



Città di Pescara
Medaglia d'oro al Merito Civile



PIANO URBANO DELLE CICLOVIE



BICIPLAN

Piano delle Ciclovie

Arch. Maurizio Oranges **Arch. Luciana Mastrodonardo** **dott.ssa Angelica Nanni**

The European Green Deal

von der Leyen Commission

- **Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente** pubblicata nel dicembre 2020 dalla Commissione.
- Il **Green Deal** europeo, che implica in particolare
 - una riduzione del **55% delle emissioni di gas a effetto serra legate ai trasporti entro il 2030**
 - una riduzione del **90% delle emissioni di gas a effetto serra legate ai trasporti entro il 2050.**
- Una delle dieci **iniziative faro** è quella di **rendere la mobilità interurbana e urbana più sostenibile e salutare.**

PNRR •

MISSIONE 3

INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

La **Missione 3 del PNRR** contempla investimenti per **25 miliardi**, destinati a rendere il **sistema infrastrutturale**

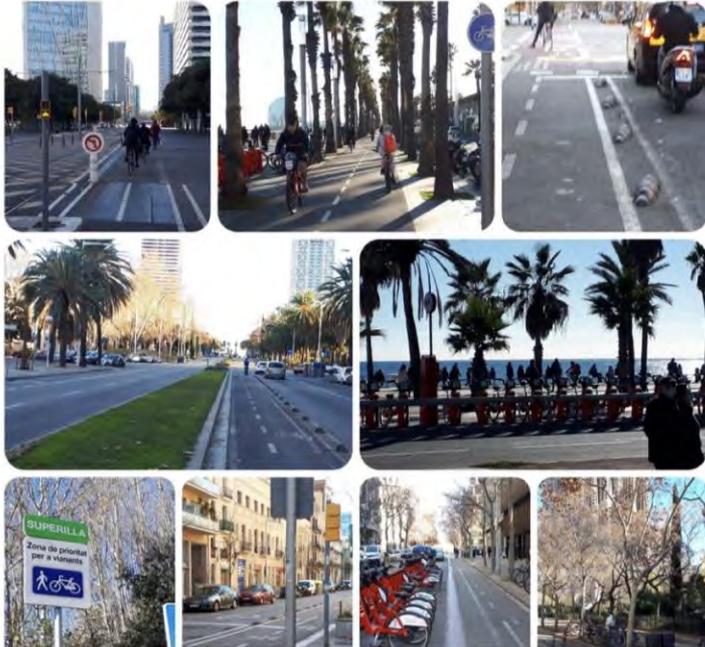
italiano più moderno, digitale e a basso impatto ambientale, per rispondere alla sfida della **decarbonizzazione** indicata dall'Unione Europea e raggiungere gli **obiettivi di sviluppo sostenibile** (SDGs) individuati dall'**Agenda 2030** delle Nazioni Unite attraverso **infrastrutture sostenibili**

Contesto nazionale PNRR



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

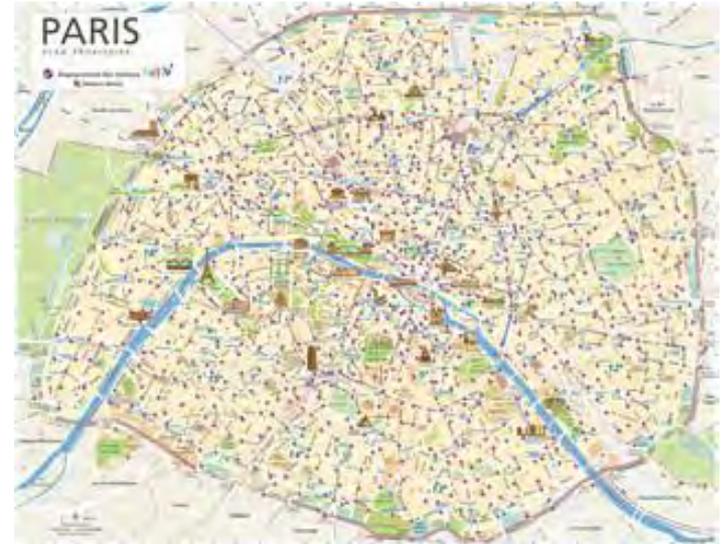
A #barcellona uso bici +10% rispetto a pre covid, grazie a una rete ciclabile di 240 km che permette di attraversare la città. Potevamo farlo anche noi, possiamo farlo anche noi scegliendo queste piccole grandi opere. elpais.com/espana/catalun...



A #londra livelli di traffico si sono ridotti in città e con essi anche quelli delle polveri sottili, che sono calati anche del 50% in alcune delle strade più trafficcate della metropoli.



A #parigi aumento ciclisti del 67%: grazie all'aumento della rete



FELICITÀ

Il ciclismo aumenta
la felicità!

59%



2%

Offre molta libertà ai
bambini!

Migliora la qualità
della vita!



Indipendenza



Piacevole



Sempre in tempo



Conveniente



Flessibilità

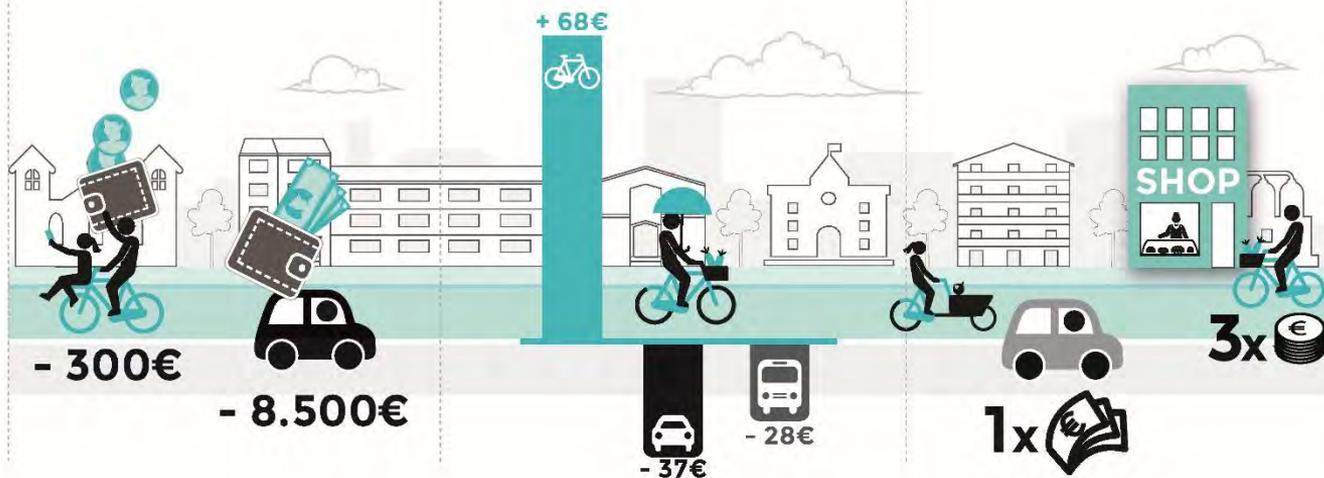
BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

ECONOMIA

Andare in bicicletta costa meno...

La società beneficia di ogni km...

I ciclisti acquistano più spesso...



La bicicletta crea **economia di prossimità**. I risparmi diretti dal minore utilizzo dell'auto sono spesi al 94% nell'economia locale; il ciclista acquista di più e fa spesa più frequentemente dell'automobilista ed è pertanto amico del commercio locale. Le aree pedonali e ciclabili aumentano le vendite nei negozi dal 20 al 50%. Inoltre, ridurre il passaggio veicolare un impatto positivo in termini di **valore immobiliare**.

BICIANPLAN

Piano delle Ciclovie

AMBIENTE

Andare in bici riduce l'impronta di CO₂!

Migliora la qualità dell'aria locale...

Lo spazio pubblico si trasforma...

La bicicletta **riduce la congestione stradale.**

Una corsia stradale di 3,5 metri consente il passaggio di circa 1000 automobili ad ora (e quindi circa 1500 - 2000 persone, incluso il passeggero) contro 14,000 ciclisti e 19,000 pedoni per ora.

271

Grammi CO₂ per passeggero per km

101

21

- 65%
INQUINAMENTO

(Studio Ecorys 2017)

BICIANI

Piano delle Ciclovie

SALUTE

Andare in bici ti mantiene in forma...

30 minuti al giorno



Il ciclismo previene gravi malattie...



-40%
Cancro

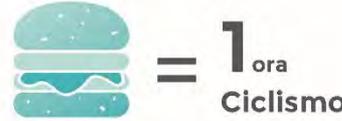


-52%
Malattie
cardiache



<40%
Morte
prematura

È un modo semplice per bruciare calorie!



La bicicletta è **salutare**. Garantendo una buona dose di esercizio quotidiano, riduce significativamente il rischio di un gran numero di malattie cardiovascolari. Ad esempio, si riduce del 3,7 - 27% il rischio di infarto, del 14,22 - 27% l'osteoporosi, del 11,23 - 58% i problemi legati al diabete e dal 3 - 50% il rischio di cancro al seno e colon.

(Studio Ecorys 2017).

BICIAN
Piano delle Ciclovie



ACCESSIBILITÀ

Ridefinisce lo spazio pubblico...

1 macchina
parcheeggiata = 10 bici
parcheeggiate

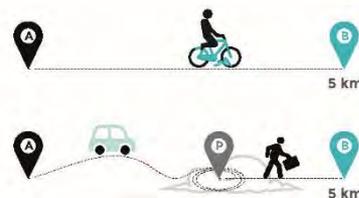


È il mezzo di trasporto più semplice...

L'area di servizio del ciclismo è più ampia di quella per camminare! **15x**



Ti farà risparmiare molto tempo!



La bicicletta **facilita l'inclusione sociale** e l'accessibilità a opportunità di lavoro e svago ad un'ampia fetta di popolazione che non possiede, non può ancora utilizzare l'automobile o preferisce alternative come **i giovani tra gli 11 e i 18 anni che rappresentano il 9% della popolazione mobile di Pescara** e hanno diritto ad una accessibilità indipendente.

BICIAN
Piano delle Ciclovie

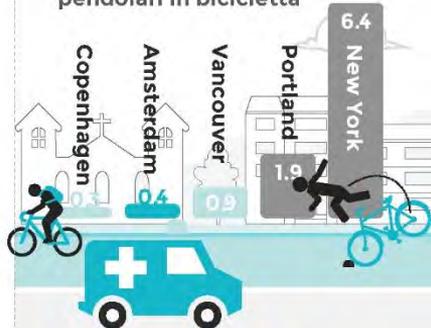
SICUREZZA

Le città più ciclabili hanno meno vittime!

Separare i ciclisti dal traffico provoca meno incidenti!

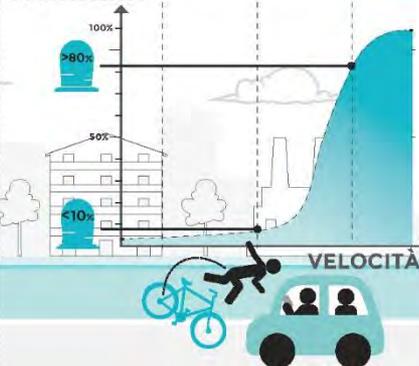
< velocità
< incidenti mortali

Decessi annuali per 10.000 pendolari in bicicletta



-1.600
VITTIME!

MORTALITÀ



La bicicletta è **più sicura**.
Con adeguati investimenti e con il crescere dell'utilizzo delle due ruote a discapito dell'automobile, la bicicletta contribuisce a ridurre le opportunità di conflitto tra utenti della strada.

BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

EQUITÀ SOCIALE

Consente alle persone di accedere a più opportunità...

Mantiene gli anziani socialmente connessi!

Aumenta l'interazione sociale!



I vantaggi sulla salute hanno altresì importanti aspetti economici per il sistema sanitario, se il 10% degli spostamenti attuali effettuati in auto fossero compiuti in bicicletta, il sistema sanitario risparmierebbe circa €2 milioni all'anno.

Stime di mobilità basate su IMQ (2013) e calcolo del valore economico basata sulla riduzione del rischio di mortalità usando le statistiche dell'Organizzazione Mondiale della Sanità.

BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

“le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai principi della sicurezza stradale e della mobilità **sostenibile**, perseguendo gli obiettivi: (...) di promuovere l’uso dei **velocipedi**”
(Art.1 c.2 CDS)

Piano della rete ciclabile
(Art.3 DM 557/99)

Piano urbano della mobilità ciclistica
(L 2/2018)



Cos'è un BICIPLAN?

Il Piano Urbano della Mobilità Ciclistica (L.2/2018)* è un piano di settore del PUMS e definisce gli obiettivi, le strategie e le azioni per:

- _ **promuovere e intensificare l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto** sia per **esigenze quotidiane** sia per **attività turistiche ricreative**
- _ **migliorare la sicurezza.**



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

INFRASTRUTTURE

Le policy “*hardware*” sono misure fisiche che possono includere diversi l'implementazione di **una rete estesa** e completa di infrastrutture ciclabili per fornire il livello di sicurezza di base necessario per incoraggiare le persone a lasciare a casa l'auto.

CICLABILITA' = **+**

PROMOZIONE

Accanto alle misure “*fisiche*” è necessario introdurre una serie di misure “*software*” che hanno l'obiettivo di motivare il cambiamento volontario nelle scelte di trasporto, come campagne educative, informazione e comunicazioni al pubblico.



obiettivo:



« ottenere più spostamenti in bicicletta »

*da indicatori PUMS
+10% spostamenti in bici al 2030
rispetto al 2% registrato da ISTAT nel 2011*

Obiettivo strategico riguarda gli spostamenti in bici e non i chilometri di piste ciclabili



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Tempi di percorrenza:

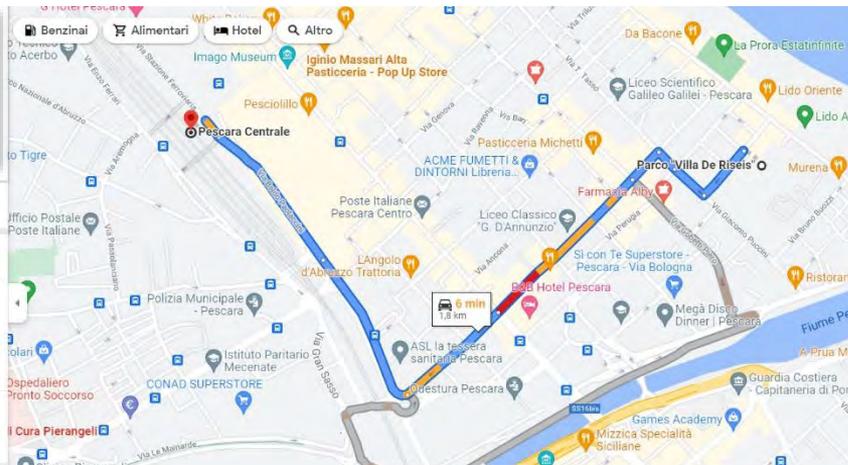


6/7 min

Partenza adesso ▾ Opzioni

Invia indicazioni stradali al tuo telefono

tramite Via Alcide de Gasperi	6 min
Percorso più veloce, nonostante il traffico abituale	1,8 km
Dettagli	
tramite Lungofiume dei Poeti	7 min
	2,8 km



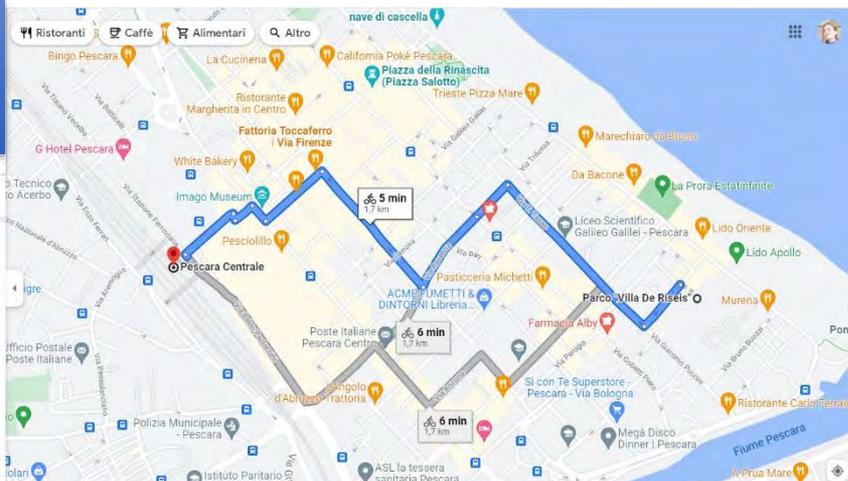
5 min

Opzioni

Invia indicazioni stradali al tuo telefono

tramite Via Alcide de Gasperi	6 min
	1,7 km
tramite Via Venezia e Via Alcide de Gasperi	6 min
	1,7 km
tramite Via T. Tasso	5 min
	1,7 km

Dettagli



In bici abbiamo spesso spostamenti **più rapidi ed efficaci** rispetto a qualunque altro mezzo di **trasporto**, anche dove meno ce lo aspetteremmo!!

(senza considerare i tempi di parcheggio, e la velocità delle bici elettriche)



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Tempi di percorrenza (anche ai colli):



10/12 min



Invia indicazioni stradali al tuo telefono

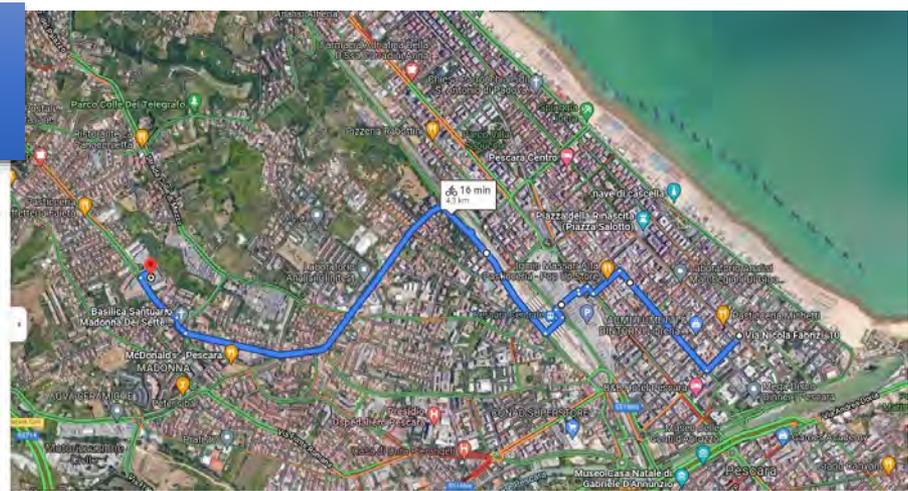
tramite Via Rigopiano	10 min
Percorso più veloce, nonostante il traffico abituale	
Dettagli	
tramite Via Arapietra	11 min
Traffico moderato come al solito	
Dettagli	
tramite SS16bis	12 min
Traffico intenso come al solito	
Dettagli	

Esplora Via di Sotto

In bici abbiamo spesso spostamenti **più rapidi ed efficaci rispetto a qualunque altro mezzo di trasporto**, anche dove meno ce lo aspetteremmo!!



16 min



Invia indicazioni stradali al tuo telefono

tramite Via del Santuario	16 min
Percorso più veloce, nonostante il traffico abituale	
Dettagli	

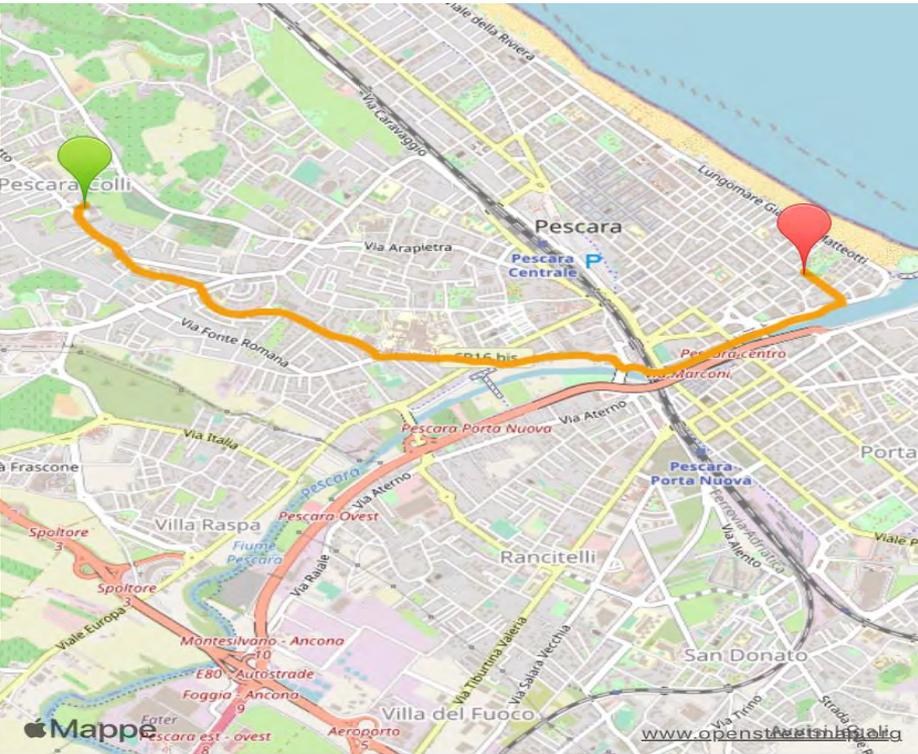
1.40 m - 1.1 m

(senza considerare i tempi di parcheggio, e la velocità delle bici elettriche)

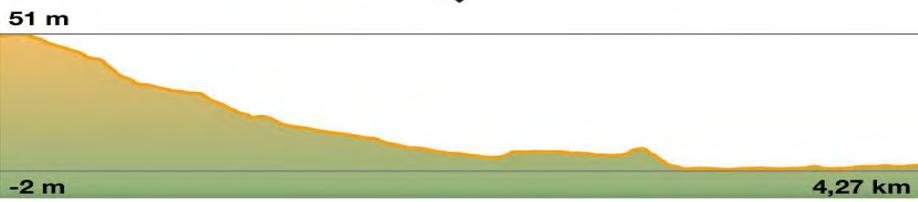
Tempi di percorrenza (anche ai colli):



10/12 min




12 min



Discesa

Distanza	4,27 km	Dislivello Positivo	0 m
Difficoltà	Moderata	Dislivello Negativo	50 m
Velocità media	21,2 km/h	Tempo in movimento	12 min
Altitudine massima	51 m	Tempo totale	12 min
Altitudine minima	-2 m	TrailRank	1
Tipo di percorso		Data	

Salita

Distanza	4,13 km	Dislivello Positivo	49 m
Difficoltà	Moderata	Dislivello Negativo	0 m
Velocità media	14,2 km/h	Tempo in movimento	17 min
Altitudine massima	59 m	Tempo totale	17 min
Altitudine minima	8 m	TrailRank	1



Approccio sistemico



Rete continua e sicura



Campagne di sensibilizzazione



Parcheggi sicuri



Stazione Ferroviaria di Po

Intermodalità



Informazione sui percorsi ciclabili



Disincentivi all'uso dell'auto



Moderazione del traffico



Formazione

Redazione BICIPLAN – indice del lavoro

Premessa..... pag. 05

Introduzione..... pag. 06

A LA NORMATIVA E I PIANI SOVRAORDINATI

A01 Richiamo normativo..... pag. 08

A02 Indirizzi strategici dei piani sovraordinati..... pag. 10

A03 Filosofia del BiciPlan..... pag. 21

B ANALISI TERRITORIALE

B01 Area vasta..... pag. 27
Struttura territoriale

B02 Il contesto territoriale e socioeconomico..... pag. 28
Caratteristiche demografiche
Poli attrattori
Analisi offerta di trasporto
Rete del trasporto pubblico

B03 Analisi della domanda..... pag. 44
Ricostruzione dei dati
Definizione stakeholders di riferimento

C SICUREZZA STRADALE

C01 Sicurezza e ciclabilità..... pag. 50

C02 Analisi dati incidentalità..... pag. 51

D INFRASTRUTTURA CICLABILE ESISTENTE

D01 Analisi della viabilità urbana..... pag. 61

D02 Criticità rilevanti generalizzate..... pag. 67

D02 Mappa delle priorità..... pag. 76

D03 Servizi alla ciclabilità..... pag. 78

ALLEGATI:

- A. La Rete Portante
- B. La Rete Secondaria
- C. Linee guida sulla segnaletica e il wayfinding
- D. Abaco delle ciclovie

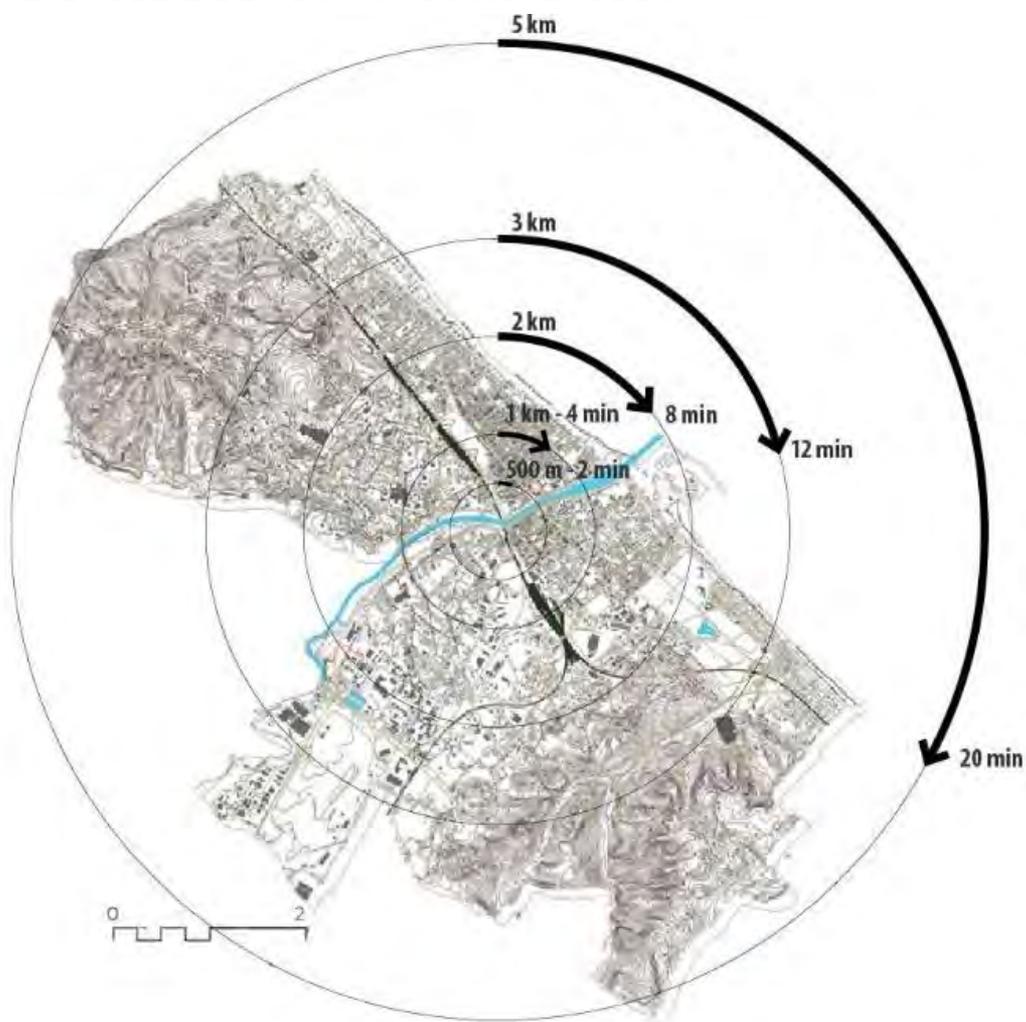
TAVOLE:

- 1. Rete ciclabile esistente
- 2. Schematizzazione preliminare delle ciclovie
- 3. Rete esistente e attrattori
- 4. Gerarchizzazione rete viaria
- 5. Rete cicloviaria e attrattori



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Contesto di riferimento:



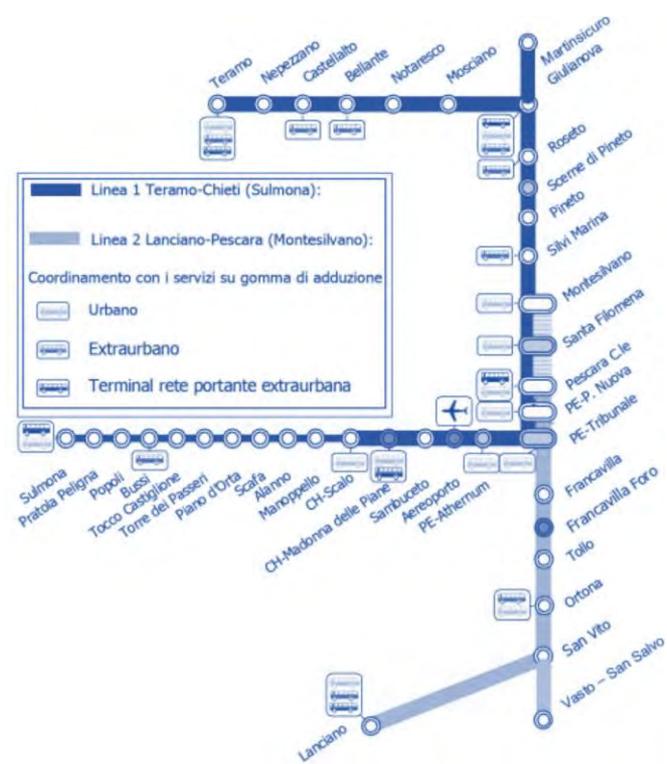
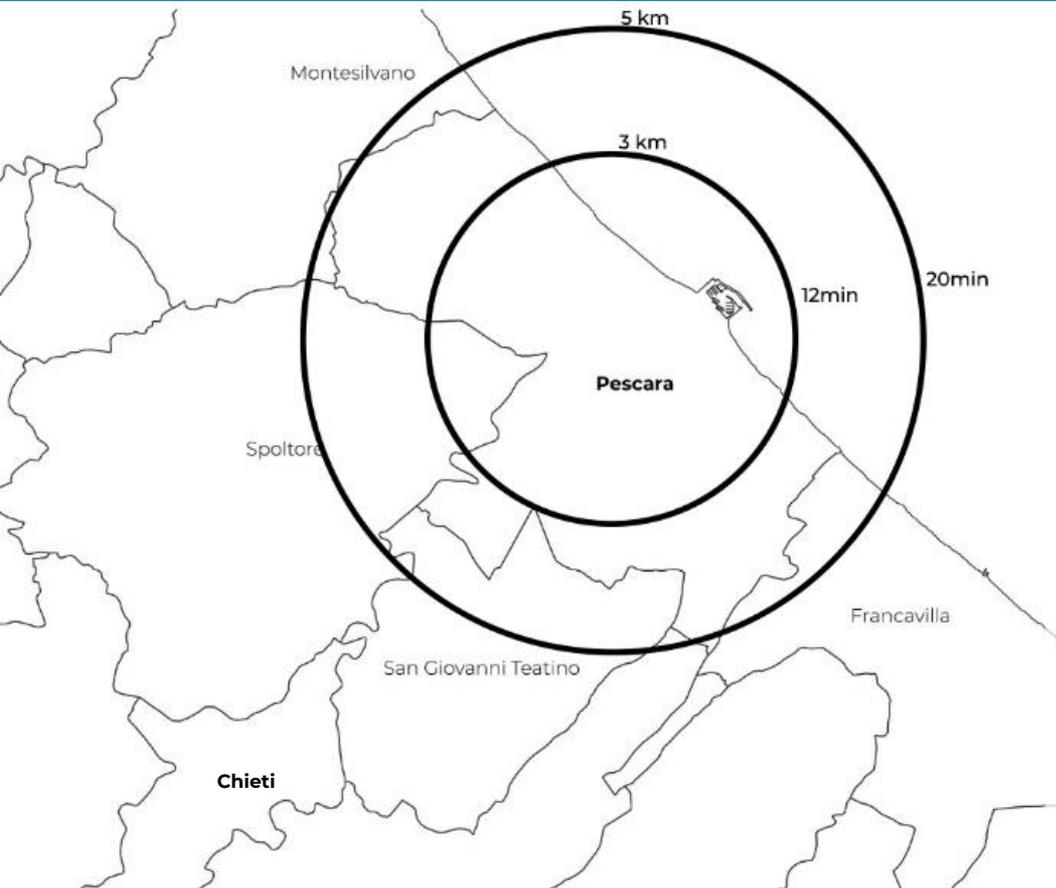
La ciclabilità può essere uno dei modi di trasporto principali nei contesti urbani come la città di **PESCARA**, quasi interamente pianeggiante e caratterizzata da una conurbazione principale di dimensioni contenute.

Gran parte degli spostamenti interni alla conurbazione principale se fatti in bicicletta, risultano spesso **più rapidi ed efficaci rispetto a qualunque altro mezzo di trasporto**



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

L'AREA METROPOLITANA VASTA



Pescara è un centro nevralgico di una metropoli di più vaste dimensioni che si estende molto più in là dei suoi limiti amministrativi.



