

Comune di Pescara



BICIPLAN

Piano delle Ciclovie

Tav.

All. **A**

LA RETE PORTANTE

L'ASSESSORE

AVV. LUIGI ALBORE MASCIA

Dirigente di Settore

ING GIULIANO ROSSI

Responsabile del procedimento

ARCH. GIANCARLA FABRIZIO

Progettisti

ARCH. ORANGES MAURIZIO
ARCH. MASTROLONARDO LUCIANA

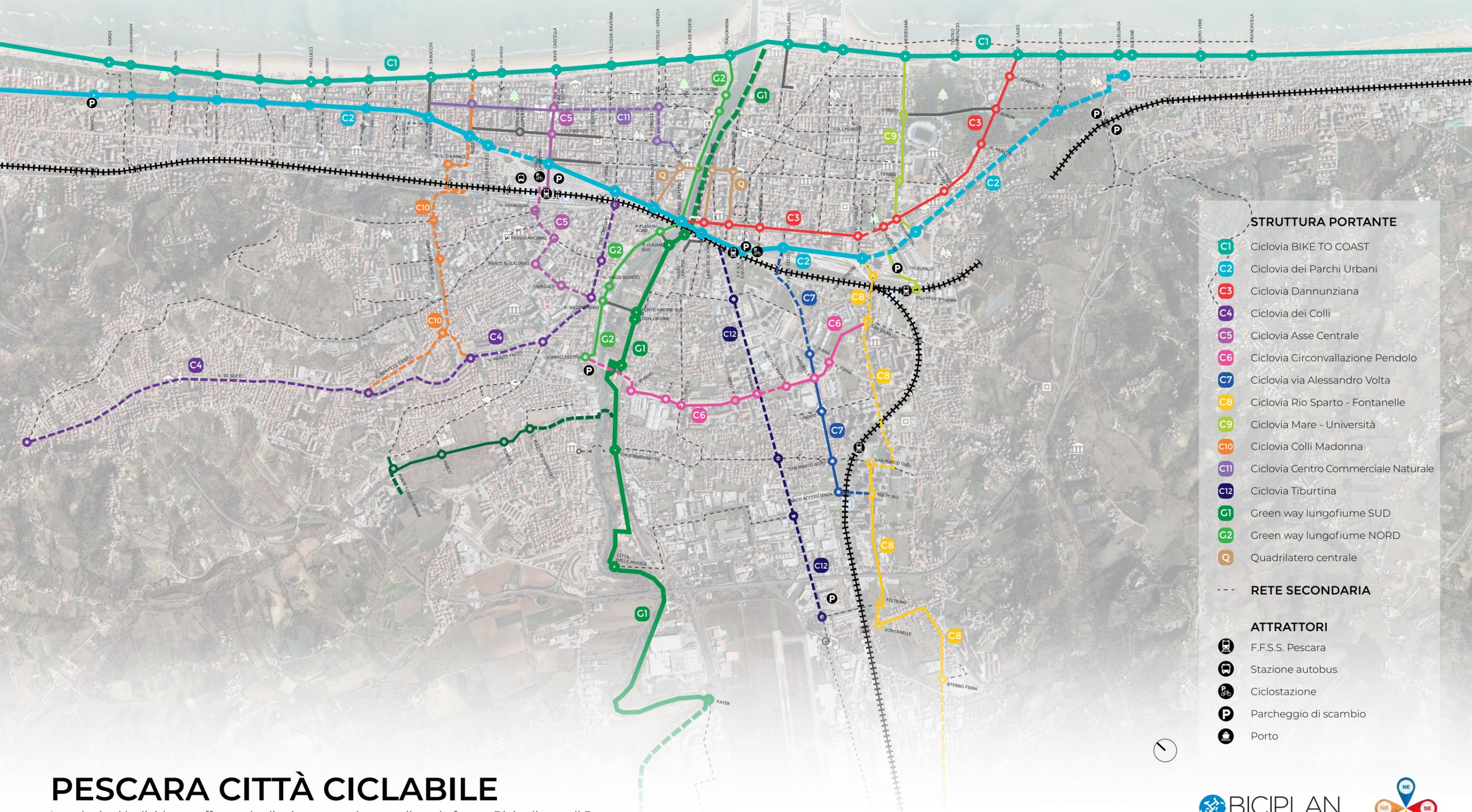
Contributo di

ANGELICA NANNI

Rev. 01

data nov/2021





STRUTTURA PORTANTE

- C1** Ciclovía BIKE TO COAST
- C2** Ciclovía dei Parchi Urbani
- C3** Ciclovía Dannunziana
- 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
- Parcheggio di scambio
- Porto

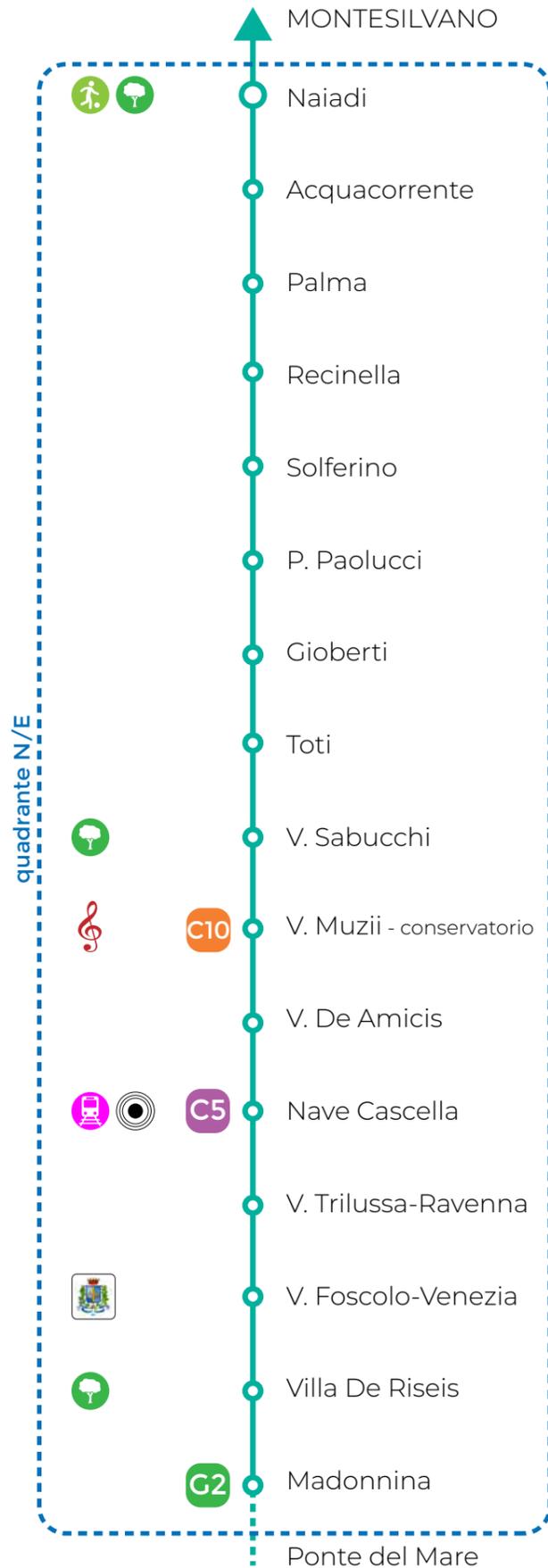
PESCARA CITTÀ CICLABILE

Le soluzioni individuate offrono degli orientamenti generali per la futura Bicipolitana di Pescara.





Ciclovia BIKE TO COAST || Tratto Nord



La linea longitudinale del lungomare di Pescara costituisce porzione del più ampio progetto a scala regionale “Bike to Coast” ed è compreso nella Ciclovia Adriatica B6 della rete Bicitalia. 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.



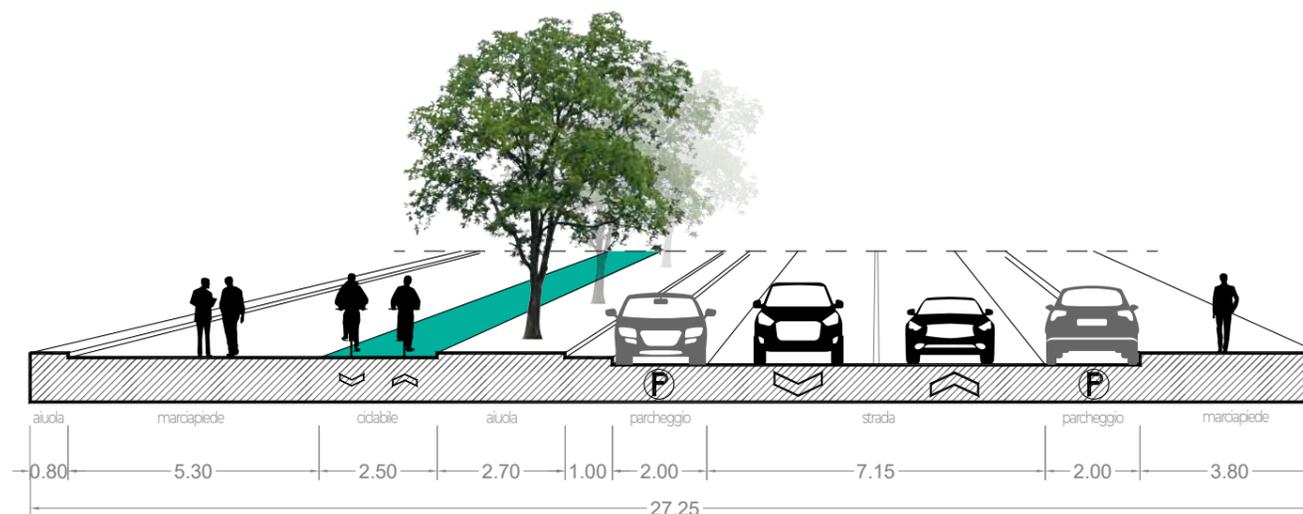
Tipologie di ciclovie



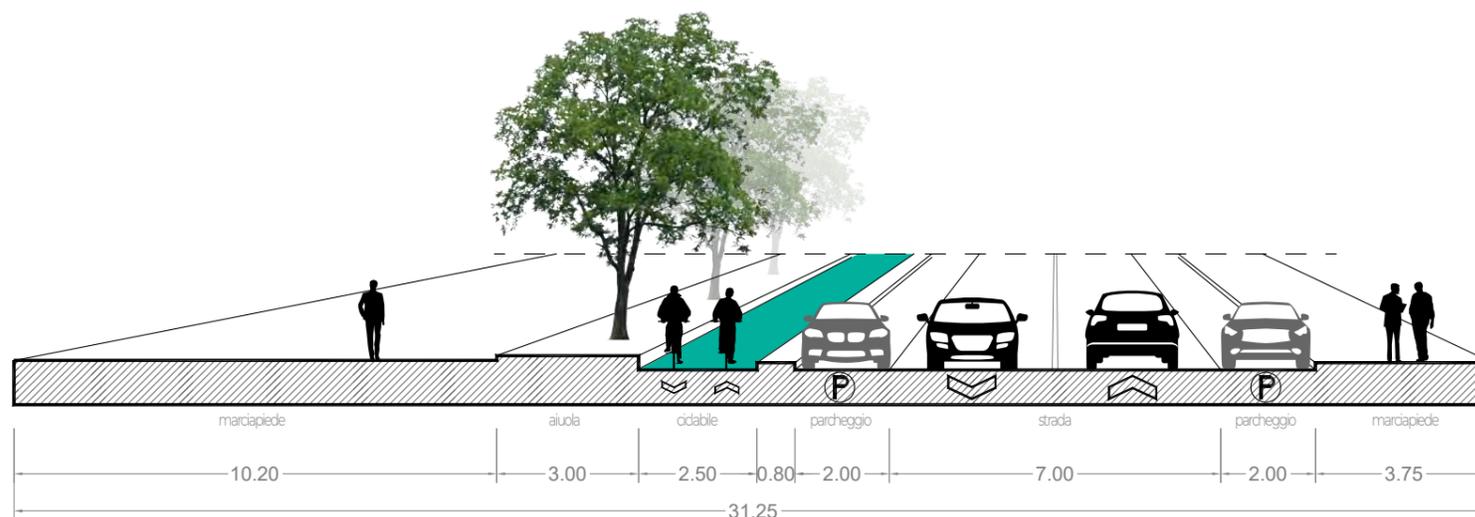
- Pista ciclabile in sede propria
- Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata

C1 STATO DI FATTO || Tratto Nord

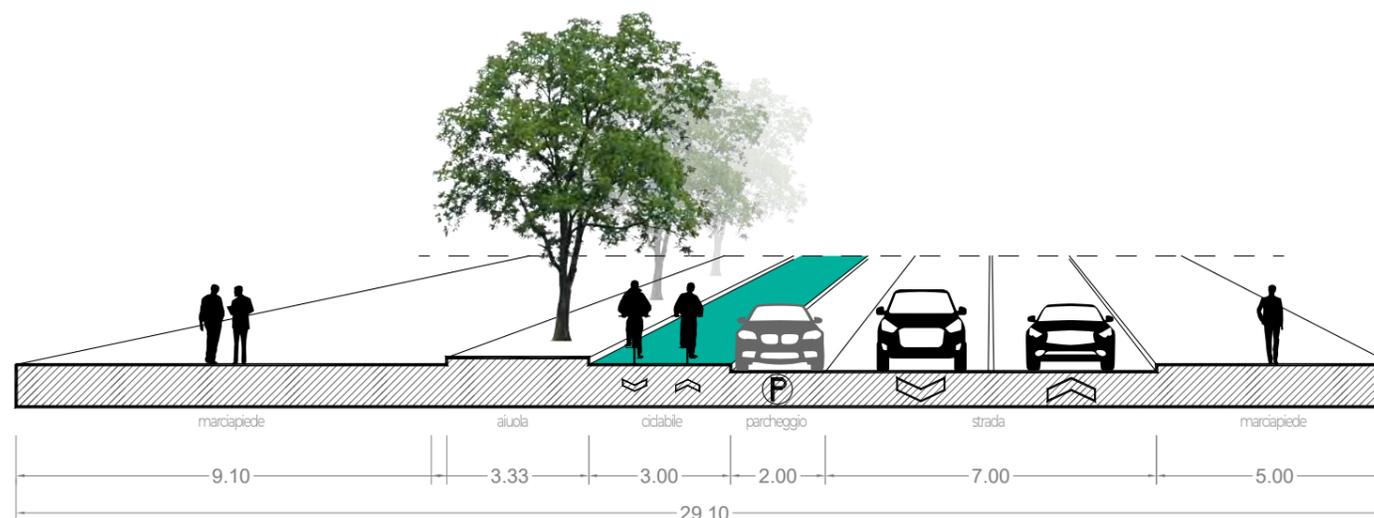
Sezione tipo || da Montesilvano a P. Paolucci



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



Sezione tipo || dalla Nave di Cascella alla Madonnina



PREMESSA

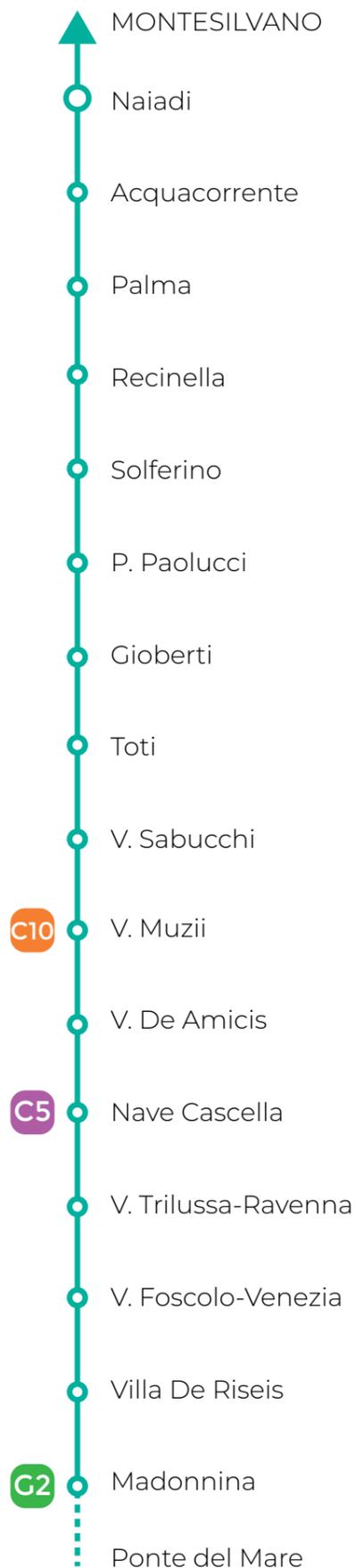
L'asse C1 costituisce porzione del più ampio progetto a scala regionale denominato "Bike to Coast", in corso di completamento, che si snoda lungo tutta la fascia costiera abruzzese da San Salvo a Martinsicuro.

