciclabile in sede propria

LUNGHEZZA 300 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento separazione

Scesi su via Montanara, va migliorato l'attraversamento già protetto dall'isola spartitraffico.

Il tratto successivo che affianca la Circonvallazione Sud in direzione del polo scolastico si presenta come una pista contigua al marciapiede, senza alcun elemento separatore dalla strada, e poi come pista ciclabile protetta da parapetto e guard rail.

L'intervento principale consiste nell'estendere il guard rail fino all'altezza dell'attraversamento in modo da mettere in sicurezza pedoni e ciclisti.

La pista prosegue in affinamento alla strada fino a via Ippolito Nievo, ed è dotata di un sottopasso che consente di superare la circonvallazione per connettersi al tratto di via Montanara verso il centro.



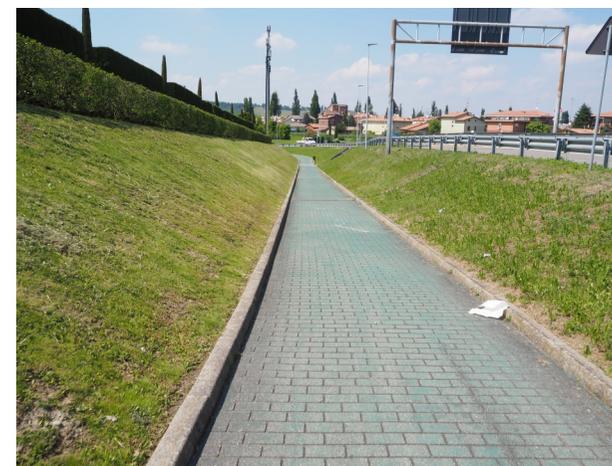
01



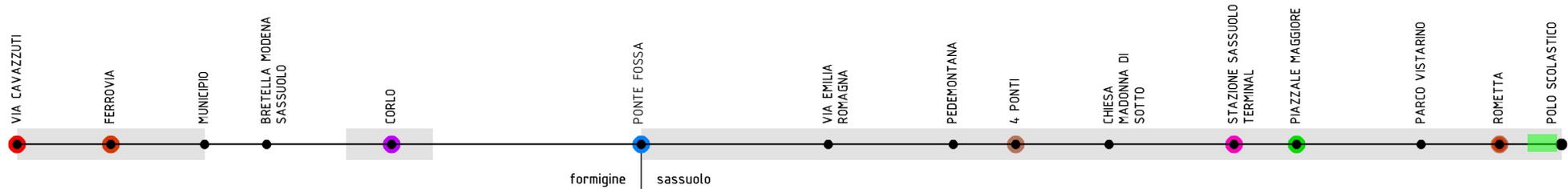
02



03



04



TRATTO DA via Nievo A polo scolastico
 TIPO CICLOVIA pista ciclabile in sede propria

LUNGHEZZA 380 m
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento separazione



01



02



03



04

Su via Ippolito Nievo si sviluppa l'ultimo tratto dell'Asse 3 che conduce alle piscine e al polo scolastico.

Il percorso risulta inadeguato per sezione e per mancanza di separazione dalla carreggiata, contando che esso è utilizzato anche dai pedoni in assenza di marciapiede e che serve poli di primaria importanza con flussi pedonali importanti in determinate fasce orarie.

Solo nell'ultimo tratto, lungo Piazza Falcone e Borsellino, la pista è ben protetta e rialzata. Risulta quindi necessario intervenire per mettere in sicurezza il percorso lungo un buon tratto della sua estensione, valutando, con il progetto, se allargarne contestualmente la sezione.