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

ANALISI- PUMS



Il PUMS già approvato prevede una visione strategica alla scala urbana, basata su 6 temi salienti, tra i quali il 3 e il 4 sono riconducibili direttamente al BiciPlan (par. 3.6):

tema 3: **L'istituzione di ampie aree a traffico condizionato** aree pedonali, zone 30, ZTL, e isole ambientali

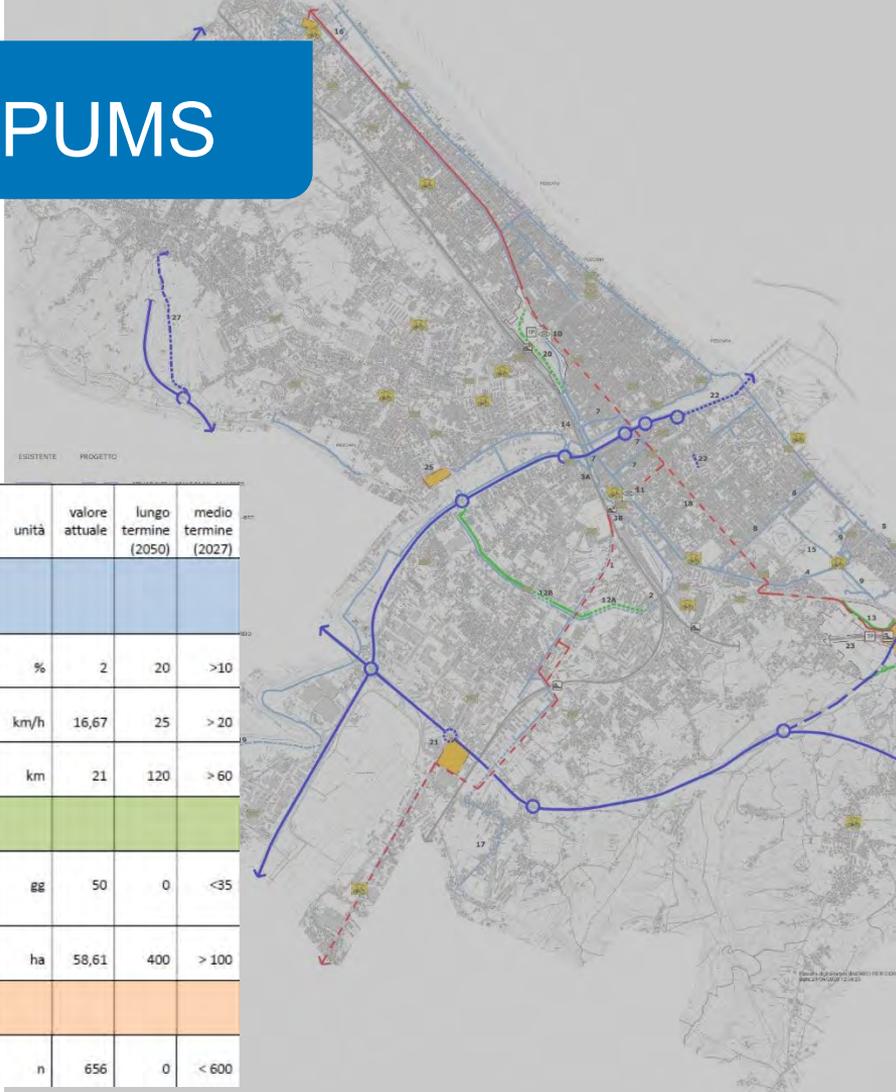
tema 4: **Lo sviluppo della rete ciclabile.**



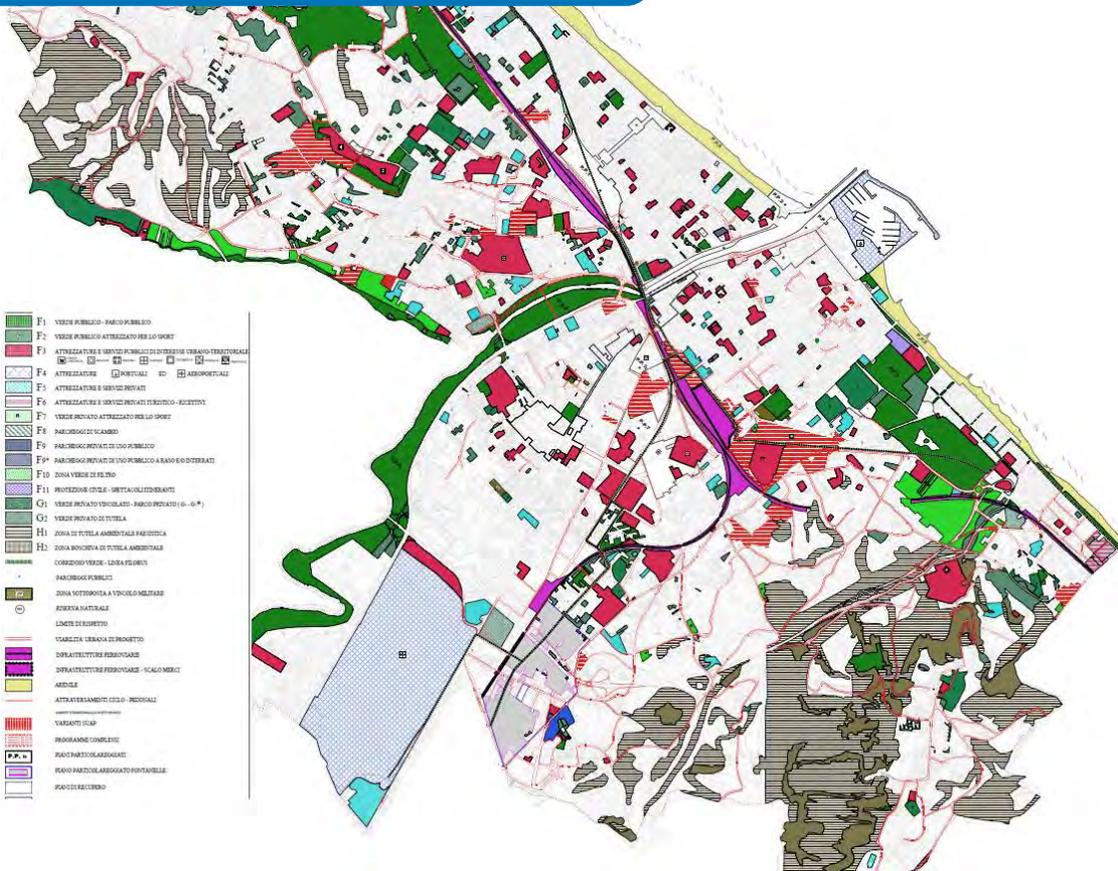
BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Indicatori PUMS

	unità	valore attuale	lungo termine (2050)	medio termine (2027)
EFFICIENTAMENTO DELLA PERFORMANCE FUNZIONALE				
Spostamenti urbani effettuati in bici	%	2	20	>10
Velocità commerciale media del trasporto pubblico	km/h	16,67	25	> 20
Estensione complessiva delle piste ciclabili	km	21	120	> 60
MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'AMBIENTE				
Giorni nell'anno di superamento del limite di polveri sottili	gg	50	0	<35
Estensione complessiva delle zone a traffico limitato	ha	58,61	400	> 100
AUMENTO DELLA VALENZA SOCIALE DEL SERVIZIO				
Numero degli incidenti stradali urbani	n	656	0	< 600



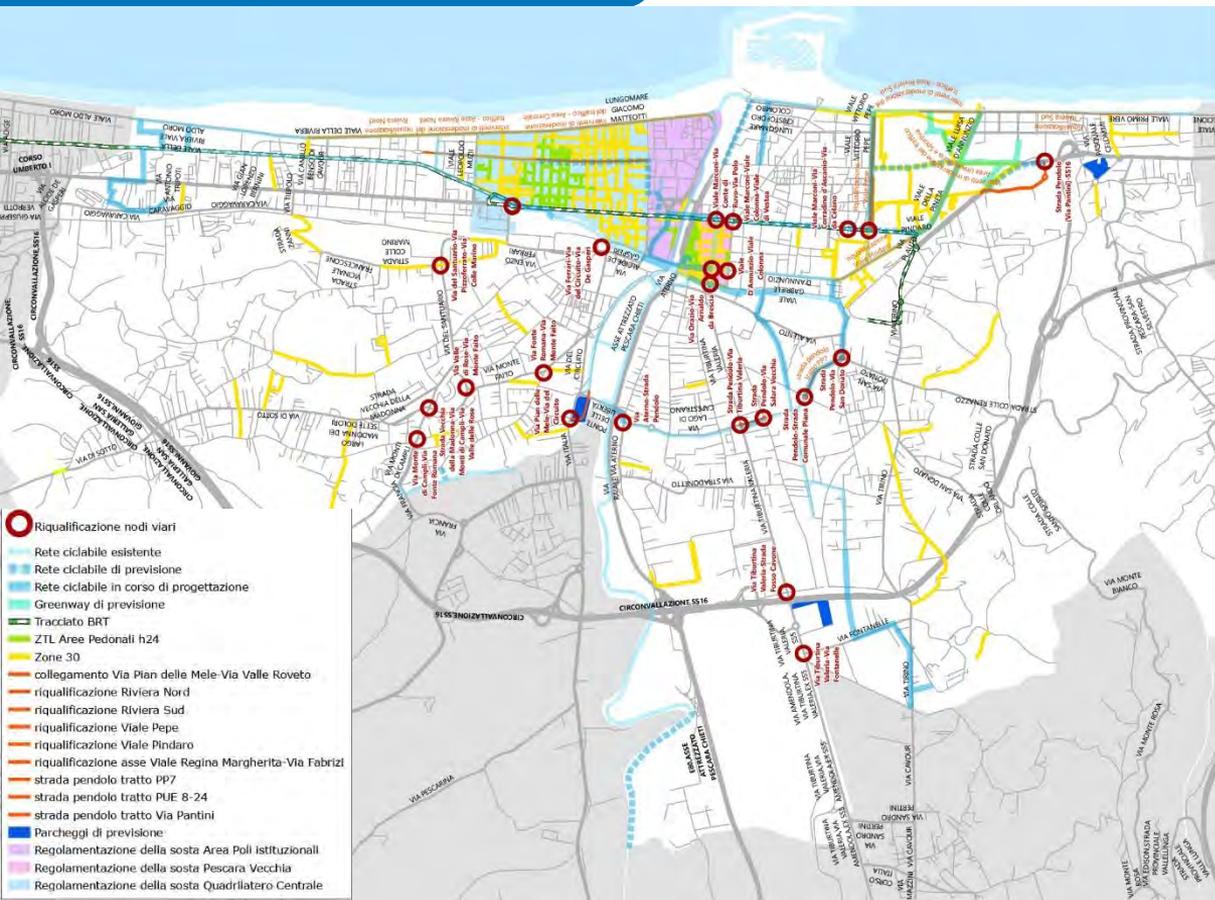
ANALISI- PRG



Per quanto riguarda gli interventi strategici individua:

- la realizzazione di **parcheggi pubblici di scambio intermodale**;
- realizzazione del **“corridoio verde”**, inteso come asse centrale cittadino di collegamento **nord-sud (Montesilvano – Francavilla) e con l’aeroporto**, percorso da sistema di trasporto pubblico tipo filobus e da un itinerario ciclo-pedonale;
- localizzazione dei parcheggi di interscambio in prossimità dei tre poli di collegamento del filobus (Nord, Sud e Aeroporto);
- contemporanea presenza degli altri sistemi di trasporto collettivo, ossia autobus e ferrovia;
- **regolamentazione della sosta nelle aree centrali** al fine di garantire reali condizioni di concorrenzialità tra trasporto pubblico e trasporto privato.

ANALISI-PGTU



La rete ciclabile che il PGTU propone risulta costituita dai seguenti itinerari tra loro interconnessi:

1. itinerario costiero (**progetto “Bike to Coast”** – percorso esistente o in fase di realizzazione/completamento);
2. itinerario di attraversamento nord-sud (**percorso “Pedecollinare”** del progetto “Leggero Passante” opportunamente riveduto e integrato);
3. itinerario del Lungofiume (progetto **“Corridoio Verde”**);
4. **itinerari interni e sud-ovest** (percorsi esistenti, progetti “Bici in Rete”, “Fondi Periferie” etc);
5. **itinerari ciclo-pedonali di connessione e cucitura delle piste ciclabili**;
6. **greenways**, ossia percorsi ciclo-pedonali costituiti da sentieri naturali opportunamente adattati, nell’area interna e limitrofa alla Riserva Naturale della Pineta Dannunziana.



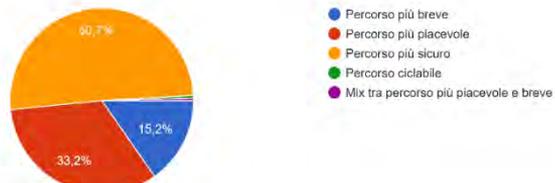
BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Analisi della domanda - questionario



COME EFFETTUI O EFFETTUERESTI LA SCELTA DEL PERCORSO IN BICI?

223 risposte



UTILIZZERESTI MAGGIORMENTE LA BICI SE AVESSI

223 risposte



SE CI FOSSE LA POSSIBILITÀ UTILIZZERESTI LA BICI IN MODO INTERMODALE (con altri sistemi di trasporto collettivo o individuale)

223 risposte

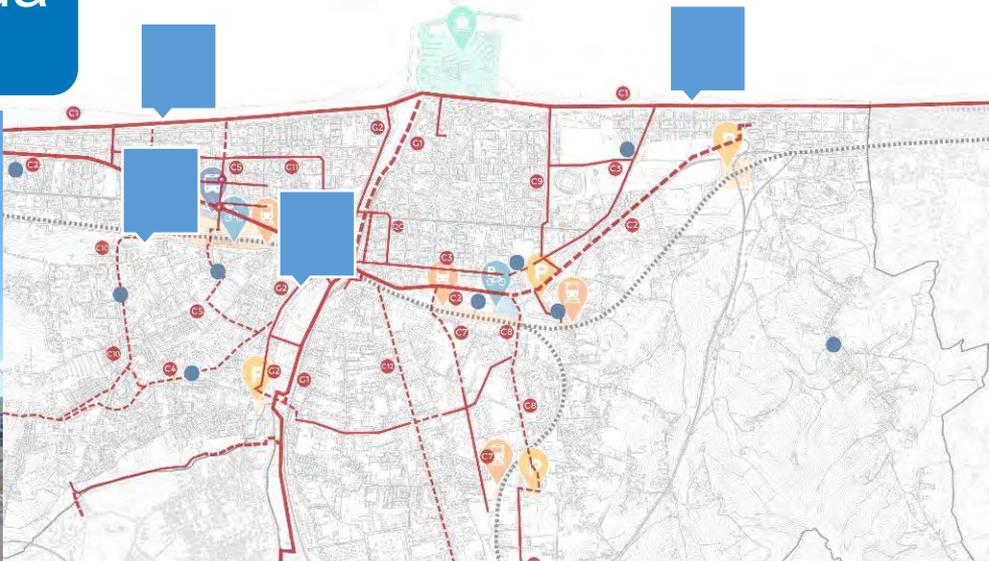


Questionario BICIPLAN: cosa vuole la città?

- miglioramento della qualità delle ciclovie*
- aumento del numero e della sicurezza degli spazi di sosta*
- intermodalità con parcheggi sicuri*
- collegamenti con area ampie e nuove ciclovie*
- più educazione e formazione per tutte le categorie di utenti legati alla mobilità*
- Manutenzione più attenta e costante*

*questionario on line e consegnato ad eventi di comunicazione e partecipazione con 400 risposte

Analisi della domanda - dati passaggi



Totem contabici
4 totem contabici
1.274.514 passaggi
totali in meno di 6 mesi

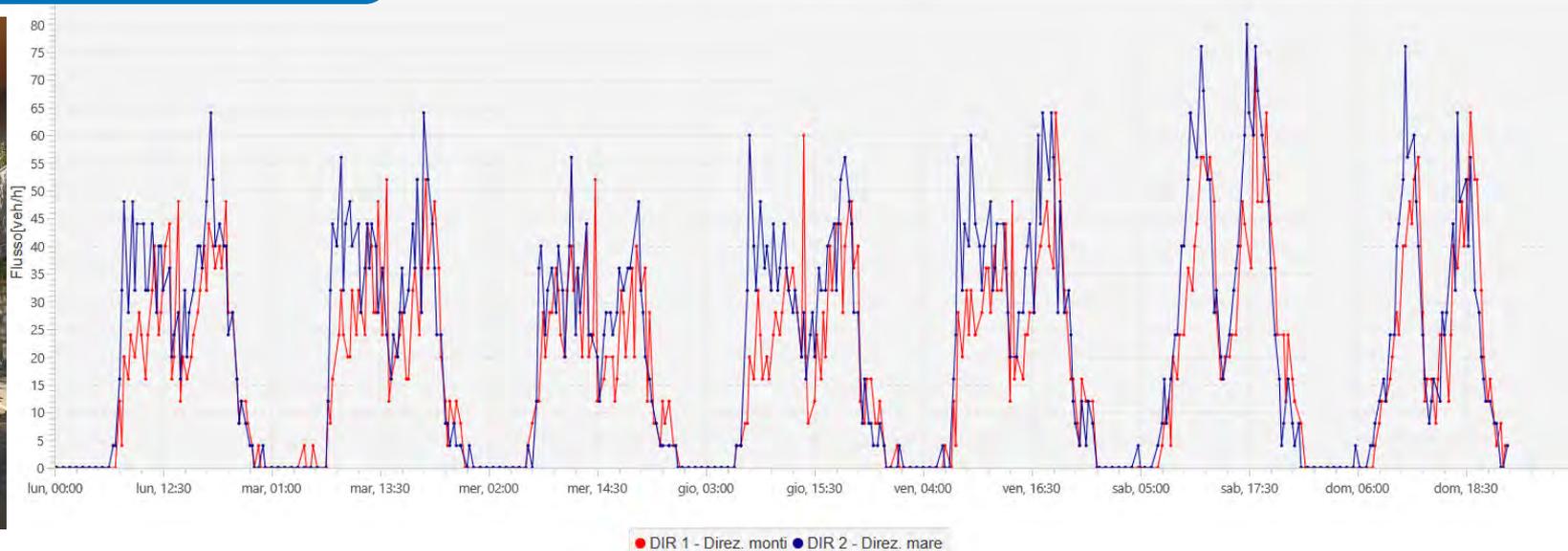


Dati di passaggi dai 4 contabici.

Analisi della domanda – spostamenti urbani



Andamento tipico settimanale



Stazione di Via Muzi,

MAGGIO andamento settimanale medio



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Il numero di ingressi e uscite in centro non risente degli orari di lavoro, ma è costante

Analisi della domanda - cicloturismo

Il cicloturismo fattura circa €44 miliardi nell'economia europea tra pernottamenti, spesa nei negozi e indotto.

In Germania e nei Paesi Bassi, la spesa media giornaliera varia dai €40.80 ai €70 al giorno per servizi di ristorazione e alberghi, raggiungendo i €238 per vacanza.

LEVA del cicloturismo



EuroVelo 8 Mediterranean Route	6	Bicalitalia 6 - Ciclovia Adriatica Muggia - Santa Maria di Leuca	[1,300]
	7	Bicalitalia 7 - Ciclovia Tibur Valeria Roma - Pescara	[300]
	8	Bicalitalia 8 - Ciclovia degli Appennini Cadibona - Madonie	[1500]
	9	Bicalitalia 9 - Ciclovia Salaria San Benedetto del Tronto - Roma	[300]

Analisi degli attrattori - scuole



Istituto Comprensivo 1

- 1 Scuola dell'Infanzia Hans Christian Andersen
- 2 Scuola dell'Infanzia e Primaria Don Lorenzo Milani
- 3 Scuola dell'Infanzia Fontanelle - Scuola Primaria Iqbal Masih
- 4 Scuola Primaria G. Rodari
- 5 Scuola Secondaria di I Grado U.Foscolo

Istituto Comprensivo 2

- 6 Scuola dell'Infanzia Francesco Sbraccia
- 7 Scuola dell'Infanzia Federico Fellini
- 8 Scuola dell'Infanzia Marielle Ventre
- 9 Scuola dell'Infanzia Basilio Cascella
- 10 Scuola Primaria E. Faiano
- 11 Scuola Primaria Ilaria Alpi
- 12 Scuola Secondaria di I Grado Vittoria Colonna

Istituto Comprensivo 3

- 13 Scuola dell'Infanzia e Primaria E. Codignola
- 14 Scuola dell'Infanzia e Primaria L. Illuminati

Secondaria di I Grado Mazzini

Istituto Comprensivo 4

- 15 Scuola dell'Infanzia Via Rigopiano
- 16 Scuola dell'Infanzia I. Silone
- 17 Scuola Secondaria di I Grado Michetti-Pascoli

Istituto Comprensivo 5

- 18 Scuola dell'Infanzia e Primaria Via Cavour
- 19 Scuola dell'Infanzia e Primaria S. Filomena
- 20 Scuola Secondaria di I Grado G. Rossetti

Istituto Comprensivo 6

- 21 Scuola dell'Infanzia L. Lionini
- 22 Scuola dell'Infanzia S. Cascella
- 23 Scuola dell'Infanzia B. Munari
- 24 Scuola dell'Infanzia L. Malaguzzi
- 25 Scuola Primaria M. Di Resta

23 Scuola Primaria Pineta D'Annunziana

24 Scuola Secondaria di I Grado Benedetto Croce

Istituto Comprensivo 7

- 25 Scuola dell'Infanzia Colle Pineta
- 26 Scuola dell'Infanzia Il Febbraio '44
- 27 Scuola dell'Infanzia Rione S. Donato
- 28 Scuola Primaria Raffaele Laporta
- 29 Scuola Secondaria di I Grado Luigi Antonelli

Istituto Comprensivo 8

- 30 Scuola dell'Infanzia e Primaria Borgomarin
- 31 Scuola dell'Infanzia Dante Alighieri
- 32 Scuola Primaria Via del Concilio
- 33 Scuola Secondaria di I Grado Tinazzi

Istituto Comprensivo 9

- 34 Scuola dell'Infanzia Colle Scorrano
- 35 Scuola dell'Infanzia Colle Innamorati
- 36 Scuola Primaria Colli

34 Scuola Primaria Bosco

35 Scuola Secondaria di I Grado Virgilio

Istituto Comprensivo 10

- 36 Scuola dell'Infanzia e Primaria Quartiere Gescal
- 37 Scuola dell'Infanzia e Primaria Renzetti
- 38 Scuola dell'Infanzia Villa Fabio
- 39 Scuola dell'Infanzia Via del Circuito
- 40 Scuola Secondaria di I Grado Carducci-Montale

Scuole Secondarie di II Grado

- 41 IPSIAS Di Marzio-Michetti
- 42 Liceo Scientifico L. Da Vinci - ITS Tito Acerbo
- 43 Conservatorio di Musica Luisa D'Annunzio
- 44 Liceo Scientifico Galileo Galilei
- 45 Liceo Classico G. D'Annunzio
- 46 C. P. I. A. Sede di Pescara
- 47 IIS Alessandro Volta
- 48 Liceo Artistico, Musicale e Coreutico Misticioni - Bellisario

SCUOLE: educazione e fluidificazione traffico ore di punta



A scuola in bici? Si fa prima!

Se abiti in città o vicino, la bicicletta è probabilmente il mezzo più rapido per andare a scuola. Per esserne sicuri abbiamo misurato i tempi e li abbiamo messi su una bellissima mappa



l'idea

convinceremo il maggior numero possibile di studenti ad andare a scuola in bici



il progetto

realizzare una mappa di percorsi (le linee) che riportano i tempi di percorrenza in bici



il format

estendere il green lane project a tutte le scuole in tutte le città

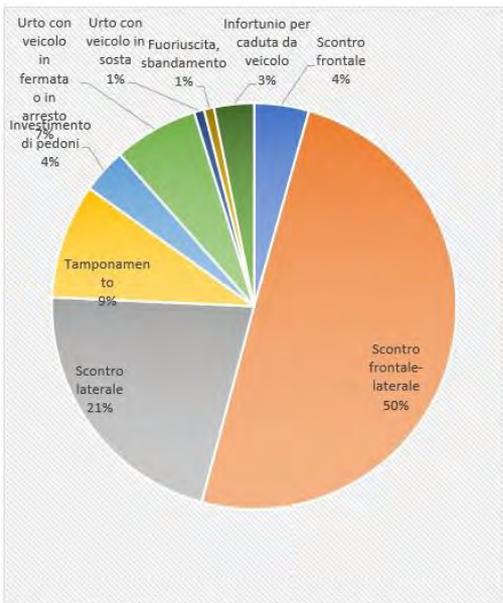
I pericoli del traffico frenano lo sviluppo dei bambini e la cultura della macchina ha portato ad uno stato di sedentarietà cronica (in Italia un bambino su 10 è obeso, uno su 5 sovrappeso, [dato tra i peggiori in Europa, ISS 2020](#)).

Studi scientifici danesi dimostrano che chi va a scuola in autonomia, a piedi o in bicicletta, dimostra maggiore capacità di apprendimento e concentrazione,



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Analisi della incidentalità



Nella grafica si leggono le percentuali degli incidenti che riguardano i velocipedi tra il 2015 e il 2018. ¶

Nelle mappe laterali i dati vengono contestualizzati all'interno del contesto urbano ¶

raficizzando le strade con più incidenti dal 2015 al 2020:

Via Tiburtina Valeria	19
Via Nazionale Adriatica Nord	17
Corso Vittorio Emanuele II	15
Via del Circuito	14
Via Tirino	13
Viale Leopoldo Muzi	13
Viale della Riviera	11
Via Michelangelo	9
Via Salara Vecchia	9
Viale Primo Vere	9
Via Lago di Campotosto	8
Via Lago di Capestrano	8
Via Ruggiano	8
LUNGOMARE MATTEOTTI	7
Via Castellamare Adriatico	7
VIA GABRIELE D'ANNUNZIO	7
Via San Donato	7
Viale Pindaro	7
Viale Regina Margherita	7
Corso Umberto I	6
Lungomare Giacomo Matteotti	6
Lungomare Papa Giovanni XXIII	6
PONTE DELLE LIBERTA'	6
Ponte Gabriele D'Annunzio	6
Via Alcide De Gasperi	6
Via del Santuario	6
Via Enzo Ferrari	6

a distribuzione degli incidenti ricalca la fenomenologia pica di uno sviluppo urbano incentrato sull'automobile. Le strade con più incidentalità sono quelle di stampo extraurbano (rettilinee e molto ampie, che incoraggiano a velocità elevate e manovre di soprasso azzardate.

Si può notare che la pericolosità è quasi sempre concentrata nelle intersezioni e negli attraversamenti tra strade diverse, e che anche le arterie periferiche sono utilizzate dai ciclisti, a ¶

Altra verifica che può restituire dati utili è la valutazione del numero di incidenti in rapporto alla lunghezza di una strada, e in questo caso l'analisi mostra che gli incidenti avvengono anche in centro. Si noti ad esempio strade come Via Muzi che pur essendo molto corta ha diverse incidentalità, su cui occorrerebbe intervenire con un ridisegno, oppure via del Circuito.

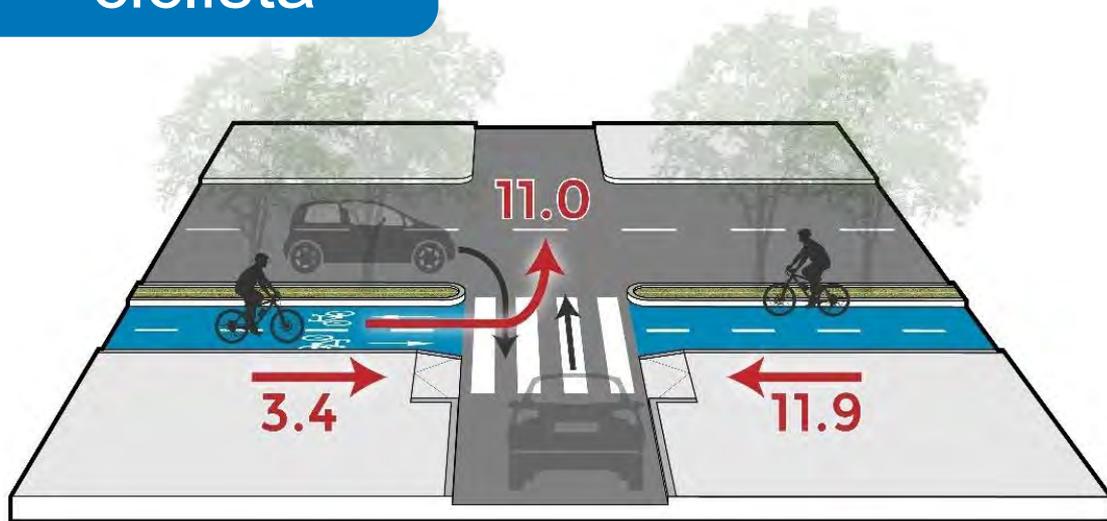
Per quanto riguarda il lungomare gli incidenti si concentrano sulle intersezioni con la ciclovia adriatica, che risulta impermeabile agli attraversamenti.

Altri approfondimenti saranno effettuati a seguito del lavoro che sta svolgendo il nuovo centro di monitoraggio.



La pericolosità delle strade aumenta agli incroci

Visibilità del ciclista



→ Frequenza di incidenti in rapporto alle manovre delle biciclette su pista ciclabile bidirezionale in sede propria agli incroci

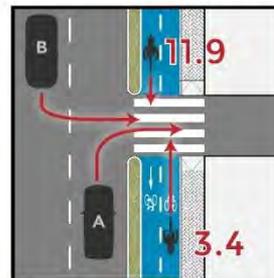
→ Frequenza di incidenti in rapporto alle manovre delle biciclette su corsia ciclabile su carreggiata agli incroci

- Sicurezza

Studio decennale (1993-2003) riguardante l'incidentalità dei percorsi ciclabili agli incroci in ambito urbano.
Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne - Barbara Egger, consigliera di stato del Cantone, e Oskar Balsiger, ingegnere stradale e storico consigliere comunale del Cantone di Berna.

Incidentalità | Separazione dei flussi con pista ciclabile bidirezionale in sede propria

Situazione A: svolta a destra del veicolo

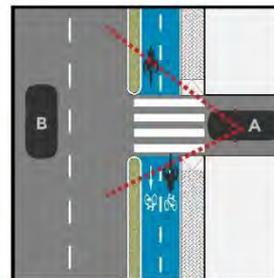


Per il ciclista che percorre la pista ciclabile in sede propria, nella stessa direzione del veicolo A, la **frequenza di incidenti** è pari a **3.4**. Non si tratta di un valore ottimale poiché, nonostante la buona visibilità reciproca, entra in gioco l'assetto mentale degli utenti:

- i ciclisti hanno una sensazione di maggior protezione e sicurezza, che non mantengono agli incroci,
- gli automobilisti percepiscono in maniera limitata la presenza della pista, essendo separata dalla carreggiata.

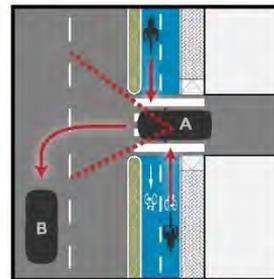
Per il ciclista che percorre la pista nel senso opposto, la frequenza di incidenti aumenta esponenzialmente, fino a **11.9**, a causa della quasi impossibilità di essere visto dal veicolo B che, in prossimità dell'incrocio, svolta velocemente alla sua sinistra. Con la presenza di parcheggi sul lato destro della carreggiata la visibilità peggiorerebbe ulteriormente.

Situazione B: uscita del veicolo da una strada laterale o da un passo carrabile



Quando il veicolo A è in procinto di avvicinarsi al punto di uscita, i ciclisti che transitano sulla pista ciclabile bidirezionale in sede propria vengono visti dall'automobilista all'ultimo momento.

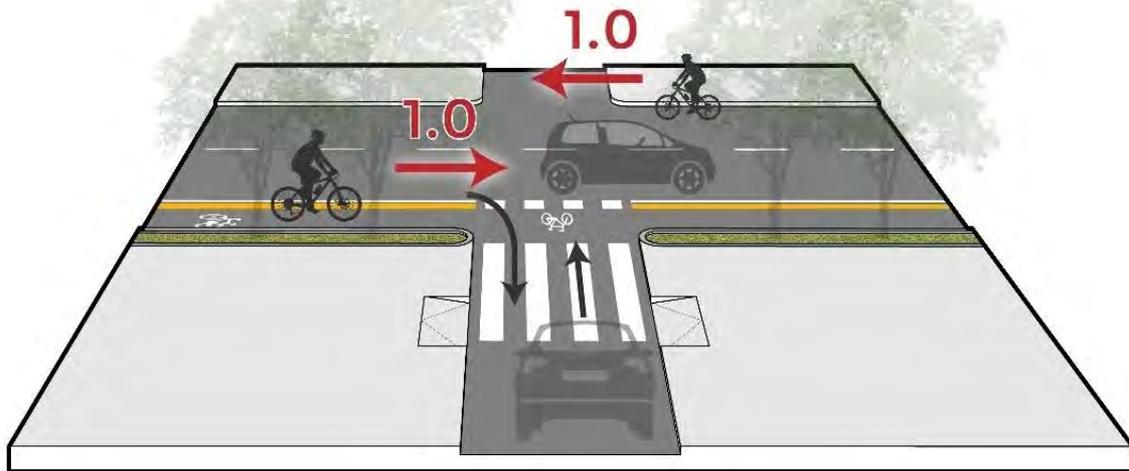
La visibilità reciproca tra gli utenti è subordinata all'ampiezza del marciapiede e all'altezza degli elementi al contorno.



Quando il veicolo A è in attesa di immettersi sulla strada principale, il ciclista è costretto a fastidiosi stop and go e, in corrispondenza dell'incrocio, deve fermarsi in attesa della manovra dell'automobilista.

Difatti, le piste ciclabili bidirezionali sono generalmente indicate per percorsi con scarsità di intersezioni laterali.

Visibilità del ciclista



Frequenza di incidenti in rapporto alle manovre delle biciclette su corsia ciclabile su carreggiata agli incroci

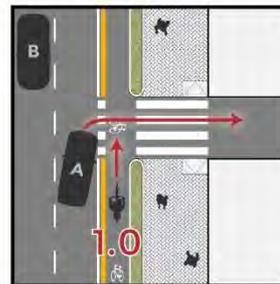


Frequenza di incidenti in rapporto alle manovre delle biciclette su pista ciclabile bidirezionale in sede propria agli incroci

+ Sicurezza

Incidentalità | Carreggiata in condivisione con corsia ciclabile

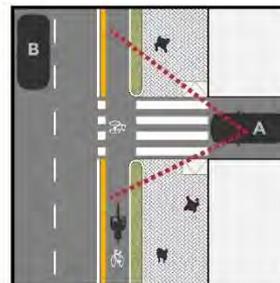
Situazione A: svolta a destra del veicolo



Per il ciclista che percorre una corsia ciclabile su carreggiata in condivisione la **frequenza di incidenti** è pari a **1.0** poiché la visibilità reciproca tra gli utenti è ottimale. Anche in questo caso, entra in gioco l'assetto mentale degli utenti:

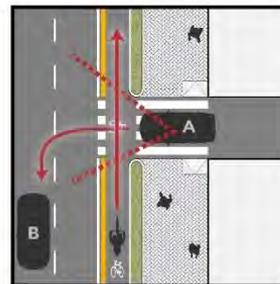
- i ciclisti probabilmente vivono la pedalata con più stress ma la loro attenzione è maggiore;
- gli automobilisti percepiscono la presenza di utenti deboli in prossimità e adottano una guida più accorta; secondo la teoria "safety number", la loro accortezza sarà tanto maggiore quanto maggiore è il numero di ciclisti presenti in carreggiata.

Situazione B: uscita del veicolo da una strada laterale o da un passo carrabile



Quando il veicolo A è in procinto di avvicinarsi al punto di uscita, è evidente la miglior visibilità reciproca tra automobilisti e ciclisti che percorrono la corsia ciclabile su carreggiata.

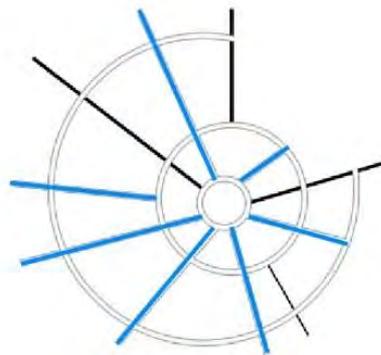
Anche in questo caso la visibilità è subordinata all'ampiezza del marciapiede e all'altezza degli elementi al contorno ma la visuale risulta più sgombra e l'automobilista è portato a rallentare in ogni caso, avvicinandosi alla strada principale.



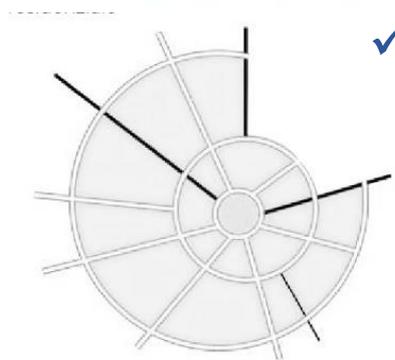
Quando il veicolo A è in attesa di immettersi sulla strada principale, l'automobilista è tenuto a dare la precedenza al ciclista che sta percorrendo la corsia ciclabile su carreggiata, per cui anche questa situazione risulta vantaggiosa rispetto ad una pista ciclabile in sede propria.

Biciplan, modalità di lavoro:

Per **diffondere** l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto primario, capace di soddisfare anche gli spostamenti **casa-scuola e casa-lavoro** e di accesso ai servizi, e non solo quelli ricreativi o sportivi o di brevissimo raggio, è necessario:



✓ una nuova **rete primaria** che passa dagli attuali 31 chilometri a **54 chilometri**;



✓ una **capillare rete secondaria** e un generale ridisegno della strada per ridurre le velocità, vero elemento di pericolo, attuando strategie di **MODERAZIONE DEL TRAFFICO** che passa dagli attuali 4 chilometri a **40 chilometri**;



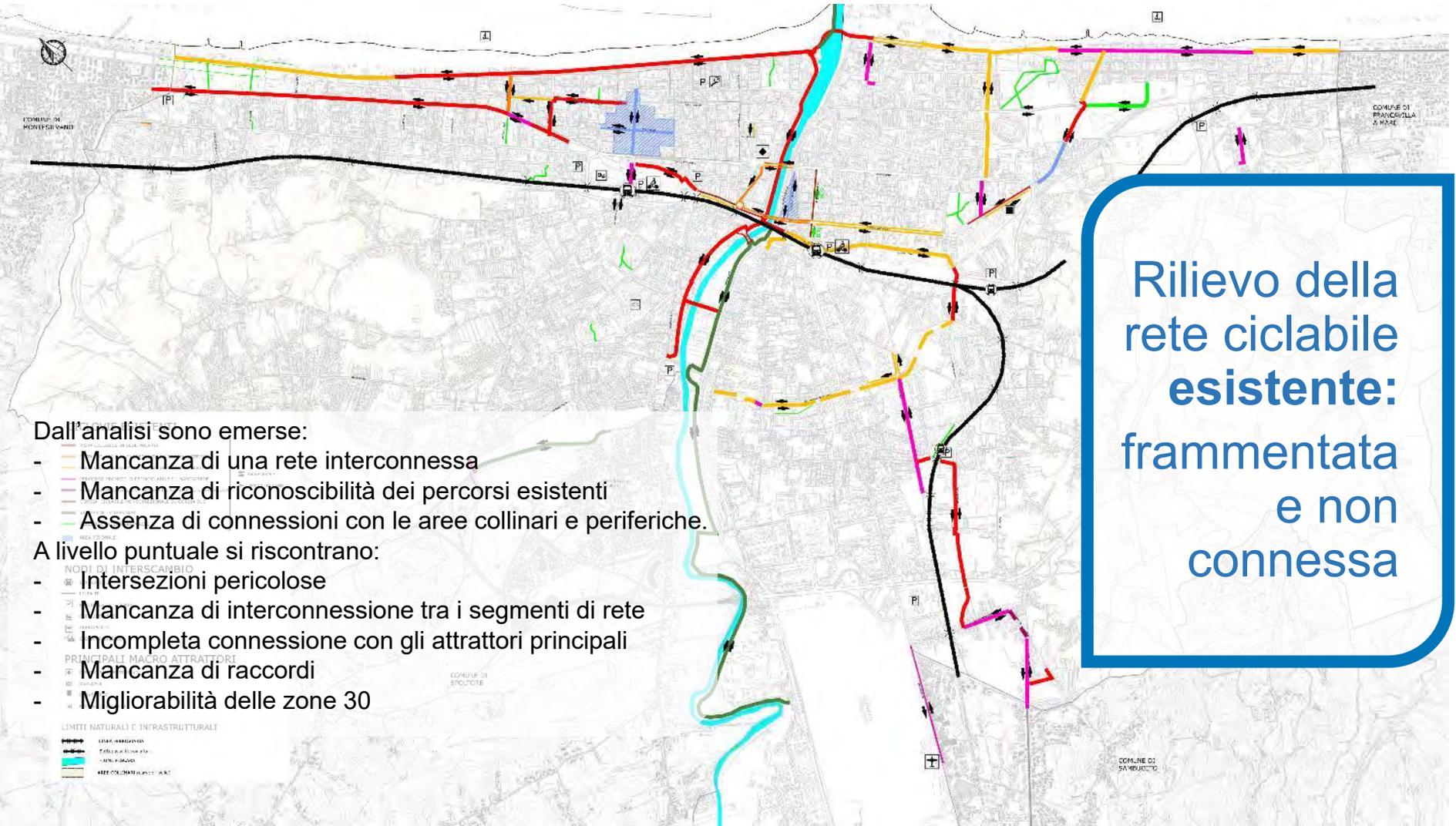
BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

vision

PESCARA CITTÀ CICLABILE



ovvero ciclabilità diffusa e
costruzione di un contesto sicuro per chi va in bicicletta, nel quale sia
possibile muoversi ovunque...



Rilievo della
rete ciclabile
esistente:
frammentata
e non
connessa

Dall'analisi sono emerse:

- Mancanza di una rete interconnessa
- Mancanza di riconoscibilità dei percorsi esistenti
- Assenza di connessioni con le aree collinari e periferiche.