A scala più ampia, il tracciato è compreso nella Ciclovía Adriatica denominata B6 della rete Bici-talia 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 ciclovía 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.

C1 STATO DI FATTO || Tratto Nord



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



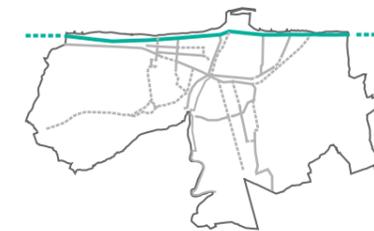
2. Pista Riviera Nord primo tratto



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



4. Intersezioni



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 ciclovia 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.

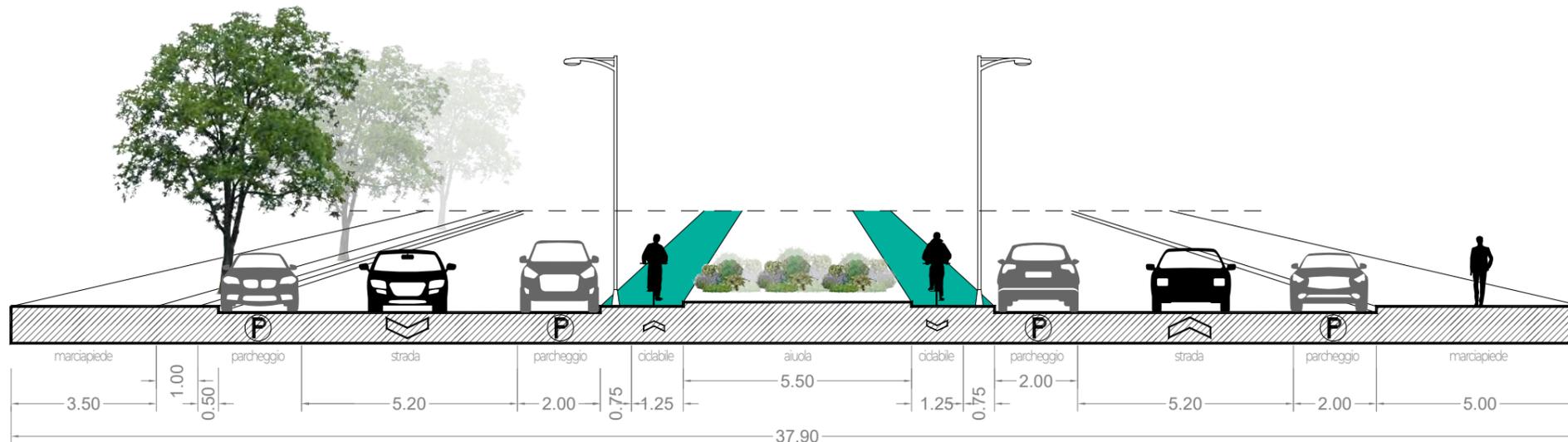
Tipologie di ciclovie



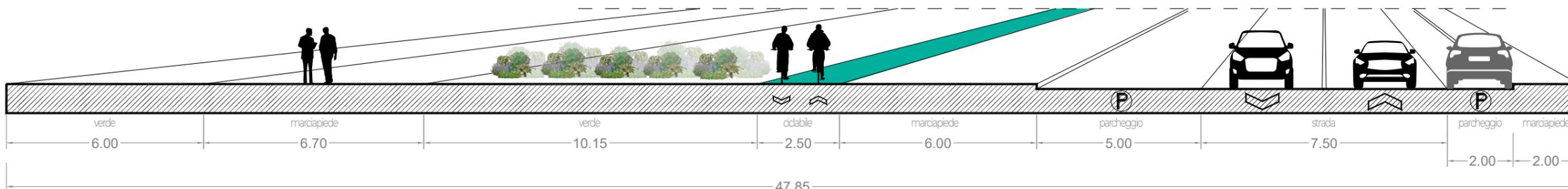
- Pista ciclabile in sede propria
- Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata
- Percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede

C1 STATO DI FATTO || Tratto Sud

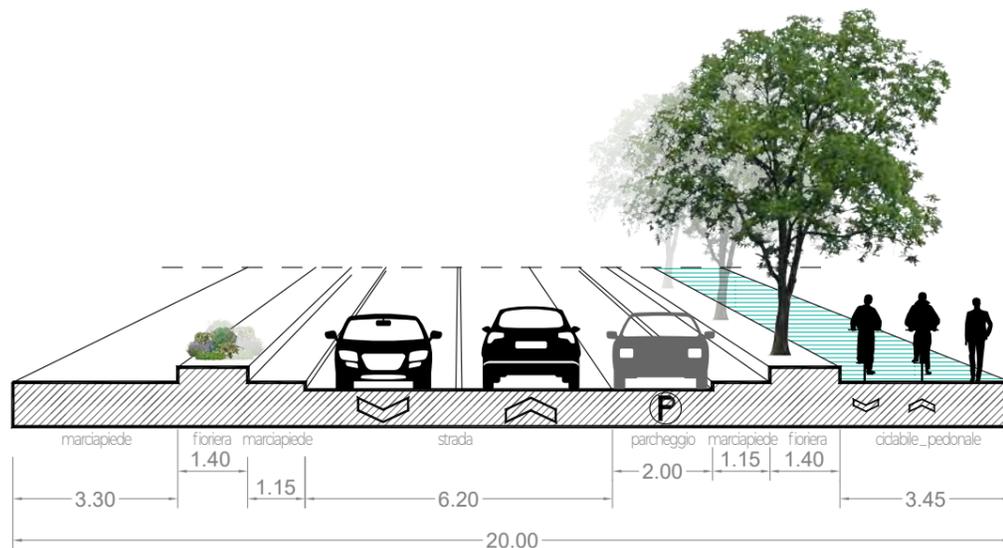
Sezione tipo || da V. Magellano a V. Vespucci



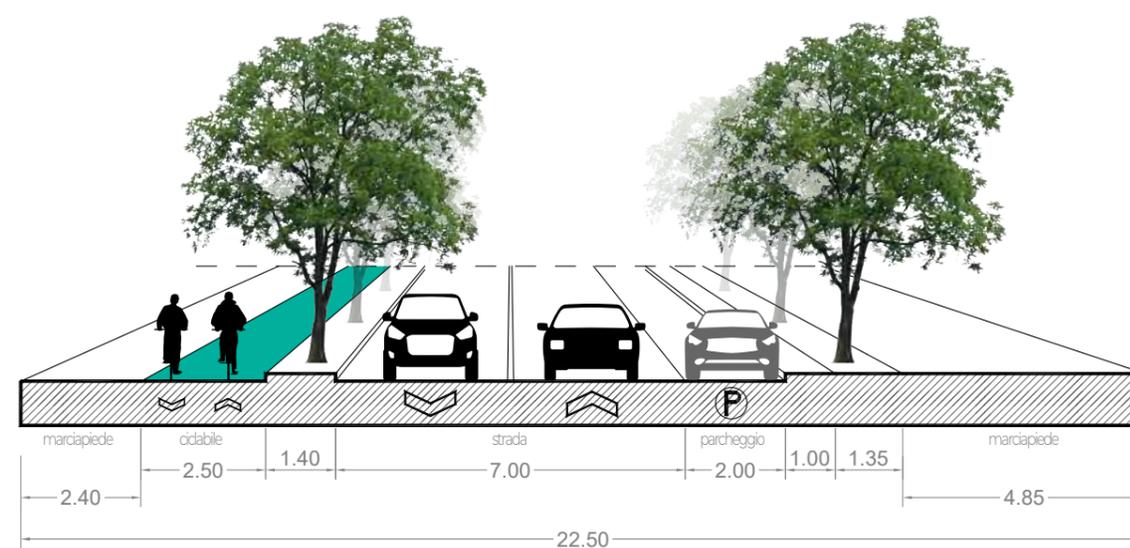
Sezione tipo || da La Meridiana al Teatro d'Annunzio



Sezione tipo || da P. Le Laudi ad Alcione



Sezione tipo || da Alcione a Francavilla (Pinetina)



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 la 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'attività 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 Laudi e Alcione

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



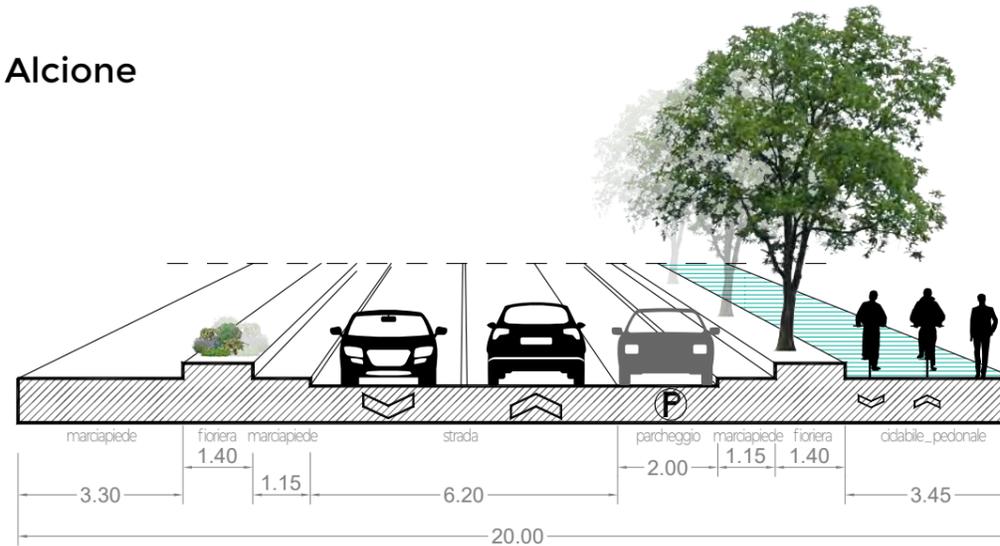
8. Mancanza di attraversamenti ciclabili

DA V. MAGELLANO A V. VESPUCCI

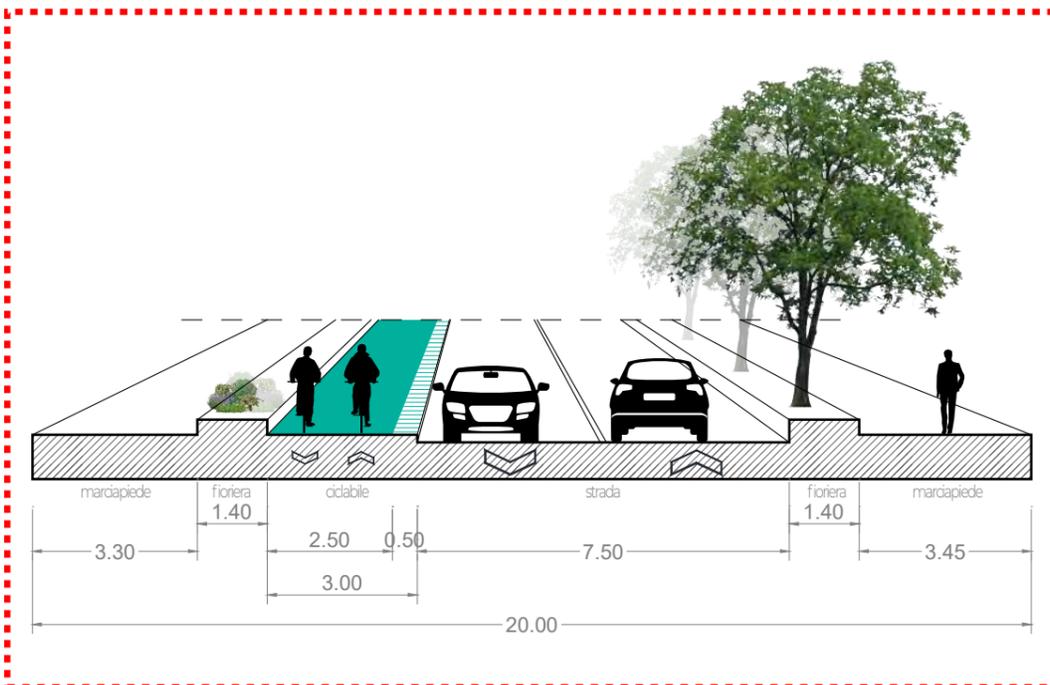
È in corso di realizzazione il **progetto esecutivo** per l'area adiacente al Porto Turistico. Si consiglia una pista ciclabile bidirezionale con sezione ≥ 4 m.



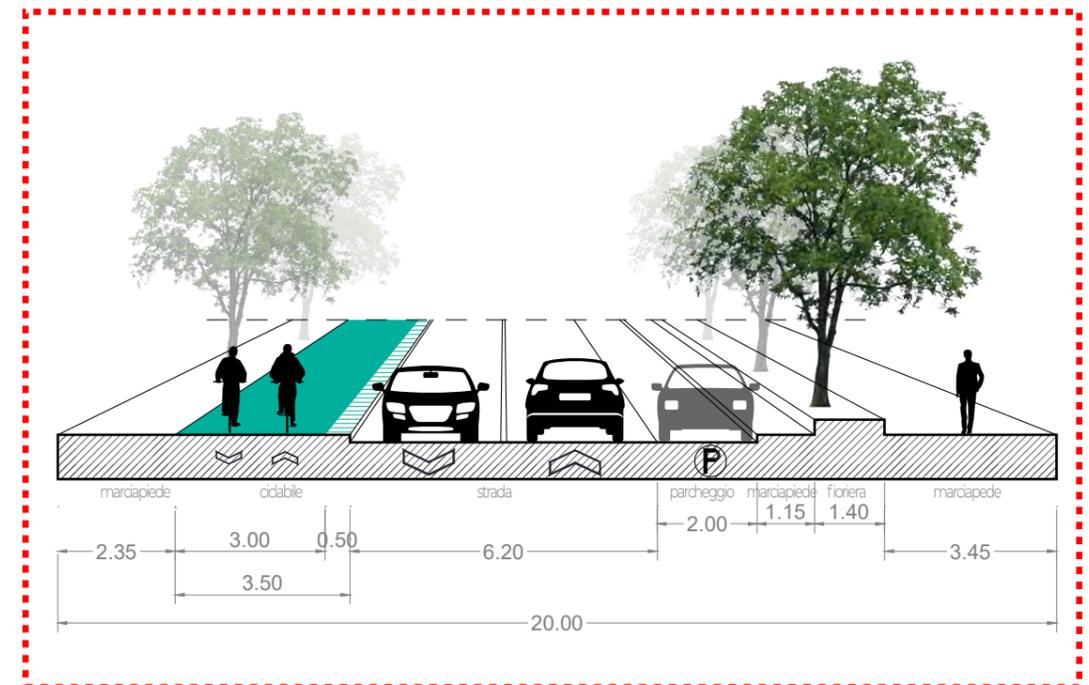
STATO DI FATTO || da P. Le Laudi ad Alcione