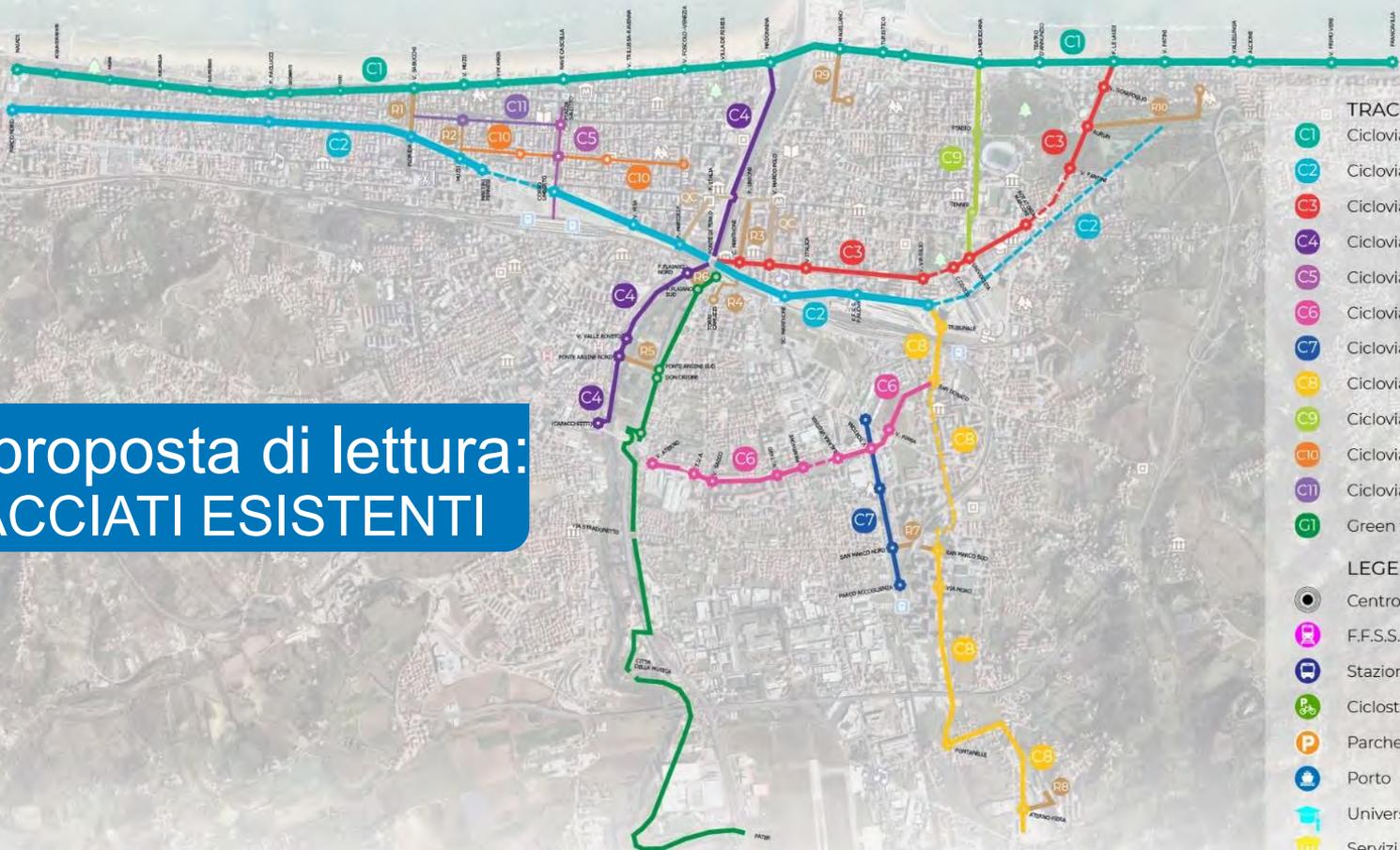
A livello puntuale si riscontrano:

- Intersezioni pericolose
- Mancanza di interconnessione tra i segmenti di rete
- Incompleta connessione con gli attrattori principali
- Mancanza di raccordi
- Migliorabilità delle zone 30

LIMITI NATURALI E INFRASTRUTTURALI

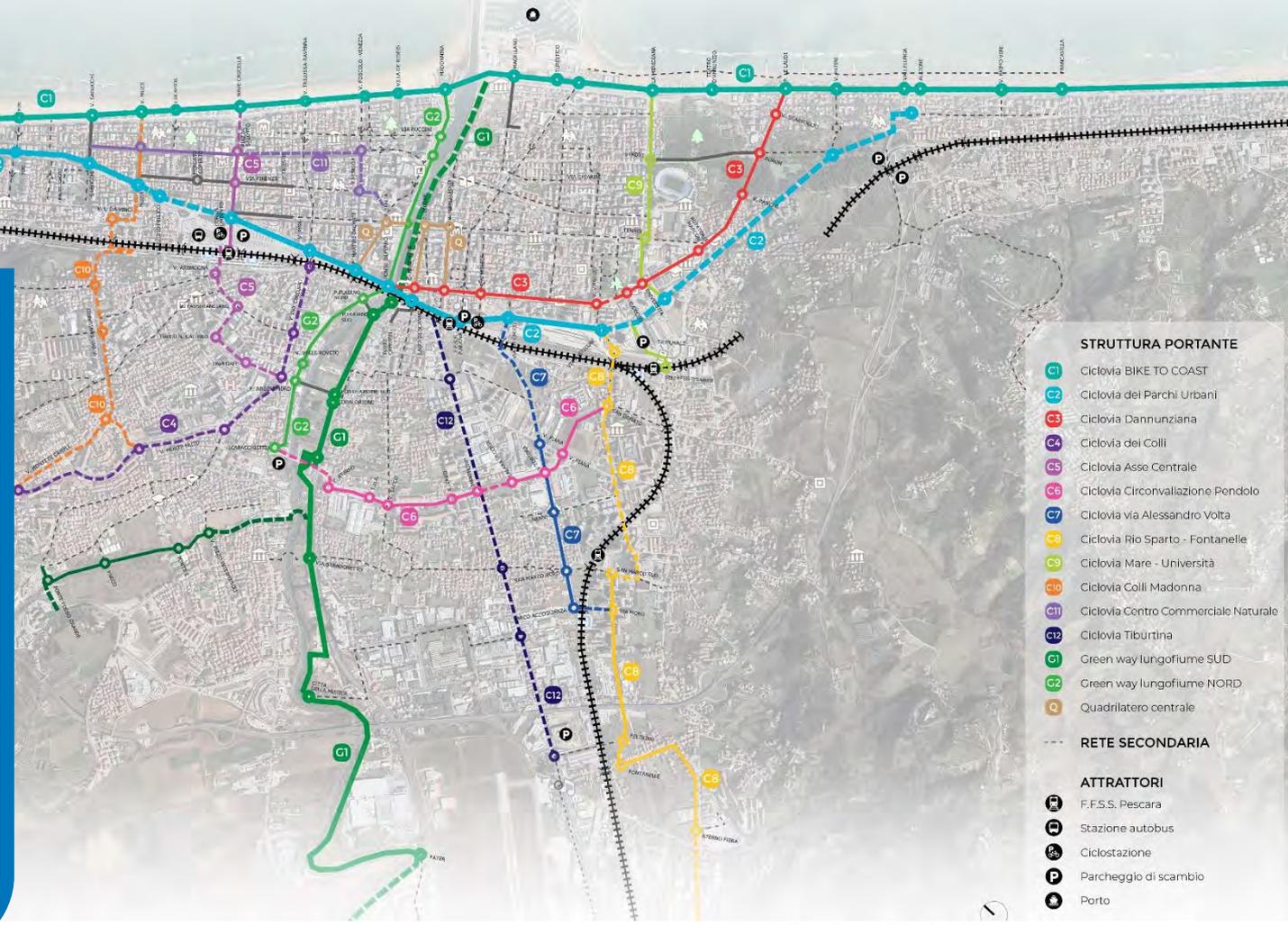
- LINEE ABBANDONATE
- INFRASTRUTTURE ABANDONATE
- AREE COLLABORATIVE

La proposta di lettura: TRACCIATI ESISTENTI



- TRACCIATI**
- C1 Ciclovía BIKE TO COAST
 - C2 Ciclovía dei Parchi
 - C3 Ciclovía Dannunziana
 - C4 Ciclovía Lungofiume Nord
 - C5 Ciclovía Asse Centrale
 - C6 Ciclovía Circonvallazione Pendolo
 - C7 Ciclovía via Alessandro Volta
 - C8 Ciclovía Rio Sparto - Fontanelle
 - C9 Ciclovía Mare - Università
 - C10 Ciclovía ZTL via Firenze - via Battisti
 - C11 Ciclovía ZTL via Regina Margherita
 - G1 Green way lungofiume SUD
- LEGENDA || Elaborati seguenti**
- Centro cittadino
 - F.F.S.S. Pescara
 - Stazione autobus
 - Ciclostazione
 - Parcheggio di scambio
 - Porto
 - Università
 - Servizi pubblici
 - Servizi culturali
 - Assistenza sanitaria

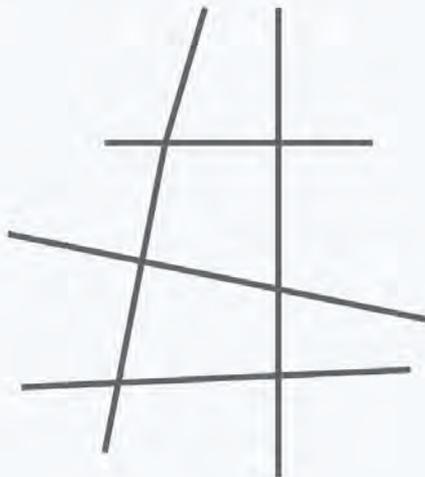
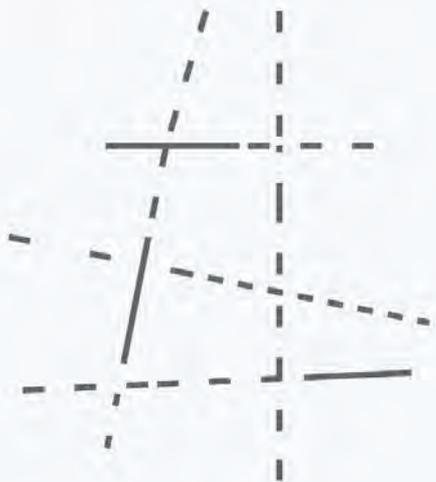
**NUOVA
RETE
CICLABILE:**
Completa
Coerente
Connessa
Confortevole
Prioritaria
(sicurezza e
prevalenza agli incroci)



- STRUTTURA PORTANTE**
- C1 Ciclovia BIKE TO COAST
 - C2 Ciclovia dei Parchi Urbani
 - C3 Ciclovia Dannunziana
 - C4 Ciclovia dei Colli
 - C5 Ciclovia Asse Centrale
 - C6 Ciclovia Circonvallazione Pendolo
 - C7 Ciclovia via Alessandro Volta
 - C8 Ciclovia Rio Sparto - Fontanelle
 - C9 Ciclovia Mare - Università
 - C10 Ciclovia Colli Madonna
 - C11 Ciclovia Centro Commerciale Naturale
 - C12 Ciclovia Tiburtina
 - G1 Green way lungofiume SUD
 - G2 Green way lungofiume NORD
 - Q Quadrilatero centrale
- RETE SECONDARIA**
- ATTRATTORI**
- F.F.S.S. Pescara
 - Stazione autobus
 - Ciclostazione
 - Parcheggio di scambio
 - Porto

1. Continui

Sono continui, senza ostacoli e interruzioni.

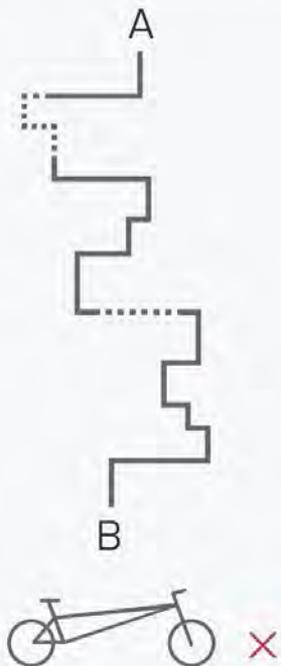


Percorsi Ciclabili: 5 principi progettuali



2. Brevi

Sono **brevi e diretti**, e quindi più comodi.



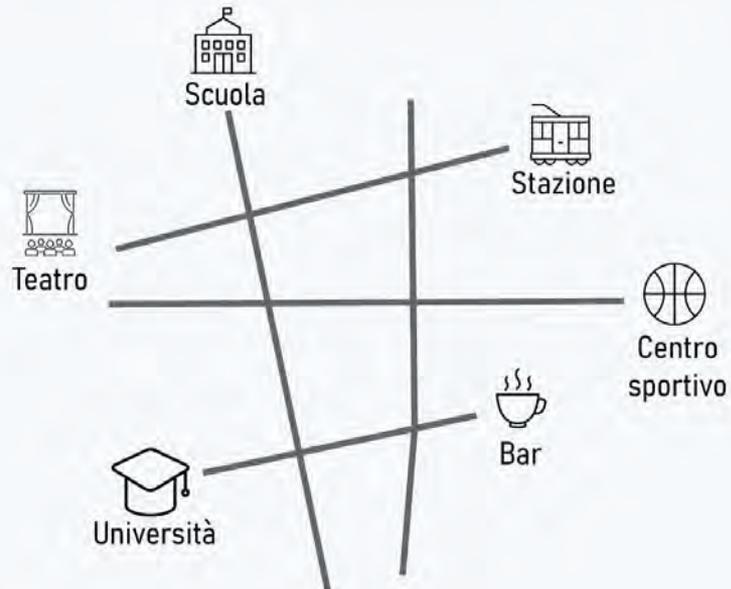
Percorsi Ciclabili: 5 principi progettuali



Piano delle Ciclovie

3. Attrattivi

Collegano i punti attrattivi della città



Percorsi Ciclabili: 5 principi progettuali



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

4. Riconoscibili

Sono **facilmente riconoscibili** sia dai ciclisti sia dagli automobilisti



✘



✔

Percorsi Ciclabili:
5 principi progettuali

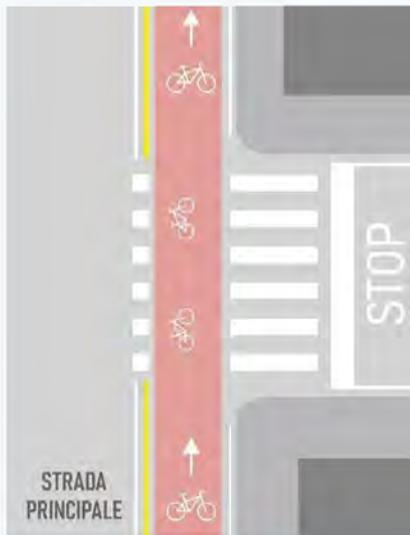


5. Prioritari

I percorsi ciclabili che si trovano lungo le strade principali hanno la **priorità** sulle strade secondarie



✗



✓

Percorsi Ciclabili: 5 principi progettuali



RETE SECONDARIA: Diffusa e Complementare

STRUTTURA PORTANTE

- C1 Ciclovía BIKE 'O COASTI
- C2 Ciclovía dei Parchi Urbani
- C3 Ciclovía Dannunziata
- C4 Ciclovía dei Colli
- C5 Ciclovía Asse Centrale
- C6 Ciclovía Circonvallazione Pendolo
- C7 Ciclovía via Alessandro Volta
- C8 Ciclovía Rio Sparto - Fontanelle
- C9 Ciclovía Mare - Università
- C10 Ciclovía Colli Madonna
- C11 Ciclovía Centro Commerciale Naturale
- C12 Ciclovía Tiburtina
- G1 Green way lungofiume SUD
- G2 Green way lungofiume NORD
- Q Quadrilatero centrale

--- RETE SECONDARIA

ATTRATTORI

- F.F.S.S. Pescara
- Stazione autobus
- Ciclostazione
- P Parcheggio di scambio
- Porto

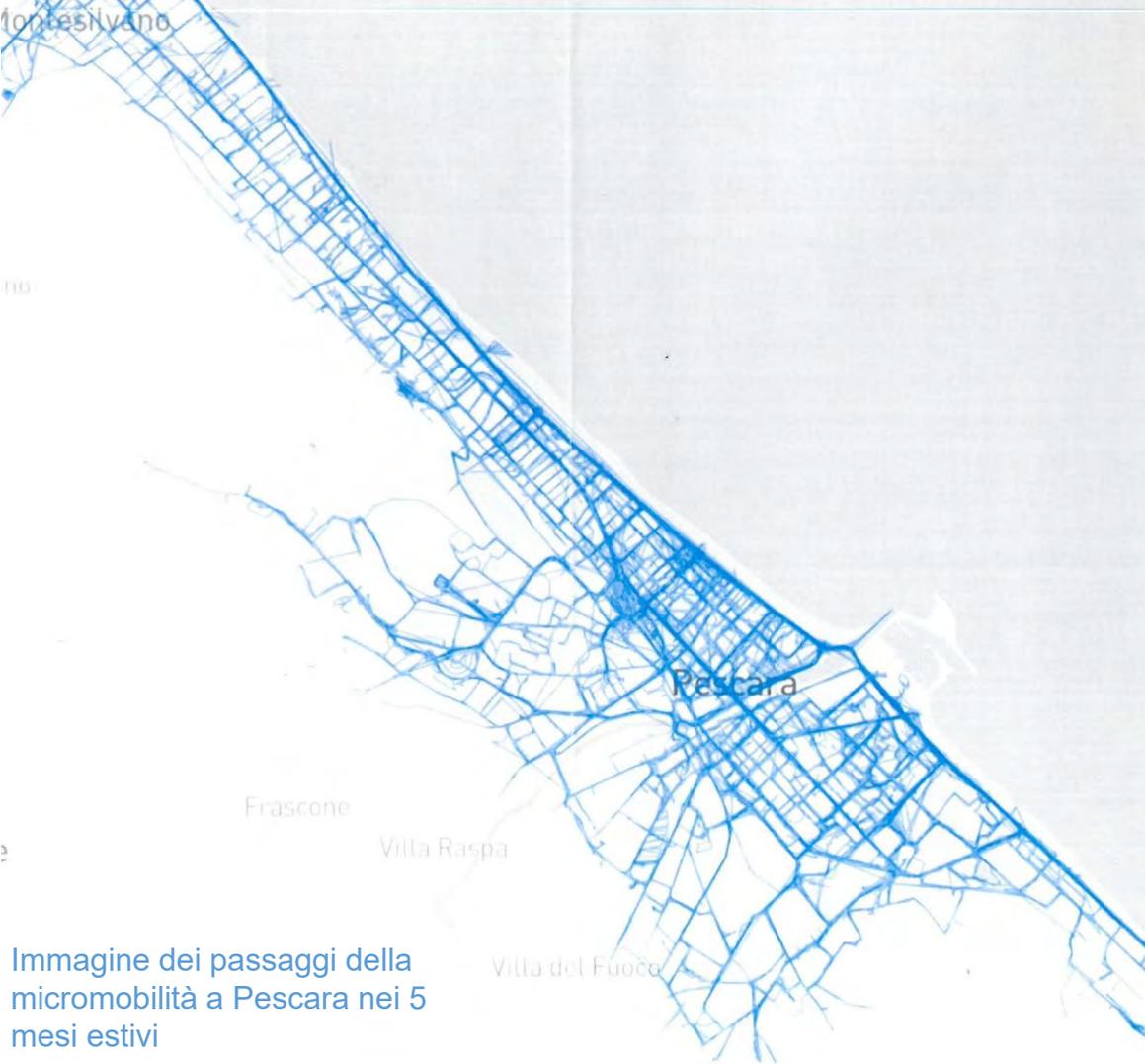


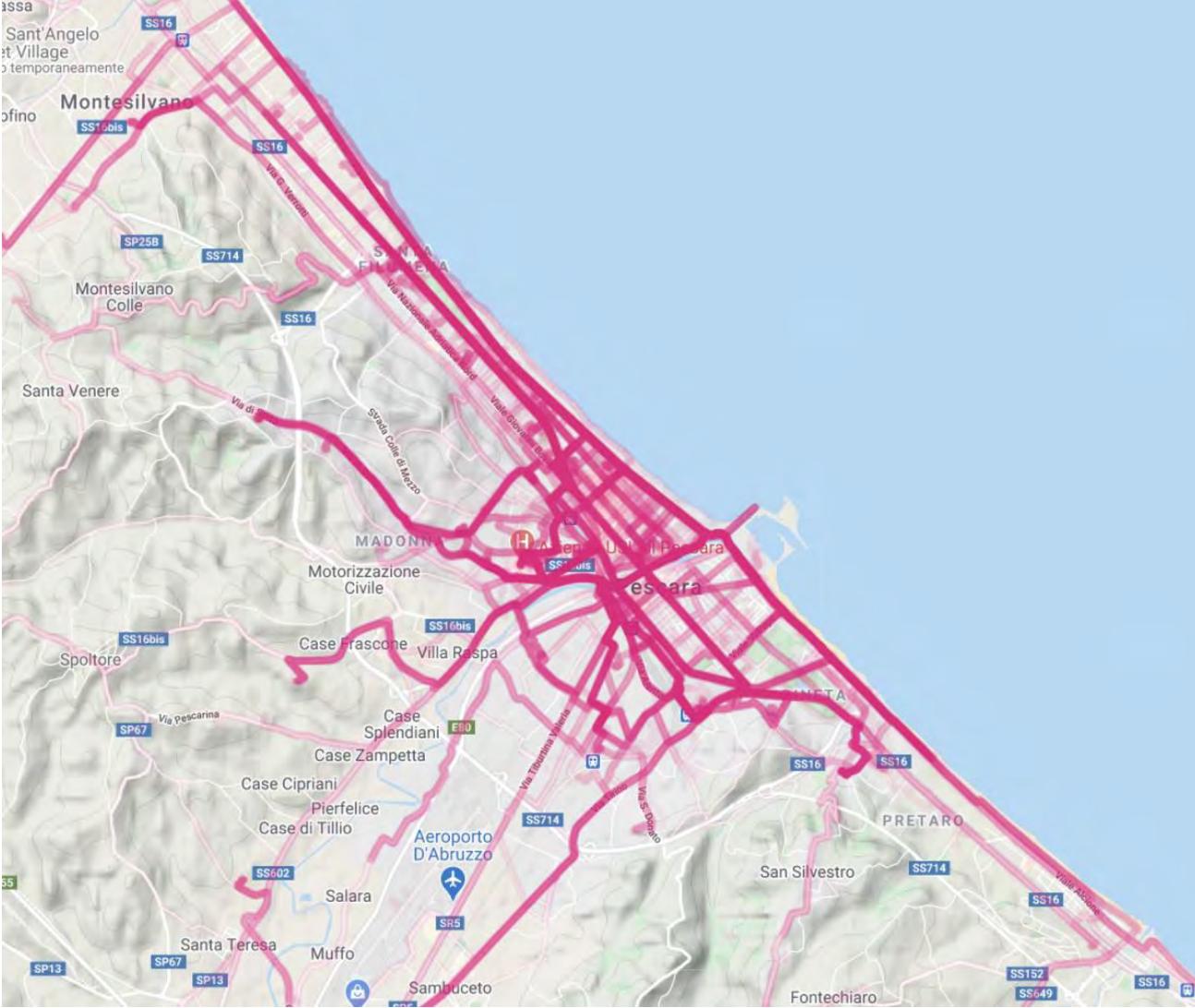
Immagine dei passaggi della micromobilità a Pescara nei 5 mesi estivi

La necessità è quella di progettare **una città ciclabile** e non una rete ciclabile inserita in una città che resta ostile alla circolazione dei ciclisti.

In questo senso **non vogliamo pensare solo alle attrezzature e ai servizi per la ciclabilità ma all'intero spazio pubblico e all'individuazione delle criticità che ne condizionano l'utilizzo diffuso.**



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie



Ciclabilità diffusa: Ogni luogo è una DESTINAZIONE

La domanda di
ciclabilità è diffusa su
tutta la rete e rende
impossibile la
costruzione ovunque di
piste ciclabili in sede
propria ovunque

*grafici di utilizzo BIKE trial progetto
Pesos



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Ogni luogo è una DESTINAZIONE

Fare piste ciclabili ovunque richiede molto **spazio**, molto **tempo** e **costi** ingenti:

- ✓ **Non tutte le strade hanno lo spazio per piste ciclabili.**
- ✓ **Molto tempo significa avere risultati positivi troppo in là nel tempo.**
- ✓ **Costi ingenti non sono sostenibili con l'economia pubblica attuale.**

+ SPAZIO

+ TEMPO

+ COSTI



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Si potrebbe fare piste ciclabili solo sulla **viabilità principale**

E **condividere** gli spazi in tutte le altre strade

- ✓ Meno piste significa avere più spazio da utilizzare
- ✓ I tempi si riducono e servono meno risorse
- ✓ La condivisione degli spazi può avvenire se il traffico è basso o se la velocità è ridotta (30 km/h).

- SPAZIO
- TEMPO
- COSTI



Best practice: **SARPHATISTRAAT, Olanda**



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Separazione flussi



Le strade principali nelle aree urbane devono essere rese più sicure **mantenendo separati** i diversi tipi di traffico, non consentendo il parcheggio e avendo il minor numero di intersezioni laterali.



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Spazio condiviso

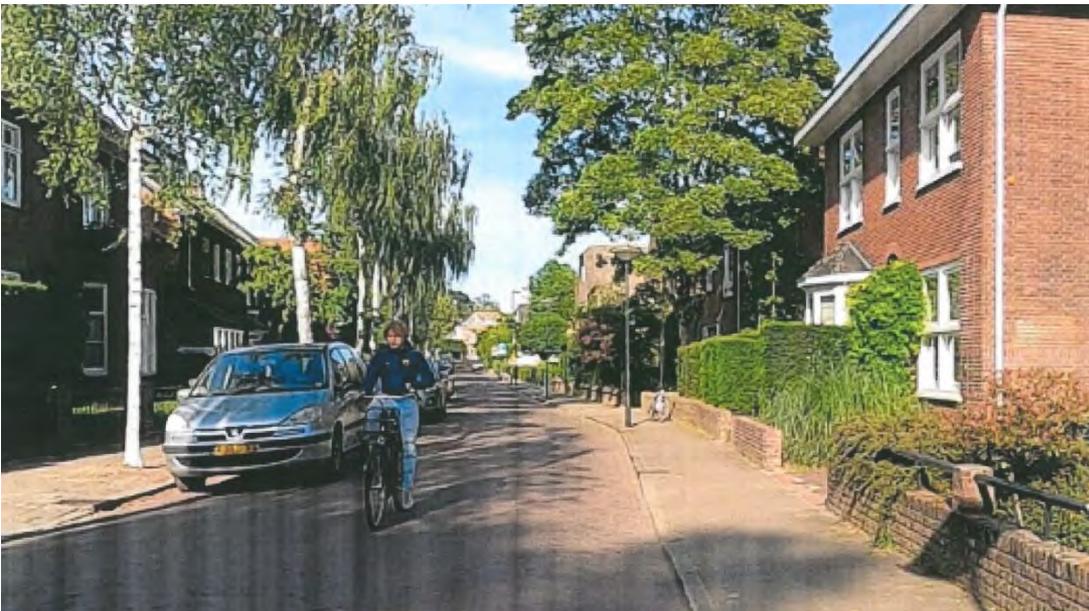


Nelle strade o nei luoghi di accesso, dove accadono molte cose contemporaneamente, lo **spazio deve essere condiviso**, e la velocità mantenuta al minimo, anche con accorgimenti progettuali, per dare agli utenti della strada abbastanza tempo per rispondere alle situazioni in evoluzione e al comportamento degli altri utenti della strada.



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Strada 30?



Le strade con limite di velocità 30 km/h dovrebbero essere progettate in modo tale che l'eccesso di velocità non sia possibile materialmente. In questa strada non è così. Tali strade sono più pericolose delle zone che sono progettate con accortezza alla moderazione della velocità.



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Design stradale



E' necessario un ***design stradale*** privo di ingombri facile da capire che non distraiga.

Tutto si lega bene. I dissuasori impediscono il parcheggio dove le linee di vista per il traffico che entra dalla strada laterale a destra sarebbero ostruite.

La priorità ciclistica è rispettata rispetto al traffico a destra e sinistra, e così la priorità dei pedoni.



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Nuovi strumenti del
codice della strada:
Corsia ciclabile



Budapest



Siviglia



Milano



Reggio Emilia

CORSIA ciclabile sormontabile

Teramo

Nuovi strumenti del codice della strada: Corsia ciclabile



L'Aquila*

Al di sotto delle dimensioni minime non è opportuno inserire la linea di demarcazione tratteggiata sul lato sinistro della corsia ciclabile, dato che si verrebbe in tal modo a delimitare uno spazio non 'plausibile' agli occhi dell'automobilista e del ciclista.



BICIANPLAN
Piano delle Ciclovie

Strategie del Biciplan



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

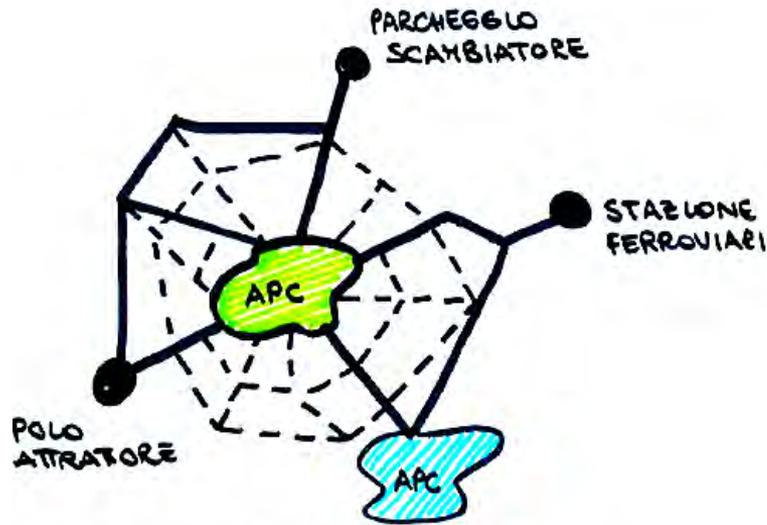
10 AZIONI per il BiciPlan di Pescara



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Alfa

1



- Itinerario ciclabile principale
- - - Itinerario ciclabile secondario
- APC nel centro storico
- APC in area residenziale esterna

* Da linee guida per la progettazione biciplan

Separazione dei flussi lungo le principali direttrici del traffico
(da 26 a 44 km di RETE PRIMARIA della ciclopoltana) e condivisione degli spazi per i raccordi (77 km RETE SECONDARIA).



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

2



2. Continuità e precedenza per i percorsi ciclabili
attraverso segnaletica e opportuni interventi di moderazione del traffico

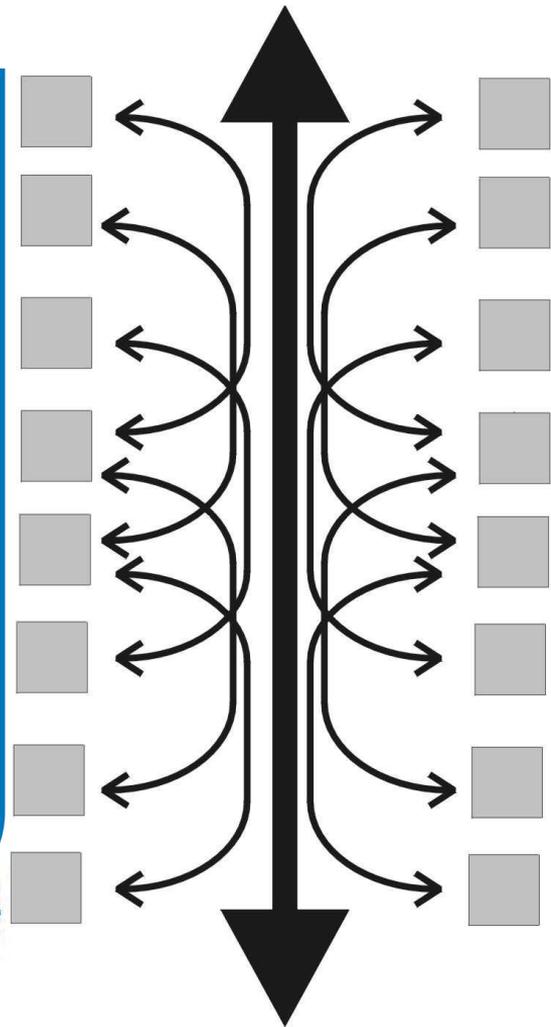


BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

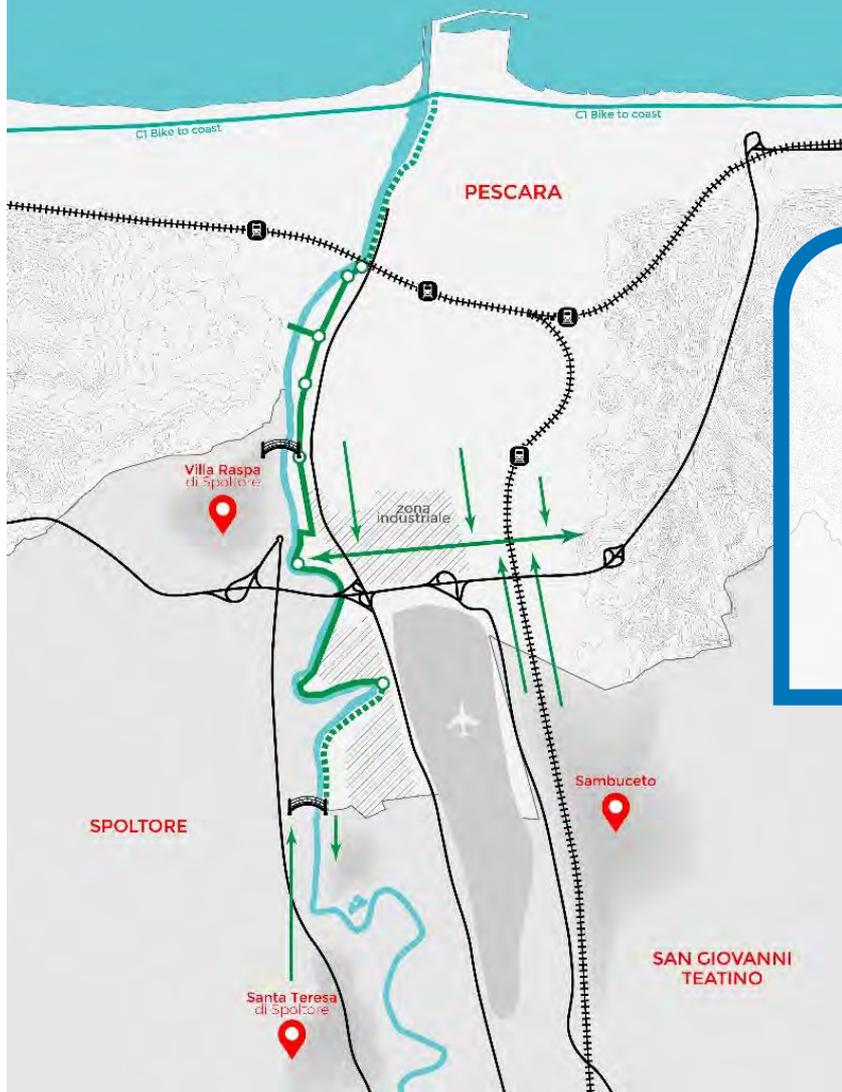
3



3.
**Interconnessioni
e permeabilità
dei tratti ciclabili
attraverso progetti
di miglioramento
dei passaggi tra
strade diverse per
rendere la rete
aperta e diffusa**



4

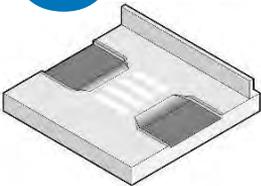


4. Messa in rete dei sistemi ciclabili di area vasta esistenti e di progetto, con gli attrattori intermodali

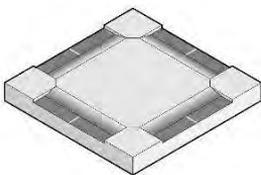


BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

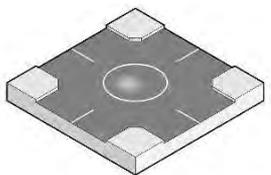
5



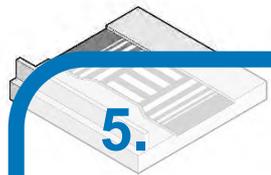
Attraversamento rialzato



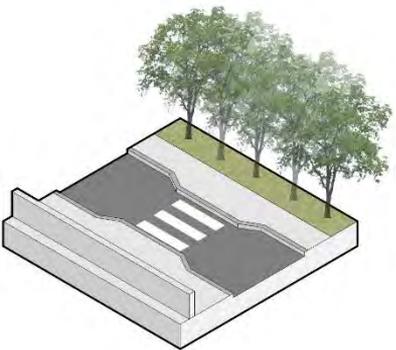
Intersezione rialzata



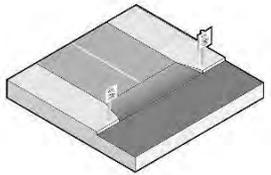
Rotatoria e mini-rotatorie



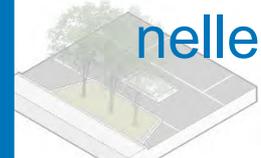
5. Isole ambientali e moderazione del traffico nei quartieri residenziali e nelle aree con funzioni e usi misti del suolo.



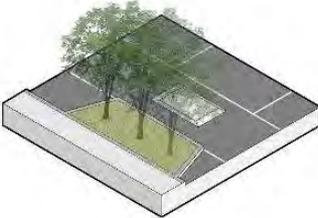
Attraversamento rialzato



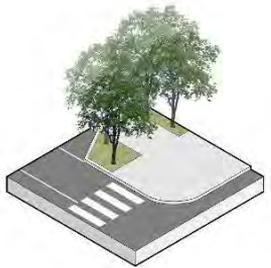
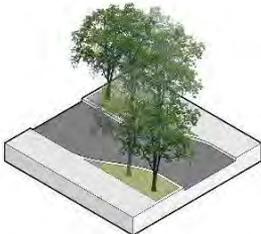
Porta di accesso



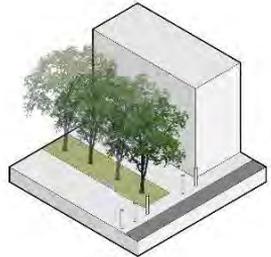
Attraversamento rialzato



Chicane



Allargamento dei golfi



Chiusura al traffico



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

6

SEGNALETICA VERTICALE || Biciplan Pescara



dove sono?

dove vorrei andare?

quale percorso seguire?

sto andando nella direzione giusta?