SOLUZIONE A || da P. Le Laudi ad Alcione

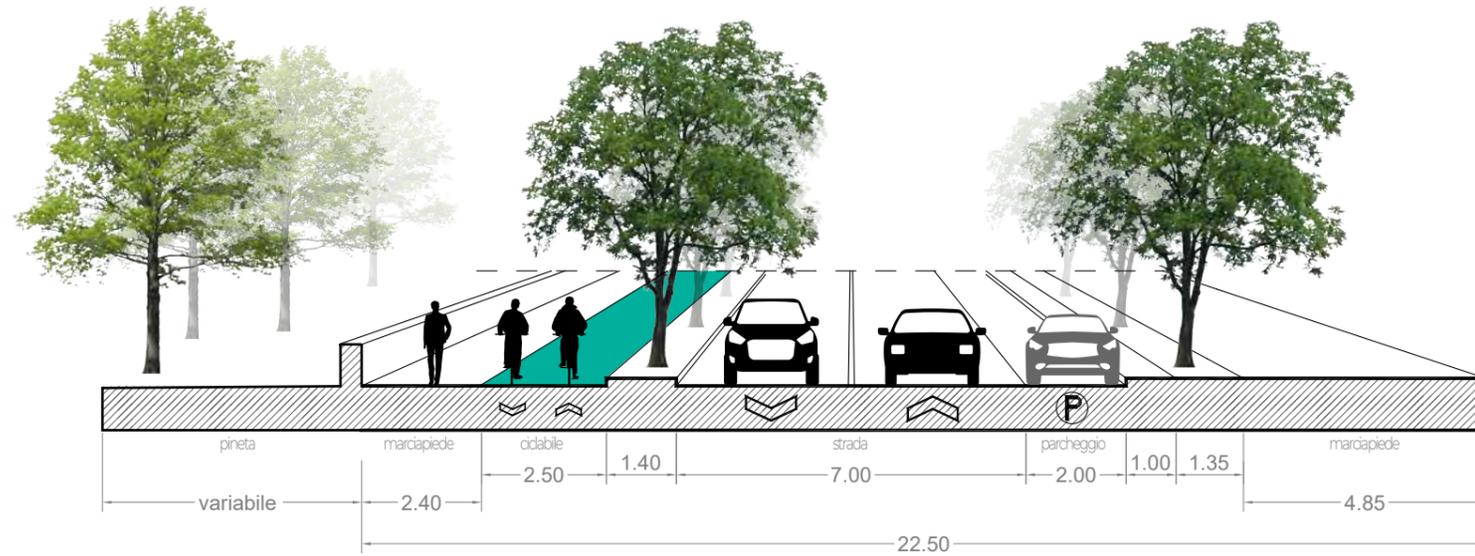


SOLUZIONE B || da P. Le Laudi ad Alcione



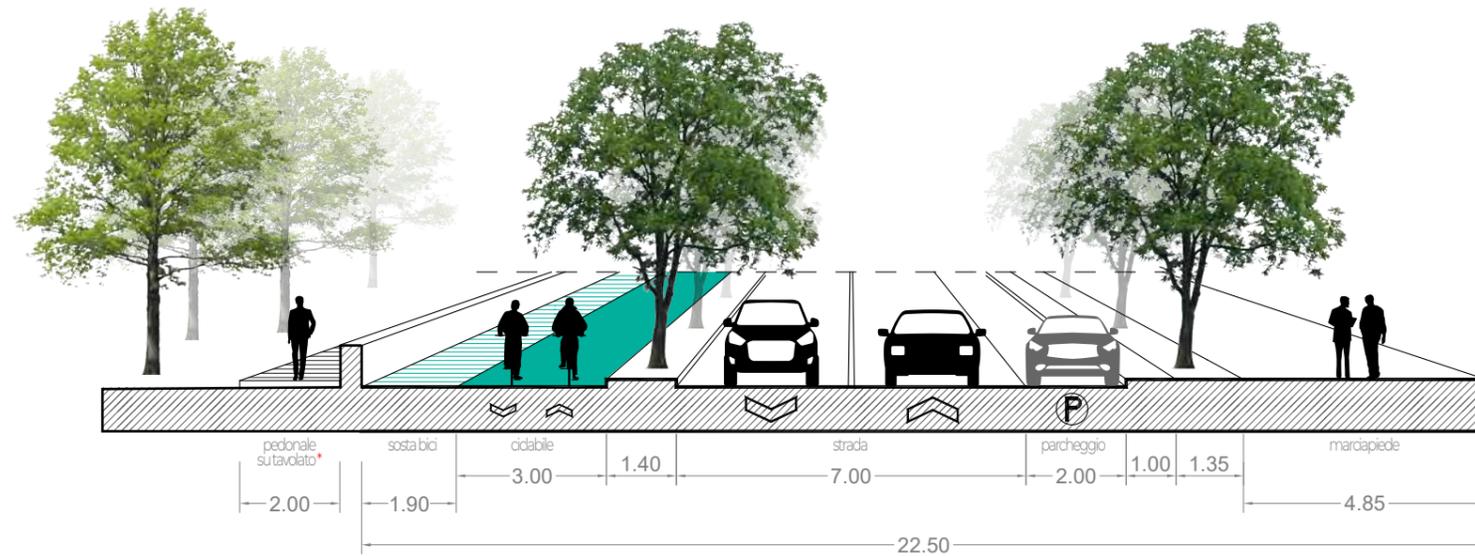
- Ponte del Mare
- V. Magellano
- Porto turistico
- V. Vespucci
- C9 La Meridiana
- Teatro d'Annunzio
- C3 P. Le Laudi
- P. Patini
- Vallelunga
- Alcione
- V. Primo Vere
- FRANCAVILLA

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

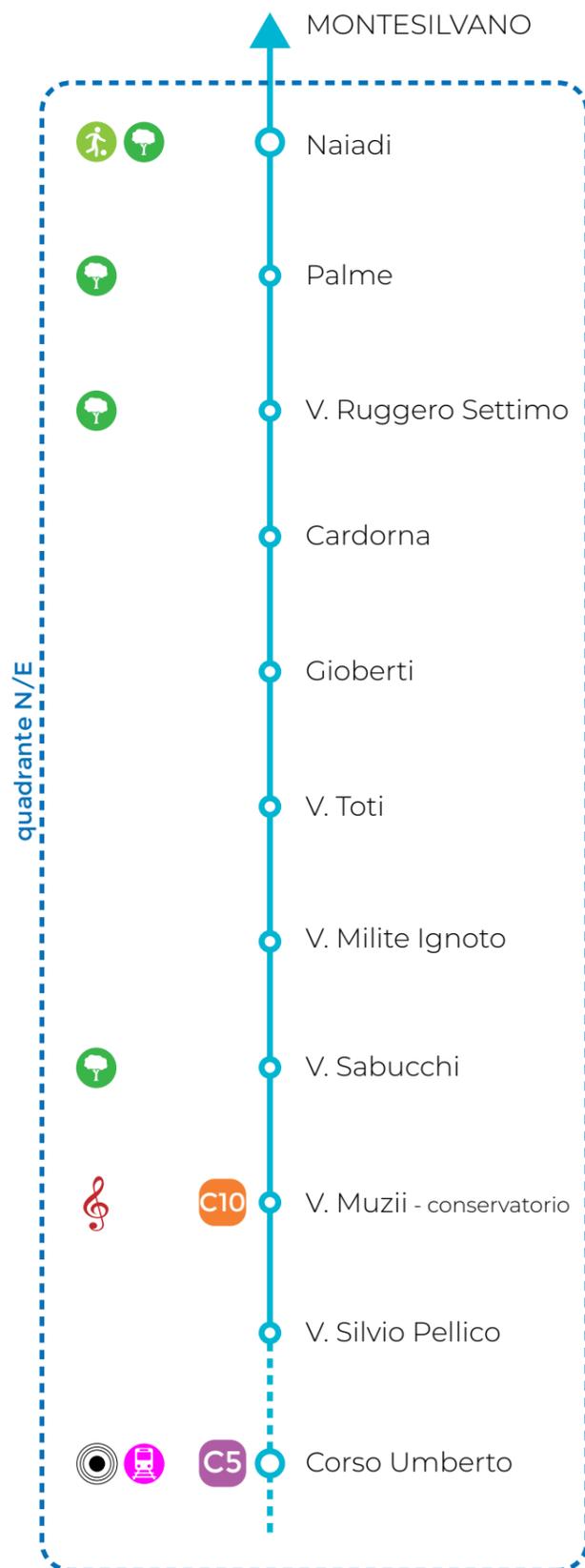
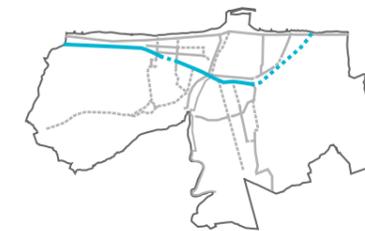


SOLUZIONE A || da Alcione a Francavilla (Pinetina)

* da condividere con la Forestale



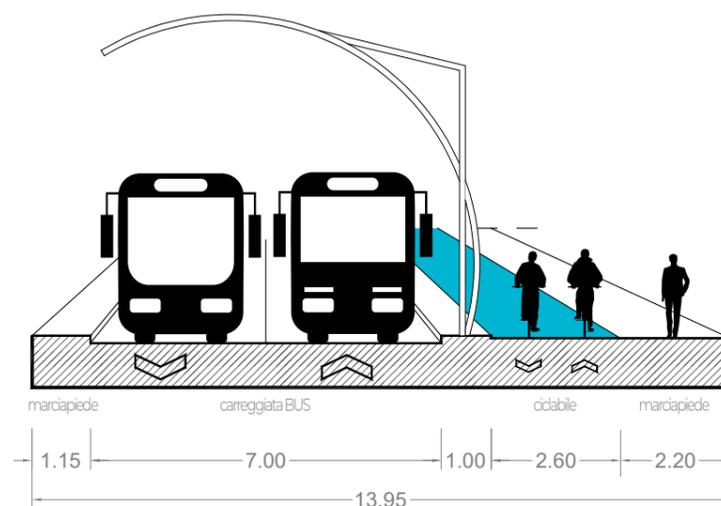
- Ponte del Mare
- V. Magellano
- Porto turistico
- V. Vespucci
- C9 La Meridiana
- Teatro d'Annunzio
- C3 P. Le Laudi
- P. Patini
- Vallelunga
- Alcione
- V. Primo Vere
- FRANCAVILLA



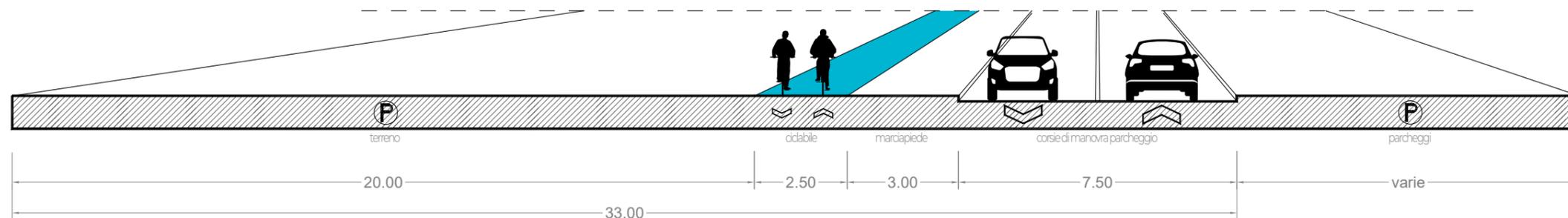
Il tracciato complessivo è allo stato attuale ancora discontinuo e disomogeneo, salvo il tratto Nord (dal confine con Montesilvano fino a Via Muzii) dove è garantita la continuità. È in corso di progettazione il completamento del tracciato fino alla Stazione Centrale. La ciclovia dovrà diventare l'elemento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



Sezione tipo || da Montesilvano a V. Silvio Pellico



Sezione tipo || Area di Risulta - 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 Bicalta 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 Risulta, 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.

C2 STATO DI FATTO || Tratto Nord



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

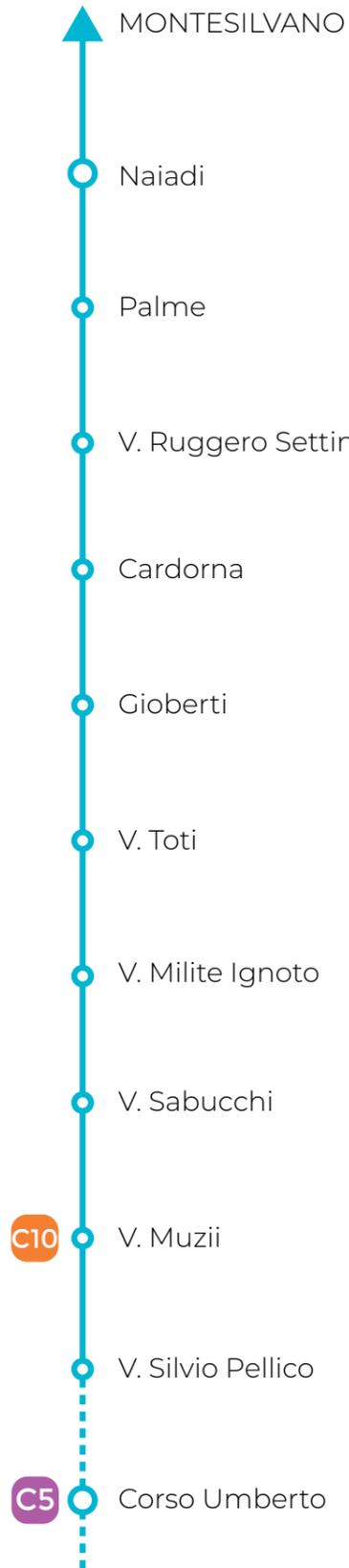


3. Tratto finale Strada Parco



4. Area di Resulta

C2 STATO DI FATTO || Tratto Nord



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



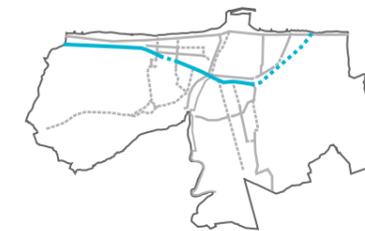
6. Incrocio con V. Sabucchi



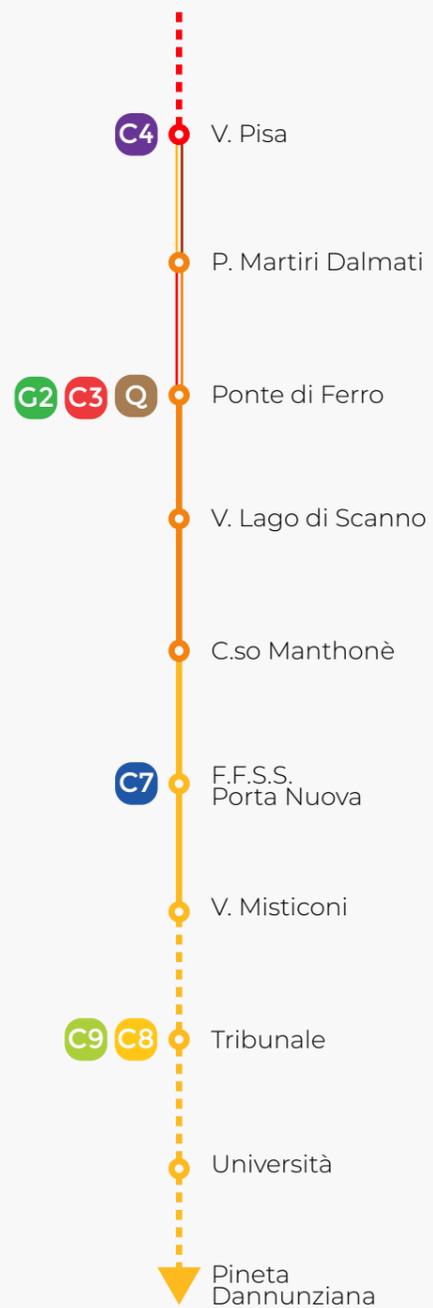
7. Incrocio con V. Muzii



8. Incrocio con V. Silvio Pellico

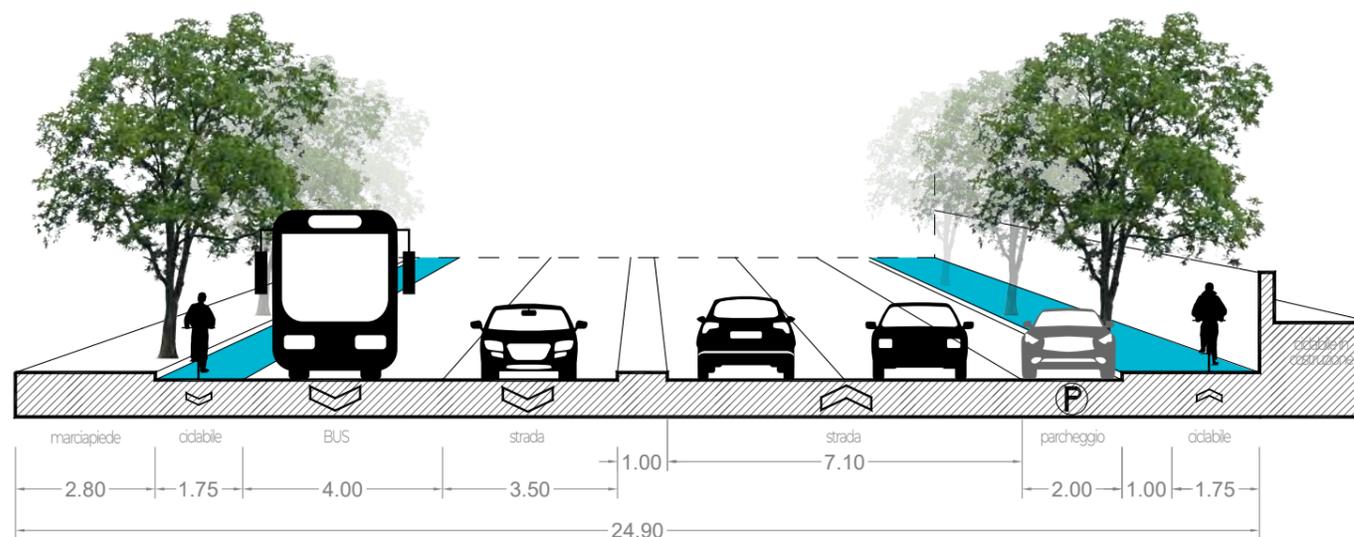


Il tragitto esistente riprende dall'area di risulta della Stazione Centrale, che presto diverrà il Parco Centrale, elemento di snodo tra la Strada Parco e il secondo tratto della ciclabile. Passando per il Ponte di Ferro, per la Stazione di Porta Nuova e per la rotatoria incrocio via Falcone e Borsellino,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

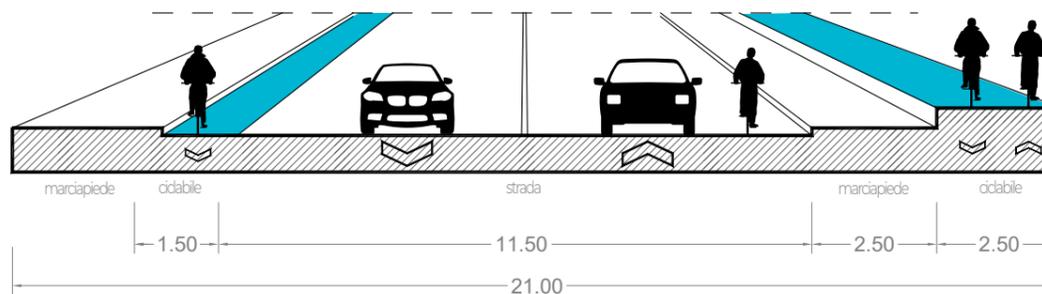


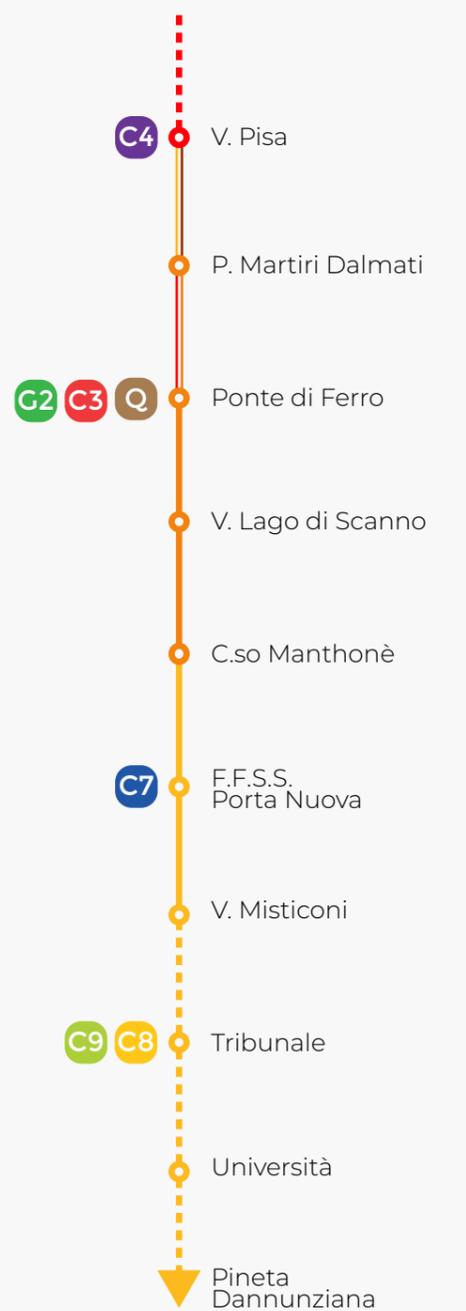
- Pista ciclabile in sede propria
- Pista ciclabile in carreggiata su corsia riservata
- Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata
- Percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede
- Corsia ciclabile monodirezionale su corsia bus

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



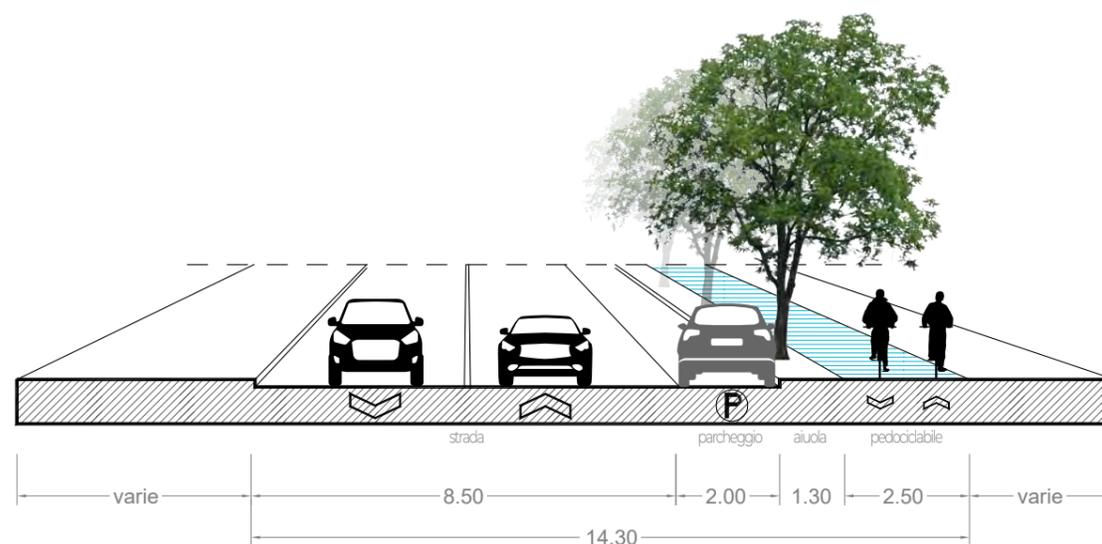
Sezione tipo || Rampigna - da P. Martiri Dalmati al Ponte di Ferro



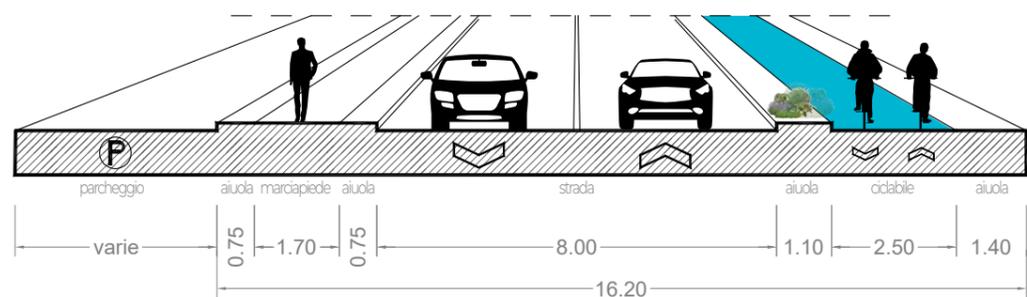


- Pista ciclabile in sede propria
- Pista ciclabile in carreggiata su corsia riservata
- Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata
- Percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede
- Corsia ciclabile monodirezionale su corsia bus

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

C2 STATO DI FATTO || Tratto Sud



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

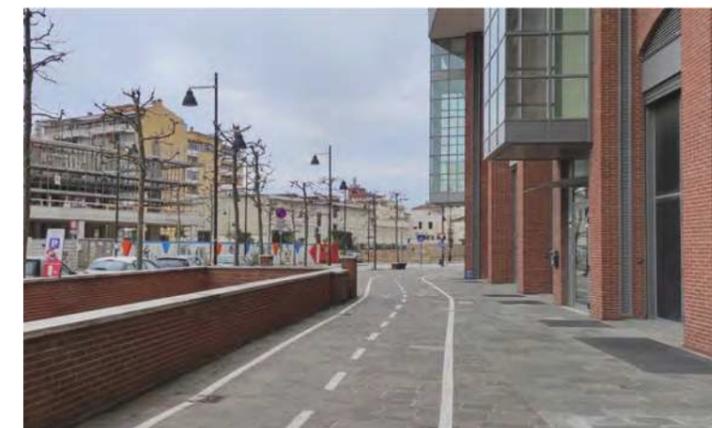
Falcone e Borsellino con un ampio boulevard, oltre aramificazioni su via Pantini e verso il Parco.

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



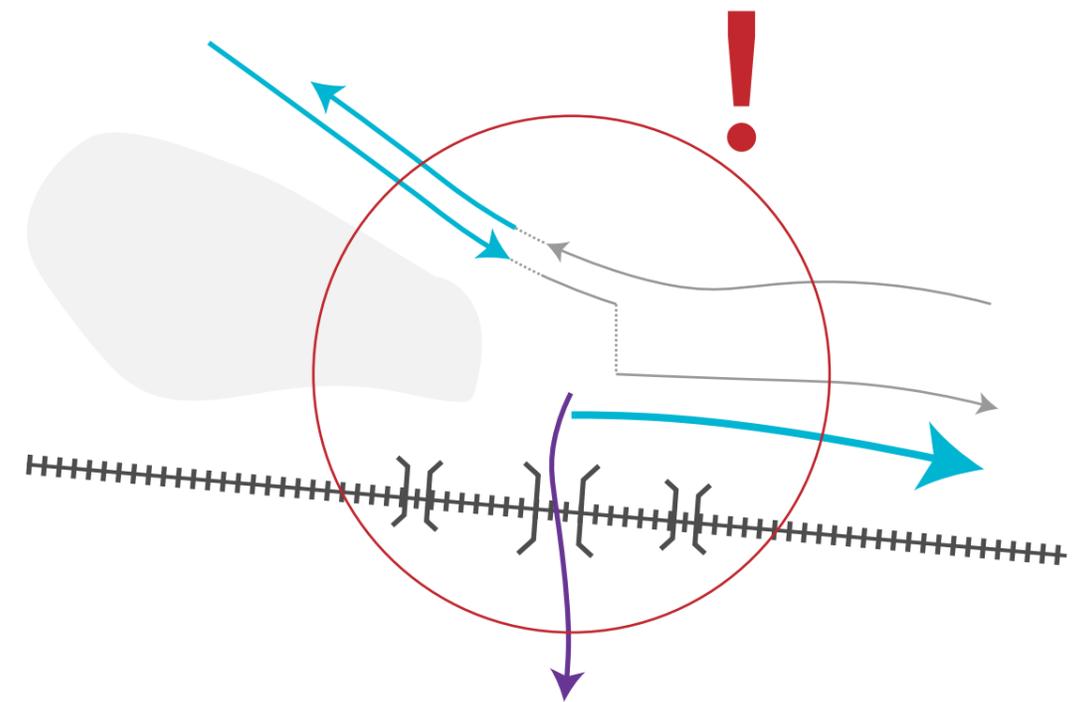
3. V. Misticoni tratto iniziale



4. V. Misticoni tratto finale

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

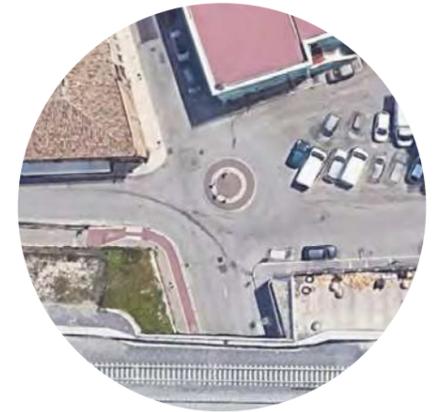
Trattandosi di un nodo particolarmente importante che vede il confluire di numerose strade e piste ciclabili - quella proveniente dall'area di risulta, quella che prosegue lungo via De Gasperi, il tratto sopraelevato della C2, la connessione verso il mare su via Pisa e verso l'interno su via del Circuito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



C2 IPOTESI DI PROGETTO

NODO PONTE DI FERRO

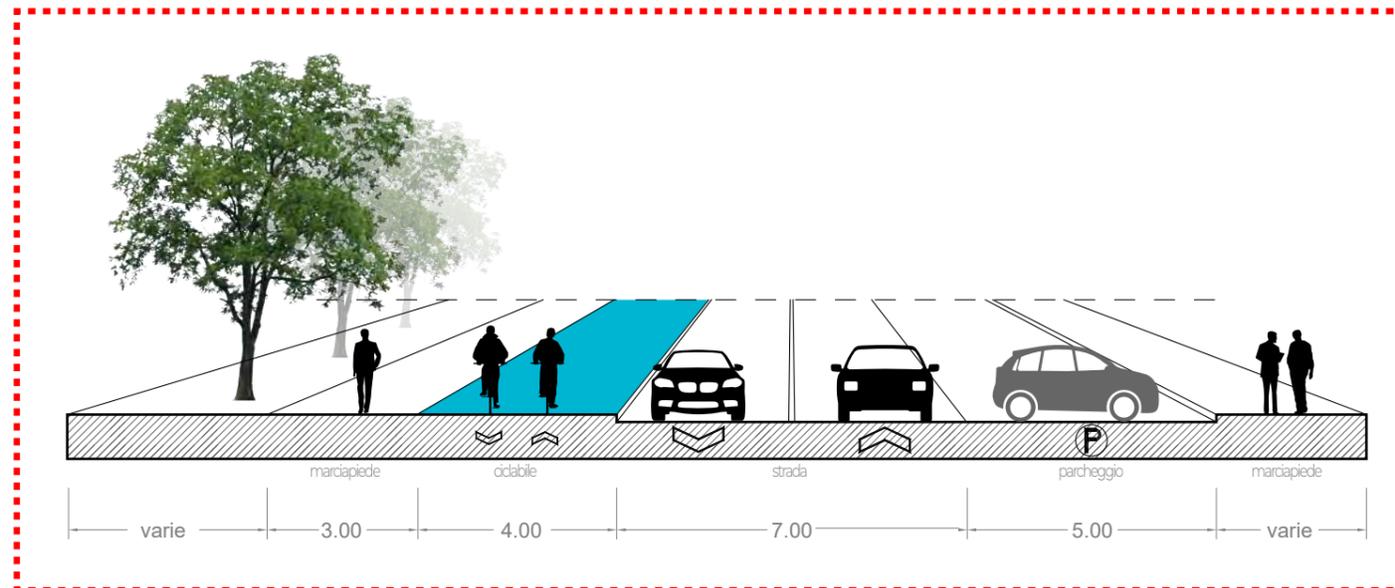
Su questo incrocio dovrà essere predisposto uno studio esecutivo particolareggiato per risolvere il nodo, evitando il restringimento repentino della pista ciclabile che causa possibili conflitti con i pedoni e tra i ciclisti stessi.