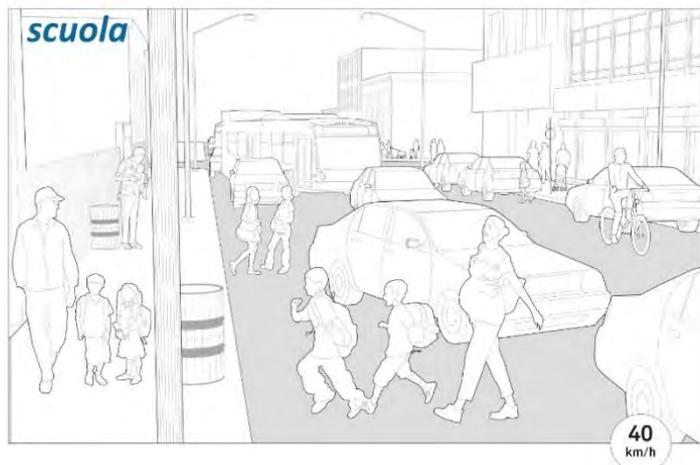
INFORMATIVA

DIREZIONALE

CONFERMATIVA



6. Wayfinding e segnaletica per la riconoscibilità e la percorribilità



7. Strade scolastiche
(con interventi di risposta degli spazi interni per la sosta e degli accessi), stretta interlocuzione con Mobility Manager scolastici

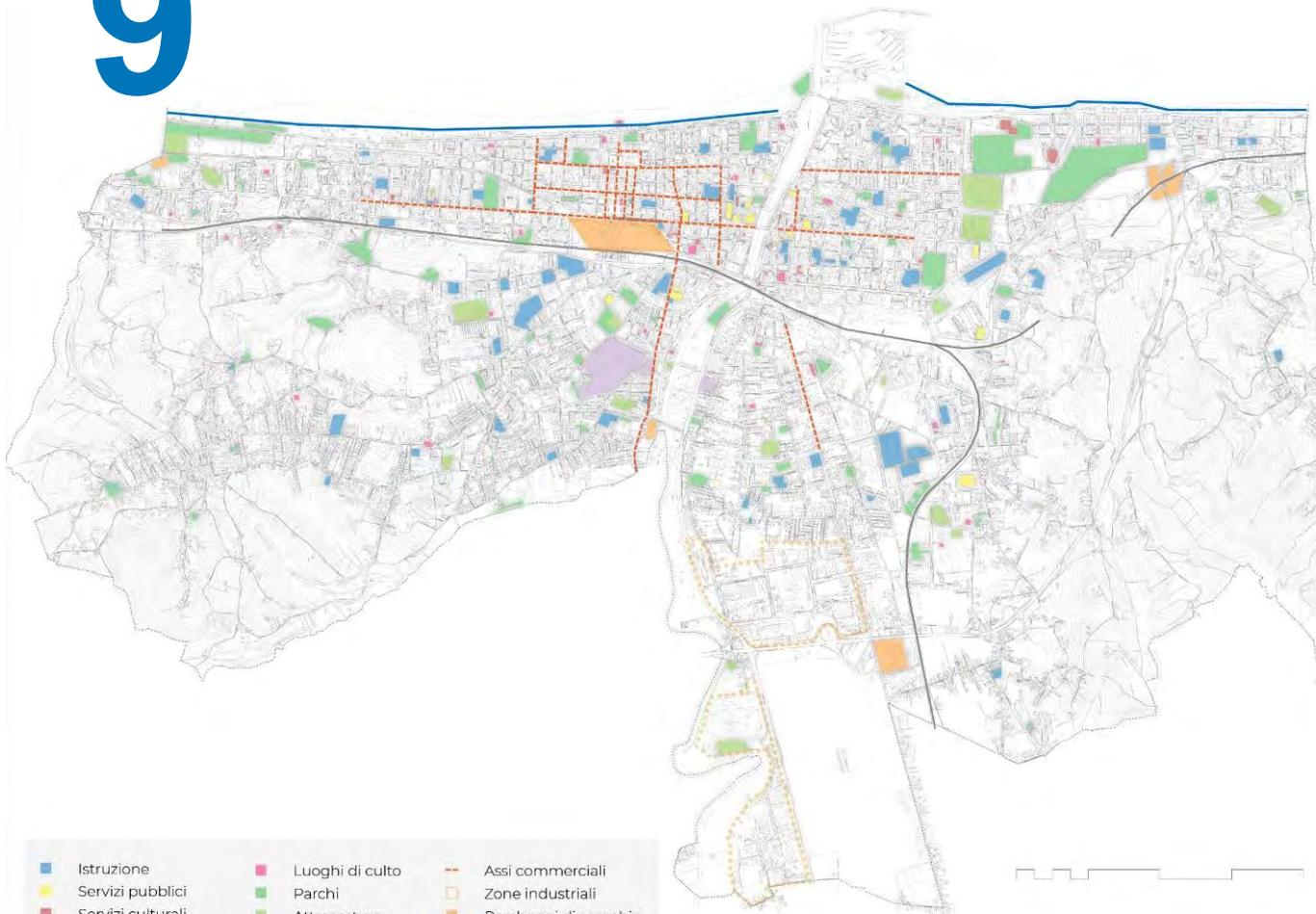




8. Connessione con i principali poli del trasporto intermodale (stazioni, porto aeroporto), con i parcheggi di scambio e con le due ciclostazioni

- Ciclovie esistenti
- - - Ciclovie previste da Eic plan
- HUB**
- Aeroporto
- Porto
- Stazione autobus

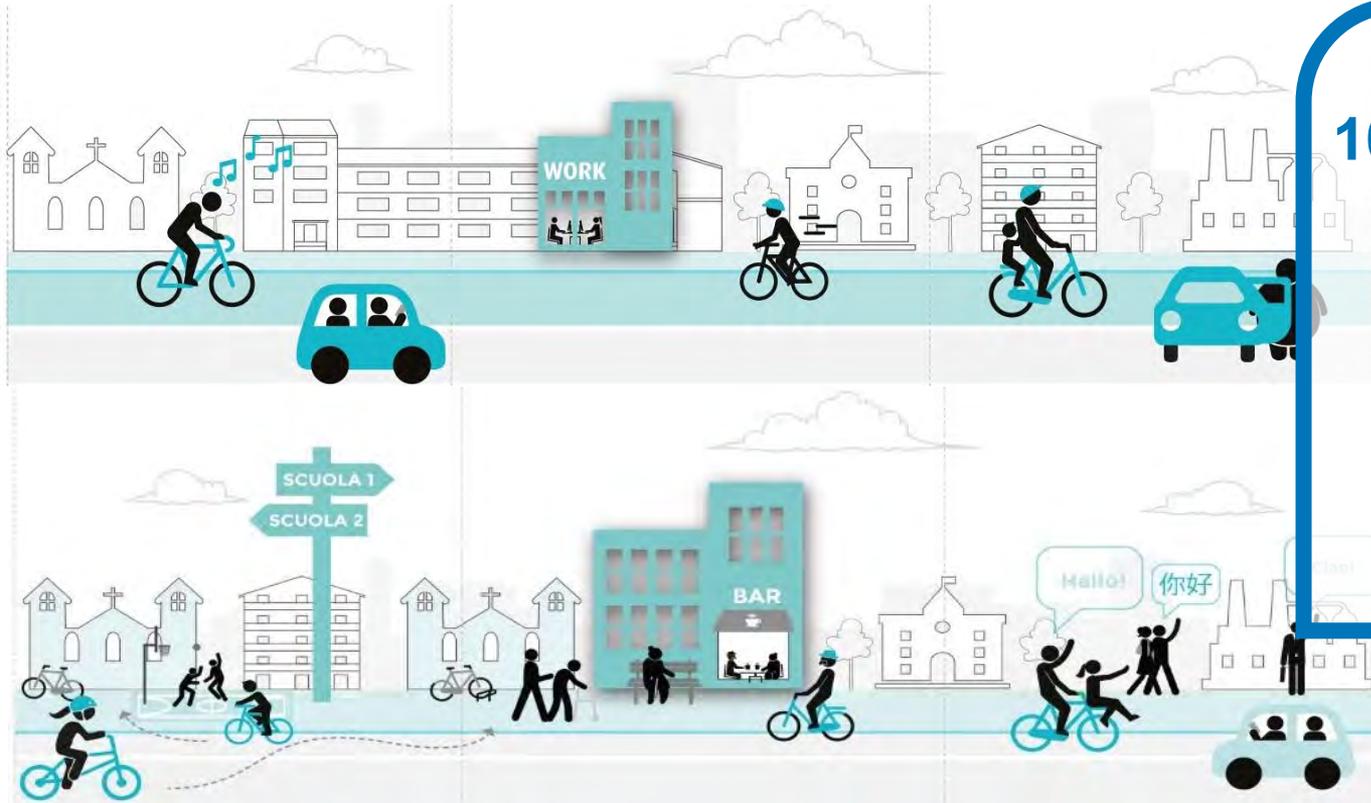
9



- | | | |
|------------------------|-------------------------|------------------------|
| ■ Istruzione | ■ Luoghi di culto | — Assi commerciali |
| ■ Servizi pubblici | ■ Parchi | ■ Zone industriali |
| ■ Servizi culturali | ■ Attrezzature sportive | ■ Parcheggi di scambio |
| ■ Assistenza sanitaria | | ■ Riviera |

9.BOX bici e punti sosta bici presso i principali attrattori all'interno dei cortili e in sicurezza, obbligo di spazi sosta nei condomini

10



10. Interlocuzione con Mobility Manager e Stakeholders

BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

Il **volo delle oche**

rappresenta le regole del traffico che unisce partenza e destinazione, mentre gli **storni** si muovono come in una nuvola di destinazioni formando dei disegni meravigliosi nel cielo...

I ciclisti non sono versioni più piccole delle auto e hanno quindi bisogno di metafore nuove e sempre diverse, sensibili alle caratteristiche locali.

**Vogliamo progettare
per stormi di oche o
per sciami di storni?**



Pista ciclabile in sede propria



Dimensionamento

DM 557/99 art. 7 c. 1	monodirezionale X ≥ 1,50 m	note	bidirezionale X ≥ 2,50 m
valori consigliati	x [m]	x è eccezionalmente riducibile a 1,00 m per brev. tratti o per garani. lire con limitat. (DM 557/99 art. 7 c. 2)	x [m]
struttura portante	≥ 2,00		≥ 2,80
rete secondaria	≥ 1,50		≥ 2,50

Segnaletica verticale

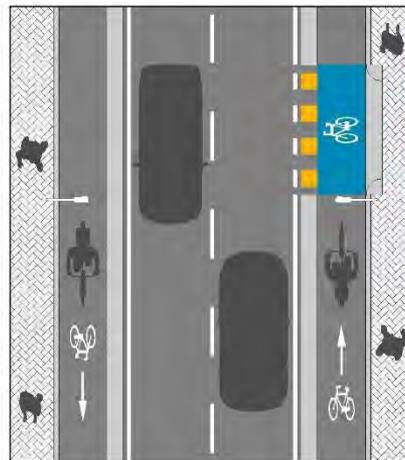
fig. 90 art. 122 fig. 91 art. 122



Tipologia A | Pista ciclabile in sede propria

Tipo di separazione: elemento longitudinale fisicamente invalicabile

Rif. DM 557/99 art. 4 c. 1 lett. a)



Pista ciclabile in sede propria, ad **unico o doppio senso di marcia**, qualora la sua sede sia **fisicamente separata** da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili (da DM 557/99 articolo 6 comma 2 lettera a).

Grado di permeabilità **basso**.

Sulle **strade extraurbane secondarie** e sulle **strade urbane di scorrimento** le piste ciclabili, ove occorrono, devono essere realizzate in sede propria, salvo i casi nei quali i relativi percorsi protetti siano attuati sui marciapiedi.

Inoltre, possono essere realizzate sulle **strade urbane di quartiere** e sulle **strade locali extraurbane** (da DM 557/99 articolo 6 comma 6 lettere b - c).

La larghezza dello **spartitraffico fisicamente invalicabile** che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, **non** deve essere **inferiore a 0,50 m** (da DM 557/99 articolo 7 comma 4).

Per la casistica completa riguardante gli elementi fisicamente invalicabili si rimanda alla **scheda di approfondimento AI**.

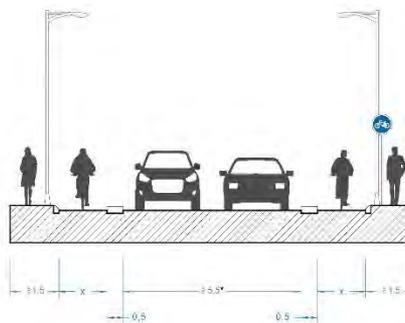
Segnaletica

Pilogramma della bici di colore bianco (fig. 11427/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm).

Note

L'esempio riporta una pista ciclabile **monodirezionale** in sede propria.

* la dimensione delle corsie carrabili va aumentata in relazione al tipo di traffico e alla presenza di traffico, in caso di passaggio di autobus il valore deve essere ≥ 7,50 m.



Pista ciclabile su corsia riservata



Dimensionamento

DM 557/99 art. 7 c. 1	monodirezionale X ≥ 1,50 m	note	bidirezionale X ≥ 2,50 m
valori consigliati	x [m]	x è eccezionalmente ricucibile a 1,00 m per brevi tratti o per garantire continuità (DM 557/99 art. 7 c. 2)	x [m]
struttura portante	≥ 2,00		≥ 2,80
rete secondaria	≥ 1,50		≥ 2,50

Segnaletica verticale

fig. 30/a c. 122

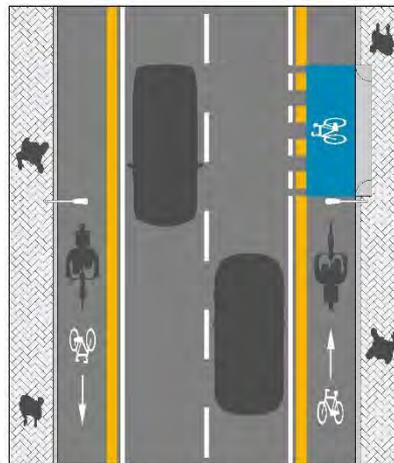
fig. 9 art. 22



Tipologia B | Pista ciclabile su corsia riservata

Tipo di separazione: segnaletica longitudinale

Rif. DM 557/99 art. 4 c. 1 lett. b)



Pista ciclabile su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad **unico senso di marcia**, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da **striscia di delimitazione longitudinale** o da **delimitatori di corsia** (da DM 557/99 articolo 6 comma 2 lettera b).

Grado di permeabilità **elevato**.

Sulle **strade urbane di quartiere** o sulle **strade locali extraurbane**, le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che in sede propria, anche su corsie riservate.

Sulle **strade locali urbane** dove occorrono - devono essere sempre realizzate su corsie riservate (da DM 557/99 articolo 6 comma 6 lettere c - d).

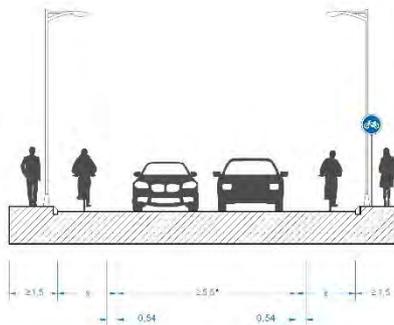
Segnaletica

Segnaletica longitudinale: riga bianca da 12 cm, riga gialla da 30 cm, intervallate da spazio non tinteggiato di 12 cm.

Pittogramma della bici di colore bianco (fig. 11 427/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm).

Note

L'esempio riporta una pista ciclabile **monodirezionale** su corsia riservata ricavata dalla carreggiata.



* la dimensione delle corsie parziali va aumentata in relazione alla tipologia e alla quantità di traffico. In caso di passaggio ci autobus il valore deve essere ≥ 7,00 m.

Così riservata TPL



Dimensionamento

DL 285/92 art. 7 c. 1	$X \geq 4,30 \text{ m}$
valori consigliati	$x \text{ [m]}$
con flussi modesti di bus	$\geq 4,00$
per corsie con elementi invalicabili	$\geq 4,80$

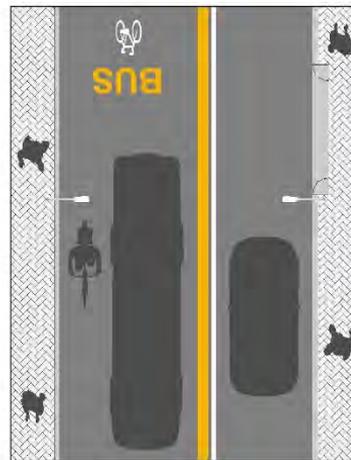
Segnaletica verticale



Tipologia D | **Ciclabile su corsia riservata al TPL**

Tipo di separazione: segnaletica longitudinale

Rif. DL 76/2020 art. 49 c. 5-ter modificazioni al DL 285/92



La circolazione dei velocipedi è consentita (anche) su **strade e corsie riservate al TPL**, purché non siano presenti binari tramviari a raso ed a condizione che, salvo situazioni puntuali, il **modulo delle strade non sia inferiore a 4,30 m** (da DL 76/2020 articolo 49 comma 5-ter).

Grado di permeabilità **elevato**.

La facoltà di ammettere la circolazione delle biciclette riguarda, per espressa o testuale previsione, la specifica fattispecie delle strade riservate (esclusivamente) al TPL, cioè la possibilità, mediante ordinanza, di riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto.

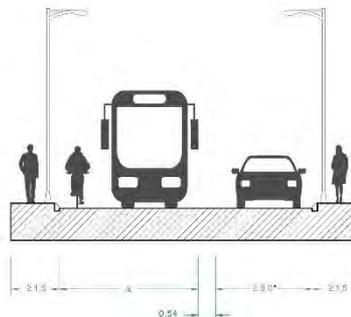
Segnaletica

Segnaletica longitudinale: riga gialla da 50 cm, riga bianca da 12 cm, intervallata da spazio non tinteggiato di 12 cm.

La segnaletica longitudinale che individua la presenza di una corsia riservata al TPL, qualora ce ne fosse la necessità, può essere sostituita da un elemento longitudinale fisicamente invalicabile.

Pictogramma della bici di colore bianco (fig. II 427/b) e scritta "BUS" di colore giallo.

Note



* La dimensione delle corsie ciclabili va aumentata in relazione alla tipologia e alla quantità di traffico. In caso di passaggio di autobus il vano deve essere $\geq 3,50 \text{ m}$.

Doppio senso ciclabile



Dimensionamento

I valori riportati sono indicativi, per quanto derivati e consolidati dall'esperienza applicativa e non da misure casuali.

valore indicativo	x [m]	y [m]	note
standard	1,50	2,75*	La norma esplicitamente rende l'insertimento del doppio senso ciclabile nel parandente dalla larghezza dei la corsisti a la e questo ne comporta una possibilità di applicazione diffusa.
minimo	0,60	2,00	

Segnaletica verticale

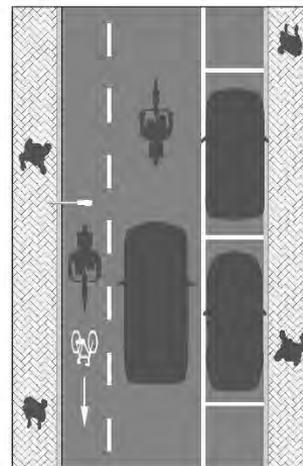
ESEMPIO
fig. 47 art. 16 + mod. 4 art. 65 - 66



Tipologia E | Doppio senso ciclabile

Tipo di separazione: segnaletica longitudinale

Rif. DL 76/2020 art. 49 c. 5-ter modificazioni al DL 285/92



Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile intesa come parte longitudinale della carreggiata urbana a **senso unico di marcia**, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle **strade urbane** dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli (da DL 76/2020 articolo 49 comma 5 ter).

Grado di permeabilità **elevato**.

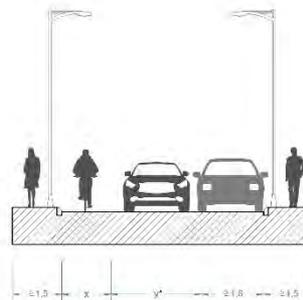
Il doppio senso ciclabile può essere definito, indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di arco per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito, ma solo su **strade classificate di tipo E, E-bis, F o F-bis**, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a **30 km/h** ovvero su parte di una **zona a traffico limitato**.

Segnaletica

Segnaletica longitudinale: riga bianca da 12 cm discontinua. Pittogramma della bici di colore bianco (fig. 11 47/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm).

Note

* La dimensione delle corsie ciclabili va aumentata in relazione alla tipologia e alla quantità di traffico. In caso di passaggi di autobus il valore deve essere $\geq 3,50$ m.



Strada urbana a priorità ciclabile

Tipologia F | Strada urbana a priorità ciclabile E-bis

Tipo di separazione: nessuna

Rif. DL 76/2020 art. 49 c. 5-ter modificazioni al DL 285/92



E-bis - Strada urbana ciclabile intesa come strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con **limite di velocità non superiore a 30 km/h**, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedisti (da DL 76/2020 articolo 49 comma 5-ter).

Grado di permeabilità **elevato**.

La Circolare del Servizio Polizia Stradale del Ministero dell'Interno (prot. 3001A/7923/20/10/13/15/9 del 10/10/2020), "Direttive attuative delle disposizioni in tema di circolazione stradale" la definisce come strada urbana a cui si intende dare una **specifico connotazione ciclabile**, attribuendo la **priorità** alla circolazione dei **velocipedisti** rispetto a tutti gli altri veicoli che, comunque, sono ammessi a circolare, sia pure con particolari cautele. Inoltre, vi è espresso l'invito a garantire il rispetto del limite di velocità non superiore a 30 km/h con adeguate misure infrastrutturali di moderazione e con l'impiego di strumenti di telecontrollo e sanzionamento differente del mancato rispetto dei limiti imposti.

Sulle strade classificate di tipo **E, E-bis, F o F-bis** ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a **30 km/h**, ovvero su parte di una **zona a traffico limitato** è inoltre consentito il **doppio senso ciclabile** (da DL 76/2020 articolo 49 comma 5-ter).

Segnaletica

Variable.

Note

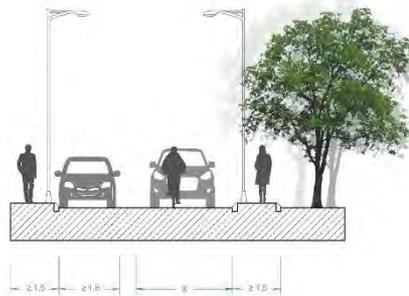
L'esempio riporta una strada urbana a priorità ciclabile E-bis con segnaletica orizzontale che indica l'impossibilità di sorpasso auto-bici.

Dimensionamento

I valori riportati sono indicativi, per quanto derivati e consolidati dall'esperienza applicativa e non da misure tassative.

valore indicativo	note
X ≥ 3,00 m	strade ciclabili E-bis possono essere definite per strade aperte al traffico nelle quali le dimensioni ristrette della carreggiata non rendono possibile tracciare corsie ciclabili e non garantiscono condizioni minime accettabili per consentire la marcia parallela tra autoveicoli e ciclisti.

Segnaletica verticale

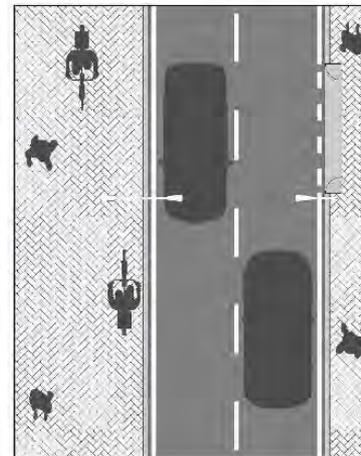


Percorsi promiscui

Tipologia M2 | Percorsi promiscui pedonali e ciclabili

Tipo di separazione: nessuna

Rif. DM 557/99 art. 4 c. 1 lett. c)



Percorso promiscuo pedonale e ciclabile, realizzato, di norma, all'interno di **parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale**, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclabile non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili.

Possono essere altresì realizzati su **parti esterne alla carreggiata**, rialzate o altrimenti delimitate e protette, **usualmente destinate ai pedoni**, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale o gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati.

In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:

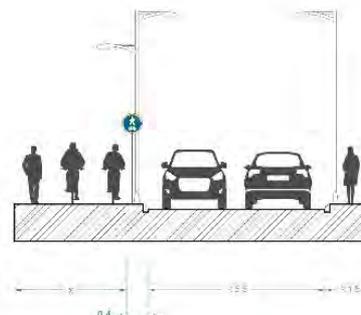
- larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili;
- traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattivi di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc. (da DM 557/99 articolo 4 comma b).

Grado di permeabilità **nullo**.

Segnaletica

Nessuna.

Note



La dimensione delle corsie sarà da bilanciare in relazione alla tipologia e alla quantità di traffico. In caso di passaggio di ciclabili sul lato e deve essere > 3,00 m.



Itinerario ciclopedonale F-bis



Tipologia G | Itinerario ciclopedonale F - bis

Tipo di separazione: nessuna

Rif. DL 76/2020 art. 49 c. 5-Lex modificazioni al DL 785/97



F-bis - Itinerario ciclopedonale in senso comunitario locale, a piano urbano o vicinale, destinato prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzato da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada (da DL 76/2020 articolo 49 comma 5-ter).

Grado di permeabilità **elevato**

In ambito urbano è consigliata la realizzazione di tale tipologia di pista ciclopedonale in **parchi e percorsi verdi green way**.

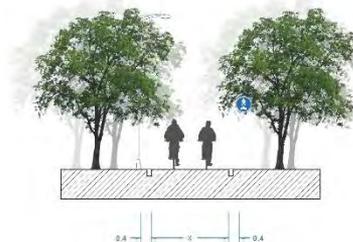
Le possibilità di scelta relative al tipo di pavimentazione, sono: asfalto (bitume macadam) all'acqua, calcestruzzo drenante, ecc.; ma va tenuto in considerazione che l'itinerario deve essere percorribile da mezzi di servizio di manutenzione.

Seppur realizzata in ambienti naturalistici, il bitume garantisce migliori performance in quanto a regolarità della superficie e minori manutenzione dell'opera, il macadam all'acqua, nel caso di alcune manutenzioni dei fondelli, calcestruzzo drenante richiede interventi e mantenimento dell'inerzione idraulica.

Segnaletica

Pictogramma della bici di colore bianco (fig. 1.427/b) e freccia ciclabile di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm), solo se realizzata in asfalto di colore nero o rossiccio.

Note



Dimensionamento

valori consigliati	x (m)	note
strutture portanti	≥ 3,00	/
rete secondaria	≥ 2,50	

Segnaletica verticale

fig. 926 art. 22



fig. 928 art. 22

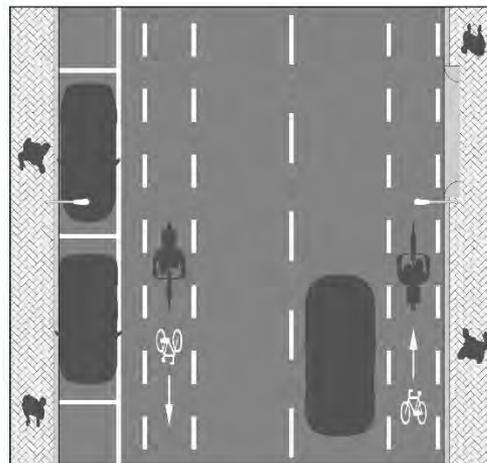


Corsia ciclabile

Tipologia C | **Corsia ciclabile sormontabile**

Tipo di separazione: segnaletica longitudinale

Rif. DL 76/2020 art. 49 c. 5-ter modificazioni al DL 285/92



Corsia ciclabile intesa come parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli (da DL 76/2020 articolo 49 comma 5-ter).

Grado di permeabilità **elevato**.

La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli quando le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi o quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata. La corsia ciclabile si intende **valicabile**, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura (da DL 76/2020 articolo 49 comma 5-ter).

Segnaletica

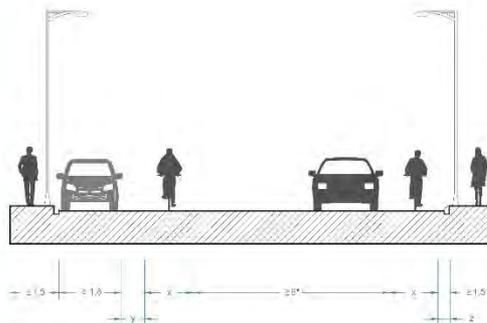
Segnaletica longitudinale: riga bianca da 12 cm, continua o discontinua.

Pittogramma della bici di colore bianco (fig. 11 42/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm).

Note

L'esempio riporta due corsie ciclabili **monodirezionali** nel caso in cui il bordo strada sia rappresentato da auto in sosta in linea, da un lato, e dal marciapiede, dall'altro.

Per la casistica completa si rimanda alla **scheda di approfondimento C1**.



* a) dimensioni delle corsie ciclabili (va orientata) in relazione alla tipologia e alla qualità di traffico. In caso di carreggiate di autobus il valore deve essere $\geq 2,30$ m.

CORSIA ciclabile sormontabile

Da DL76/2020 art. 49

Dimensionamento

I valori riportati sono indicativi, per quanto derivati e corroborati dall'esperienza applicativa e non da misure tassative.

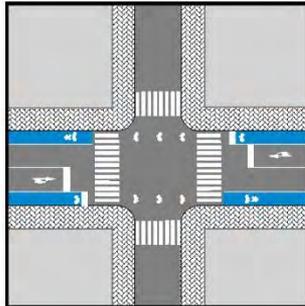
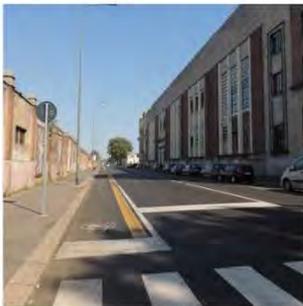
valore indicativo	x [m]	y [m]	z [m]	note
standard	1,50	0,80	0,20	
minimo	0,60	0,40	0,10	x è riducibile ad un valore minimo di 0,60 m e ogni cosa è variabile a 2,00 m in questo caso non è necessaria la misura di separazione

Segnaletica verticale

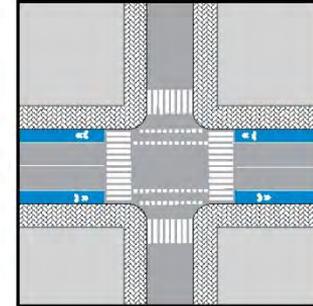
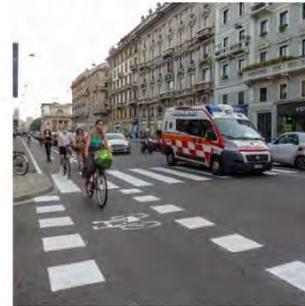
/

Strategie per la Continuità e Precedenza ai ciclisti

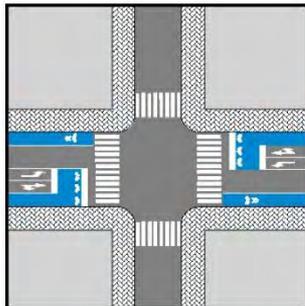
LINEA AVANZATA || Intersezione semaforizzata



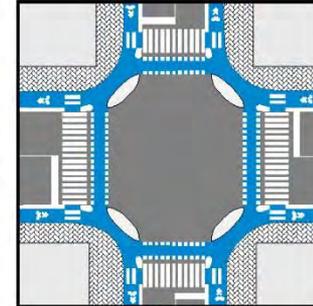
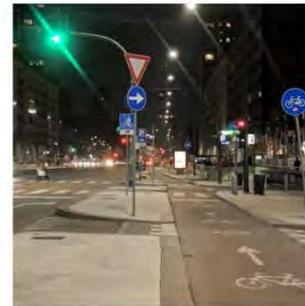
ATTRAVERSAMENTO CICLABILE || Intersezione non semaforizzata



CASA AVANZATA || Intersezione semaforizzata



ATTRAVERSAMENTO CICLABILE || Intersezione semaforizzata



Moderazione del traffico

La definizione di aree a traffico limitato porta ad una serie di vantaggi [Figura 4]:

1. Attraversamenti sicuri
2. Miglioramento della qualità della vita
3. Aumento di pedoni e ciclisti
4. Diminuzione della velocità e del rumore del traffico
5. Riduzione di gas serra, inquinamento ambientale e sonoro
6. Calo rilevante degli incidenti e delle vittime del traffico
7. Sviluppo di spazi pubblici sicuri e aperti a tutti, compresi i disabili
8. Realizzazione di aree sicure per i bambini nei pressi delle scuole
9. Aumento del valore delle proprietà immobiliare, rivalutazione delle aree urbane
10. Aumento delle attività economiche dell'area coinvolta
11. Rafforzamento del senso di comunità
12. Riduzione delle spese sociali ed economiche derivate da un'alta quantità di incidenti con feriti gravi e decessi.



20
km/h



40
km/h



60
km/h



80
km/h



probabilità di decesso
10%



probabilità di decesso
30%

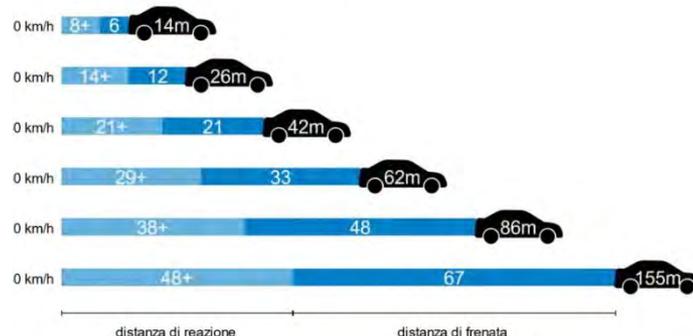


probabilità di decesso
85%



probabilità di decesso
100%

Figura 2

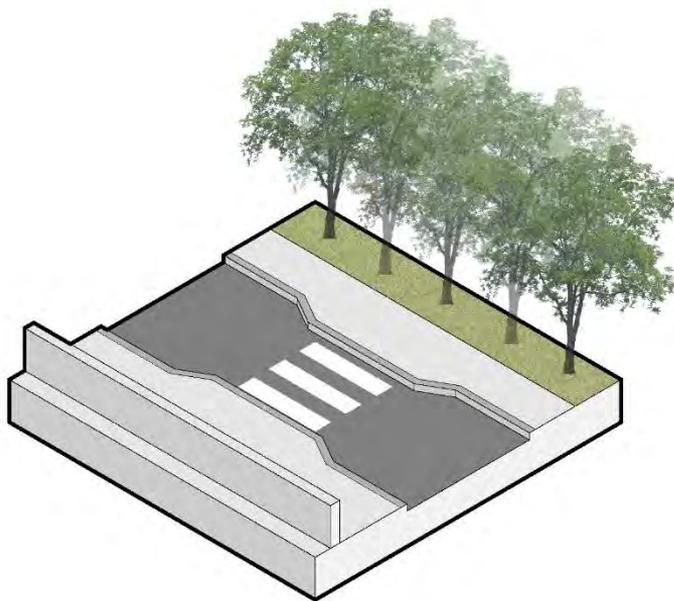


Moderazione del traffico

Restringimento della carreggiata

Moderazione del traffico

ZONE 30



Il **restringimento della carreggiata** può riguardare le corsie dal lato esterno della carreggiata e può avvenire mediante:

- l'allargamento del marciapiede su uno o su entrambi i lati della strada, generalmente con l'introduzione di un attraversamento pedonale
- l'allargamento della banchina, ove non vi siano attraversamenti pedonali
- l'interposizione di un'isola spartitraffico o salvagente tra le corsie
- l'introduzione di aiuole laterali.

Finalità

I restringimenti della carreggiata tramite strettoie ed isole spartitraffico vengono realizzati per indurre i veicoli a rallentare in corrispondenza di alcuni tratti stradali, nei quali l'eccessiva ampiezza della strada può indurre a raggiungere velocità eccessive in corrispondenza di punti di potenziale rischio. A questo fine, le strettoie riducono lo spazio per il transito dei veicoli, in modo tale che gli automobilisti abbiano la sensazione di poterli attraversare in sicurezza solo a bassa velocità.

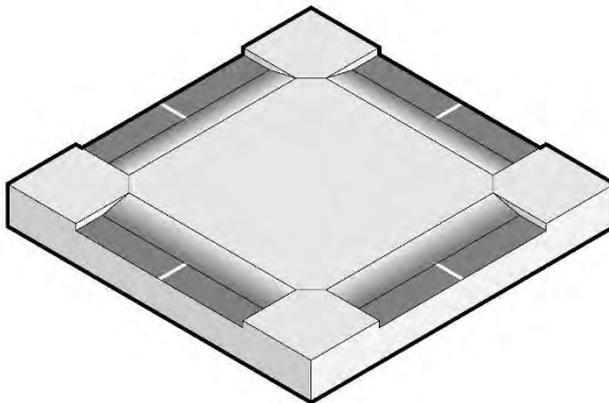
In genere questa misura è volta ad ottenere un effetto più psicologico che fisico,

Moderazione del traffico

Intersezione rialzata

Moderazione del traffico

ZONE 30



L'**intersezione rialzata** è un'area piana sopraelevata che copre l'intero spazio dell'intersezione, con rampe di raccordo in tutti i punti di approccio (con pendenza, in genere, del 10%). Essa permette di ridurre (o talvolta di eliminare del tutto) il dislivello presente fra la carreggiata e i marciapiedi, garantendo la continuità della rete ciclabile e pedonale da cui vengono eliminate le barriere architettoniche costituite dai gradini dei marciapiedi.

L'intersezione rialzata è sempre accompagnata da un allargamento dei marciapiedi, volto a produrre un restringimento della carreggiata tale da impedire la sosta dei veicoli in corrispondenza dell'intersezione. Si presenta, dunque, come una misura duplice di continuità dei marciapiedi e di liberazione dell'intersezione dalla sosta delle auto.

Tale soluzione progettuale è evidenziata con pavimentazione che si differenzia dal resto della strada per colore o per materiale. La lunghezza interessata dai rialzi generalmente supera quella dei normali veicoli (10-12 m), in caso contrario vengono classificati come dossi.

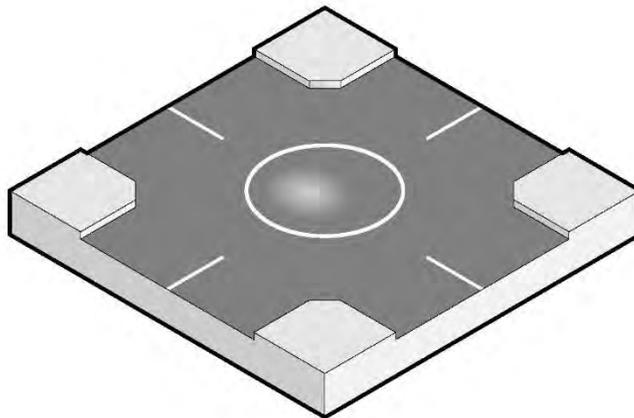


Moderazione del traffico

Rotatoria e mini-rotatoria

Moderazione del traffico

ZONE 30



La **rotatoria** e la **mini-rotatoria** sono due tipi di sistemazione delle intersezioni a raso. Sono costituite da un anello di dimensioni variabili, posizionato al centro degli incroci, nel quale confluiscono i bracci dell'intersezione, che viene percorso dal flusso proveniente da ciascun braccio nel tratto compreso fra la sezione di immissione di quest'ultimo e quella del braccio di uscita. Possono essere più o meno rialzate rispetto al livello stradale e in alcuni casi possono essere anche parzialmente o totalmente sormontabili.