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

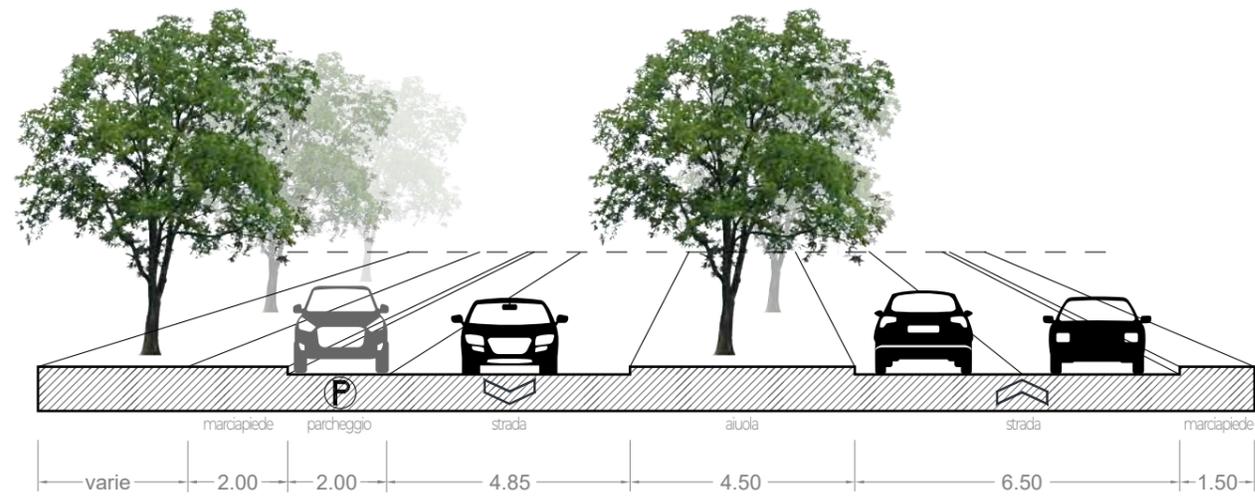


Il secondo tratto - in corrispondenza dell'area adiacente all'Università degli studi "G. d'Annunzio" - è in fase di esecuzione. Sarà realizzata una pista ciclabile bidirezionale con sezione pari a 2,50 m.

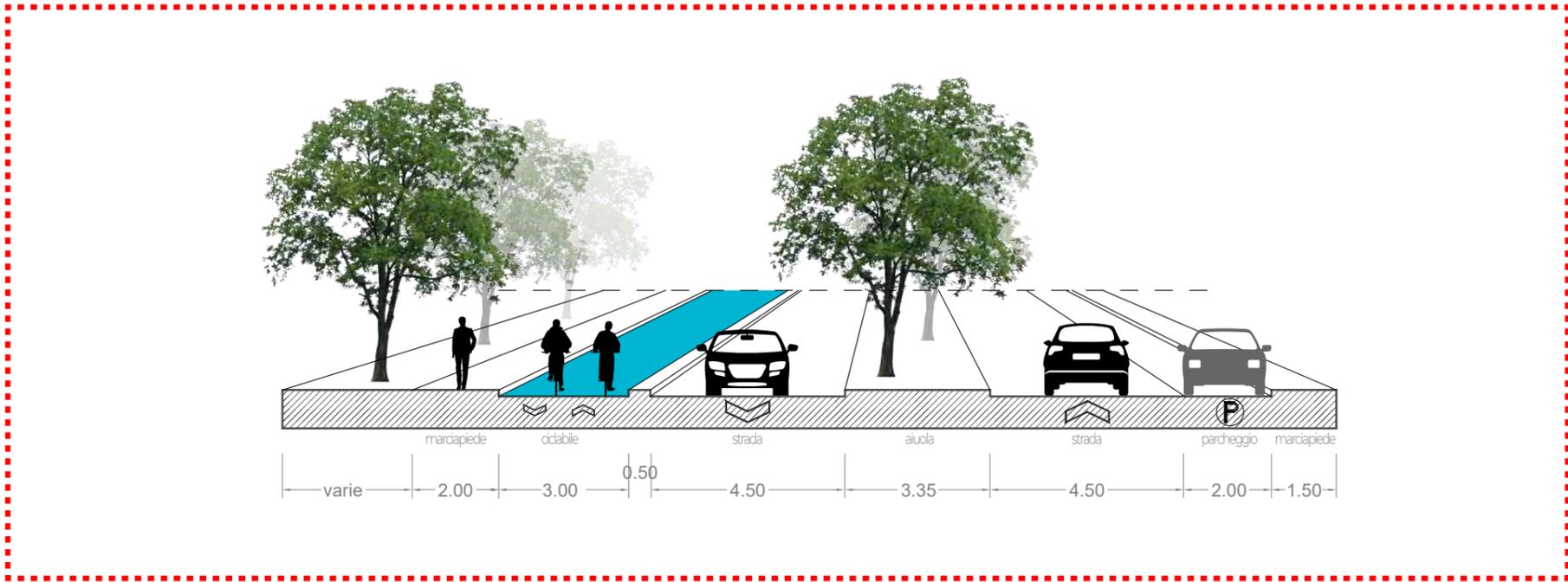


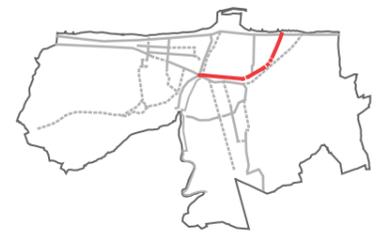


STATO DI FATTO || Strada della Bonifica



SOLUZIONE A || Strada della Bonifica

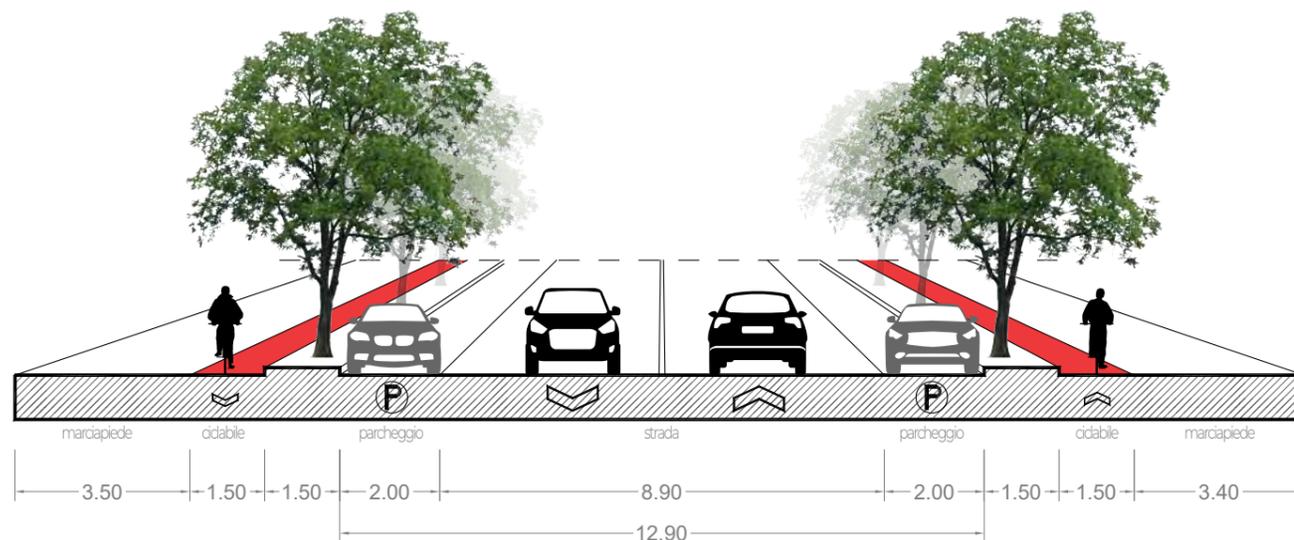




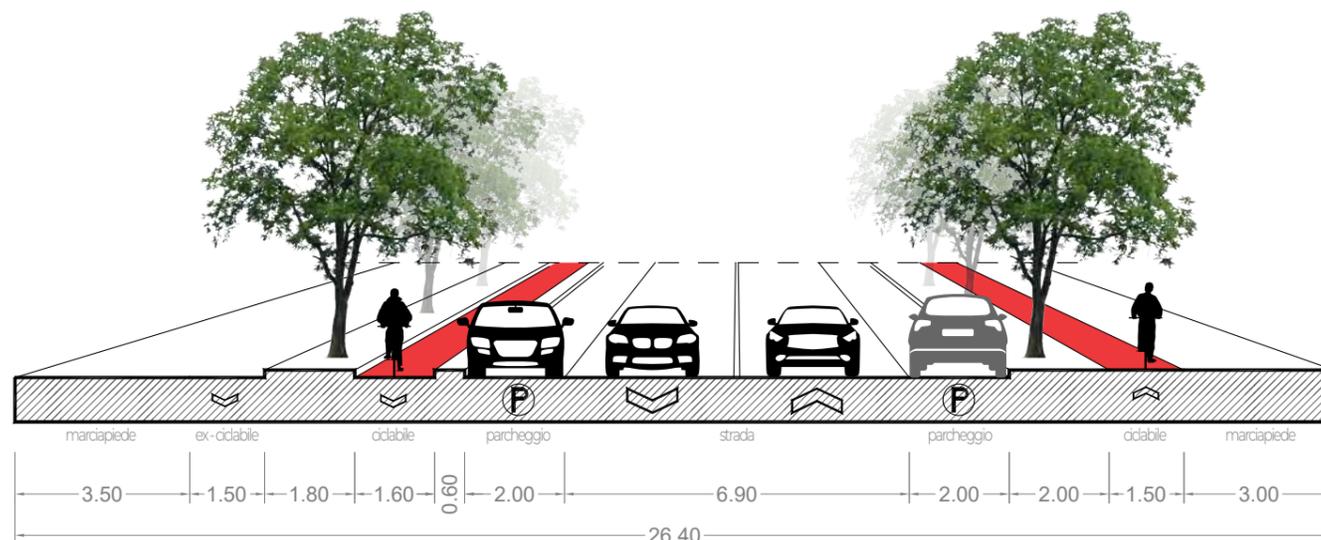
La ciclovia rappresenta, in generale, la connessione trasversale tra il centro amministrativo della città e il lungomare Sud. La denominazione deriva dalla caratterizzazione del tracciato che ha inizio nei pressi della casa natale di Gabriele d'Annunzio, attraversa tutta via d'Annunzio e, passando per 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.

C3 STATO DI FATTO

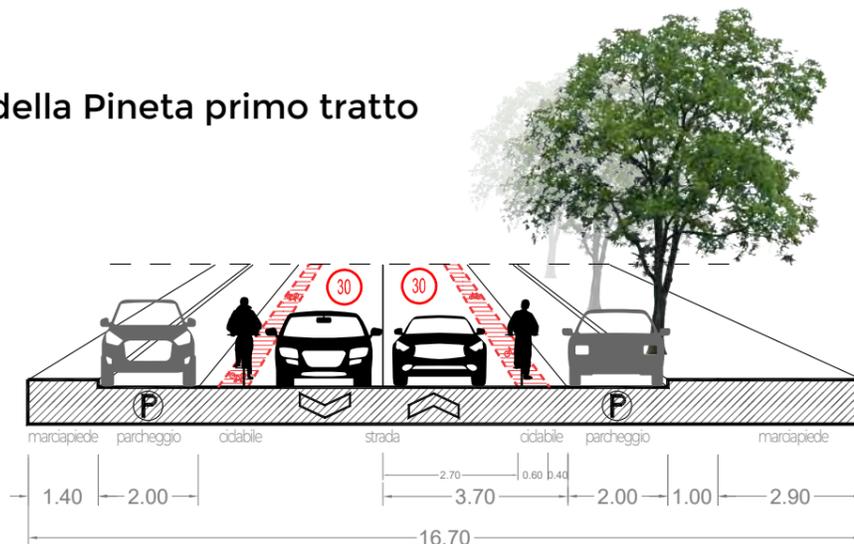
Sezione tipo || **Via D'Annunzio - da V. Conte di Ruvo a V. Virgilio**



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.

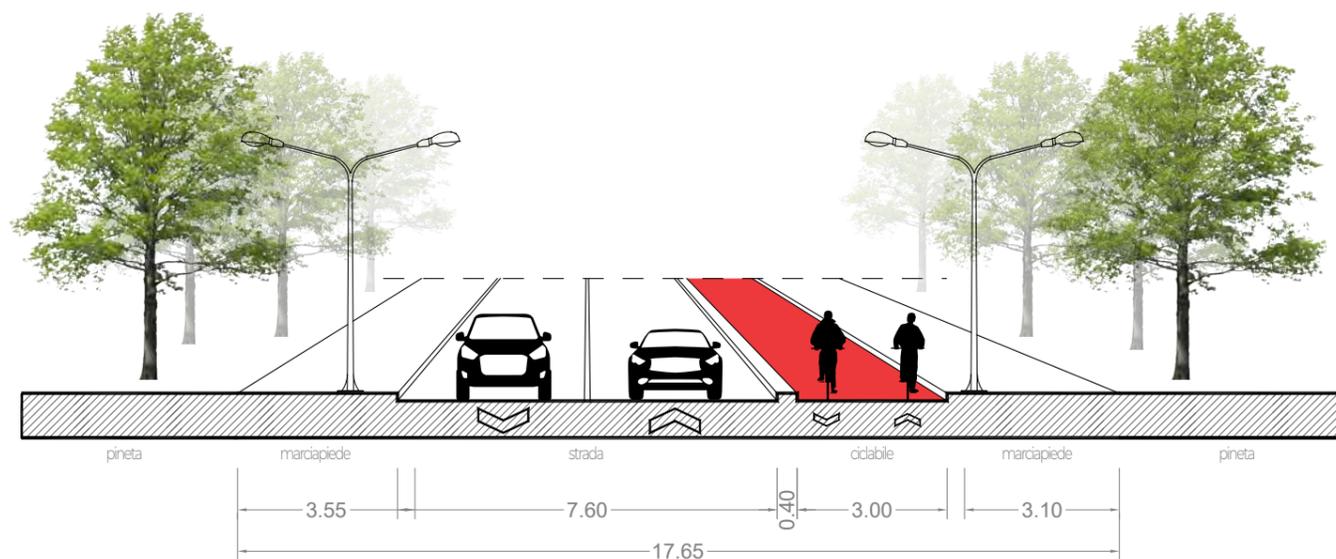
Il primo tratto parte da Via d'Annunzio con due piste monodirezionali in sede contigua al marciapiede (vedi Foto 1). Le corsie attraversano numerose intersezioni stradali: alcune sono semaforizzate, altre sono dotate di attraversamenti privi di rialzo e prive di golfi che riducono la distanza di attraversamento.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



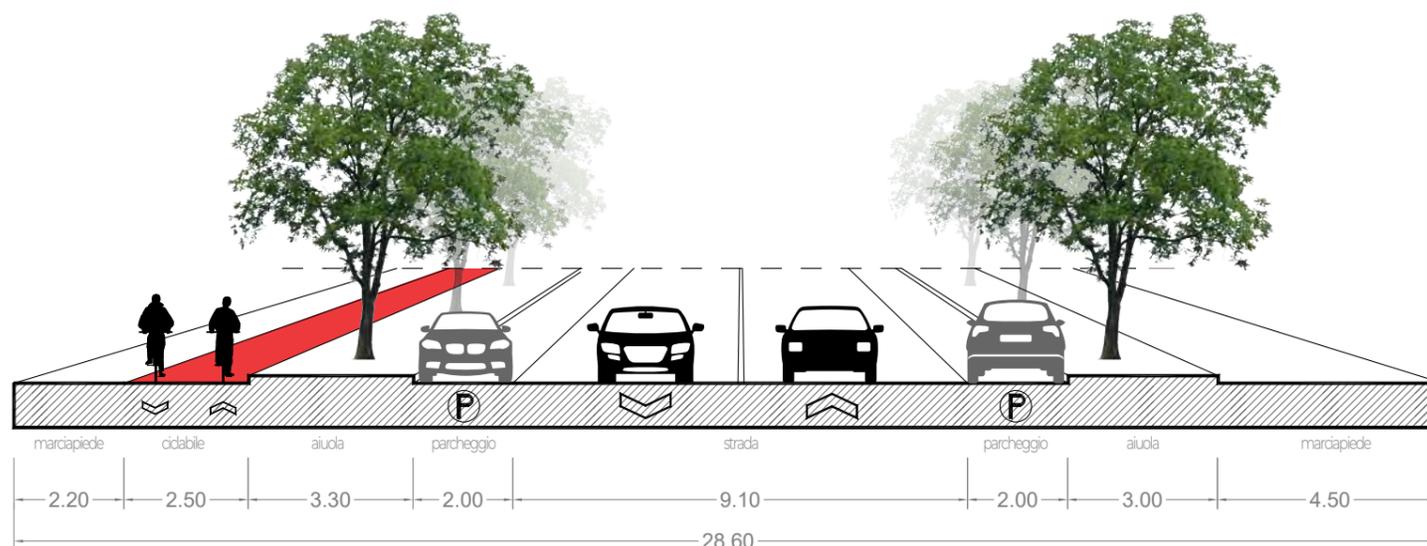
1. Via D'Annunzio

C3 STATO DI FATTO

Sezione tipo || Viale della Pineta (corrispondenza Parco)



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



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

Alla fine di via d'Annunzio, la pista finisce improvvisamente in corrispondenza della rotatoria, 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 ciclabile 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

C3 STATO DI FATTO

G2 C2 Q	○ Ponte di Ferro	Il raccordo ciclabile in corrispondenza della rotatoria 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).
	○ C.so Manthonè	
Q	○ V. Conte di Ruvo	Su Via della Pineta è in corso la realizzazione del proseguimento della ciclovia 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.
	○ V. Italica	
	○ V. Virgilio	
	○ Caserma Cocco	
	○ Università	
C9	○ Rotatoria Marconi	<u>Si segnalano e riassumono alcune criticità:</u> - 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
C1	○ Aurum	- Mancanza di un raccordo tra Via Misticoni e Viale Pindaro alla fine di Via D'Annunzio in corrispondenza della rotatoria
	○ V. Scarfoglio	
C1	○ P. Le Laudi	

- 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 rotatorie 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



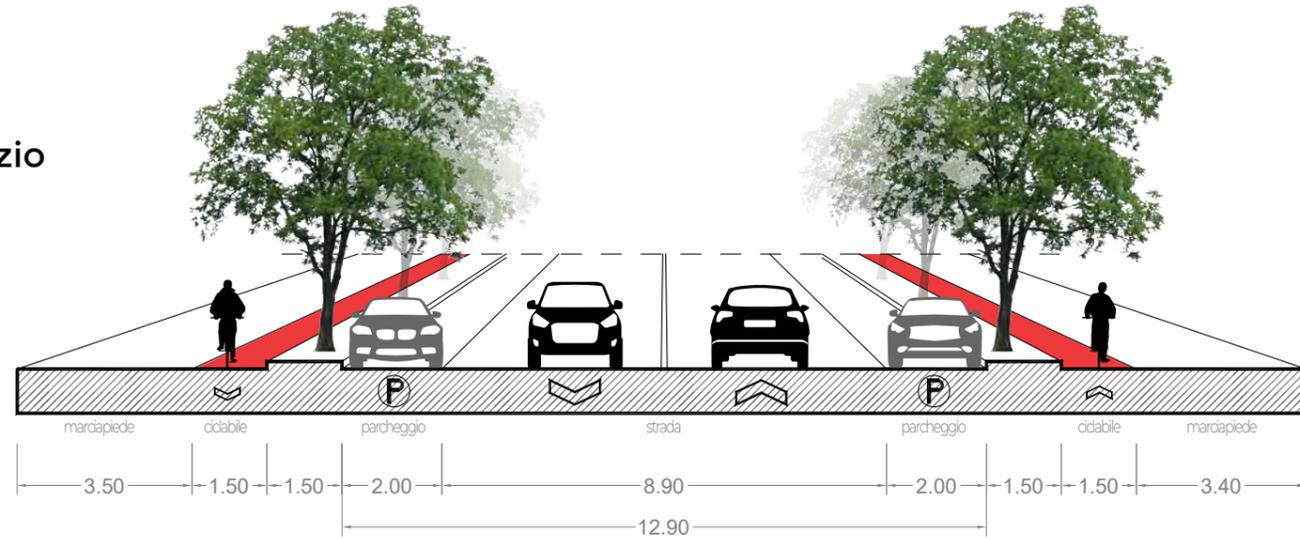
6. Viale della Pineta



7. V. Luisa D'Annunzio

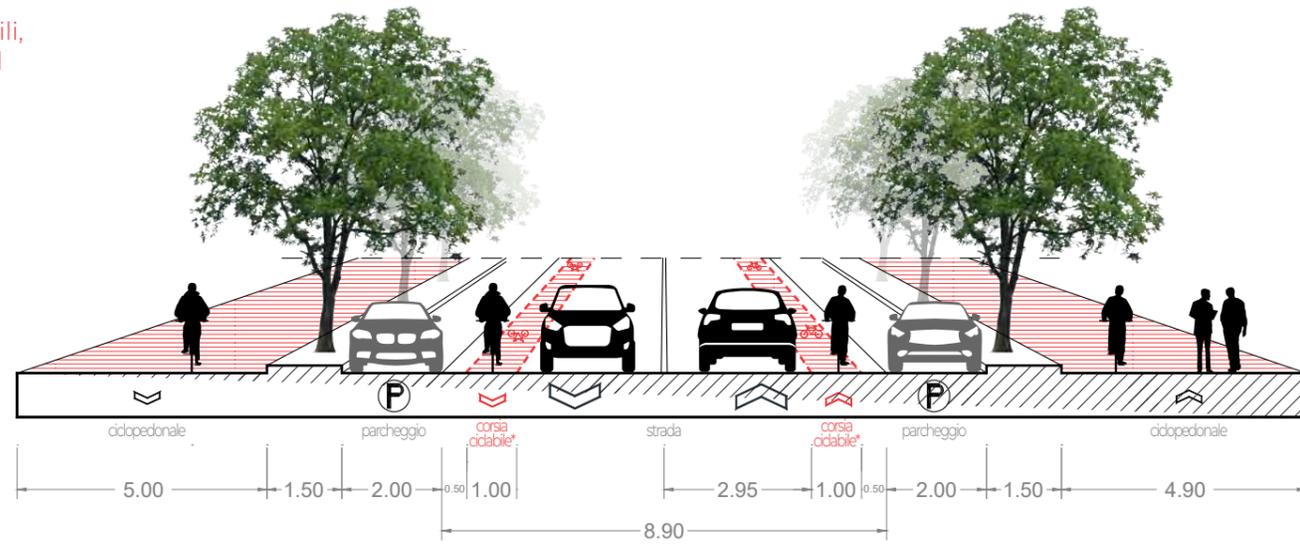
- C2 C2 Q ○ Ponte di Ferro
- C.so Manthonè
- Q ○ V. Conte di Ruvo
- V. Italica
- V. Virgilio
- Caserma Cocco
- C9 ○ Università
- Rotatoria Marconi
- V. Pantini
- Aurum
- V. Scarfoglio
- C1 ○ P. Le Laudi

STATO DI FATTO || Via D'Annunzio

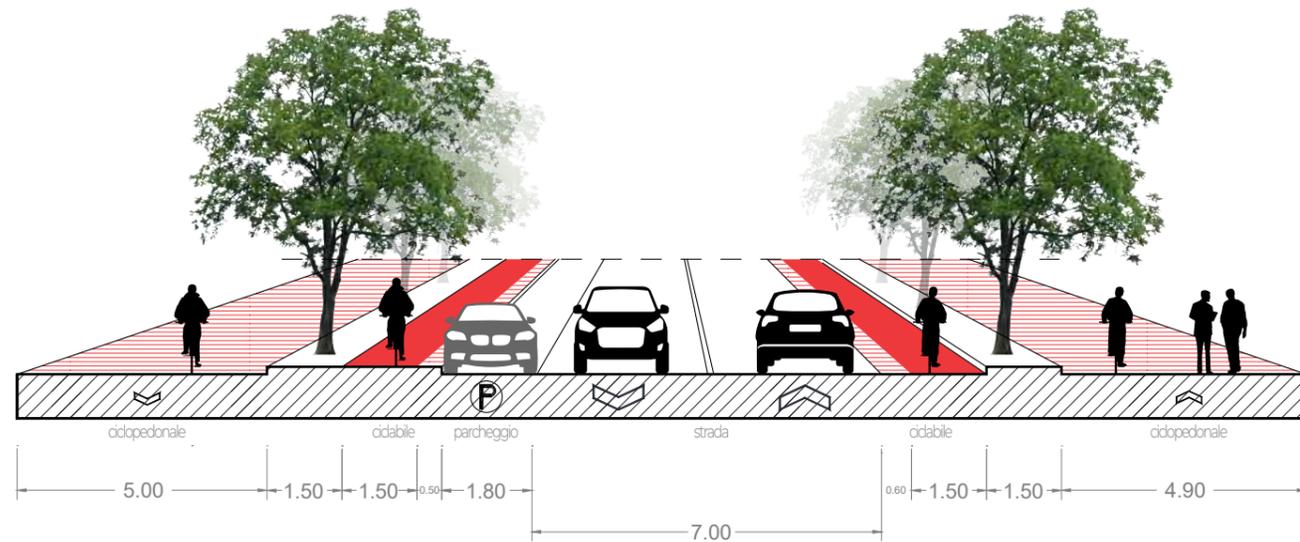


SOLUZIONE A || Via D'Annunzio

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



SOLUZIONE B || Via D'Annunzio





Continuità 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

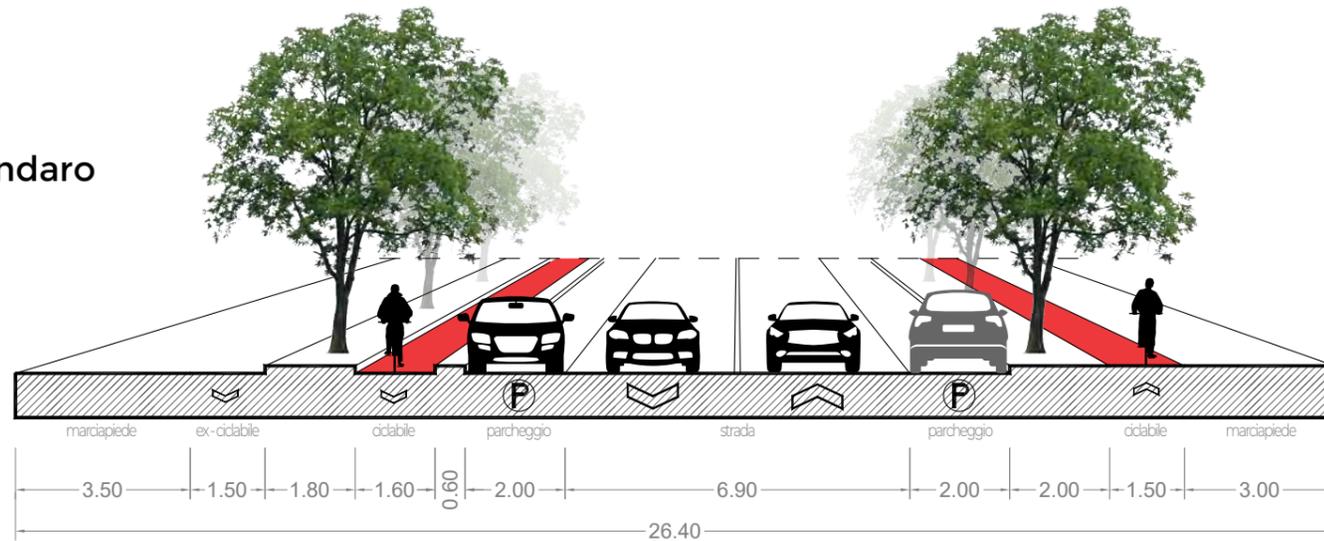
Su questo incrocio, particolarmente complesso, dovrà essere predisposto uno **studio esecutivo particolareggiato** per risolvere il nodo, prevedendo la connessione delle ciclabili su via D'Annunzio e viale Pindaro, ma anche con il tratto su via Misticoni - così da realizzare un raccordo tra la C3 e la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