I veicoli circolanti nell'anello (che può avere una o più corsie di marcia nella rotatoria e una sola corsia nella mini-rotatoria) hanno la precedenza rispetto a quelli che devono ancora impegnare l'intersezione; in questo modo, nessuna strada ha la priorità sulle altre e tutti i veicoli sono costretti a rallentare in prossimità dell'intersezione.

Le mini-rotatorie e le rotatorie possono essere adottate nei casi in cui vi siano spazi sufficienti per il loro inserimento; le prime riguardano gli ambiti residenziali delle zone 30 e le seconde riguardano soprattutto la viabilità esterna ad essi.

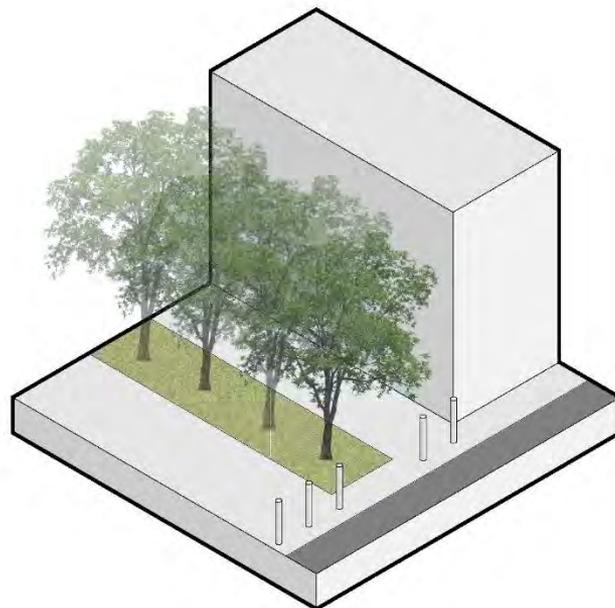


Moderazione del traffico

Chiusura al traffico

Moderazione del traffico

ZONE 30



La **chiusura di un determinato tratto stradale**, generalmente all'interno di ambiti residenziali, consiste nell'attuazione di misure volte ad impedire l'attraversamento di quel tratto da parte dei veicoli motorizzati, evitando che possano immettersi ad un estremo della strada e fuoriuscire all'estremo opposto.

La chiusura può essere:

- **totale**, quando ai veicoli a motore sono impediti sia l'ingresso sia l'uscita dal tratto stradale. Si viene a creare, così, un'area destinata a pedoni e ciclisti, in cui è consentita l'entrata soltanto ai veicoli che hanno diritto di accedere ai passi carrai delle proprietà situate sulla strada, ai mezzi di emergenza e ai veicoli per le consegne commerciali. La chiusura può anche essere stabilita solo in alcune ore, consentendo il normale transito veicolare per il resto della giornata.

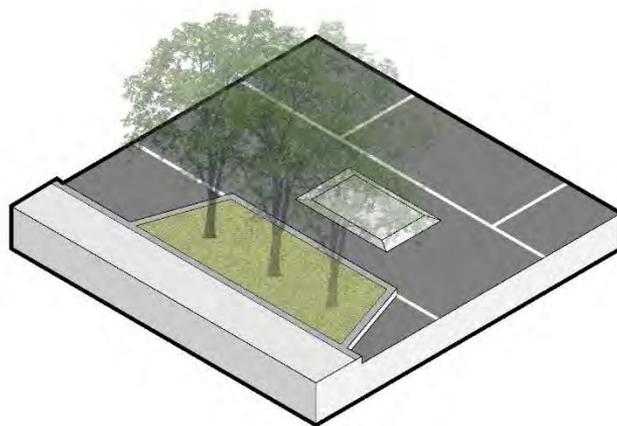
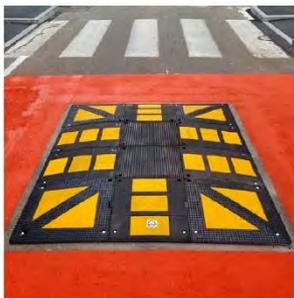
- **parziale**, quando i veicoli possono aver accesso alla strada ma devono uscirne dal punto stesso in cui sono entrati. Si forma, così, una strada che può essere progettata secondo il modello del woonerf o della home zone, consentendo un notevole innalzamento della vivibilità di tale tratto.

Moderazione del traffico

Cuscino berlinese

Moderazione del traffico

ZONE 30



I **cuscini berlinesi** rappresentano un particolare tipo di dosso che non interessa l'intera larghezza della corsia, il cui nome deriva proprio dalla dimensione ridotta che li contraddistingue, assumendo una forma a cuscino.

Opportunamente dimensionati, sono in grado di agire solo su determinate categorie di traffico: ad esempio sono inevitabili dalle automobili, mentre sono evitabili dai motocicli e dalle biciclette e dai mezzi a scartamento maggiorato, come veicoli commerciali ed alcuni veicoli di emergenza e, soprattutto, autobus, riducendo in questi ultimi il disagio agli occupanti. Possono essere usati da soli, affiancati a gruppi, posti in successione, oppure in combinazione con altre misure di moderazione del traffico.

Finalità

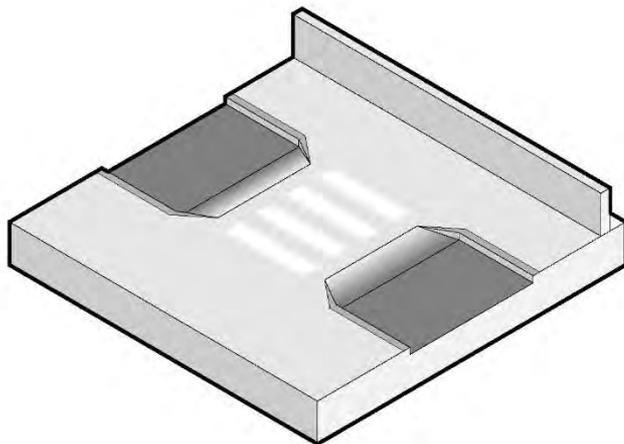
La finalità principale del cuscino berlinese, analoga a quella perseguita dall'inserimento di dossi (o di una serie di essi), è quella di costringere i veicoli a moderare la velocità nel tratto stradale in questione. Questo obiettivo è perseguito introducendo

Moderazione del traffico

Attraversamento rialzato

Moderazione del traffico

ZONE 30



L'**attraversamento rialzato** consiste in una sopraelevazione della carreggiata con rampe di raccordo (con pendenza, in genere, del 10%), realizzata sia per dare continuità ai marciapiedi in una parte della strada compresa tra due intersezioni, sia per interrompere la continuità di lunghi rettilinei, in modo da moderare la velocità dei veicoli a motore.

La lunghezza interessata dal rialzo supera in genere quella dei normali veicoli (10-12 m), in caso contrario vengono classificati come dossi.

Quando viene impiegato in corrispondenza di edifici contenenti servizi e funzioni in grado di attrarre consistenti flussi di persone (scuole, ospedali, ecc.), l'attraversamento pedonale e ciclabile rialzato può essere costituito da una piattaforma avente anche un'apprezzabile estensione.

Finalità

Come si è detto, l'attraversamento pedonale e ciclabile rialzato persegue il duplice obiettivo di favorire l'attraversamento degli utenti deboli e di ridurre la velocità dei veicoli in transito.

L'attraversamento è reso più sicuro grazie

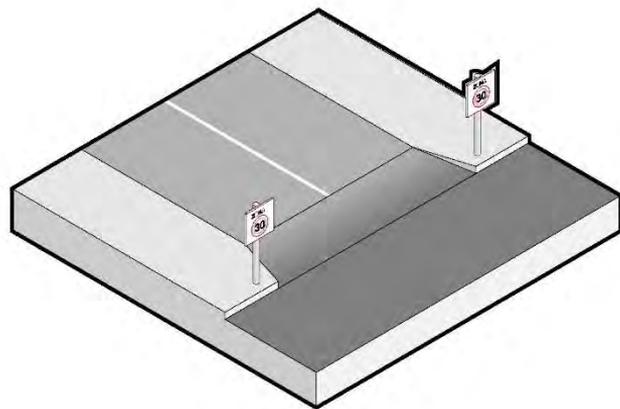


Moderazione del traffico

Porta

Moderazione del traffico

ZONE 30



La porta è un dispositivo di moderazione del traffico che segna l'ingresso da una strada urbana principale ad un ambito residenziale, oppure che delimita zone residenziali con caratteristiche differenti e zone 30.

Attraverso la combinazione di alcune misure, essa si compone di due tipi di elementi:

- una soglia visiva, enfatizzata attraverso il cambiamento della tessitura superficiale e del colore, e tramite misure verticali quali alberi, segnali, illuminazione e dissuasori;
- una soglia fisica, realizzata mediante la sopraelevazione della superficie stradale con creazione di un attraversamento pedonale rialzato, il restringimento della carreggiata e l'allargamento dei marciapiedi.

Finalità

Le porte hanno lo scopo di creare una chiara demarcazione, visiva e fisica (talvolta anche uditiva), tra la rete viaria delle zone 30 e la rete viaria principale; pertanto devono essere collocate all'imbocco di

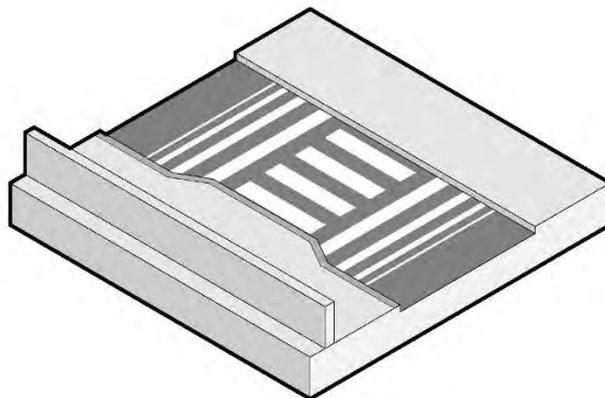


Moderazione del traffico

Bande trasversali

Moderazione del traffico

ZONE 30



Le bande trasversali, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione con materiali e colori a contrasto, modificano la percezione della sede stradale agli occhi degli utenti alla guida di veicoli a motore.

Sono realizzati generalmente mediante l'applicazione sulla pavimentazione di almeno quattro bande trasversali di materiale retroriflettente con altezza crescente nel senso di marcia e di stazionamento decrescente che creano sia un effetto ottico (per rifrangenza), sia un effetto acustico vibratorio.

La prima striscia deve avere una larghezza di 20 cm, le successive con incremento di almeno 10 cm di larghezza.

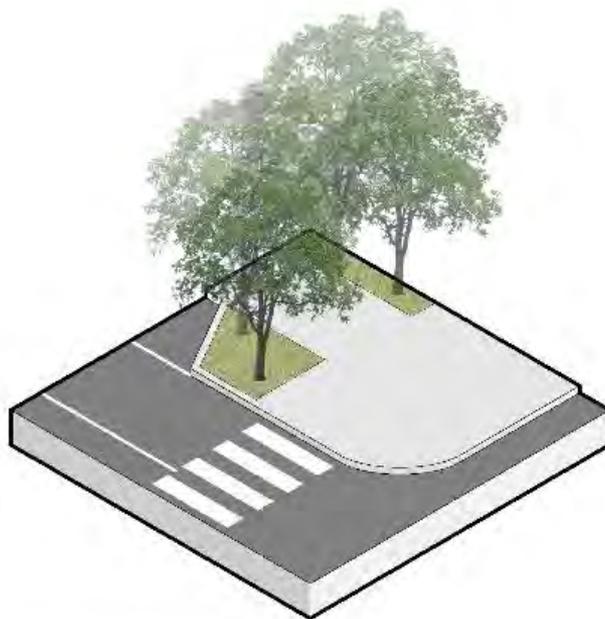
Finalità

Le bande trasversali, grazie all'effetto ottico, acustico e/o vibratorio che producono, hanno la principale finalità di fungere da segnalazione della presenza di successivi dispositivi per la riduzione della velocità dei veicoli a motore, di punti pericolosi o di aree di conflitto tra i vari utenti

Moderazione del traffico

Allargamento dei golfi
Moderazione del traffico

ZONE 30



Allargamento dei golfi consiste nell'ampliamento degli angoli degli incroci, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali su strade con sosta ai lati. L'impiego di tale soluzione progettuale permette un recupero di spazio tale da trasformare ogni incrocio in una piccola piazza, senza grande differenza fra marciapiede e strada, e offre la possibilità di sperimentazioni nell'ambito dell'urbano tattico.

Finalità

L'allargamento dei golfi migliora la visibilità reciproca di pedoni, ciclisti e veicoli e minimizza la lunghezza di attraversamento, riducendo il pericolo per gli utenti deboli.

La soluzione più completa è quella che combina all'allargamento dei golfi l'attraversamento pedonale rialzato.

Questa configurazione del bordo stradale ha, inoltre, l'effetto indiretto di impedire la sosta illegale sull'attraversamento e nelle sue immediate vicinanze oltre a ridurre la lunghezza degli attraversamenti a favore degli utenti deboli e a diminuire le velocità di manovra delle auto all'incrocio me-

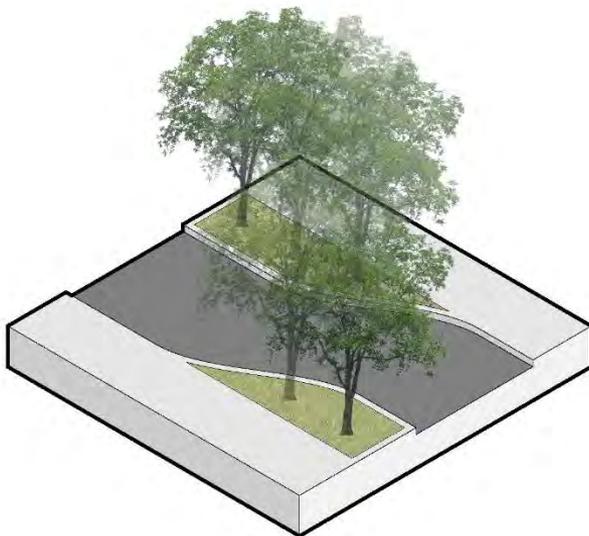
Moderazione del traffico



Chicane

Moderazione del traffico

ZONE 30



Una **chicane** è costituita da una deflessione orizzontale dell'asse stradale a forma di S, senza riduzione della larghezza e del numero delle corsie.

Può essere ottenuta tramite allargamenti alternati dei marciapiedi, grazie al posizionamento di isole centrali spartitraffico, oppure attraverso uno sfalsamento dei parcheggi, collocati prima della chicane su un lato della strada e dopo su quello opposto.

Il contesto d'inserimento di tale soluzione progettuale riveste particolare importanza ed è necessario abbinarla anche ad altri accorgimenti quali differenziazione dei materiali di pavimentazione, piantumazione, ecc.

È preferibile che il traffico ciclistico si svolga esternamente alla deviazione.

Finalità

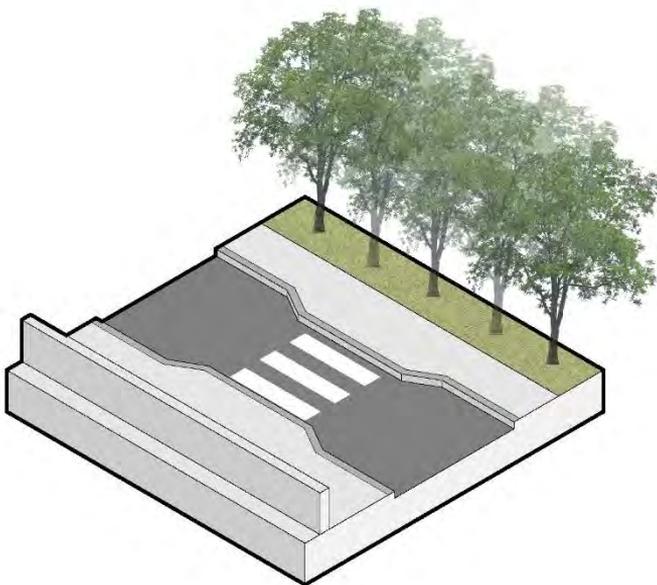
Le chicane sono realizzate per indurre i veicoli a ridurre la velocità su tratti di strada che, data la loro lunghezza e rettilineità, possono consentire accelerazioni eccessive. Il rallentamento viene determinato sia dalla manovra di correzione di

Moderazione del traffico

Restringimento della carreggiata

Moderazione del traffico

ZONE 30



Il **restringimento della carreggiata** può riguardare le corsie dal lato esterno della carreggiata e può avvenire mediante:

- l'allargamento del marciapiede su uno o su entrambi i lati della strada, generalmente con l'introduzione di un attraversamento pedonale
- l'allargamento della banchina, ove non vi siano attraversamenti pedonali
- l'interposizione di un'isola spartitraffico o salvagente tra le corsie
- l'introduzione di aiuole laterali.

Finalità

I restringimenti della carreggiata tramite strettoie ed isole spartitraffico vengono realizzati per indurre i veicoli a rallentare in corrispondenza di alcuni tratti stradali, nei quali l'eccessiva ampiezza della strada può indurre a raggiungere velocità eccessive in corrispondenza di punti di potenziale rischio. A questo fine, le strettoie riducono lo spazio per il transito dei veicoli, in modo tale che gli automobilisti abbiano la sensazione di poterli attraversare in sicurezza solo a bassa velocità.

In genere questa misura è volta ad otte-

Buone pratiche:

TAMPA ITALIA

SEGUICI SU    ACCE

ZIONI: Cerca...

La questione dei umani in Libia sciabile"	Temporali e allagamenti: silenziosa in Abruzzo, frane nelle Marche	In bici sul Monte Rosa con il bracciale digitale e la connessione	Troupe di "Striscia la notizia" rapinata a Bologna	Mafia, sequestrati beni a un mercante d'arte
---	--	---	---	---

Paradossale delle piste ciclabili. Aumentano ma
ano vuote

ni chilometri cresciuti del 50%, ma i flussi sono stabili. Legambiente: percorsi a
i che finiscono nel nulla



GUARDA ANCHE



SECONDO NOI
La sfida tra pedoni e ciclisti in ci
è solo una questione di buon sen

LEGGI ANCHE



Edinburgh looks set to introduce 20mph zone across city

Trial last year found jump in kids cycling to school and residents in favour of
lower limits

by Simon Marshall 24 September 2014

Less than four weeks remain until a
consultation in Edinburgh to apply a 20mph
speed limit to most streets across the city,
including those with high numbers of
cyclists, closes. A trial last year in the
Scottish capital's south central boroughs
saw residents give a resounding 'Yes' to the
concept.



20mph sign (CC licensed by EdinburghGreens via
Flickr)

According to City of Edinburgh Council, the
20mph speed limit is intended for "the city

Non sempre se aumentano le piste ciclabili aumenta la mobilità ciclabile

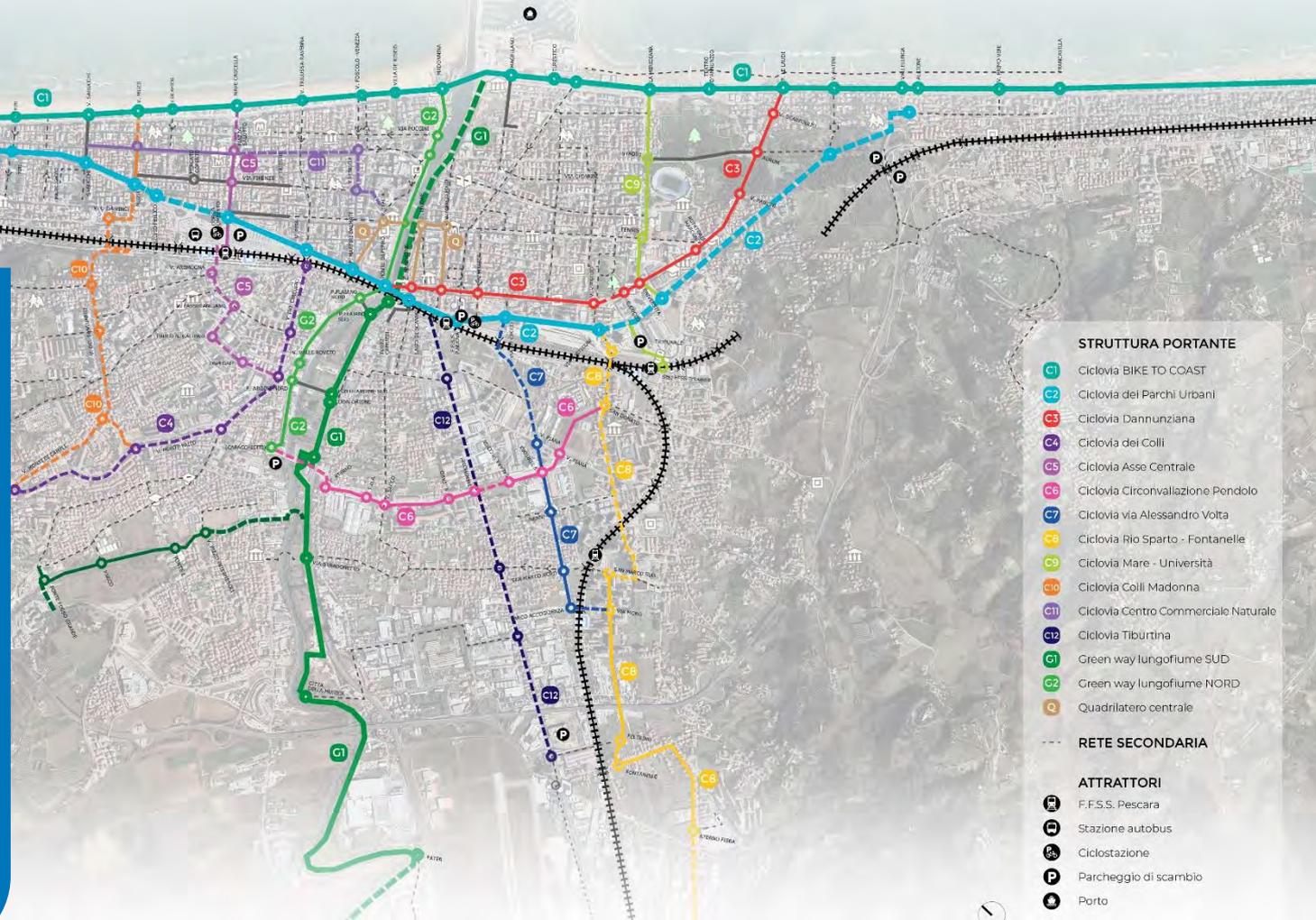
Risultati del progetto pilota ZONA 30 a Edimburgo

- ✓ Spostamenti in bici +5%
- ✓ Spostamenti a piedi +7%
- ✓ Spostamenti in auto -3%
- ✓ Bambini in bici a scuola dal 3% al 21%
- ✓ Adolescenti in bici a scuola dal 3% al 21%
- ✓ Genitori disposti a lasciare i bambini fuori: dal 31% al 66%



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

**NUOVA
RETE
CICLABILE:
12 ciclovie
1 quadrilatero
centrale
3 greenways
1 rete
secondaria
diffusa**





La linea longitudinale del lungomare di Pescara costituisce porzione del più ampio progetto a scala regionale "Bike to Coast" ed è compreso nella Ciclovía Adriatica B6 della rete Bicalia. Soprattutto il tratto Nord, si contraddistingue per la valenza di attrattore estivo caratterizzante il lungomare, con i suoi stabilimenti, lungo i quali il flusso estivo si spinge nelle varie ore del giorno e della notte, facendone di fatto un attrattore continuo anche turistico.

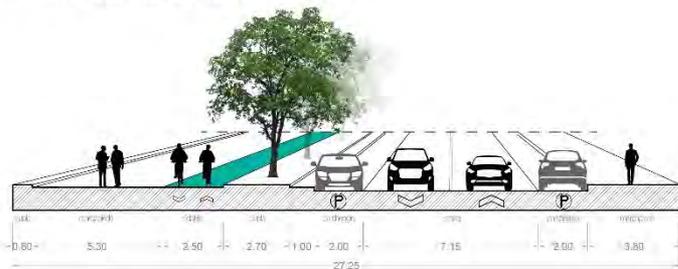
Ciclovía BIKE to COAST Tratto Urbano



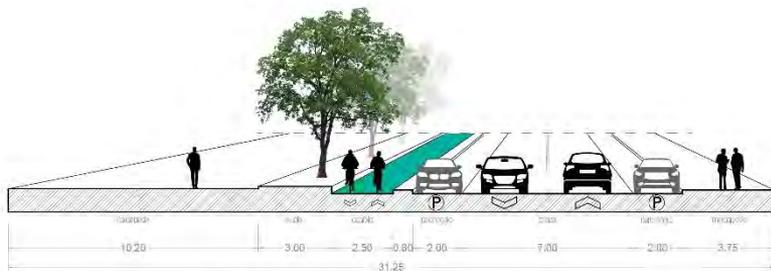
— Pista ciclabile in sede propria
— Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata

C1 STATO DI FATTO || Tratto Nord

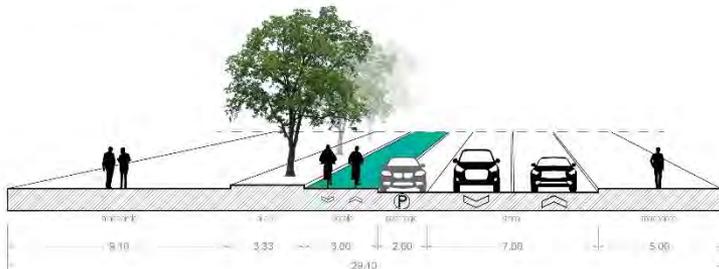
Sezione tipo || da Montesilvano a P. Paolucci



Sezione tipo || da P. Paolucci alla Nave di Cascella



Sezione tipo || dalla Nave di Cascella alla Madonna



PREMESSA

L'asse C1 costituisce porzione del più ampio progetto a scala regionale denominato "Bike to Coast", in corso di completamento, che si snoda lungo tutta la fascia costiera abruzzese da San Salvo a Martinsicuro.

A scala più ampia, il tracciato è compreso nella Ciclovia Adriatica denominata B6 della rete Bicalitalia che collega Trieste con Leuca. Essendo un tratto potenzialmente interessato a percorsi cicloturistici di ampio raggio, sarà necessario prestare ulteriore attenzione alla segnaletica di indirizzamento dei principali attrattori turistico-culturali e dei servizi legati al cicloturista in generale (ciclofficine, ricoveri bici, ricettività, aree di sosta attrezzate, ecc.).

A livello urbano questa ciclovia collega tutto il litorale del Comune da Nord a Sud, in adiacenza alla riviera, mettendo in collegamento il traffico ciclabile litoraneo proveniente dai Comuni limitrofi di Montesilvano e Francavilla al Mare.

La sua lunghezza complessiva è di quasi ml 8000 e attraversa due quadranti: il Nord-Est e il Sud-Est.

Ciclovia BIKE to COAST Tratto Urbano

C1 STATO DI FATTO || Tratto Nord

MONTESILVANO

Naiadi

Acquacorrente

Palma

Recinella

Solferino

P. Paolucci

Gioberti

Toti

V. Sabucchi

C10

V. Muzii

V. De Amicis

C5

Nave Cascella

V. Trilussa-Ravenna

V. Foscolo-Venezia

Villa De Riseis

C2

Madonnina

Ponte del Mare

Questo tratto di ml 4287, appartenente al quadrante Nord-Est, raccorda la ciclabile proveniente da Montesilvano con il Ponte del Mare di ml 510 in corrispondenza del fiume Pescara e dell'asse trasversale lungofiume, proseguendo verso Sud.

Si tratta di una pista ciclabile bidirezionale larga ml 2,50 in sede propria lungo il primo tratto proveniente da Montesilvano (vedi Foto 1) e su marciapiede su corsia riservata proseguendo verso il Ponte del Mare (vedi Foto 2). Tale dimensione, nel periodo estivo si sta rilevando inadeguata, per il forte incremento di ciclisti legato all'uso ricreativo e di svago e alle attività balneari della riviera.

Per quanto riguarda i servizi urbani, collega il centro sportivo "Le Naiadi" e l'adiacente Pineta con il centro cittadino e rappresenta il collettore (unitamente alla parallela "strada Parco") del traffico ciclistico degli assi trasversali provenienti dalla zona collinare.

Si segnalano e riassumono alcune criticità:

- Individuazione di un percorso alternativo al Ponte del Mare per bypassare il fiume
- Mancanza di attraversamenti ciclabili per il collegamento della riviera in direzione collinare (vedi Foto 3)
- Scarsa sicurezza in corrispondenza delle

intersezioni principali (vedi Foto 4)

- Mancanza di raccordi con alcune ciclovie trasversali come l'asse corso Umberto

- Capacità trasportistica non sempre sufficiente durante la stagione estiva

- Insufficiente dotazione di rastrelliere durante la stagione balneare

- Mancanza di un eventuale percorso alternativo per bypassare il Ponte del Mare che a causa della pendenza e lunghezza, potrebbe risultare difficoltoso per alcune categorie di utenti.

Azioni:

- Delineazione di assi trasversali che permettano il raccordo della ciclovia con l'interno e con gli attrattori principali nelle immediate vicinanze

- Incremento della sicurezza in corrispondenza delle intersezioni e degli attraversamenti

- Installazione di totem con kit fai-da-te per la manutenzione delle biciclette in corrispondenza dei maggiori punti d'interesse

- Incremento di rastrelliere, possibilmente mobili, da dislocare sulla riviera durante l'estate e nei pressi degli attrattori di secondo livello durante l'inverno.



1. Pista proveniente da Montesilvano



2. Pista Riviera Nord primo tratto



3. Mancanza di attraversamenti ciclabili in sicurezza con la pineta e con l'interno

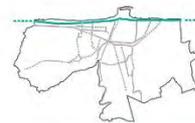


4. Intersezioni

Ciclovia BIKE to COAST Tratto Urbano

IPLAN

ie



Il tracciato, a partire da Montesilvano, procede verso Francavilla attraversando tutto il lungomare pescarese, bypassando il fiume grazie al Ponte del Mare e riconnettendo i Comuni limitrofi. Oltre alla riviera, che rappresenta un attrattore continuo, la ciclovía incontra il Porto Turistico, la Pineta d'Avalos, il Teatro D'Annunzio e garantisce la permeabilità verso l'interno mediante i raccordi con altre ciclovie.

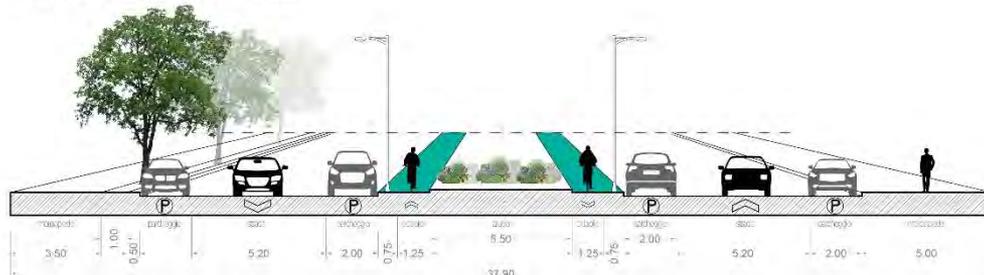
Ciclovía BIKE to COAST Tratto Urbano



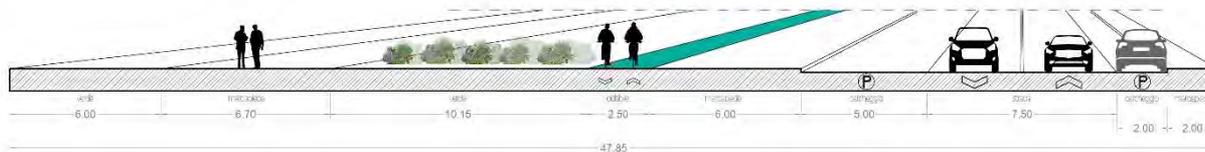
- Pista ciclabile in sede propria
- Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata
- Percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede

C1 STATO DI FATTO || Tratto Sud

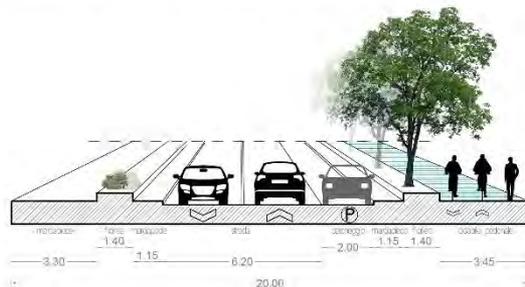
Sezione tipo || da V. Magellano a V. Vespucci



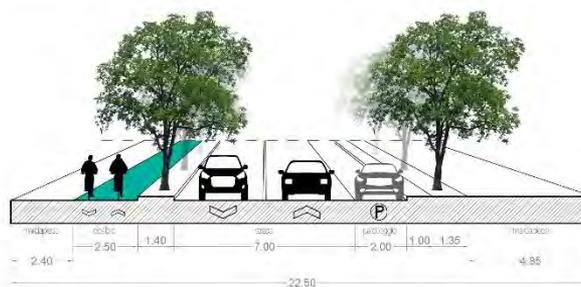
Sezione tipo || da La Meridiana al Teatro d'Annunzio



Sezione tipo || da P. Le Laudi ad Alcione



Sezione tipo || da Alcione a Francavilla (Pinetina)



**Ciclovia
BIKE to
COAST
Tratto
Urbano**

C1 STATO DI FATTO || Tratto Sud

Questo tratto di ml 3186, appartenente al quadrante Sud-Est, collega il Ponte del Mare fino al confine con Francavilla, per poi proseguire verso Sud.

Tra i principali attrattori lungo questa ciclovia (oltre alla riviera) troviamo il Porto Turistico, la Pineta d'Avalos, il Teatro D'Annunzio e i raccordi con alcune ciclabili verso l'interno.

Il Ponte del Mare funge da cerniera tra i due tratti ma la pendenza e la lunghezza che lo caratterizzano ne rendono difficoltoso l'utilizzo per alcune categorie di utenti (vedi Foto 1).

A differenza del tratto Nord, questa porzione di ciclovia presenta diverse tipologie di tratti.

Il primo tratto, in corrispondenza del Porto Turistico, fino a via Vespucci si snoda su due piste monodirezionali sul marciapiede dell'aiuola spartitraffico centrale (vedi Foto 2) ed è l'unico tratto della riviera a non essere stato ancora oggetto di intervento di riqualificazione. È in corso l'iter per la progettazione del nuovo asse, nel quale la ciclabile sarà inserita in continuità con l'esistente.

Il tratto intermedio si snoda su una ciclabile bidirezionale sempre sul marciapiede adiacente alla riviera, fino al Teatro D'Annunzio (vedi Foto 3).

Da questo punto la ciclabile passando sul marciapiede opposto, si trasforma in ciclopedonale in promiscuità con i pedoni (vedi Foto 4). L'attrattività pedonale del marciapiede opposto sulla riviera fa sì che non ci sia molto traffico pedonale ma permane il conflitto con i pedoni anche in virtù di una sezione comune di non più di ml 2 e,

soprattutto, il conflitto con le numerose uscite carrabili poste in immediata adiacenza alla pista. Il posizionamento della ciclabile su questo lato della carreggiata, inoltre, fa sì che la ciclovia intersechi (a differenza del lato opposto) numerose intersezioni stradali, che non avendo attraversamenti rialzati, riducono la sicurezza del percorso e costringono a fastidiosi "stop and go" riducendo la velocità media di percorrenza.

Dopo il Villaggio Alcione la ciclabile promiscua attraversa la riviera per riportarsi sul lato mare, su un percorso separato tra pedoni e ciclisti (vedi Foto 5), dove però la porzione destinata ai pedoni si riduce ad una piccola striscia di ml 1, insufficiente al traffico pedonale.

Tra l'altro tale striscia pedonale in corrispondenza degli ingressi agli stabilimenti è occupata dalle rastrelliere delle biciclette (vedi Foto 6).

In aderenza a quest'ultimo tratto è presente una piccola striscia di Pineta, che in accordo con la forestale potrebbe contenere un percorso pedonale naturalistico, in modo da migliorare l'ambiente urbano e dividere gli spazi tra pedoni e ciclisti.



1. Ponte del Mare



2. Tratto Porto Turistico



3. Tra la Meridiana e Teatro d'Annunzio



4. Tra P. Le Laudì e Alcione

Ciclovia BIKE to COAST Tratto Urbano

IPLAN

ie



C1 STATO DI FATTO || Tratto Sud



Si segnalano e riassumono alcune criticità:

- Mancanza di un eventuale percorso alternativo per bypassare il Ponte del Mare che a causa della pendenza e lunghezza, potrebbe risultare difficoltoso per alcune categorie di utenti (vedi Foto 1)

- Capacità trasportistica non sempre sufficiente durante la stagione estiva

- Insufficiente dotazione di rastrelliere durante la stagione balneare

- Bassa sicurezza nel tratto su marciapiede in sede promiscua per la presenza di pedoni e di numerose uscite carrabili in adiacenza alla pista (vedi Foto 4)

- Migliorabilità degli attraversamenti stradali attraverso la realizzazione di "golfi" e attraversamenti rialzati (vedi Foto 7)

- Mancanza di attraversamenti ciclabili per il collegamento della riviera con le zone residenziali in direzione collinare (vedi Foto 8)

- Mancanza di raccordo con alcune ciclovie trasversali esistenti (via Magellano) e con i principali attrattori (pineta D'Avalos)

- Mancanza di servizi a supporto del cicloturismo.

Azioni:

- Individuazione di un percorso alternativo al Ponte del Mare per bypassare il fiume

- Delineazione di assi trasversali che permettano il raccordo della ciclovia con l'interno e con gli attrattori principali nelle immediate vicinanze

- Incremento della sicurezza in corrispondenza delle intersezioni e degli attraversamenti, con la possibilità di ampliare i golfi e realizzare attraversamenti rialzati

- Installazione di totem con kit fai-da-te per la manutenzione delle biciclette in corrispondenza dei maggiori punti d'interesse

- Incremento di rastrelliere, possibilmente mobili, da dislocare sulla riviera durante l'estate e nei pressi degli attrattori di secondo livello durante l'inverno.



5. Tratto finale fino a Francavilla (Pinetina)



6. Percorso pedonale occupato da rastrelliere



7. Attraversamento da migliorare con la realizzazione di golfi e rialzi



8. Mancanza di attraversamenti ciclabili

Ciclovia BIKE to COAST Tratto Urbano

C1 IPOTESI MIGLIORATIVE

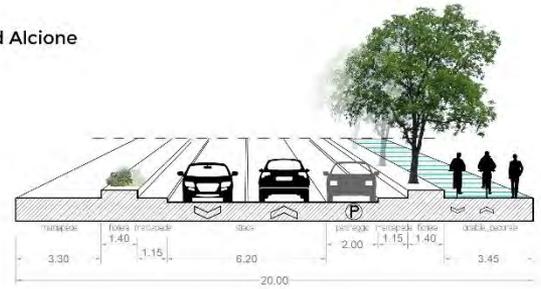
- Ponte del Mare
- V. Magellano
- Porto turistico
- V. Vespucci
- C9 ● La Meridiana
- Teatro d'Annunzio
- C1 ● P. Le Laudi
- P. Patini
- Vallelunga
- Alcione
- V. Primo Vero
- ▼ FRANCAVILLA

DA V. MAGELLANO A V. VESPUCCI

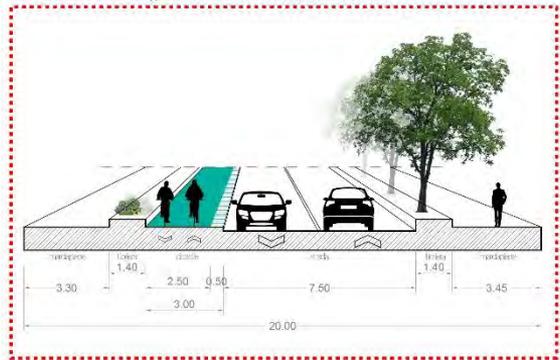
È in corso di realizzazione il **progetto esecutivo** per l'area adiacente al Porto Turistico. Si consiglia una pista ciclabile bidirezionale con sezione ≥ 4 m.



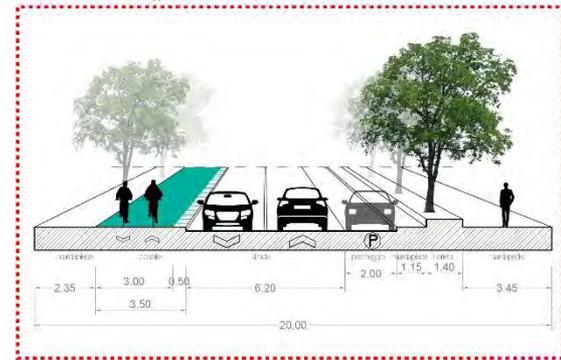
STATO DI FATTO || da P. Le Laudi ad Alcione



SOLUZIONE A || da P. Le Laudi ad Alcione



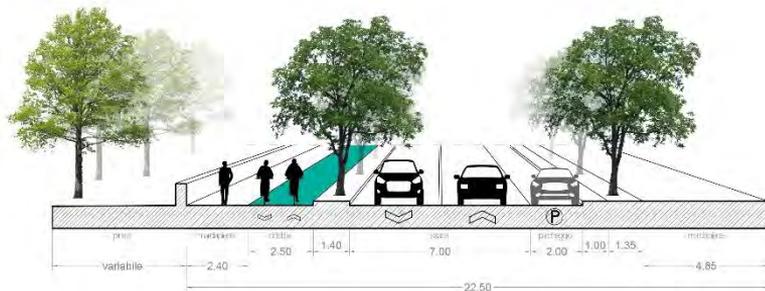
SOLUZIONE B || da P. Le Laudi ad Alcione



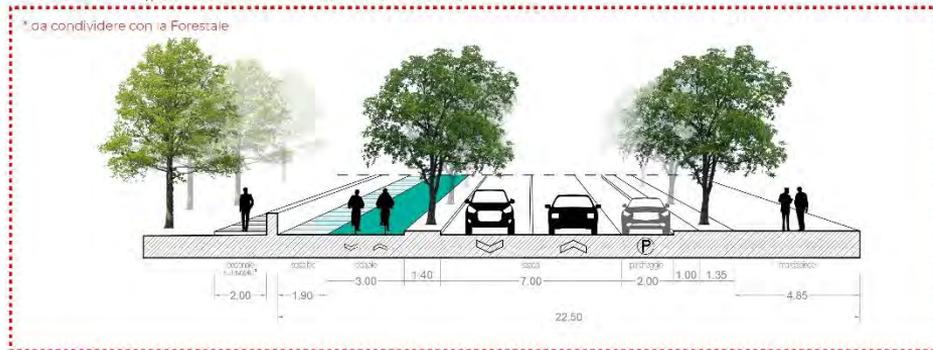
Ciclovía
BIKE to
COAST
Tratto
Urbano

- Ponte del Mare
- V. Magellano
- Porto turistico
- V. Vespucci
- C1** La Meridiana
- Teatro d'Annunzio
- C1** P. Le Laudì
- P. Patini
- Vallelunga
- A** Alcione
- V. Primo Vero
- FRANCAVILLA

STATO DI FATTO || da Alcione a Francavilla (Pinetina)



SOLUZIONE A || da Alcione a Francavilla (Pinetina)



**Ciclovia
BIKE to
COAST
Tratto
Urbano**



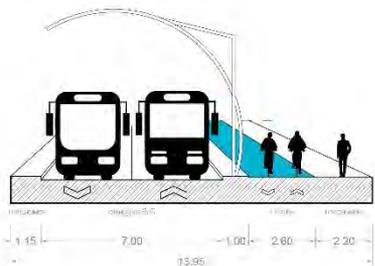
Il tracciato complessivo è allo stato attuale ancora discontinuo e disomogeneo, salvo il tratto Nord (dal confine con Montesilvano fino a Via Muzii) dove è garantita la continuità. È in corso di progettazione il completamento del tracciato fino alla Stazione Centrale. La ciclovia dovrà diventare l'elemento di connessione dei principali parchi della città, a partire dal Parco Nord sino a giungere al Parco Sud.

Ciclovia dei parchi

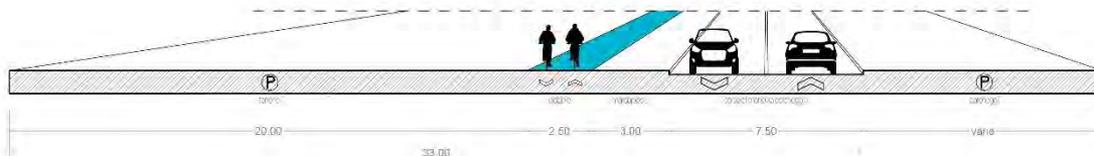


- Pista ciclabile in sede propria
- Percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede

Sezione tipo || da Montesilvano a V. Silvio Pellico



Sezione tipo || Area di Resulta - Corso Umberto



PREMESSA

Questo tracciato, previsto dal PUMS, costituisce l'asse ciclopedonale di attraversamento veloce Nord-Sud della città, rappresentando una eventuale variante alla rete Bicitalia e alla Ciclovia Costiera Regionale.

La sua caratteristica principale è quella di costituire l'asse di connessione diretta tra il Parco della Pineta a Nord, in corrispondenza delle Naiadi, e quello della Pineta Dannunziana a Sud passando per l'area di risulta della stazione che si prevede possa divenire il Parco Centrale della città. Da cui la denominazione "ciclovia dei Parchi". Rappresenta, inoltre, l'asse principale di connessione degli hub di interscambio delle maggiori stazioni ferroviarie (che ospitano ciclostazioni, parcheggi bici, ecc.) e su cui si attestano molti dei parcheggi di scambio esistenti e di previsione PUMS (Naiadi, Area di Resulta, Porta Sud).

Attualmente questo tracciato di ml 5012, che attraversa il quadrante Nord-Est e quello Sud-Est, è da completare con raccordi e prolungamenti nella sua interezza, soprattutto in direzione Sud.

Ciclovia dei parchi



Il primo tratto da Nord, si riconnette con il prolungamento del tracciato della cosiddetta "strada Parco" verso Montesilvano che ha, nel comune di Pescara, una estensione di circa ml 3000, fino alla zona centrale in corrispondenza di via Silvio Pellico, costeggiando nel primo tratto per una discreta estensione la pineta litoranea (vedi Foto 1).

Il tracciato bidirezionale si snoda in contiguità al percorso pedonale, con una larghezza di ml 2,50 (vedi Foto 2). Le intersezioni stradali sono distanziate, il che permette buone velocità di percorrenza, ma aumenta la pericolosità degli incroci che andrebbero maggiormente protetti. In adiacenza alla pista lato destro è presente una siepe lineare alternata con alberi, che in caso di scarsa manutenzione invade la corsia recando problemi di sicurezza alla transitabilità.

Nella zona tra via Silvio Pellico e l'area di risulta manca il collegamento della ciclovia (vedi Foto 3). Sarebbe auspicabile la prosecuzione in forma e dimensioni dell'attuale tracciato, con un percorso diretto, sicuro e veloce verso lo snodo in corrispondenza della stazione ferroviaria che, oltretutto, rappresenta il collegamento con l'asse centrale di corso Umberto.

È in corso di definizione lo studio urbanistico dell'area di risulta a cui sarà richiesto questo compito.

Lungo l'area di risulta, la ciclabile bidirezionale prosegue in contiguo al marciapiede lato est, adeguandosi nel tracciato semplicemente agli spazi marginali del parcheggio (vedi Foto 4).

Lo spazio manca di qualità urbana e architettonica, non vi sono attrattori e, soprattutto la sera, non dà sensazione di sicurezza. Per questi motivi molti ciclisti preferiscono in alternativa condividere lo spazio con le auto lungo la parallela Corso Vittorio Emanuele.

Dal punto di vista strutturale, inoltre, presenta criticità di raccordo e sicurezza alle intersezioni con le strade laterali di via Pisa e via Teramo. Anche qui vale il discorso del tratto precedente, è auspicabile nello studio di definizione dell'area di risulta la prosecuzione del tracciato da Nord con un boulevard ciclabile e pedonale, occasione di riqualificazione anche del fronte degradato dei palazzi esistenti che prospettano sull'area e rappresentano la prospettiva negativa di chi arriva a Pescara dalla stazione ferroviaria.



1. Attraversamenti trasversali da e verso il mare



2. Strada Parco

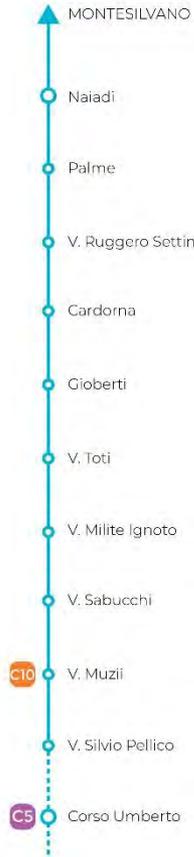


3. Tratto finale Strada Parco



4. Area di Risultato

Ciclovia dei parchi



Si segnalano e riassumono alcune criticità:

- Mancanza di connessione con la pineta litoranea adiacente e scarsità di attraversamenti trasversali da e verso il mare (vedi Foto 1)
- Presenza lungo la Strada Parco di una siepe lineare alternata con alberi che in alcuni punti invade la corsia recando problemi di sicurezza alla transitabilità (vedi Foto 2)
- Pericolosità elevata del tratto della Strada Parco a causa della scarsa protezione degli incroci con le strade carrabili (vedi Foto 5)
- Mancanza di raccordi con le ciclovie esistenti, in particolare con la parallela ciclovia litoranea, di possibile realizzazione in Via Sabucchi (vedi Foto 6)
- Pericolosità elevata in corrispondenza dell'incrocio con Via Muzii dove la presenza di una rotonda obbliga il ciclista ad eseguire manovre difficili e poco sicure (vedi Foto 7)
- Assenza del tracciato tra Via Silvio Pellico e l'area di risulta da progettare (vedi Foto 8).

Azioni:

- Aumento della permeabilità con la pineta litoranea adiacente
- Manutenzione del verde che invade la corsia ciclabile lungo la Strada Parco
- Aumento del livello di sicurezza alle intersezioni con la viabilità carrabile lungo la Strada Parco
- Definizione degli assi di raccordo con le altre ciclovie esistenti
- Risoluzione dei punti di conflitto, come l'incrocio con Via Muzii, migliorando la sicurezza degli utenti deboli
- Progettazione del nuovo tracciato da Via Silvio Pellico all'area di risulta, ridefinendo anche la ciclabile relativa all'ultimo tratto con la possibilità di definizione di nuovi spazi per la collettività in grado di migliorare la vivibilità dei luoghi per i cittadini residenti e per i cittadini temporanei.



5. Incrocio con V. Milite Ignoto



6. Incrocio con V. Sabucchi



7. Incrocio con V. Muzii



8. Incrocio con V. Silvio Pellico

Ciclovia dei parchi



Il tragitto esistente riprende dall'area di risulta della Stazione Centrale, che presto diverrà il Parco Centrale, elemento di snodo tra la Strada Parco e il secondo tratto della ciclovia. Passando per il Ponte di Ferro, per la Stazione di Porta Nuova e per la rotonda incrocio via Falcone e Borsellino, il tracciato dovrà proseguire dietro la zona universitaria e fino alla riserva D'Annunziata e al mare.

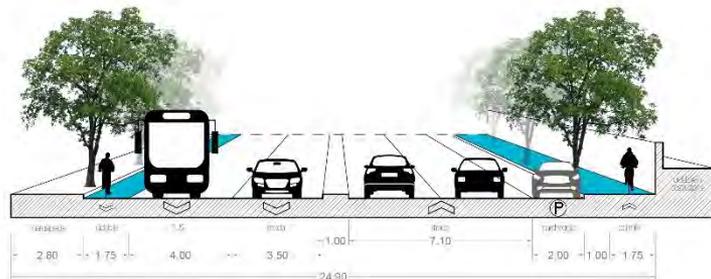
Ciclovia dei parchi

IPLAN

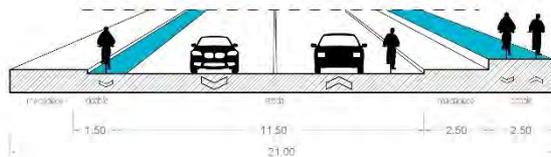


- Pista ciclabile in sede propria
- Pista ciclabile in carreggiata su corsia riservata
- Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata
- Percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede
- Corsia ciclabile monodirezionale su corsia bus

Sezione tipo || V. de Gasperi - da V. Pisa a P. Martiri Dalmati



Sezione tipo || Rampigna - da P. Martiri Dalmati al Ponte di Ferro

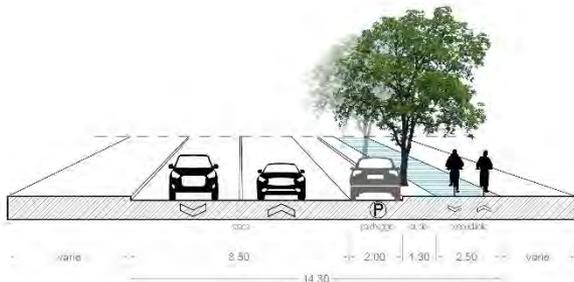


Ciclovia
dei
parchi

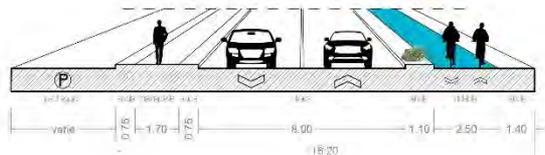


- Pista ciclabile in sede propria
- Pista ciclabile in carreggiata su corsia riservata
- Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata
- Percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede
- Corsia ciclabile monodirezionale su corsia bus

Sezione tipo || da F.F.S.S. Porta Nuova a primo tratto V. Misticoni



Sezione tipo || secondo tratto V. Misticoni



Dopo l'intersezione con via Teramo, il tracciato, attraversando via De Gasperi, corre parallelo al tracciato ferroviario, prevedendo una rampa che, in quota, supera il sottopasso di via Chieti, riconnettendosi al Ponte di Ferro. Questo tracciato è in corso di realizzazione, attualmente in ritardo per il ritrovamento durante i lavori di reperti archeologici dei sotterranei del Bastione S. Vitale, uno dei sette Bastioni che articolavano la Piazzaforte di Pescara.

Attualmente viene utilizzata una pista ciclabile monodirezionale che in direzione Sud corre sul marciapiede, in direzione Nord è in condivisione con la corsia BUS. Con la realizzazione del percorso sopraelevato (che non ha permeabilità con la città), rimarrà da rivedere, il tracciato su via De Gasperi per il collegamento con l'anello del quadrilatero e la porzione urbana prospiciente (distretto ASL, parrocchia Spirito santo e il suo centro di aggregazione giovanile, ecc.).

Il nodo dell'attraversamento di Via De Gasperi e la rotatoria di via Teramo e via Forca di Penne è particolarmente complesso (vedi Foto 1) e dovrà essere studiato dal punto di vista della viabilità ciclabile e veicolare in quanto "snodo" importante per l'attraversamento della ferrovia verso l'interno e l'Ospedale. Attualmente è molto pericoloso e difficile, anche per un ciclista esperto, andare da via De Gasperi verso l'ospedale, utilizzando la rotatoria creata attorno ai due sottopassi ferroviari.

Dopo il Ponte di Ferro la ciclabile prosegue verso Sud su via Orazio dove sono attualmente

**Ciclovia
dei
parchi**

IPLAN

in corso i lavori di una ciclabile bidirezionale in sede propria, che attraversando la Tiburtina, arriva nella piazza pedonale prospiciente la stazione ferroviaria di Porta Nuova. Nella piazza pedonale la ciclabile è stata tracciata a terra "dividendo" di fatto l'area in due porzioni pedonali (vedi Foto 2). Questa non è una soluzione auspicabile, in quanto riduce la consapevolezza del ciclista nel dare precedenza e attenzione ai pedoni, sentendosi "autorizzato" a percorrere la corsia in velocità.

Da qui prosegue, contigua sul marciapiede, fino a via Misticoni. L'attuale basso traffico ciclistico riduce in questa fase l'occasione di possibili conflitti con i pedoni, ma al completamento della linea verso Sud è auspicabile lo spostamento in sede propria, eliminando i circa 20 posti auto esistenti, facendo leva anche sull'adiacente parcheggio coperto esistente poco utilizzato (vedi Foto 3).

Dopo via Misticoni la pista bidirezionale prosegue in sede propria, fino alla rotatoria di Via Antonio Lo Feudo (vedi Foto 4).

Il Pums da questo punto prevede il prolungamento lungo via Falcone Borsellino, in adiacenza al Tribunale e all'Università, per proseguire lungo via Della Bonifica fino al Parco d'Avalos e al mare, ricollegandosi con la ciclabile rivierasca.

Di questo nuovo tratto è in corso di affidamento dei lavori la porzione prospiciente l'Università con una pista bidirezionale contigua al marciapiede di ml 2,50 e la continuazione su via

Falcone e Borsellino con un ampio boulevard, oltre aramificazioni su via Pantini e verso il Parco.

[Alla luce delle criticità riportate, si segnalano e riassumono alcune azioni:](#)

- Risoluzione dello snodo su via De Gasperi
- Previsione della pista in sede propria su via Misticoni all'aumentare del traffico ciclistico
- Risoluzione dello snodo su piazza Antonio Lo Feudo per la continuazione verso Sud e il raccordo con la stazione ferroviaria del Tribunale; cogliendo l'occasione per la riqualificazione complessiva dello snodo, rivisitando la rotatoria, ridisegnando la via attraverso la riduzione della sezione carrabile, realizzando uno slargo in corrispondenza della stazione ferroviaria per l'attestazione di punti di ricarica, bike sharing, ciclostazione, ecc.
- Realizzazione dei nuovi tratti ciclabili previsti verso sud con sezioni che vadano oltre gli standard minimi del DPR 557/99.



1. Rotatoria V. De Gasperi - V. Teramo - V. Forca di Penne



2. Piazza Colonna



3. V. Misticoni tratto iniziale



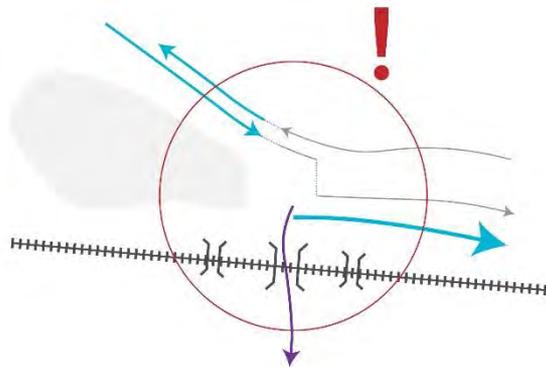
4. V. Misticoni tratto finale

Ciclovìa dei parchi



NODO V. PISA - V. DE GASPERI - V. TERAMO - V. DEL CIRCUITO

Trattandosi di un nodo particolarmente importante che vede il confluire di numerose strade e piste ciclabili - quella proveniente dall'area di risulta, quella che prosegue lungo via De Gasperi, il tratto sopraelevato della C2, la connessione verso il mare su via Pisa e verso l'interno su via del Circuito - dovrà essere predisposto uno **studio esecutivo particolareggiato** per la risoluzione dell'intersezione.



Ciclovia dei parchi



NODO PONTE DI FERRO

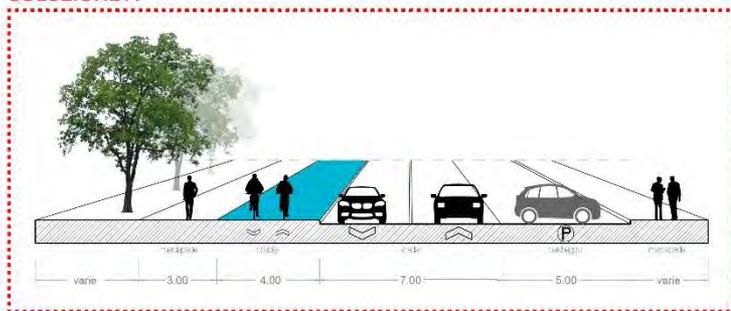
Su questo incrocio dovrà essere predisposto uno studio esecutivo particolareggiato per risolvere il nodo, evitando il restringimento repentino della pista ciclabile che causa possibili conflitti con i pedoni e tra i ciclisti stessi.



PRIMO TRATTO V. FALCONE - BORSELLINO

Lungo il primo tratto di via Falcone - Borsellino si prevede la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale con sezione ≥ 4 m.

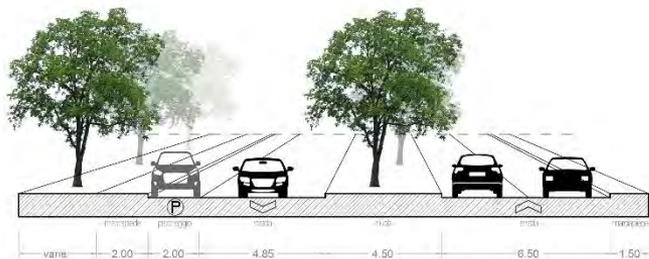
SOLUZIONE A



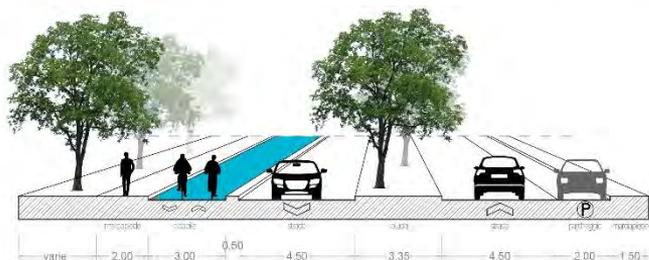
Il secondo tratto - in corrispondenza dell'area adiacente all'Università degli studi "G. d'Annunzio" - è in fase di esecuzione. Sarà realizzata una pista ciclabile bidirezionale con sezione pari a 2,50 m.

**Ciclovia
dei
parchi**

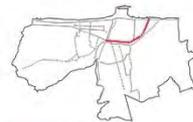
STATO DI FATTO || Strada della Bonifica



SOLUZIONE A || Strada della Bonifica



**Ciclovia
dei
parchi**



La ciclovía rappresenta, in generale, la connessione trasversale tra il centro amministrativo della città e il lungomare Sud. La denominazione deriva dalla caratterizzazione del tracciato che ha inizio nei pressi della casa natale di Gabriele d'Annunzio, attraversa tutta via d'Annunzio e, passando per il viale Luisa d'Annunzio, dopo aver lambito la Pineta Dannunziana e l'Aurum, giunge sino al mare attestandosi non lontano dal Teatro d'Annunzio.

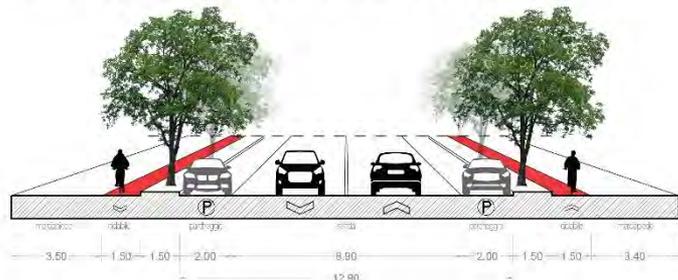
Ciclovía d'Annunziana

IPLAN

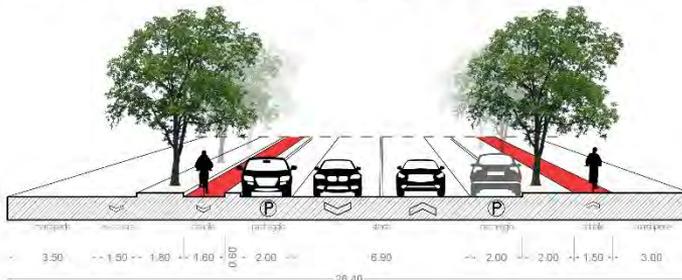
- Ponte di Ferro
- C.so Manthonè
- V. Conte di Ruvo
- V. Italica
- V. Virgilio
- Caserma Cocco
- Università
- Rotatoria Marconi
- V. Pantini
- Aurum
- V. Scarfoglio
- P. Le Laudì

C3 STATO DI FATTO

Sezione tipo || **Via D'Annunzio - da V. Conte di Ruvo a V. Virgilio**



Sezione tipo || **Viale Pindaro - dalla Caserma Cocco alla R. Marconi**



Sezione tipo || **Viale della Pineta primo tratto**



- Pista ciclabile in sede propria
- Pista ciclabile in carreggiata su corsia riservata
- Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata

Questo asse, che si svolge interamente nel quadrante Sud Est, si interconnette con la ciclovia del Quadrilatero in corrispondenza del centro storico e arriva al lungomare Sud, collegando l'Università, la Pineta d'Avalos e l'Aurum.

La ciclovia di ml 2405 è costituita da diverse tipologie nei vari tratti: bidirezionali in doppia sede o singola, su marciapiede o su strada e definiscono un importante asse da valorizzare collegando non solo la città ma anche i numerosi attrattori cittadini di alta valenza, tra i quali spiccano quelli legati alla figura di Gabriele d'Annunzio che giustificano la denominazione del tracciato.

Il primo tratto parte da Via d'Annunzio con due piste monodirezionali in sede contigua al marciapiede (vedi Foto 1). Le corsie attraversano numerose intersezioni stradali: alcune sono semaforizzate, altre sono dotate di attraversamenti privi di rialzo e prive di golfi che riducono la distanza di attraversamento. Trattandosi di piste monodirezionali mancano a intervalli regolari attraversamenti trasversali ciclabili sulla strada per andare sull'altra porzione di marciapiede.



1. Via D'Annunzio

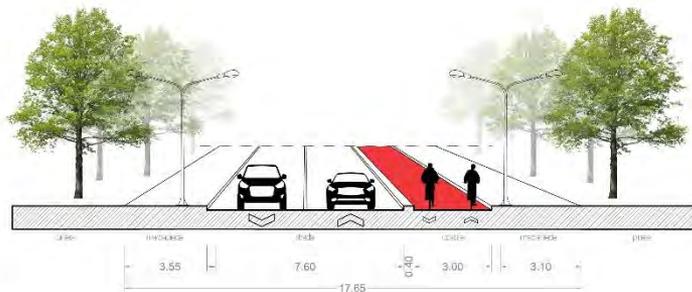
Ciclovia d'Annunziana



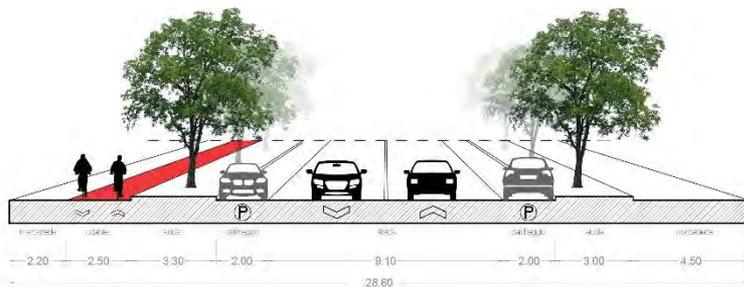
- Pista ciclabile in sede propria
- Pista ciclabile in carreggiata su corsia riservata
- Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata

C3 STATO DI FATTO

Sezione tipo || Viale della Pineta (corrispondenza Parco)



Sezione tipo || Via Luisa D'Annunzio - da Aurum a P. Le Laudi



Alla fine di via d'Annunzio, la pista finisce improvvisamente in corrispondenza della rotonda, rendendone difficile e pericoloso l'attraversamento. Manca il collegamento con il prolungamento di viale Pindaro, sede dell'Università, costringendo il ciclista a pericolosi innesti sulla strada (vedi Foto 2).

Dopo questa interruzione si percorre la ciclovia di viale Pindaro, anch'essa costituita da due monodirezionali: quella sul lato Ovest contigua su marciapiede, quella sul lato Est in sede propria su carreggiata separata da cordolo (vedi Foto 3). Anche in questo caso mancano i necessari raccordi con la viabilità carrabile in modo da rendere sicuro e chiaro il tragitto da fare.



2. Incrocio Via D'Annunzio



3. Viale Pindaro

Ciclovia d'Annunziana



Ponte di Ferro Il raccordo ciclabile in corrispondenza della rotonda di via Marconi è completamente assente (vedi foto 4) ed è necessaria la riconnessione con Viale Pindaro verso Nord e con Via Pantini verso Sud (vedi Foto 5).

V. Conte di Ruvo Su Via della Pineta è in corso la realizzazione del proseguimento della ciclovìa verso il mare. I lavori completati sono una porzione bidirezionale in sede propria fino all'ingresso della Pineta Dannunziana (vedi Foto 6), per poi proseguire in sede contigua sul marciapiede fino al mare (vedi Foto 7). La sede stradale è ampia e fa sì che molti ciclisti preferiscano continuare sulla sede stradale con maggior velocità e sicurezza rispetto all'uso della ciclabile su marciapiede.

Si segnalano e riassumono alcune criticità:

Rotatoria Marconi - Mancanza di raccordi trasversali di collegamento delle piste monodirezionali lungo Via D'Annunzio

V. Pantini - Pericolosità elevata in corrispondenza delle intersezioni su Via D'Annunzio anche a causa della poca visibilità dei ciclisti da parte degli automobilisti

V. Scarfoglio - Mancanza di un raccordo tra Via Misticoni e Viale Pindaro alla fine di Via D'Annunzio in corrispondenza della rotonda

- Difficile manutenzione della pista monodirezionale incassata con cordolo di Viale Pindaro

- Mancanza di un collegamento tra via Marconi / via Pantini

Azioni:

- Miglioramento in Via d'Annunzio delle intersezioni con le strade trasversali

- Miglioramento dello stato di manutenzione dei tracciati, con particolare riferimento a Viale Pindaro

- Definizione di raccordi tra le monodirezionali lungo Via D'Annunzio e tra Via Misticoni-Viale Pindaro, Viale Pindaro-Via Marconi, Via Marconi-Via Pantini

- Miglioramento della sicurezza in prossimità degli attraversamenti stradali, con particolare attenzione alle rotonde alla fine di Via D'Annunzio e di Via Marconi

- Auspicabile eliminazione dei parcheggi nella zona Università a fronte del nuovo parcheggio retrostante (lavori in avvio) e della migliore fruibilità della zona 30



4. Rotatoria Marconi



5. Incrocio Marconi



6. Viale della Pineta

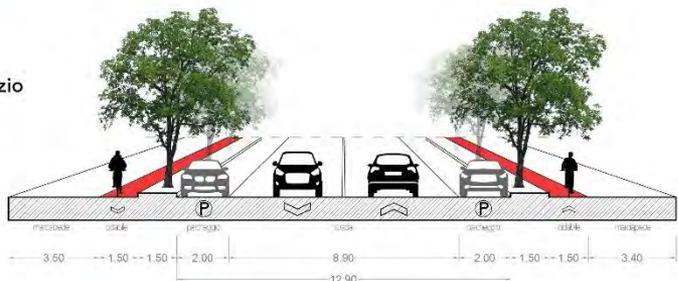


7. V. Luisa D'Annunzio

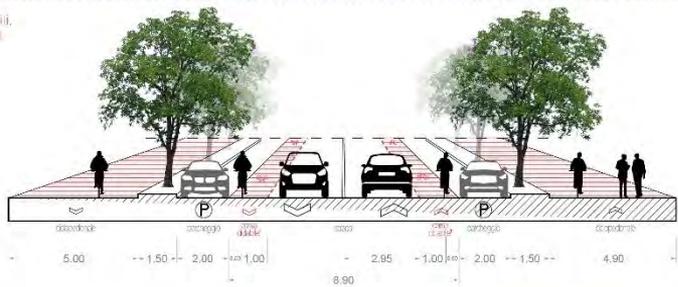
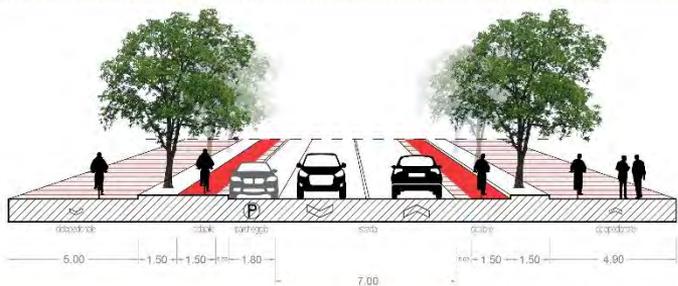
Ciclovìa d'Annunziana

C3**IPOTESI MIGLIORATIVE**

- C2** **C2** **Q** Ponte di Ferro
- C.so Manthonè
- Q** V. Conte di Ruvo
- V. Italica
- V. Virgilio
- Caserma Cocco
- C3** Università
- Rotatoria Marconi
- V. Pantini
- Aurum
- V. Scarfoglio
- C1** P. Le Laudi

STATO DI FATTO || Via D'Annunzio**SOLUZIONE A || Via D'Annunzio**

* quando vengono proposte corsie ciclabili, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).

**SOLUZIONE B || Via D'Annunzio**

Ciclovia d'Annunziana

IPLAN
re



SOLUZIONE C || Via D'Annunzio

In ogni caso, su via D'Annunzio risulta fondamentale dare continuità al tracciato ciclabile e priorità ai ciclisti in corrispondenza delle numerose intersezioni trasversali.

Si riporta un esempio applicativo volto ad aumentare la sicurezza e ad evitare il fastidioso stop & go a cui gli utenti sono obbligati.



ROTATORIA V. D'ANNUNZIO - V. PINDARO

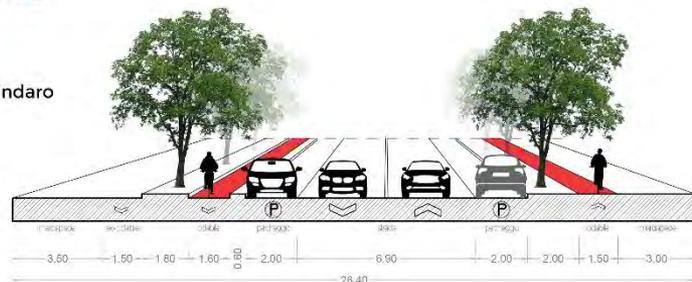
Su questo incrocio, particolarmente complesso, dovrà essere predisposto uno **studio esecutivo particolareggiato** per risolvere il nodo, prevedendo la connessione delle ciclabili su via D'Annunzio e viale Pindaro, ma anche con il tratto su via Misticoni - così da realizzare un raccordo tra la C3 e la C2.