C3

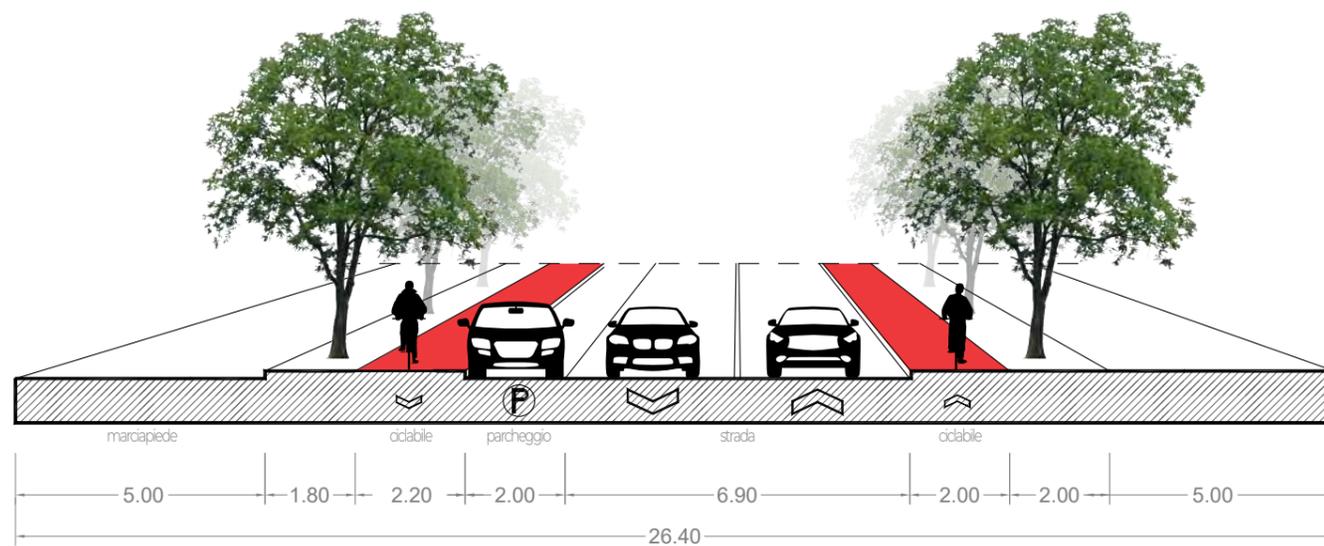
IPOTESI MIGLIORATIVE

- 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

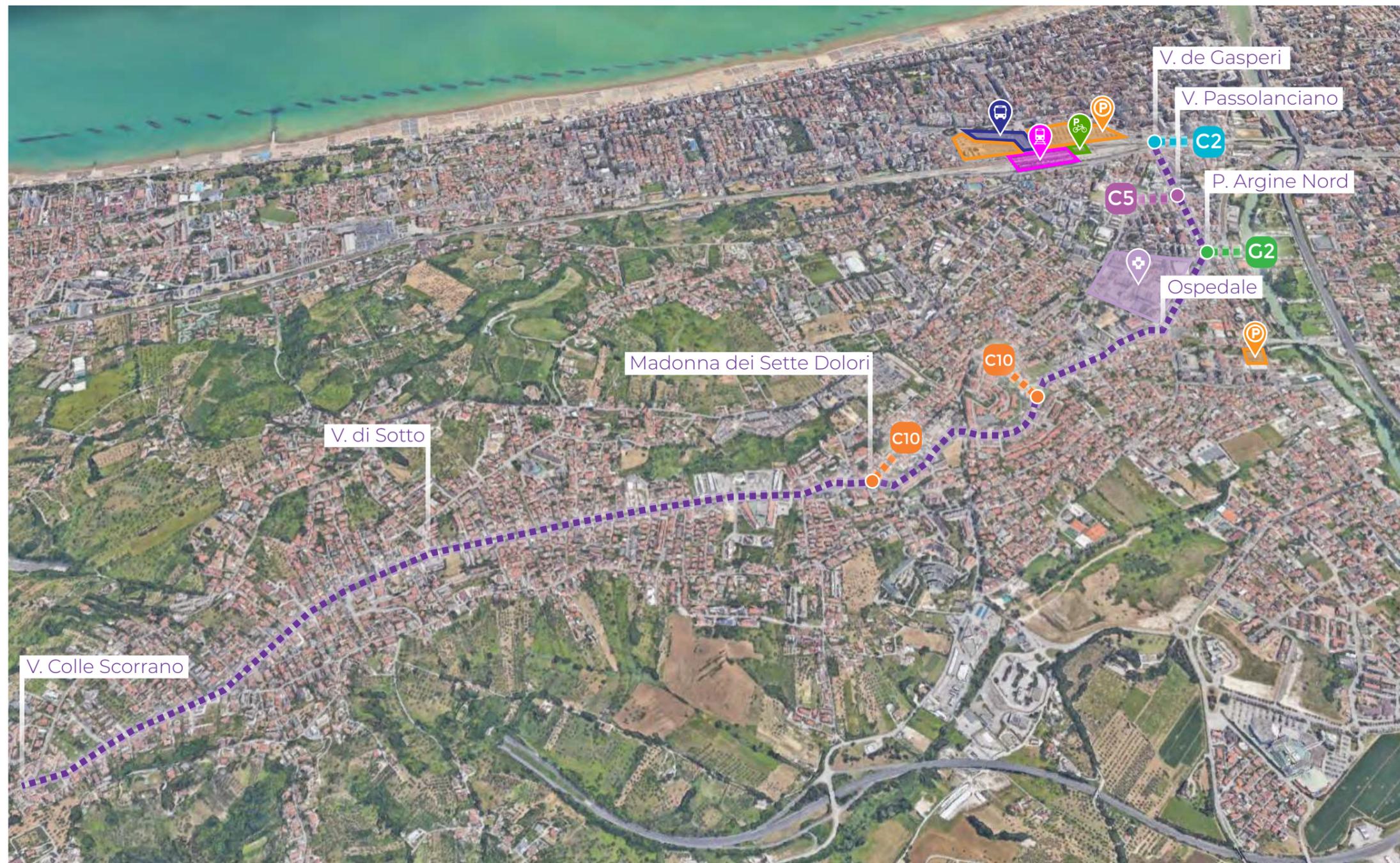
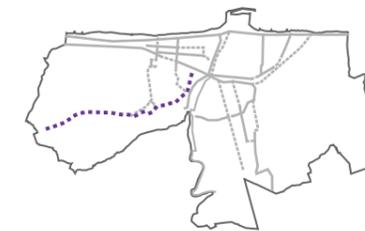


SOLUZIONE A || Viale Pindaro



ROTATORIA MARCONI

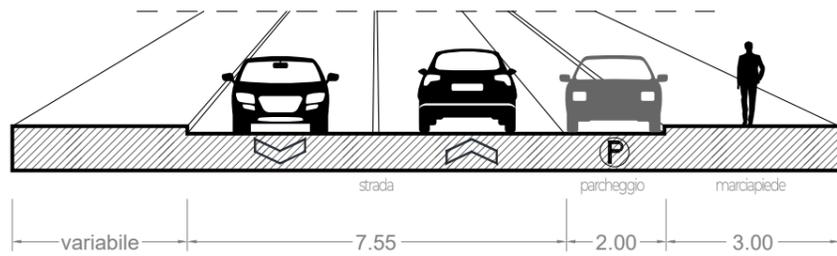
Su questo incrocio dovrà essere predisposto uno **studio esecutivo particolareggiato** per risolvere il nodo, prevedendo la connessione delle ciclabili su viale Pindaro e via Pantini, proseguendo verso il mare



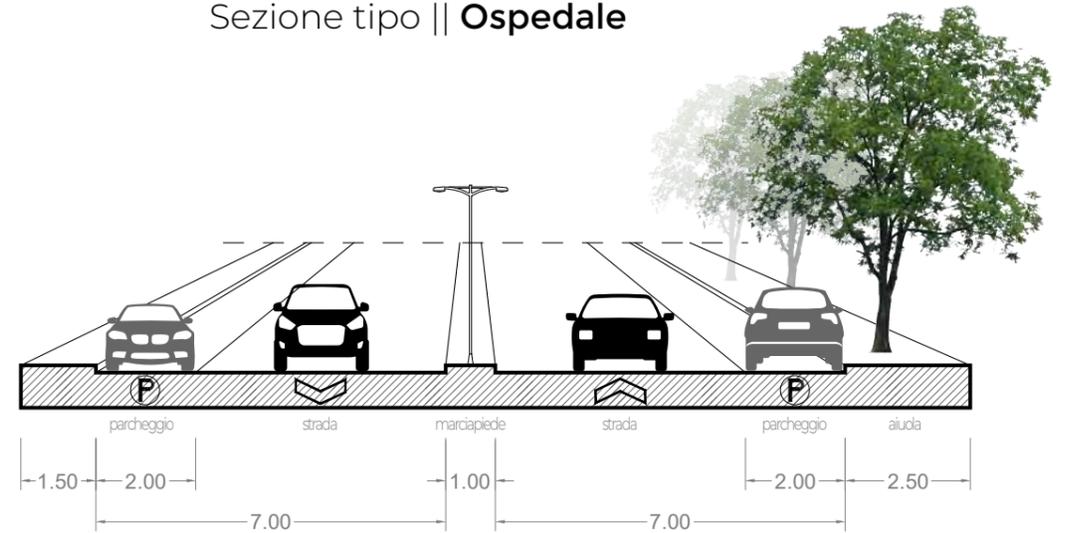
Il tracciato collega l'area periferica dei Colli Nord con il centro di Pescara, passando per l'Ospedale, e altri punti attrattori come scuole, centri commerciali e servizi. Coincide con l'asse viario baricentrico e portante di tutta la zona Colli di Pescara lato Nord, a cui afferiscono numerose traverse residenziali in un'area densamente popolata. La pendenza, pur costituendo un potenziale deterrente alla percorribilità del tracciato può essere agevolmente superata con l'avvento delle e-bike, che rende la salita alla portata di tutti.

- C2 V. del Circuito
- C5 V. Passolanciano
- G2 P. Argine Nord
- Ospedale
- C10 Madonna dei Sette Dolori
- V. Colle Scorrano

Sezione tipo || **Via del Circuito**



Sezione tipo || **Ospedale**



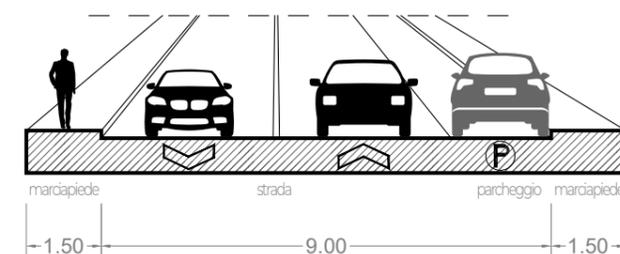
Sezione tipo || **Via Monte Faito**



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



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



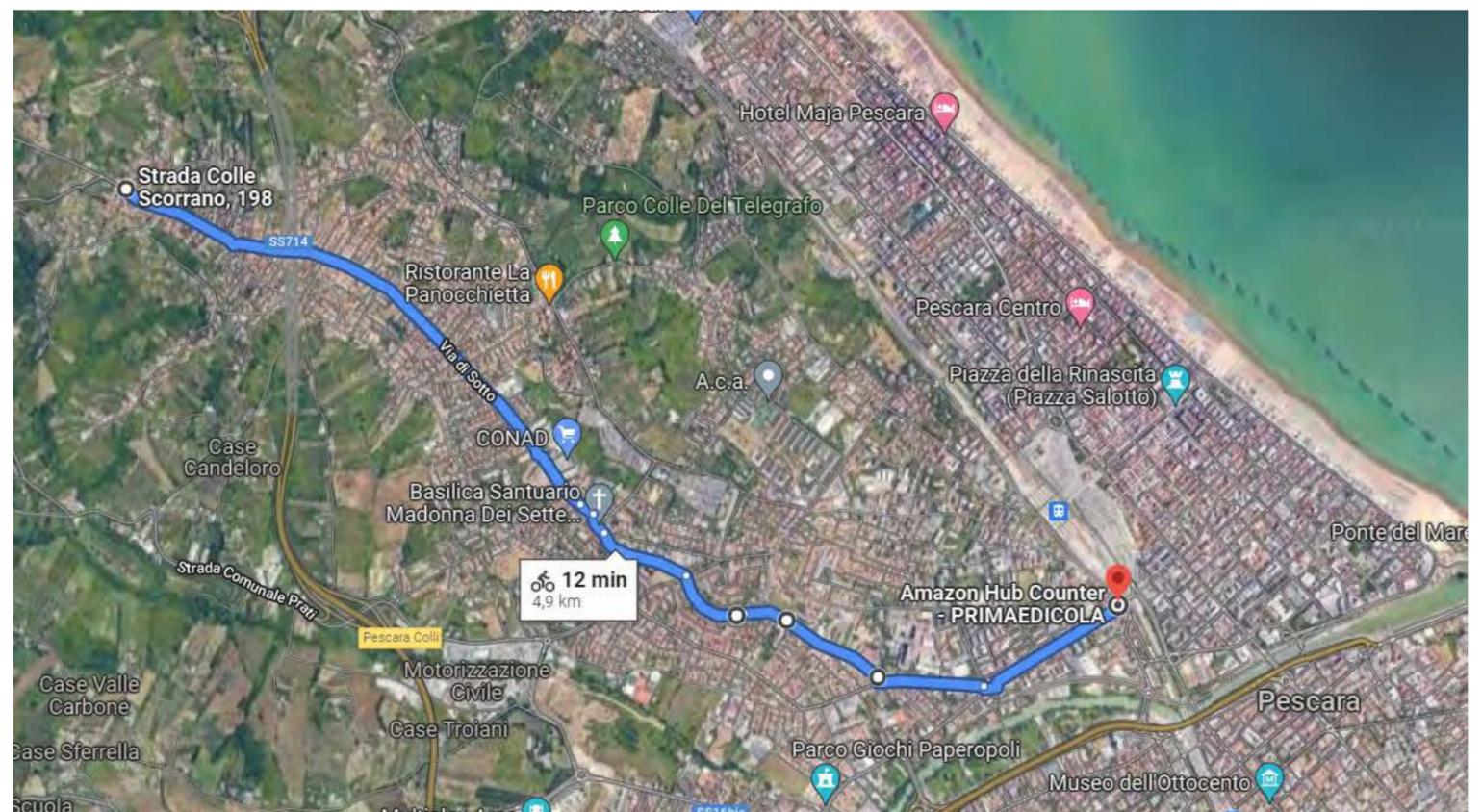
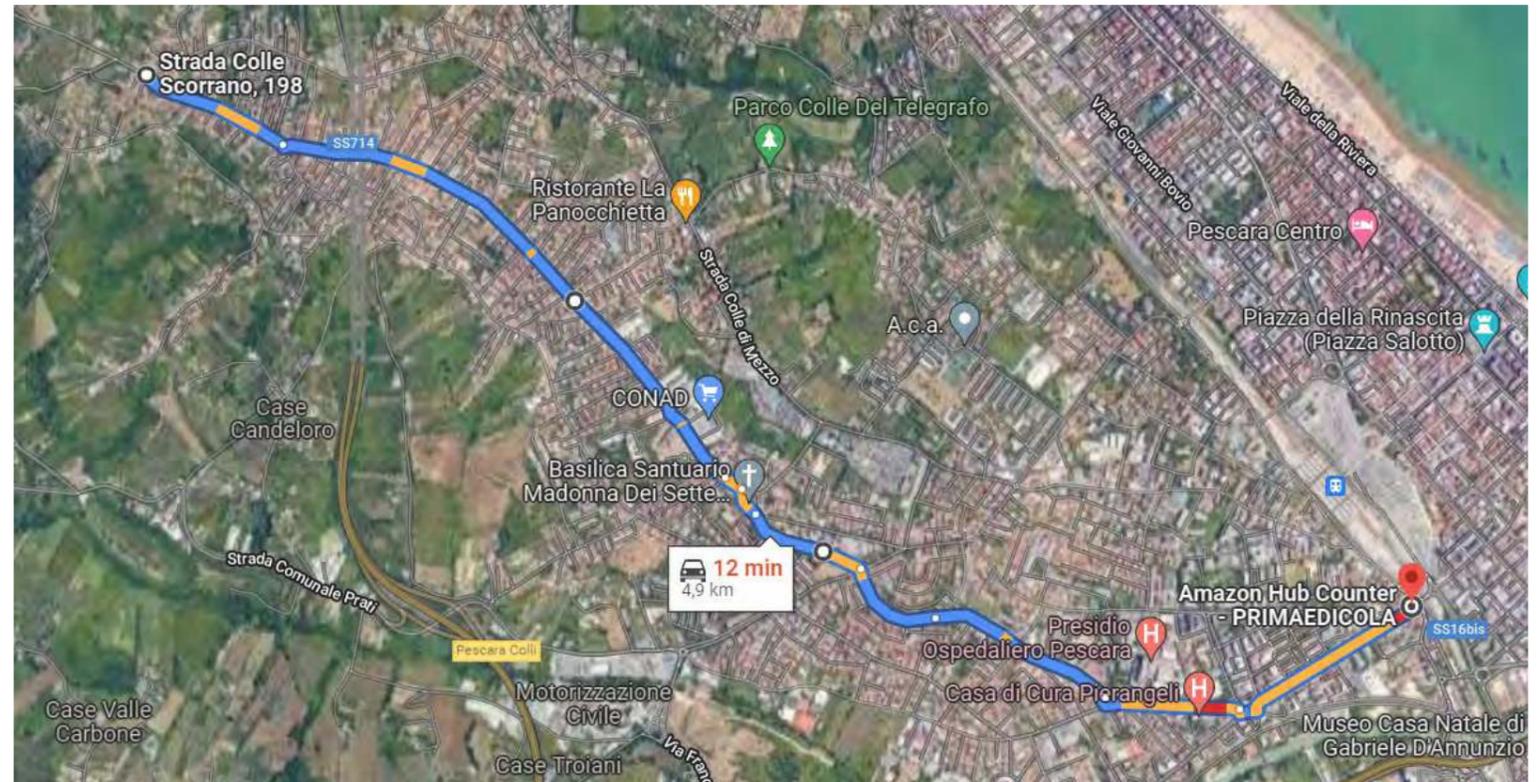
C4 STATO DI FATTO



Il primo tratto dall'incrocio con via Colle Scorrano alla basilica della Madonna dei Sette Dolori è lungo circa 2400 ml con una pendenza media del 5% circa. Il secondo tratto dalla Basilica alla fine di Via del Circuito è lungo ml 2400 con una pendenza media inferiore al 2%.