**Ciclovia
d'Annunziana**

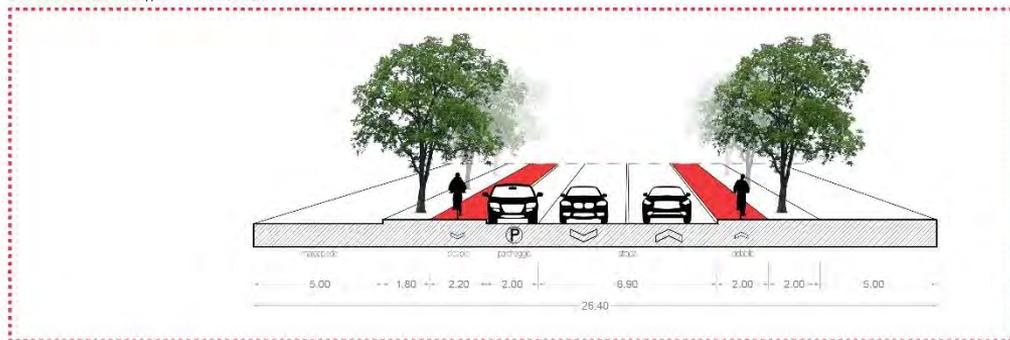
C3 IPOTESI MIGLIORATIVE

- C2 C2 Q Ponte di Ferro
- C.so Manthonè
- Q V. Conte di Ruvo
- V. Italica
- V. Virgilio
- Caserma Cocco
- C9 Università
- Rotatoria Marconi
- V. Pantini
- Aurum
- V. Scarfoglio
- C1 P. Le Laudi

STATO DI FATTO || Viale Pindaro



SOLUZIONE A || Viale Pindaro



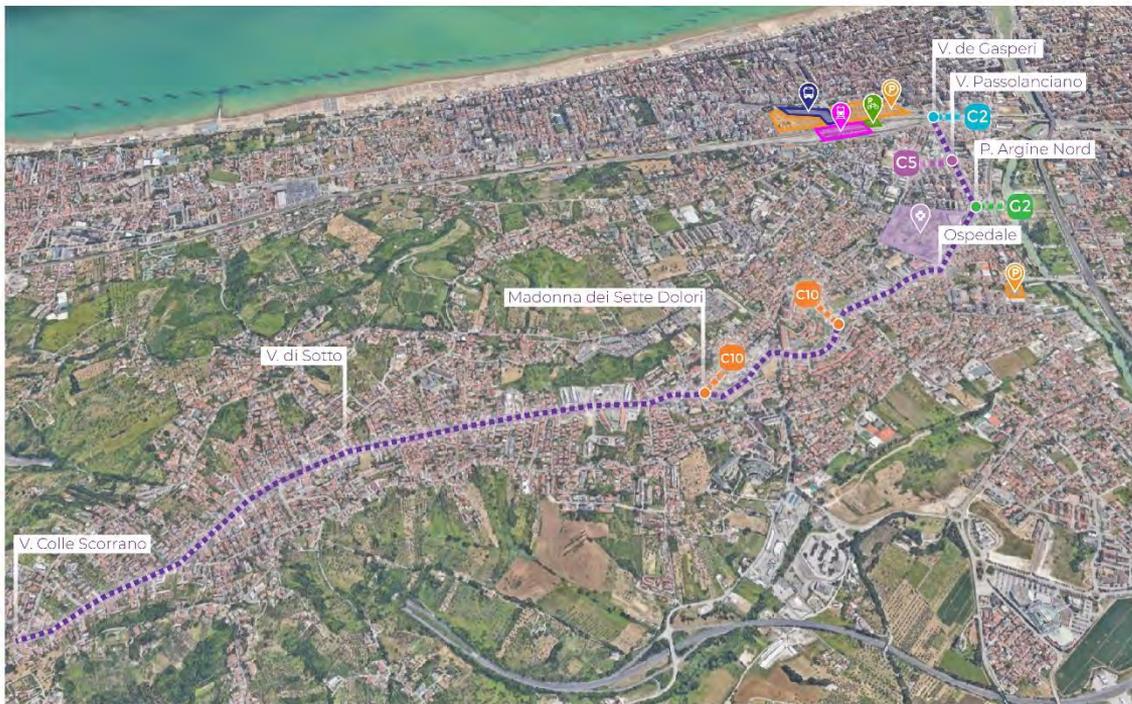
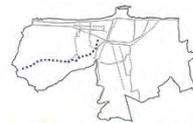
ROTATORIA MARCONI

Su questo incrocio dovrà essere predisposto uno **studio esecutivo particolareggiato** per risolvere il nodo, prevedendo la connessione delle ciclabili su viale Pindaro e via Pantini, proseguendo verso il mare

**Ciclovia
d'Annunziana**

C4

Ciclovia dei Colli



Ciclovia
dei Colli

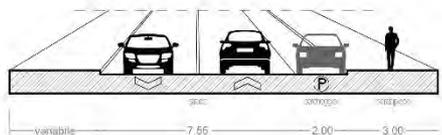


BICIPLAN
Piano delle Ciclovie

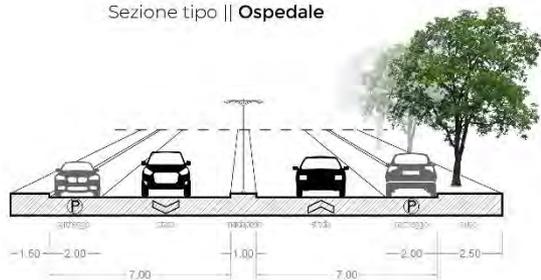
C4 STATO DI FATTO

- C2 V. del Circuito
- C5 V. Passolanciano
- C2 P. Argine Nord
- Ospedale
- C1b Madonna dei Sette Dolori
- V. Colle Scorrano

Sezione tipo || **Via del Circuito**



Sezione tipo || **Ospedale**



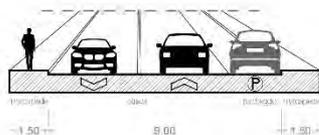
Sezione tipo || **Via Monte Faito**



Sezione tipo || **Via Di Sotto (prima del supermercato)**



Sezione tipo || **Via Di Sotto (dopo il supermercato)**

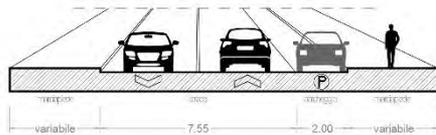


Ciclovìa dei Colli

C4 IPOTESI DI PROGETTO

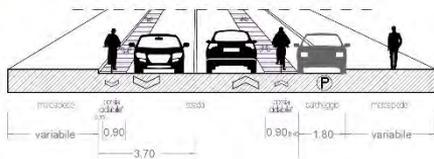
- C2 V. De Gasperi
- C5 V. Passolanciano
- G2 P. Argine Nord
- Ospedale
- C10 Madonna dei Sette Dolori
- V. di Sotto

STATO DI FATTO || Via del Circuito



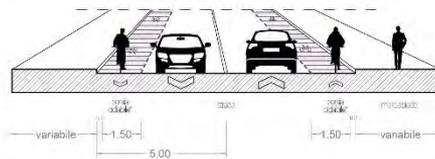
SOLUZIONE A || Via del Circuito

* quando vengono proposte corsie ciclabili, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).



SOLUZIONE B || Via del Circuito

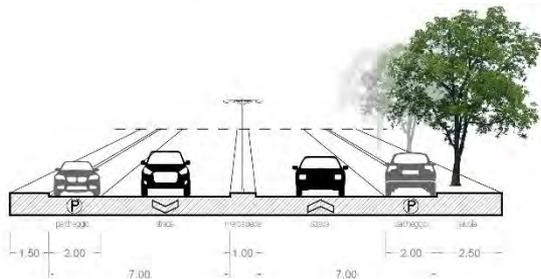
* quando vengono proposte corsie ciclabili, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).



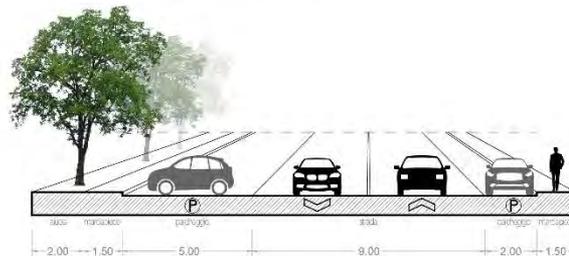
Ciclovía dei Colli

-  V. De Gasperi
-  V. Passolanciano
-  P. Argine Nord
-  Ospedale
-  Madonna dei Sette Dolori
-  V. di Sotto

STATO DI FATTO || Ospedale



STATO DI FATTO || Via Monte Faito



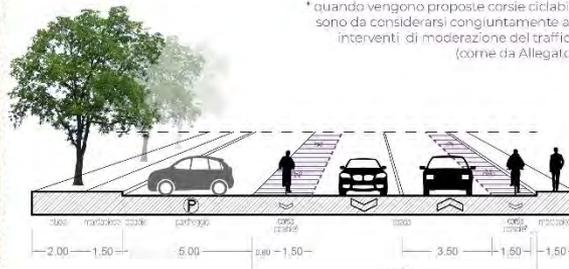
Soluzione A || Ospedale

* quando vengono proposte corsie ciclabili, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).



Soluzione A || Via Monte Faito

* quando vengono proposte corsie ciclabili, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).

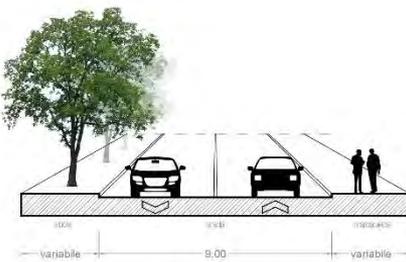


**Ciclovía
dei Colli**

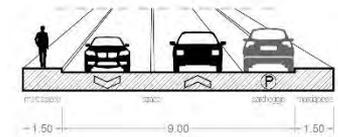
C4 IPOTESI DI PROGETTO

- C2 V. De Gasperi
- C5 V. Passolanciano
- Q2 P. Argine Nord
- Ospedale
- Madonna dei Sette Dolori
- V. di Sotto

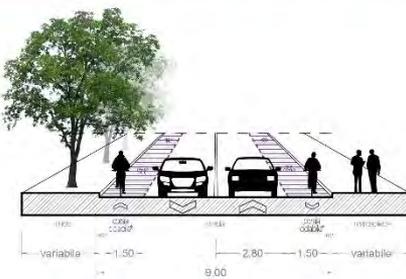
STATO DI FATTO || Via Di Sotto (prima del supermercato)



STATO DI FATTO || Via Di Sotto (dopo il supermercato)

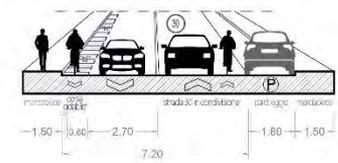


Soluzione A || Via Di Sotto (prima del supermercato)

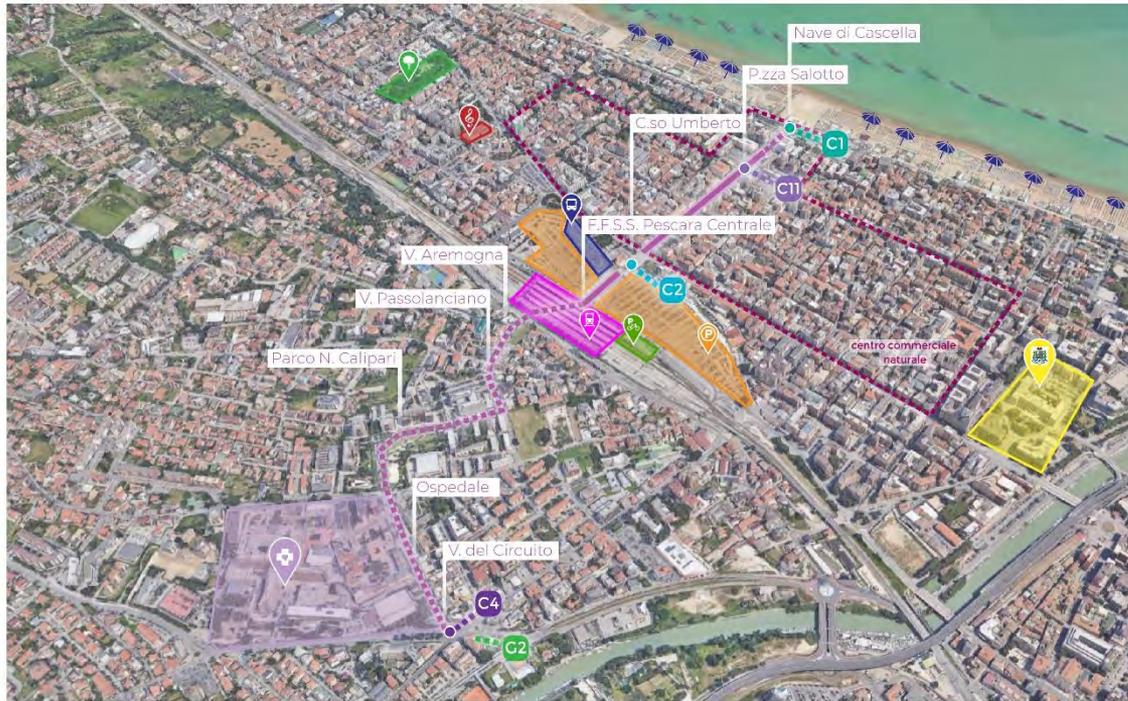
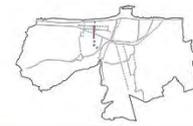


Soluzione A || Via Di Sotto (dopo il supermercato)

“ quando vengano proposte corsie ciclabili, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).”



Ciclovia dei Colli



La ciclovía rappresenta il collegamento principale tra la Stazione Centrale e il mare, passando per l'asse commerciale di Corso Umberto, in modalità condivisa tra pedoni e ciclisti.

Ciclovía asse centrale

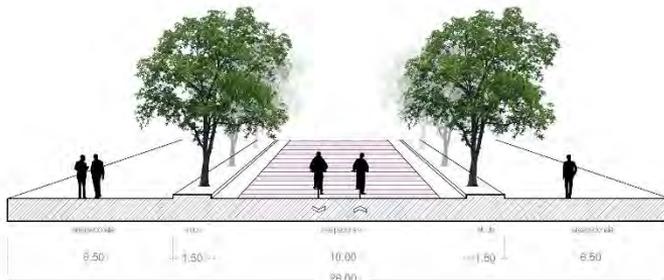




— Area pedonale
 — Percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede

C5 STATO DI FATTO

Sezione tipo || **Corso Umberto**



Sezione tipo || **Collegamento stazione**



PREMESSA

La ciclovia di ml 585 rappresenta il tracciato di connessione principale tra la stazione FFSS Centrale e il mare, passando per l'asse commerciale di Corso Umberto. In corrispondenza della fontana di Cascella, sul mare, si riconnette con la ciclovia della Bike to coast.

La ciclovia non ha una precisa riconoscibilità insistendo per lo più in area pedonale, ma rappresenta l'asse privilegiato di accesso all'area centrale commerciale e alla stazione per chi transita sulla ciclabile litoranea.

**Ciclovia
 asse
 centrale**

C5 STATO DI FATTO



Il primo tratto dal mare a Piazza Salotto non presenta percorsi ciclabili, l'attraversamento è complesso e conduce sul marciapiede.

Da cui i ciclisti proseguono disordinatamente, prevalentemente su strada, fino ad intersecare l'area pedonale della piazza e di Corso Umberto (vedi Foto 2). Risultano mancanti anche gli attraversamenti ciclabili in corrispondenza di via Regina Elena e di via Regina Margherita (vedi Foto 1).

La situazione è la stessa alla fine dell'area pedonale su Corso Vittorio Emanuele, dove manca l'attraversamento ciclabile, e in corrispondenza del tratto di connessione con la passerella pedo-ciclabile che si insinua nell'area di risulta fino alla stazione (vedi Foto 3 e 4).

Nell'area pedonale la condivisione degli spazi con i pedoni non rappresenta particolari problematiche in virtù degli ampi spazi a disposizione per entrambi gli utenti (vedi Foto 2).

Si segnalano e riassumono alcune criticità:

- Collegamento tra ciclabile sul mare e inizio area pedonale

- In relazione alla posizione si segnala la mancanza di segnaletica di indirizzamento ed info point turistico

- Attraversamenti ciclabili su via Regina Elena, via Regina Margherita, Corso Vittorio Emanuele

- Ampliamento e sistemazione dal punto di vista ambientale (verde, ombreggiatura, riparo dalla pioggia, arredo urbano) della passerella ciclopedonale che attraversa l'area di risulta

- Miglioramento dei percorsi ciclabili attorno alla stazione

- Raccordo con la ciclostazione in fase di realizzazione presso la stazione FFSS

- Mancanza di adeguati stalli per il parcheggio.

Azioni:

- Raccordo con la ciclovia del Leggero Passante

- Proseguimento dell'asse dietro la stazione su via Arapietra verso l'Ospedale.



1. Attraversamento V. Regina Elena



2. Corso Umberto



3. Attraversamento Corso V. Emanuele II



4. Asse ciclopedonale verso F.F.S.S. PE Centrale

Ciclovia asse centrale

IPLAN

re

C5 IPOTESI DI PROGETTO

NAVE DI CASCELLA

In corrispondenza di questo importante nodo dovrà essere predisposto uno **studio esecutivo particolareggiato**, nel tentativo di evitare il conflitto tra pedoni, ciclisti e veicoli a motore, dando lo giusto spazio ad ognuno degli utenti.

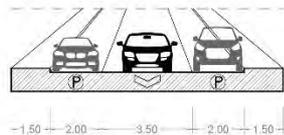


PROSECUZIONE CICLOVIA ASSE CENTRALE

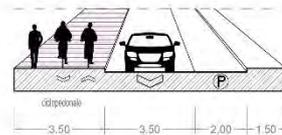
Si prevede la prosecuzione della Ciclovia C5, a partire dalla Stazione Pescara Centrale, verso via Aremogna e via Passolanciano. Si propone l'attraversamento del parco N. Calipari, per poi svoltare verso l'ospedale, sino al ricongiungimento con la ciclovia del Colli (C4) in corrispondenza di via del Circuito.

Seguono le sezioni dello stato di fatto in comparazione con le soluzioni proposte.

STATO DI FATTO || Via Aremogna

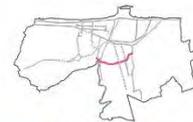


SOLUZIONE A || Via Aremogna



Ciclovia asse centrale





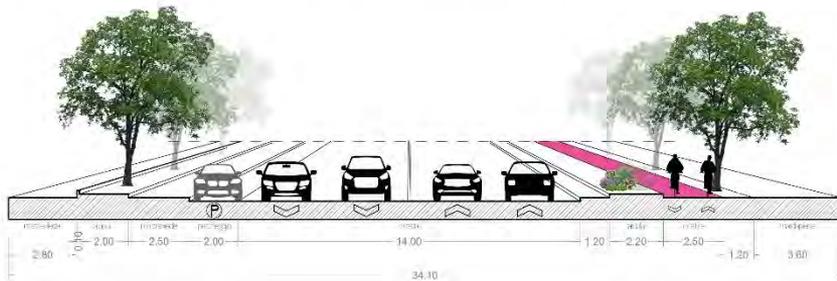
Il tracciato è un asse trasversale semiperiferico (ma centrale rispetto all'area vasta) da valorizzare e da connettere al centro cittadino con delle trasversali. Per il momento, l'intero percorso risulta incompleto ma ha alte potenzialità, anche con riferimento alla sezione stradale, che permetterebbe una più equa distribuzione dello spazio tra gli utenti.

Ciclovía Circonvallazione Pendolo

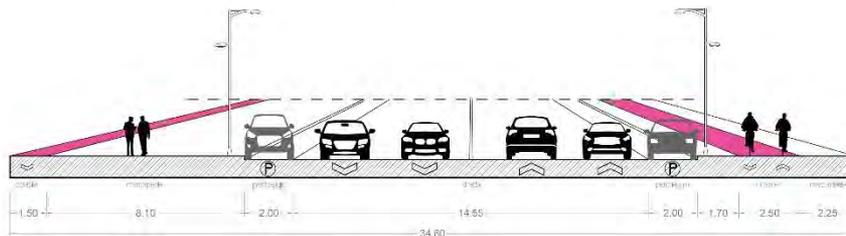
- ▲ C2 Capacchietti
- V. Aterno
- T.J.A.
- V. Sacco
- V. Iavo
- C12 Manthone
- V. Salara Vecchia
- C7 V. Tortora
- V. Piana
- C3 San Donato

— Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata

Sezione tipo || V. Lago di Capetrano - da V. Aterno a Manthone



Sezione tipo || da V. Salara Vecchia a V. Piana



PREMESSA

La ciclovia, che si svolge interamente nel quadrante Sud-Ovest, rappresenta per il momento un asse ideale di m 1810 poiché l'intero percorso è incompleto. Al suo completamento rappresenterà un asse di collegamento trasversale che riconnetterà ampie zone periferiche e permetterà la connessione con altre ciclovie.

**Ciclovia
Circonvallazione
Pendolo**

C6 STATO DI FATTO

C2 ▲ Capacchietti

● V. Aterno

● T.U.A.

● V. Sacco

● V. Tavo

C12 ● Manthone

● V. Salara Vecchia

C7 ● V. Tortora

● V. Piana

C8 ● San Donato

Il primo tratto del tracciato esistente si svolge su via Lago di Capestrano su pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede. La ciclovia si presenta poco riconoscibile su marciapiede e, nonostante l'ampia disponibilità di sosta, spesso viene usata come parcheggio o interrotta con fioriere (vedi Foto 1).

In corrispondenza delle intersezioni stradali la ciclovia si interrompe per dare spazio all'attraversamento pedonale (vedi Foto 2).

Si presenta in molti punti in cattivo stato manutentivo, con l'affioramento in più punti della rete di armatura del massetto del piano viabile.

In corrispondenza della Tiburtina il tracciato si interrompe. È in corso l'iter per il prolungamento del tratto di circa ml 180 dell'asse viario (e relativa ciclabile) per riconnettersi a via Tortora già realizzata (vedi Foto 3 e 4).

Anche qui la ciclabile è bidirezionale contigua al marciapiede, come nel precedente tratto.

Su Strada Comunale Piana la strada di nuovo si interrompe. Anche qui è in corso la realizzazione del tracciato di completamento di circa ml 500, per connettersi definitivamente su via San Donato.

La tipologia di ciclabile nei due tratti in completamento risulta essere simile ai tratti esistenti. Poiché lambisce un asse viario importante per la viabilità che circonda la città, la ciclovia potrebbe aumentare la sua sezione in alcuni tratti anche restringendo l'asse viario.

Si segnalano e riassumono alcune criticità:

- Mancanza di segnaletica orizzontale e verticale su V. Lago di Capestrano

- Mancanza di raccordi e intersezioni a T non risolte

- Interruzione delle ciclovie in corrispondenza delle rotonde

- Fondo sconnesso e pericoloso con armature a vista

- Occupazione della ciclabile da parte delle automobili in sosta

- Presenza di tratti promiscui

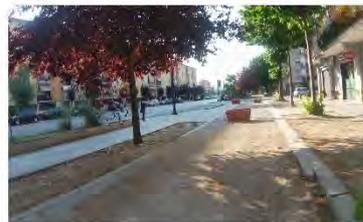
Azioni:

- Miglioramento dello stato di manutenzione dei tracciati, con particolare riferimento al fondo

- Definizione di raccordi tra i tratti sconnessi della ciclovia e con le altre ciclabili vicine

- Risoluzione delle intersezioni a T e in corrispondenza dell'interruzione nei pressi della rotonda

- Miglioramento della sicurezza dei velocipedisti sui tratti promiscui e sul tratto realizzato in prossimità degli accessi carrabili



1. Pista occupata da fioriere in V. Lago di Capestrano



2. Mancanza di attraversamenti ciclopedonali idonei



3. Via Tortora



4. Attraversamenti Via Tortora

Ciclovia Circonvalazione Pendolo

IPLAN

rie

● Pista ciclabile su marciapiede
● su corsia riservata

Esempio di intervento

ASSE PENDOLO

Per l'intero Asse Pendolo, vista l'ampiezza della carreggiata, si prevede la realizzazione di una fascia centrale polifunzionale, così da restringere l'ampiezza delle corsie carrabili, in aggiunta ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).



CA Capacchietti

V. Aterno

T.U.A.

V. Sacco

V. Tavo

C12 Manthone

V. Salara Vecchia

CV7 V. Tortora

V. Piana

CB San Donato

ESEMPI



Pineto, SS16 Adriatica Nord - G. Di Giampietro

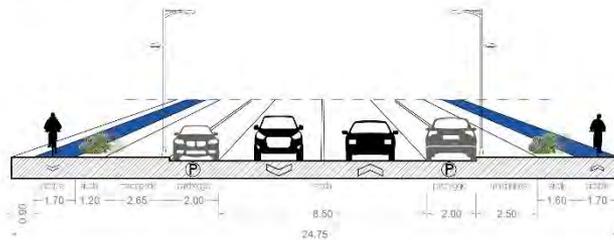
Reggio Emilia, V. Emilia All'Ospizio - M. Dondé



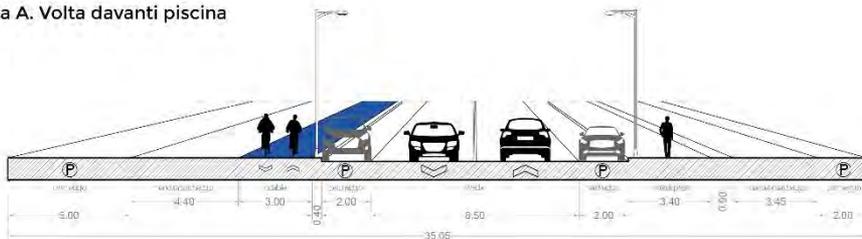
Ciclovia via Alessandro Volta

Il tracciato ha potenzialmente una grande valenza, essendo un tratto trasversale che arriva in periferia e connette un'ampia parte di città. Con una prosecuzione verso il centro cittadino, potrebbe rappresentare il collegamento tra la Stazione di Porta Nuova e la Stazione di San Marco.

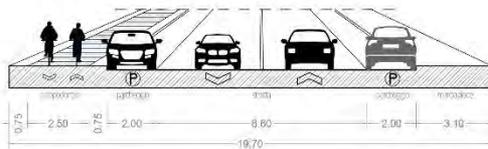
Sezione tipo || Via A. Volta davanti palazzo Fuksas



Sezione tipo || Via A. Volta davanti piscina



Sezione tipo || Via A. Volta tratto finale



- Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata
- Percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede

Ciclovia
via
Alessandro
Volta



Il tracciato di ml 907 avrebbe un gran potenziale, essendo un tratto trasversale che arriva in periferia e connette un'ampia parte di città. Se incrementato, potrebbe definire un percorso ciclabile di connessione tra la stazione FFSS Porta Nuova e la stazione FFSS San Marco, attestandosi nei pressi di parcheggi di scambio e usufruendo della ciclostazione di Porta Nuova.

Lungo il primo tratto di via Alessandro Volta di ml 100, dall'intersezione con via Piana a quella con via Tortora, la pista ciclabile è su marciapiede su corsia riservata (vedi Foto 1).

Nel secondo tratto di ml 807, che giunge sino al Parco Accoglienza, il percorso è promiscuo pedociclabile su marciapiede (vedi Foto 3).

La ciclovia necessita di interventi che ne migliorino la fruizione, resa molto difficile in alcuni tratti periferici per le continue segnalazioni di dare precedenza e per una non sufficiente linearità del tracciato che costringe l'utilizzatore a salire e scendere dalla quota del percorso ciclabile.

Inoltre, la pista viene occupata con regolarità dalle automobili per gli accessi alle proprietà private e per usufruire dei parcheggi che si affiancano alla ciclabile, rendendola ancor più pericolosa della strada.

Si segnalano e riassumono alcune criticità:

- Monodirezionale non collegata alle intersezioni
- Stato manutentivo scarso (vedi Foto 3)
- Percorso promiscuo (vedi Foto 3 e 4)
- Problemi negli attraversamenti (vedi Foto 4)
- Problemi di sicurezza legati agli ingressi carrabili: le macchine occupano la pista per parcheggiare rendendo la pista più pericolosa della strada (vedi Foto 1, 2 e 4)

- La pista finisce nel nulla

Azioni:

- Prosecuzione del tracciato verso est e collegamento con la stazione FFSS Porta Nuova
- Miglioramento della sicurezza per i velocipedi in corrispondenza degli ingressi carrabili, del percorso promiscuo e degli attraversamenti
- Miglioramento dello stato di manutenzione dell'intero tracciato, con particolare riferimento al fondo
- Inserimento di elementi fisicamente invalicabili al fine di evitare l'occupazione della pista da parte degli autoveicoli



1. Via A. Volta primo tratto



2. Via A. Volta davanti piscina



3. Via A. Volta tratto finale



4. Attraversamenti Via A. Volta

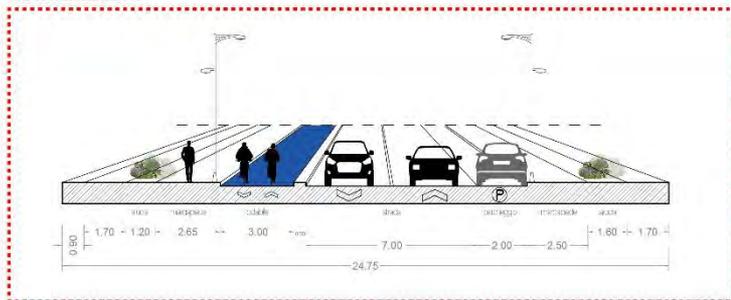
Ciclovia via Alessandro Volta

VIA ALESSANDRO VOLTA

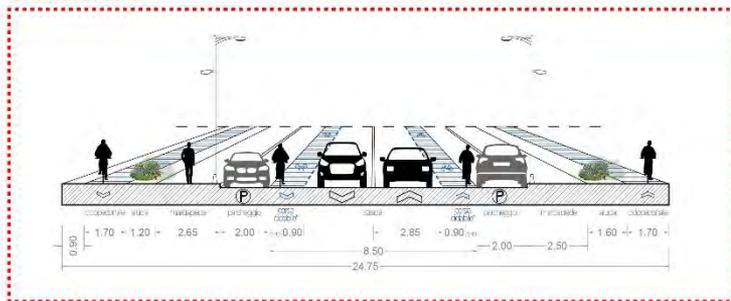
In base al rilievo della situazione esistente, pressoché simile in ognuno dei tratti di Via Alessandro Volta, si propongono due soluzioni indicative con l'obiettivo di migliorare l'intero tracciato.

Seguono le sezioni tipo di progetto.

SOLUZIONE A



SOLUZIONE B



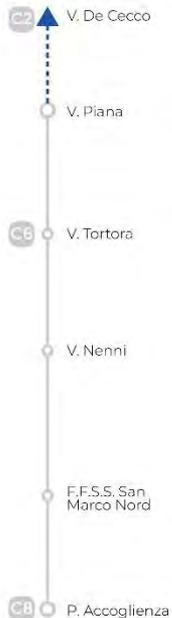
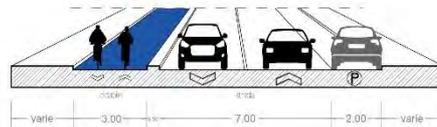
**Ciclovia
via
Alessandro
Volta**

VIA LAGO DI CAMPOTOSTO

Per quanto riguarda il nuovo tratto da realizzare, si prevede la prosecuzione della ciclovia sino alla F.F.S.S. Porta Nuova, passando per via Lago di Campotosto e proseguendo su V. De Cecco. Si prevede la prosecuzione del tracciato in continuità con l'esistente, con riferimento alla soluzione A prevista per via Alessandro Volta.

Segue una sezione tipo di progetto.

SOLUZIONE A



**Ciclovia
via
Alessandro
Volta**



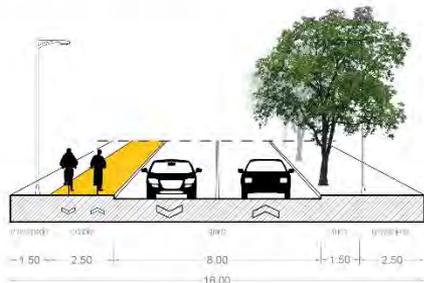
Il tracciato ha un gran potenziale, essendo un tratto trasversale che arriva a lambire i confini della città, fino a connettersi con il comune di San Giovanni Teatino, in un possibile raccordo con l'aeroporto, con la Tiburtina e con la stazione ferroviaria di San Marco Nord.

Ciclovia via Rio Sparto Fontanelle

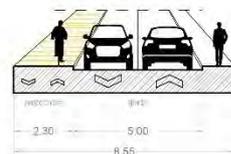


- Pista ciclabile in sede propria
- Percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede
- Percorso promiscuo veicolare e ciclabile su carreggiata

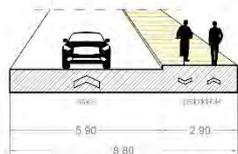
Sezione tipo || **Via Tirino**



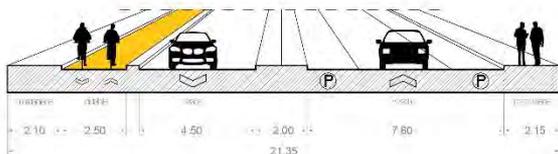
Sezione tipo || **Via Fontanelle**



Sezione tipo || **Strada delle Casette**



Sezione tipo || **Via Aldo Moro**



Ciclovia via Rio Sparto Fontanelle

C8 STATO DI FATTO



Il tracciato di ml 3362 ha potenzialmente una grande valenza, essendo un tratto trasversale che arriva a lambire i confini della città, fino a connettersi con il comune di San Giovanni Teatino, in un possibile raccordo con l'aeroporto, con la Tiburtina e con la stazione ferroviaria di San Marco Nord.

La ciclabile tra via Misticoni e via San Donato è stata recentemente realizzata ed è in sede propria, ma si interrompe in corrispondenza dell'inizio di via Rio Sparto per poi riprendere solo in corrispondenza della stazione ferroviaria di San Marco Sud.

La pista continua in sede propria su via Aldo Moro (vedi Foto 4) fino all'intersezione con via Fontanelle (vedi Foto 3), dove il tracciato prosegue fino alla fine del territorio comunale verso San Giovanni Teatino secondo un percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede (vedi Foto 2); a meno di un tratto in cui il percorso diviene promiscuo veicolare e ciclabile su carreggiata.

Si segnalano e riassumono alcune criticità:

- Insufficiente linearità del percorso che presenta continue interruzioni

- Stato manutentivo scarso

- Obbligo di precedenza alle automobili

- Pericolo alle intersezioni (vedi Foto 1)

- Automobili parcheggiate sul tracciato

- Mancanza di attraversamenti verso il parco

- Scarsa valenza e attrattività del tracciato

Azioni:

- Aumento della valenza e dell'attrattività del tracciato

- Miglioramento dello stato manutentivo

- Inserimento di elementi fisicamente invalicabili al fine di evitare l'occupazione della pista da parte degli autoveicoli

- Miglioramento della sicurezza in corrispondenza delle intersezioni

- Definizione di raccordi con il parco, con i tratti sconnessi della ciclovie e con gli altri tracciati esistenti, prevedendo la prosecuzione della pista verso Est e verso Ovest



1. Intersezione Via Tirino - Strada delle Casette



2. Via Fontanelle



3. Intersezione Via Aldo Moro



4. Via Aldo Moro

Ciclovie via Rio Sparto Fontanelle



Ciclovía Mare Università

Il tracciato rappresenta un collegamento ad alto valore per le strade interessate e per gli attrattori coinvolti. Mettendo in comunicazione l'Università con il mare, passando per il circolo tennis e lo stadio e intercettando una forte arteria commerciale, ha un alto potenziale che potrebbe essere valorizzato per una modalità di percorrenza mista.

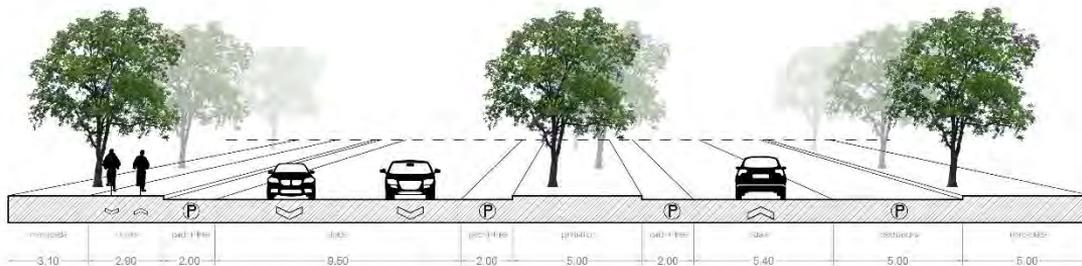
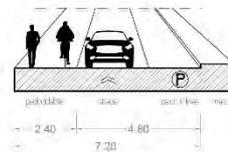
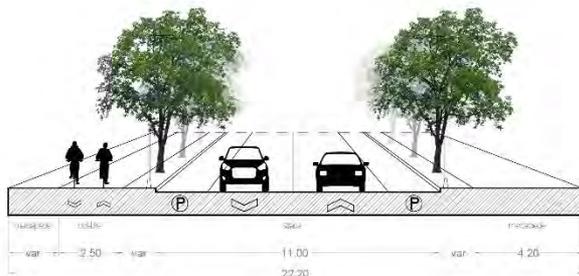
C1 La Meridiana

V. Bardet

V. Marconi

C3 C2 Università

CH F.F.S.S. Pescara Tribunale



- Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata
- Percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede

Ciclovia
Mare
Università



— Pista ciclabile su marciapiede
su corsia riservata

— Percorso promiscuo
pedociclabile su marciapiede

Il tracciato di ml 1058 rappresenta un collegamento ad alto valore per le strade interessate e per gli attrattori coinvolti.

Mettendo in comunicazione l'università con il mare, passando per il circolo tennis e lo stadio e intercettando una forte arteria commerciale, ha un alto potenziale che potrebbe essere valorizzato per una modalità di percorrenza mista.

La ciclovía potrebbe giovare di un progetto che per il tratto commerciale definisca un boulevard ciclopedonale di grande attrattiva.

Lungo il primo tratto, a partire dal mare, la ciclovía bidirezionale si attesta su via Pepe su corsia riservata su marciapiede (vedi Foto 1) e prosegue sullo stesso lato nel secondo tratto della stessa via fino all'intersezione con Viale Marconi (vedi Foto 2). La continuità delle due ciclabili è funzionale in relazione agli attraversamenti, essendo necessario uno solo in corrispondenza di via Bardet, ma il primo tratto (che è stato realizzato successivamente rispetto al secondo) è costantemente interrotto dagli ingressi carrabili alle abitazioni private.

A partire da viale Marconi, la ciclabile continua lungo via Pollione seguendo un percorso promiscuo veicolare e pedociclabile su carreggiata (vedi Foto 3), alla fine del quale potrebbe potenzialmente intersecarsi con la Ciclovía C3. Sarebbe auspicabile la prosecuzione verso la stazione ferroviaria Pescara Tribunale.

Si segnalano e riassumono alcune criticità:

- Problemi di sicurezza legati agli ingressi carrabili su Via Pepe

- Pericolosità di via Pollione a causa del percorso promiscuo veicolare e pedociclabile

- Mancanza di intersezioni con le altre ciclovie

Azioni:

- Miglioramento della sicurezza per i velocipedi, in particolare in corrispondenza degli ingressi carrabili su Via Pepe

- Riorganizzazione della sezione stradale di via Pollione

- Potenziamento delle intersezioni con le altre ciclovie

- Prosecuzione della ciclovía verso la stazione FFSS Pescara Tribunale



1. Via Pepe primo tratto



2. Via Pepe secondo tratto



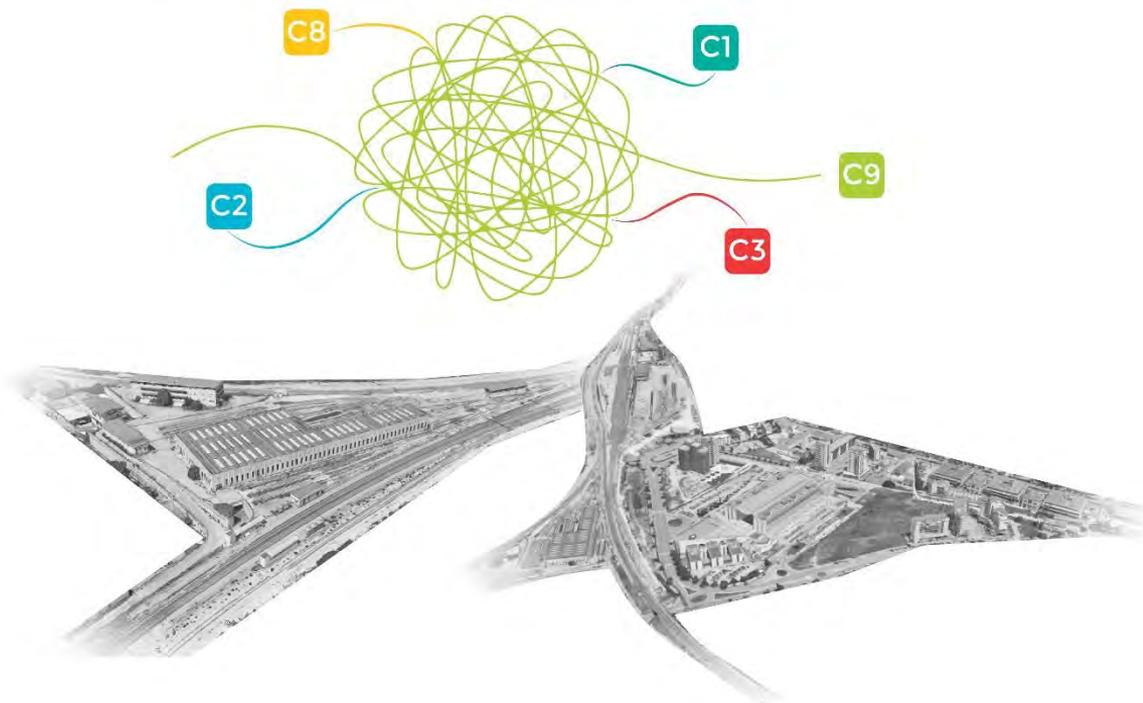
3. Via Caio Pollione

Ciclovía Mare Università

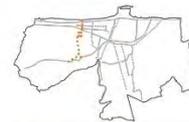
PROLUNGAMENTO UNIVERSITÀ - F.F.S.S. TRIBUNALE

È necessario un progetto urbano di riqualificazione complessivo, che preveda la prosecuzione della Ciclovia C9 verso la stazione ferroviaria Pescara Tribunale, cogliendo l'occasione per rigenerare l'intera area e connettere un hub che ad oggi risulta difficile raggiungere in bicicletta.

Dove possibile, si prevede una pista ciclabile bidirezionale con sezione ≥ 4 m.



**Ciclovia
Mare
Università**



Ciclovia Colli Madonna

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis autem vel eum iriure dolor in hendrerit in vulputate velit esse molestie consequat, vel

- C1 Lungomare
- C1 V. Regina Margherita
- C2 V. Silvio Pellico
- V. Leonardi Da Vinci
- S.da Colle Marino
- V. Arapietra
- V. Valle di Rose
- Madonna dei Sette Dolori

VIALE LEOPOLDO MUZZI

Si prevede la prosecuzione della ciclabile in sede propria di viale Leopoldo Muzii, che va dall'intersezione con via Silvio Pellico a quella con viale Regina Margherita, fino al lungomare - particolare attenzione va rivolta all'intersezione con il viale.

Segue la sezione tipo della ciclabile esistente, da replicare allo stesso modo eliminando i parcheggi sulla parte terminale di viale Leopoldo Muzii.

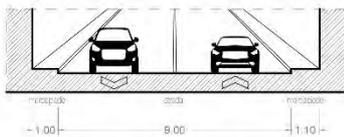
Sezione tipo || **Viale Leopoldo Muzii**



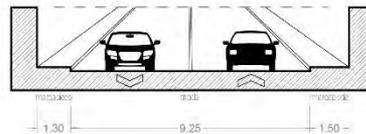
**Ciclovia
Colli
Madonna**

- C1 Lungomare
- C11 V. Regina Margherita
- C2 V. Silvio Pellico
- V. Leonardi Da Vinci
- S.da Colle Marino
- V. Arapietra
- V. Valle di Rose
- C4 Madonna dei Sette Dolori

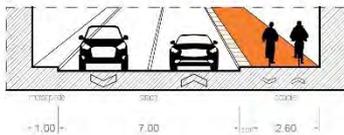
STATO DI FATTO || V. Leonardi da Vinci



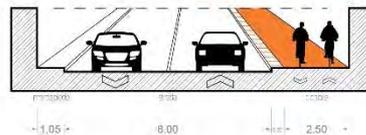
STATO DI FATTO || da V. Leonardi da Vinci a S.da Colle Marino



Soluzione A || V. Leonardi da Vinci



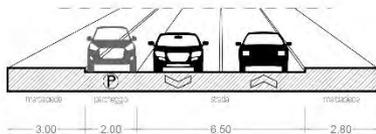
Soluzione A || da V. Leonardi da Vinci a S.da Colle Marino



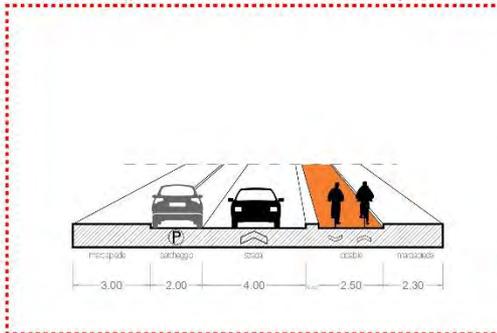
Ciclovia
Colli
Madonna

- C1 Lungomare
- C11 V. Regina Margherita
- C2 V. Silvio Pellico
- V. Leonardi Da Vinci
- S.da Colle Marino
- V. Arapietra
- V. Valle di Rose
- C4 Madonna dei Sette Dolori

STATO DI FATTO || da S.da Colle Marino a V. Arapietra

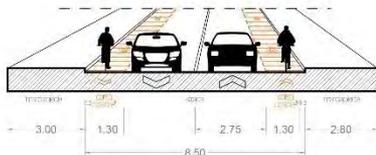


Soluzione A || da S.da Colle Marino a V. Arapietra



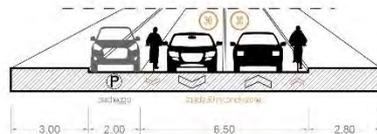
Soluzione B || da S.da Colle Marino a V. Arapietra

* quando vengono proposte corsie ciclabili, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).



Soluzione C || da S.da Colle Marino a V. Arapietra

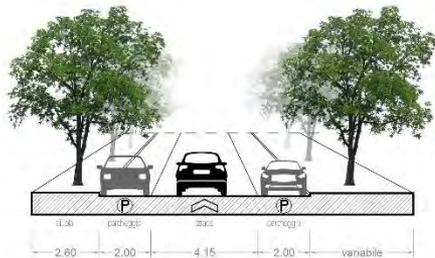
* quando vengono proposte strade 30 in condivisione, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).



Ciclovia
Colli
Madonna

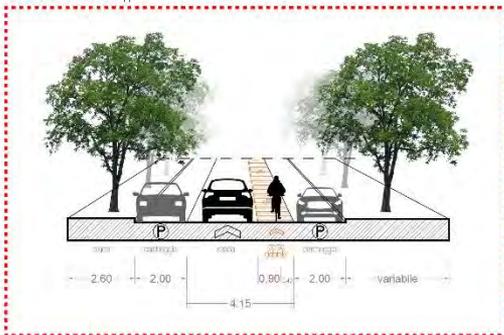
- C1 Lungomare
- C11 V. Regina Margherita
- C2 V. Silvio Pellico
- V. Leonardì Da Vinci
- S.da Colle Marino
- V. Arapietra
- V. Valle di Rose
- C4 Madonna dei Sette Dolori

STATO DI FATTO || Via del Santuario - da V. Valle di Rose alla Madonna dei Sette Dolori

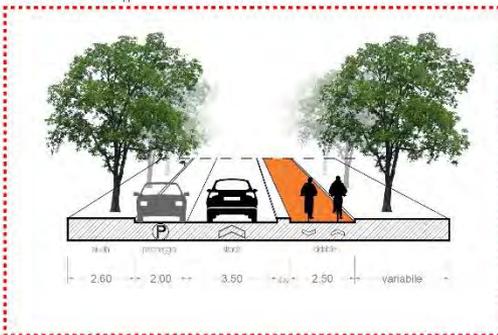


* quando vengono proposte corsie ciclabili, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).

Soluzione A || Via del Santuario



Soluzione B || Via del Santuario



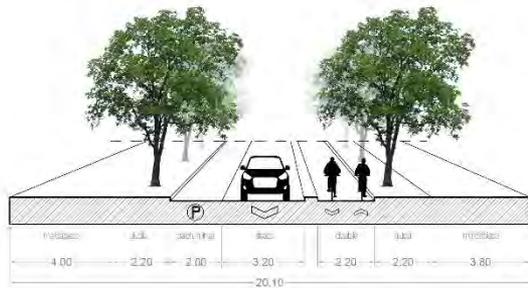
Ciclovia
Colli
Madonna



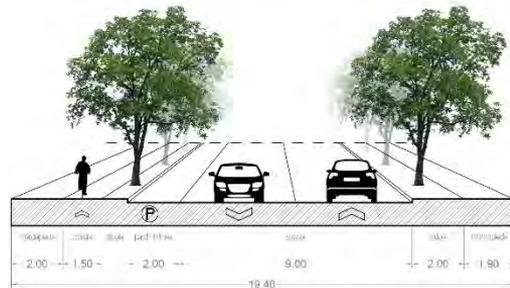
Ciclovia centro commerciale naturale

Il tracciato è in condivisione nel centro città e nel centro commerciale naturale. La condivisione ne aumenta la valenza e le potenzialità di prolungamento fino alle zone commerciali del centro e fino a Piazza Italia.

Sezione tipo || Via Regina Margherita primo tratto



Sezione tipo || Via Regina Margherita secondo tratto



- Pista ciclabile in sede propria
- Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata



PREMESSA

Il tracciato di ml 815 si attesta nel centro città e nel centro commerciale naturale e proprio la sua collocazione ne aumenta la valenza e le potenzialità di prolungamento fino alle zone commerciali del centro e verso il fiume, in particolare in corrispondenza di Piazza Italia, al fine di rendere più accessibile l'area della sede del Comune.

**Ciclovia
centro
commerciale
naturale**

A partire da via Sabucchi (vedi Foto 1), la pista ciclabile è su marciapiede su corsia riservata, fino a giungere alla rotonda in via Muzii, particolarmente articolata e pericolosa (vedi Foto 2). La ciclovia prosegue lungo via Regina Margherita con una pista in sede propria (vedi Foto 3) che termina in corrispondenza di Piazza Salotto (vedi Foto 4).

Pur essendo un breve tratto, riveste particolare importanza per i tracciati a cui si connette. Mediante un raccordo in via Sabucchi è possibile ricongiungersi alla ciclovia della Bike to coast. Un ulteriore raccordo in corrispondenza di via Muzii permette la connessione con la Ciclovia C10, che corre parallelamente a via Regina Margherita. Piazza Salotto è uno degli attrattori principali e costituisce anche il punto di intersezione tra la C11 e la C5, che la incrocia trasversalmente e connette il mare alla stazione ferroviaria Pescara Centrale.

Si segnalano e riassumono alcune criticità:

- Necessità di interventi di ricollegamento della ciclabile
- Possibilità di prolungamenti verso le zone commerciali e verso il fiume
- Scarsa permeabilità una volta superata la zona ZTL
- Incremento della sicurezza in corrispondenza dell'intersezione con via Muzii
- Possibilità di riconfigurazione dell'intero spazio stradale in virtù dell'identificazione di un tracciato riconoscibile e continuo

Azioni:

- Realizzazione del prolungamento fino a Via Venezia, proseguendo verso Piazza Italia
- Incremento dell'accessibilità dell' sede comunale
- Miglioramento della sicurezza in corrispondenza delle intersezioni
- Miglioramento dello stato di manutenzione dei tracciati, con particolare riferimento al fondo



1. Intersezione V. Regina Margherita - V. Sabucchi



2. Intersezione V. Regina Margherita - V. Muzii



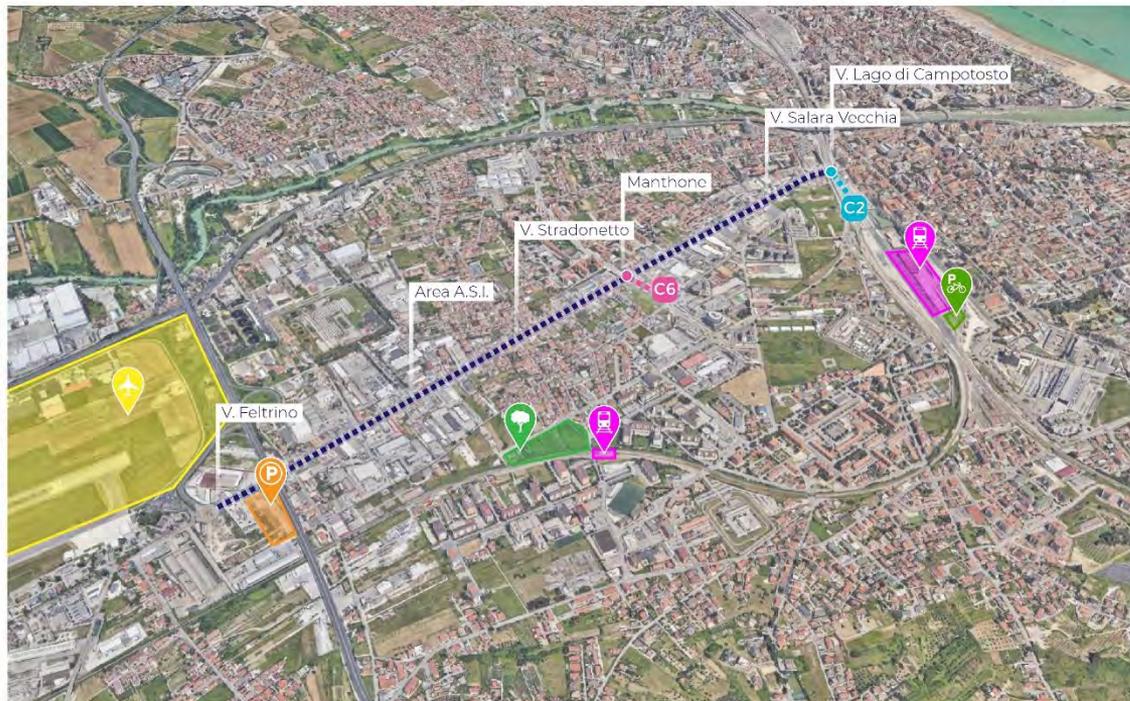
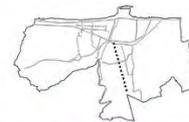
3. V. Regina Margherita



4. Intersezione V. Regina Margherita - Corso Umberto

**Ciclovia
centro
commerciale
naturale**



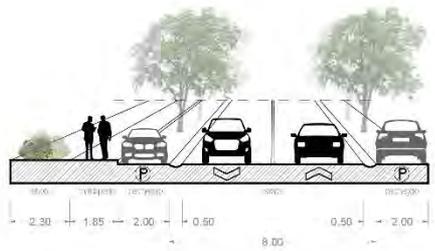


Ciclovia Tiburtina

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis autem vel eum iriure dolor in hendrerit in vulputate velit esse molestie consequat, vel

C2 V. Lago di Campotosto

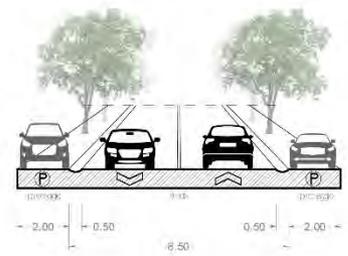
Sezione tipo || da V. Lago di Campotosto a Manthone



V. Salara Vecchia

C6 Manthone

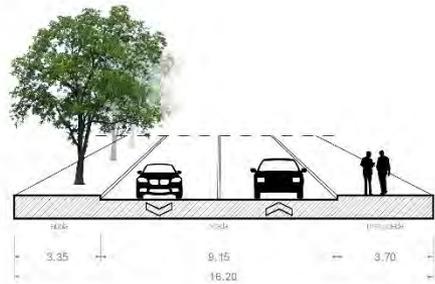
Sezione tipo || da Manthone ad Area A.S.I.



V. Stradonetto

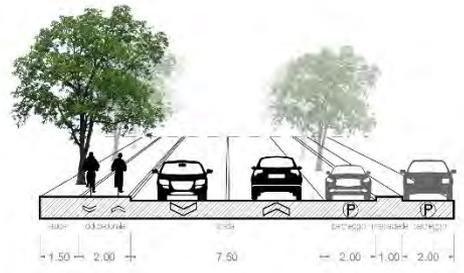
Area A.S.I.

Sezione tipo || da Area A.S.I. a V. Feltrino



Comune di S. Giovanni Teatino (Aeroporto)

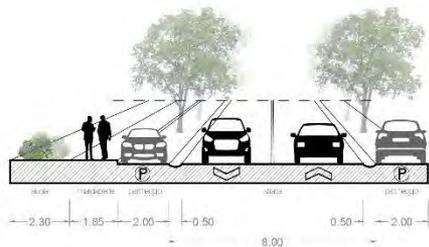
Sezione tipo || Comune di S. Giovanni Teatino ciclovia esistente



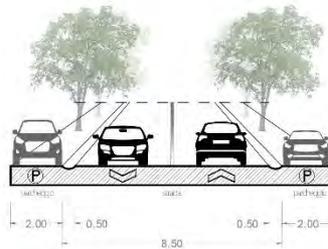
Ciclovia Tiburtina

- C2 ○ V. Lago di Campotosto
- V. Salara Vecchia
- C6 ○ Manthone
- V. Stradonetto
- Area A.S.I.
- V. Feltrino
- Comune di S. Giovanni Teatino (Acroporto)

STATO DI FATTO || da V. Lago di Campotosto a Manthone

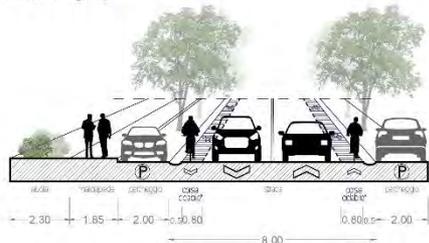


STATO DI FATTO || da Manthone ad Area A.S.I.



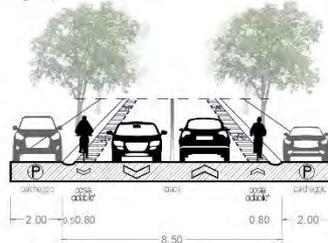
SOLUZIONE A || da V. Lago di Campotosto a Manthone

* quando vengono proposte corsie ciclabili, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).



SOLUZIONE A || da Manthone ad Area A.S.I.

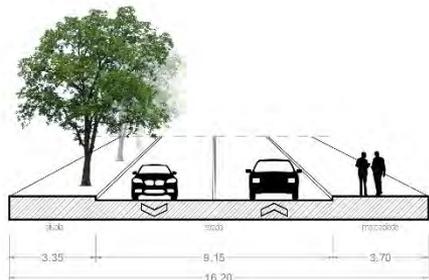
* quando vengono proposte corsie ciclabili, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).



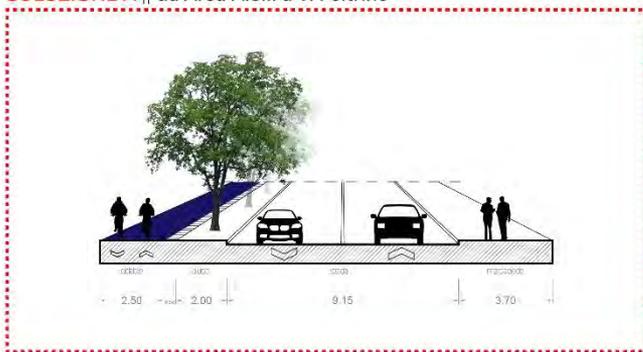
Ciclovía Tiburtina



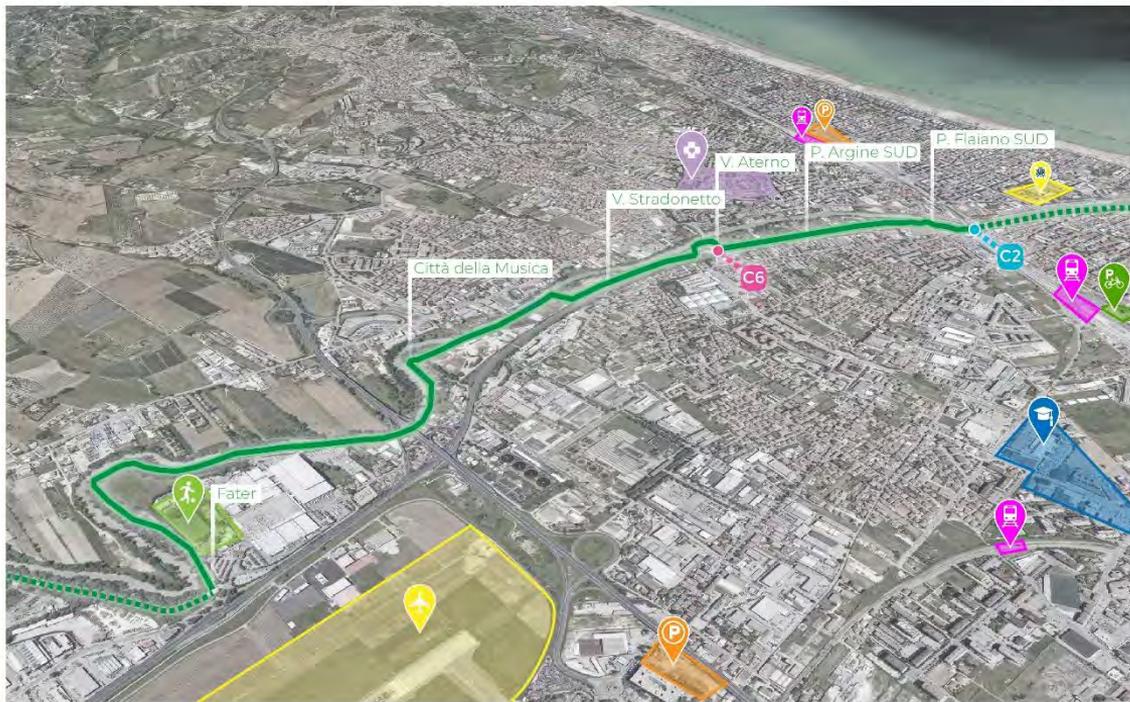
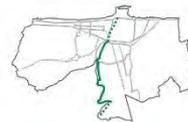
STATO DI FATTO || da Area A.S.I. a V. Feltrino



SOLUZIONE A || da Area A.S.I. a V. Feltrino



Ciclovia Tiburtina



La Green way lungofiume Sud è una ciclovia che, dopo dieci anni di quasi completo inutilizzo, necessita di un forte lavoro sull'ingresso e sul miglioramento dell'asse stesso, attraverso un sistema di attività che rendano attrattivo il percorso al fine di ottenere un miglioramento generale della sicurezza e una messa in rete che ne faccia un'arteria di connessione con le periferie.

Green way G1

PLAN

La Green way lungofiume sud costituisce un asse di collegamento della città con l'interno di ml 4540.

È una ciclovia che necessita di manutenzione e rafforzamento, migliorando la condizione di totale impermeabilità nei confronti del contesto cittadino e dotandola di collegamenti non solo con la città di Pescara, ma anche con i comuni limitrofi verso i quali si attesta.

Le azioni non possono essere solo manutentive, ma devono configurarsi come un sistema di attività che rendano attrattivo il percorso, attraverso un miglioramento generale della sicurezza e una messa in rete che ne faccia anche un'arteria di connessione con le periferie. Inoltre, occorre caratterizzarla maggiormente come greenway, in quanto attraversa zone verdi e lungofiume, con tratti di grande qualità ambientale e paesaggistica.

In termini molto generici una "greenway" viene definita come un "percorso piacevole dal punto di vista ambientale" infatti:

- green (verde) sta ad indicare non solo ciò che è vegetato ma tutto ciò che è apprezzabile dal punto di vista ambientale e quindi naturalistico, paesaggistico, storico-architettonico e culturale
- way (via, percorso) che oltre ad indicare fisicamente le vie di comunicazione (strade, ferrovie, fiumi, ecc.) rimanda ad un'idea di movimento, di comunicazione, di attività.

In un'ottica di mobilità, "le greenways possono costituire un sistema di percorsi dedicati a una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio

(naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree rurali." (Art. 2 del regolamento dell'Associazione Italiana Greenways, approvato il 17.12.1999 dall'Assemblea Nazionale dei soci dell'AIG in Milano).

In tale contesto, l'idea di greenway va oltre quella di una semplice pista ciclabile (con cui spesso viene confusa), investendo aspetti più strutturali, come la valorizzazione e la riqualificazione delle risorse naturali, la promozione di uno sviluppo sostenibile, il recupero dei paesaggi degradati e lo sviluppo armonico delle città, e rivolgendosi non solo ai ciclisti ma a tutti gli utenti non motorizzati.

Si possono individuare sei caratteristiche principali che contraddistinguono le greenways:

- la sicurezza, essendo percorsi fisicamente separati dalla rete stradale ordinaria dedicati esclusivamente a utenti non motorizzati
- l'accessibilità, per tutte le tipologie di utenti con diverse caratteristiche e abilità (bambini, anziani, ecc.)
- l'integrazione con l'ambiente naturale, che permette alle greenways di offrire un accesso rispettoso alle aree di particolare pregio naturale e svolgere un'importante funzione educativa consentendo una conoscenza e una fruizione sostenibile del territorio



1. Capacchietti



2. Tratto iniziale Greenway



3. Tratto intermedio Greenway



4. Tratto finale Greenway

Green way G1





- la "circolazione dolce", legata ad esempio alle pendenze moderate, che consente di fruire "lentamente" i percorsi offrendo un diverso punto di vista sui paesaggi circostanti

- il recupero di infrastrutture e strutture esistenti, quali sentieri, strade storiche, alzaie, linee ferroviarie dismesse, strade rurali minori, ecc., per la realizzazione dei percorsi e delle strutture di servizio (luoghi di sosta e ristoro, punti informativi, ecc.)

- la multiutenza, in quanto le greenways sono generalmente percorsi aperti a tutte le tipologie di utenti (pedoni, ciclisti, escursionisti a cavallo, ecc.), anche se in situazioni particolari alcuni utenti possono essere esclusi.

In tal senso, le greenways possono portare ampi benefici per i cittadini, che vanno oltre quello di avere a disposizione percorsi piacevoli e sicuri, quali:

- contribuire allo sviluppo delle aree attraversate, portando ricchezza e incentivi per la creazione di nuove attività imprenditoriali

- favorire la diffusione delle attività all'aria aperta, con effetti benefici sulla salute dei cittadini

- promuovere lo sviluppo di una nuova forma di turismo, attivo, responsabile e sostenibile

- favorire la conoscenza della natura e il rispetto dell'ambiente

- migliorare la mobilità in ambito urbano e periurbano, creando un sistema di percorsi riservati agli utenti non motorizzati, e contribuendo in tal modo a migliorare la qualità della vita nelle città

- favorire la conoscenza e la valorizzazione del patrimonio culturale, ambientale e paesaggistico.

Per quanto riguarda la Greenway Lungofiume Sud, si segnalano e riassumono alcune criticità:

- Mancanza di collegamenti con il centro cittadino (vedi Foto 5)

- Stato manutentivo scarso in molti tratti della greenway, basso livello di sicurezza generale, presenza di ostacoli lungo il percorso (vedi Foto 6)

- Scarsa attrattività del tracciato e necessità di ridefinizione dei bordi, aumentando i rapporti con il fiume e con la naturalità che caratterizza il percorso (vedi Foto 7)

- Mancanza di collegamenti trasversali con il quadrante Nord-Ovest e attraversamenti del fiume come avviene con il Ponte Argine Sud (vedi Foto 8)

- Mancanza di connessione con i comuni limitrofi (San Giovanni Teatino, Spoltore, Chieti) verso i quali la greenway si attesta e che avrebbero grandi possibilità di sviluppo.



5. Necessità di connessioni con il centro cittadino



6. Presenza di ostacoli lungo la pista ciclabile



7. Necessità di ridefinizione dei bordi



8. Ponte Argine Sud

Green way G1

G1 STATO DI FATTO

Azioni:

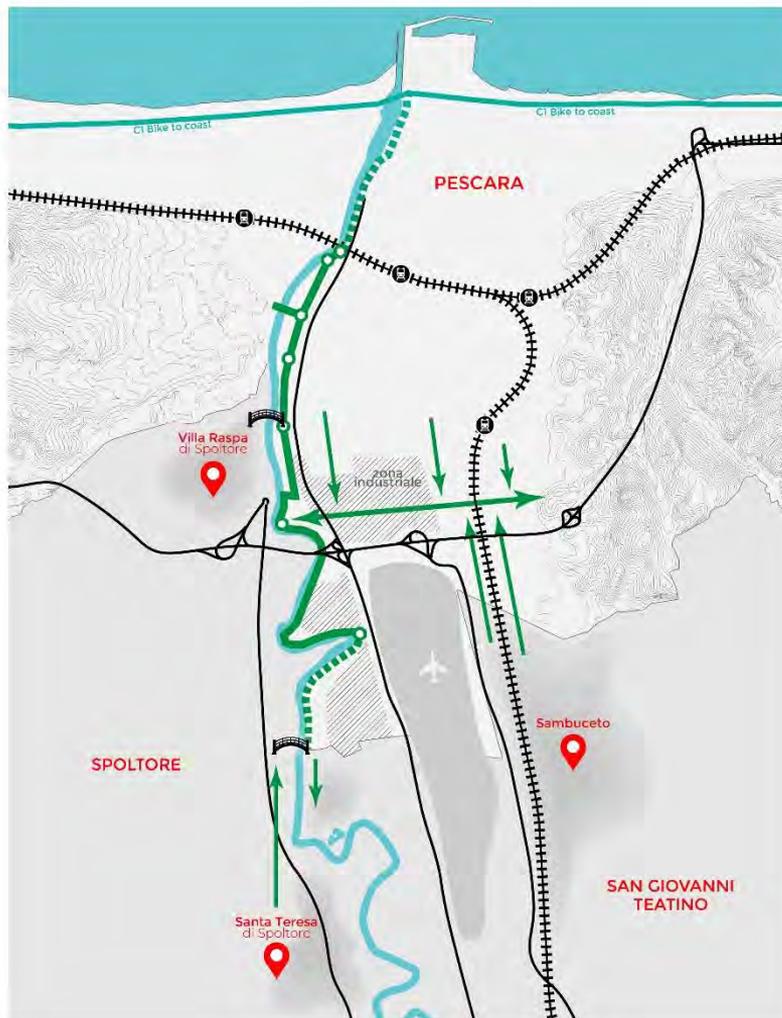
- Definizione di un sistema di attività che, a partire dalla manutenzione, rendano il percorso più attrattivo caratterizzandolo maggiormente come greenway, migliorando la sicurezza generale del tracciato e rendendola effettivamente un'arteria di connessione con le periferie.

- Prolungamento della greenway in direzione Est fino al ricongiungimento con la ciclovia della Bike to coast sul lungomare

- Prolungamento della greenway in direzione Ovest fino al confine di Pescara con San Giovanni Teatino e Spoltore

- Realizzazione di almeno due ponti di collegamento tra il lungofiume Sud e il lungofiume Nord: il primo in corrispondenza di Via Stradonetto così da collegarsi mediante Via Italica a Villa Raspa di Spoltore; il secondo proprio a ridosso del confine cittadino così da rendere il percorso fruibile ai residenti di San Giovanni Teatino, collegando la greenway anche all'ippodromo e al suo laghetto, e definire una potenziale connessione con Santa Teresa di Spoltore

- In corrispondenza di Città della Musica sarebbe auspicabile la definizione di un asse perpendicolare al lungofiume che permetta al traffico ciclabile proveniente da Sambuceto e dal contesto cittadino pescarese limitrofo di raggiungere la greenway.



Green way G1

IPLAN
rie





Fiume Pesce

Neon Jolly Di
Moscone Luigi & C.

Carrozzeria Caldarelli

Cappucci Car Service
SAS Di Nunzio...

AMARA Abbigliamento
e Accessori Donna
Negozio di abbigliamento

Google





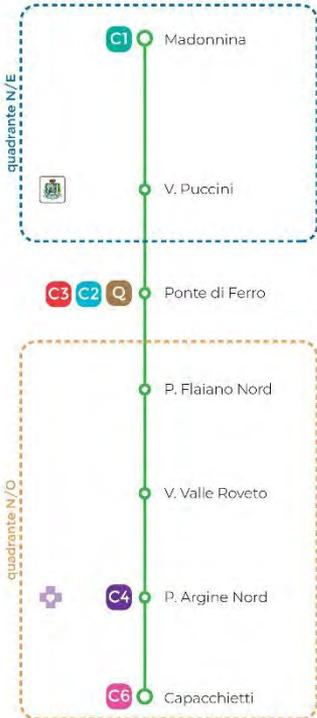
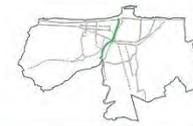
Fiume Pescara
Ponte fiume Pescara

Fiume Pescara



Google



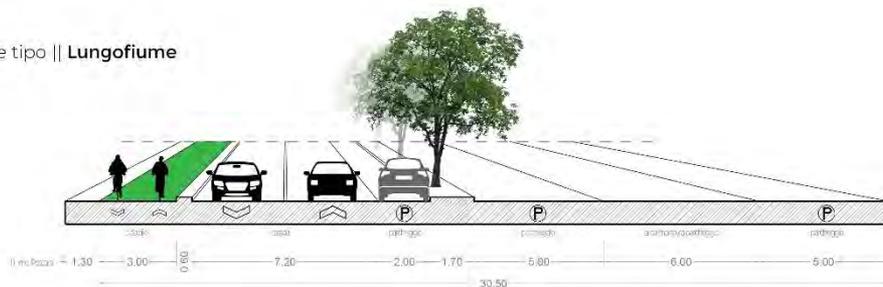


Questo tracciato, trasversale al mare, inizia all'altezza del Ponte del Mare e costeggia la sponda sinistra del fiume Pescara, andando verso l'interno fino al Ponte delle Libertà in zona ex Capacchietti. Lungo il suo percorso incontra diversi attrattori della città, come l'Ospedale, e si riconnette alla greenway del lungofiume Sud in corrispondenza del Ponte Flaiano e del Ponte Argine Sud.

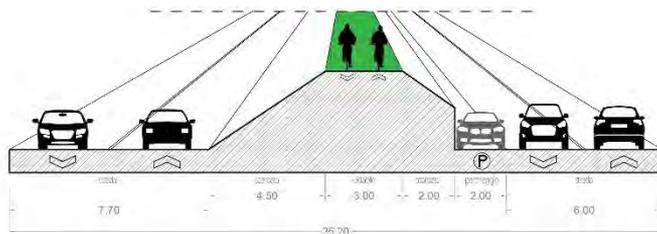
Green way G2



Sezione tipo || Lungofiume



Sezione tipo || Argini

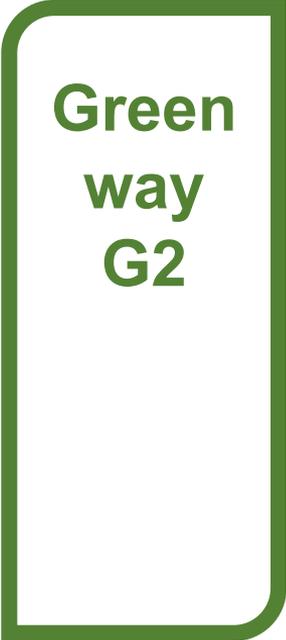


PREMESSA

Questo tracciato, trasversale al mare, inizia all'altezza del Ponte del Mare all'intersezione con la ciclovia della Bike to coast e costeggia la sponda sinistra del fiume Pescara, attraversando i quadranti Nord-Est e Nord-Ovest, andando verso l'interno fino al Ponte delle Libertà in zona ex Capacchietti.

I suoi ml 2450 collegano l'Ospedale, la greenway del lungofiume Sud e potrebbero proseguire sul Ponte delle Libertà e fino a riconnettere il territorio di Spoltore.

Si connette con altre ciclovie solo all'altezza del Ponte di Ferro, avendo poche possibilità di intersezione ed interazione con la prospiciente parte di città, posta a quota diversa.





La Green way lungofiume Nord prevede una ciclabile bidirezionale in sede propria di larghezza ml 2,50 che si mantiene costante per l'intero tracciato.

Nella prima porzione su Via Paolucci mancano collegamenti con Via Gobetti e Via Puccini verso il Centro (vedi Foto 1). Inoltre, lambisce l'area direzionale della città con la quale non ha alcun collegamento (vedi Foto 3).

Nel tratto in corrispondenza del parcheggio golenale (in misura minore nel tratto lungo gli argini) spesso è percorsa da pedoni che non hanno marciapiedi dedicati (vedi Foto 2).

Si segnalano e riassumono alcune criticità:

- Mancanza di elementi di raccordo e connessione verso il centro amministrativo e verso altri attrattori di primo livello

- Conflittualità tra ciclisti e pedoni, poiché la mancanza di spazio per questi ultimi fa sì che occupino il percorso ciclabile

- Difficoltà di instaurare relazioni con il contesto a causa della differenza di quota tra l'area golenale e la città consolidata

- Pericolosità degli attraversamenti sul Ponte Flaiano, in corrispondenza del Ponte Argine Sud e della rotonda del Ponte della Libertà

Azioni:

- Connessione con l'area Centrale tramite Via Puccini e Via Gobetti, migliorando le intersezioni con Via Paolucci

- Connessione della parte terminale con l'Ospedale e, in generale, con Villa Raspa

- Connessione con la ciclovia che interessa Via Alessandro Volta attraverso il Ponte delle Libertà

- Valutazione di una rampa di raccordo in quota per il collegamento con la zona Amministrativa in corrispondenza del Ponte risorgimento

- Miglioramento della sicurezza degli attraversamenti sul Ponte Flaiano

- Opere di manutenzione degli argini e valutazione con gli enti preposti di una piantumazione a filare

- Miglioramento della sicurezza lungo via Le Mainarde di raccordo con Piazza Pierangeli verso l'Ospedale

- Sistemazione della rotonda in corrispondenza del Ponte delle Libertà



1. V. Paolucci



2. Lungofiume dei Poeti



3. Ponte Flaiano



4. V. Valle Roveto

Green way G2

If you plan cities for cars
and traffic, you get cars
and traffic.

If you plan for people and
places, you get people
and places

Thank you!!!

Per segnalazioni: biciplan@comune.pescara.it

Follow us on: @mobilitacomunepescara

Arch. **Maurizio Oranges**

Arch. **Luciana Mastrotonardo**



BICIPLAN
Piano delle Ciclovie