Dall'analisi dei tempi di percorrenza, presi da Google vediamo tempi di percorrenza simili tra auto e bici, senza considerare i tempi di parcheggio necessari per le autovetture. La stima del tempo in bici in discesa (corrispondente ad una velocità di 24Km/h) ci pare congruo, non risulta congruo al lato inverso in salita dove i tempi salgono di molto, salvo l'utilizzo di una e-bike che permette le medie citate anche in salita.

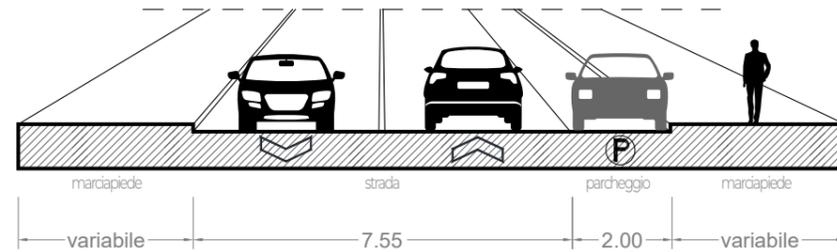
La ciclovia si collega in zona Piazza Pierangeli con la ciclovia C5 che collega la stazione Centrale e la ciclovia G2 del Lungofiume Nord e proseguendo lungo via del Circuito, si connette con l'area centrale.



C4 IPOTESI DI PROGETTO

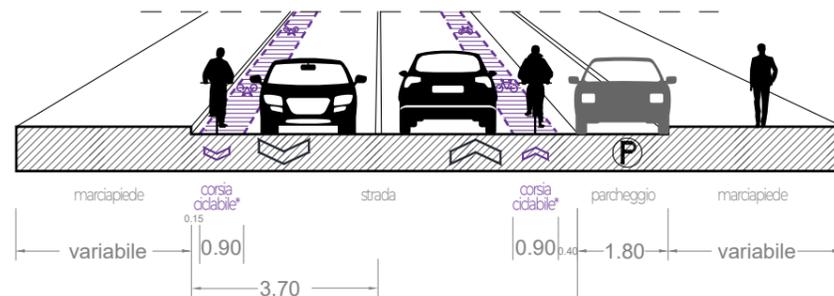
- C2 V. De Gasperi
- C5 V. Passolanciano
- C2 P. Argine Nord
- Ospedale
- C10 Madonna dei Sette Dolori
- V. di Sotto

STATO DI FATTO || Via del Circuito



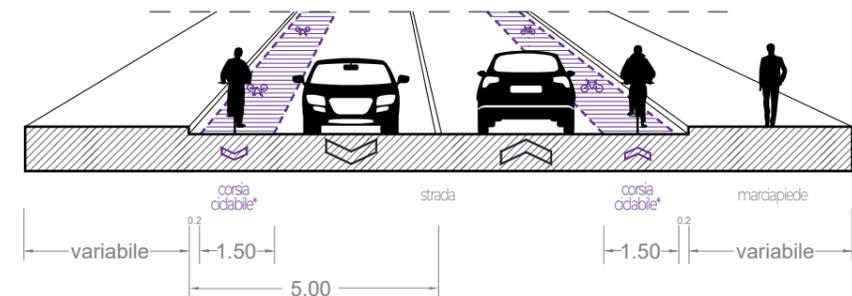
SOLUZIONE A || Via del Circuito

* 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).



C4 IPOTESI DI PROGETTO

C2 V. De Gasperi

C5 V. Passolanciano

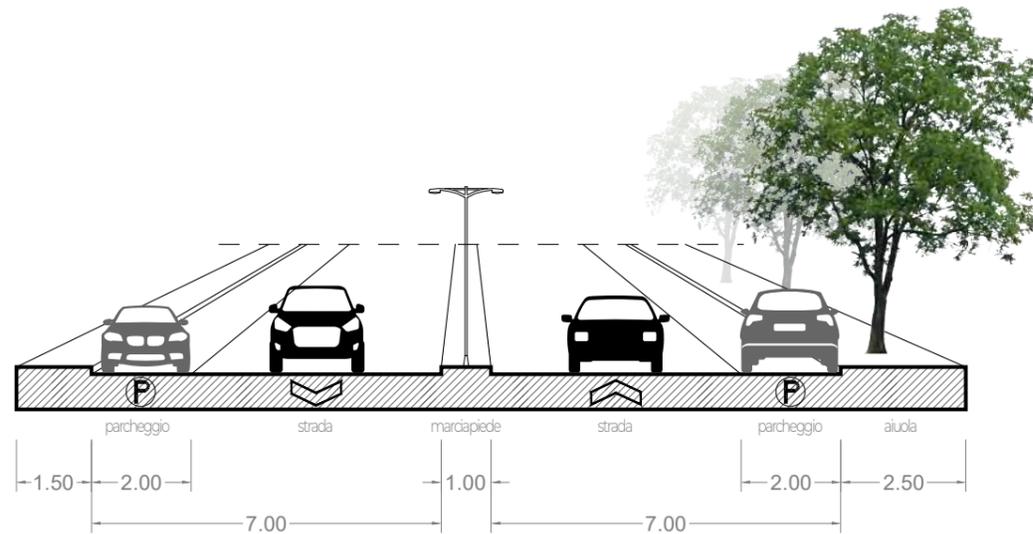
C2 P. Argine Nord

Ospedale

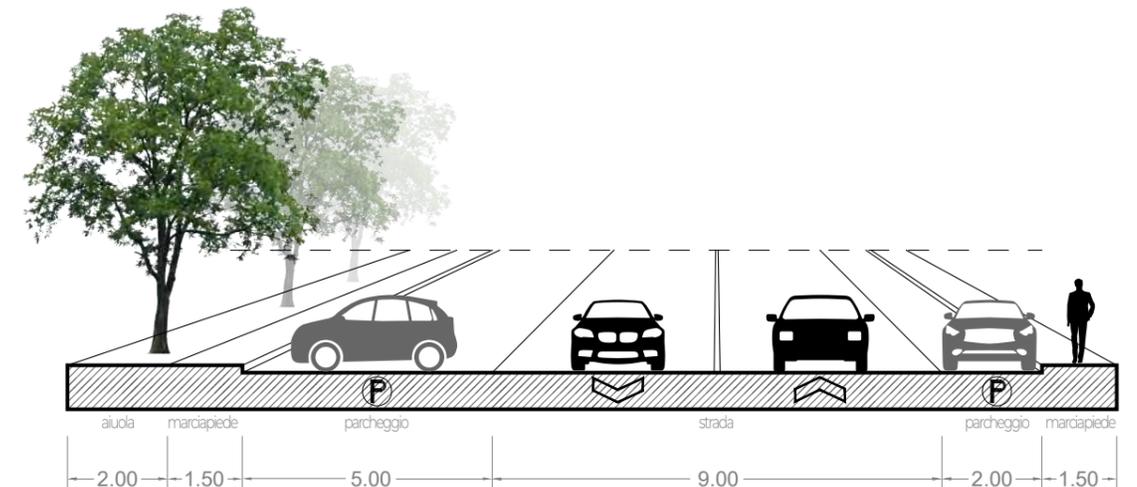
C10 Madonna dei Sette Dolori

V. di Sotto

STATO DI FATTO || Ospedale

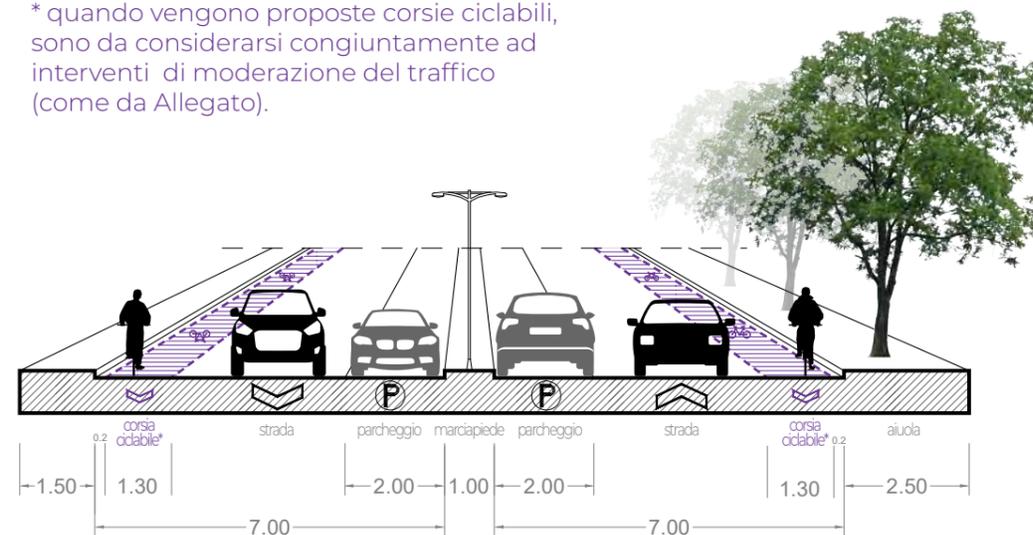


STATO DI FATTO || Via Monte Faito



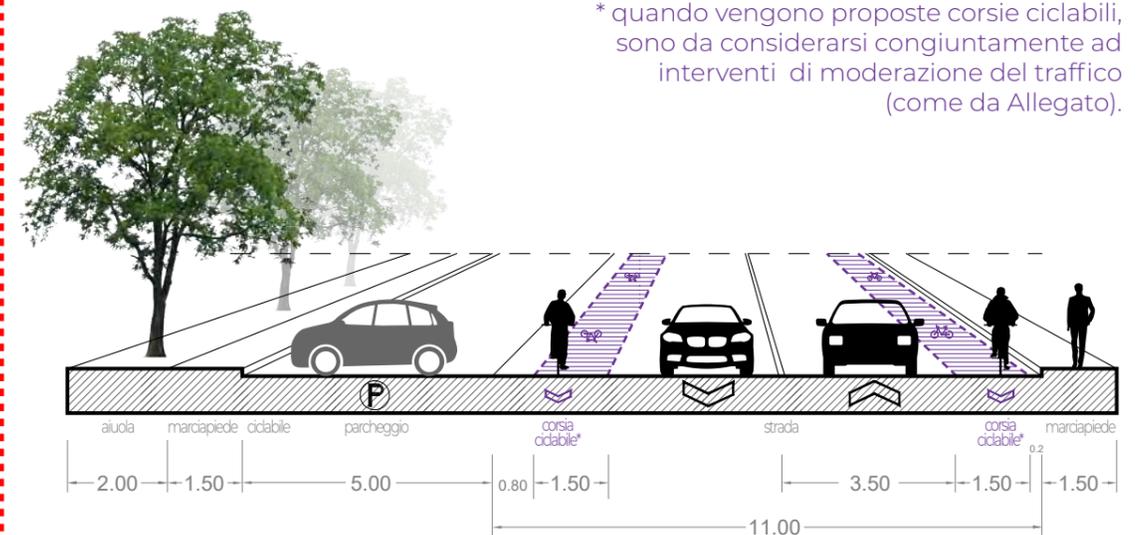
Soluzione A || Ospedale

* 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).



C4 IPOTESI DI PROGETTO

C2 V. De Gasperi

C5 V. Passolanciano

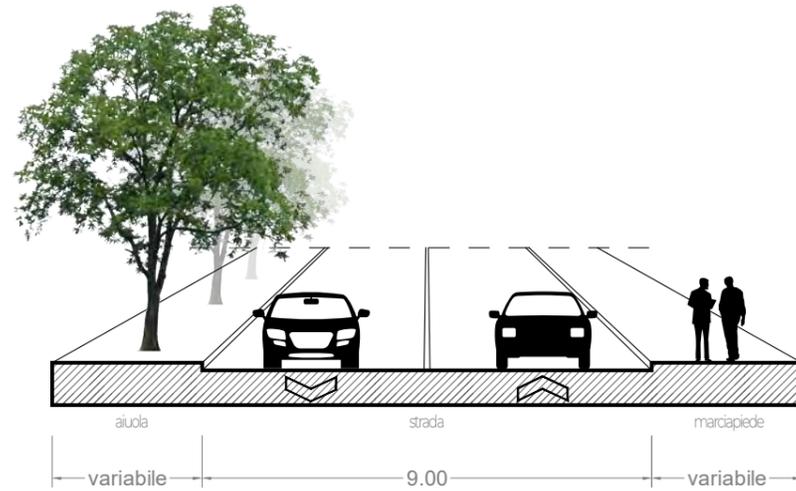
C2 P. Argine Nord

Ospedale

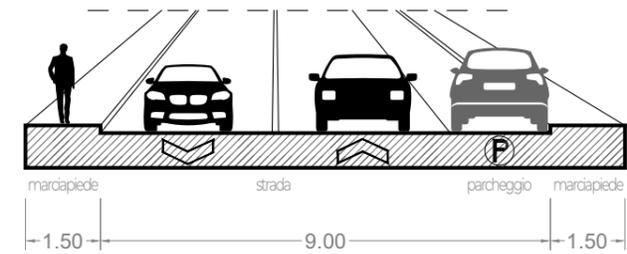
C10 Madonna dei Sette Dolori

V. di Sotto

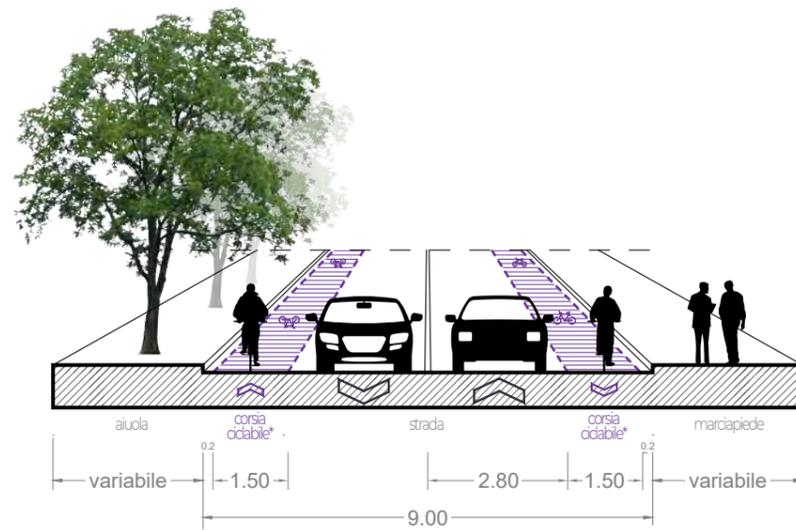
STATO DI FATTO || Via Di Sotto (prima del supermercato)



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

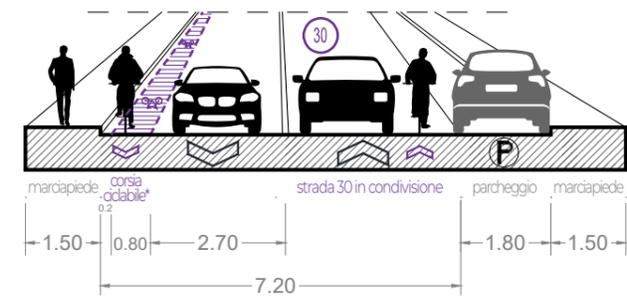


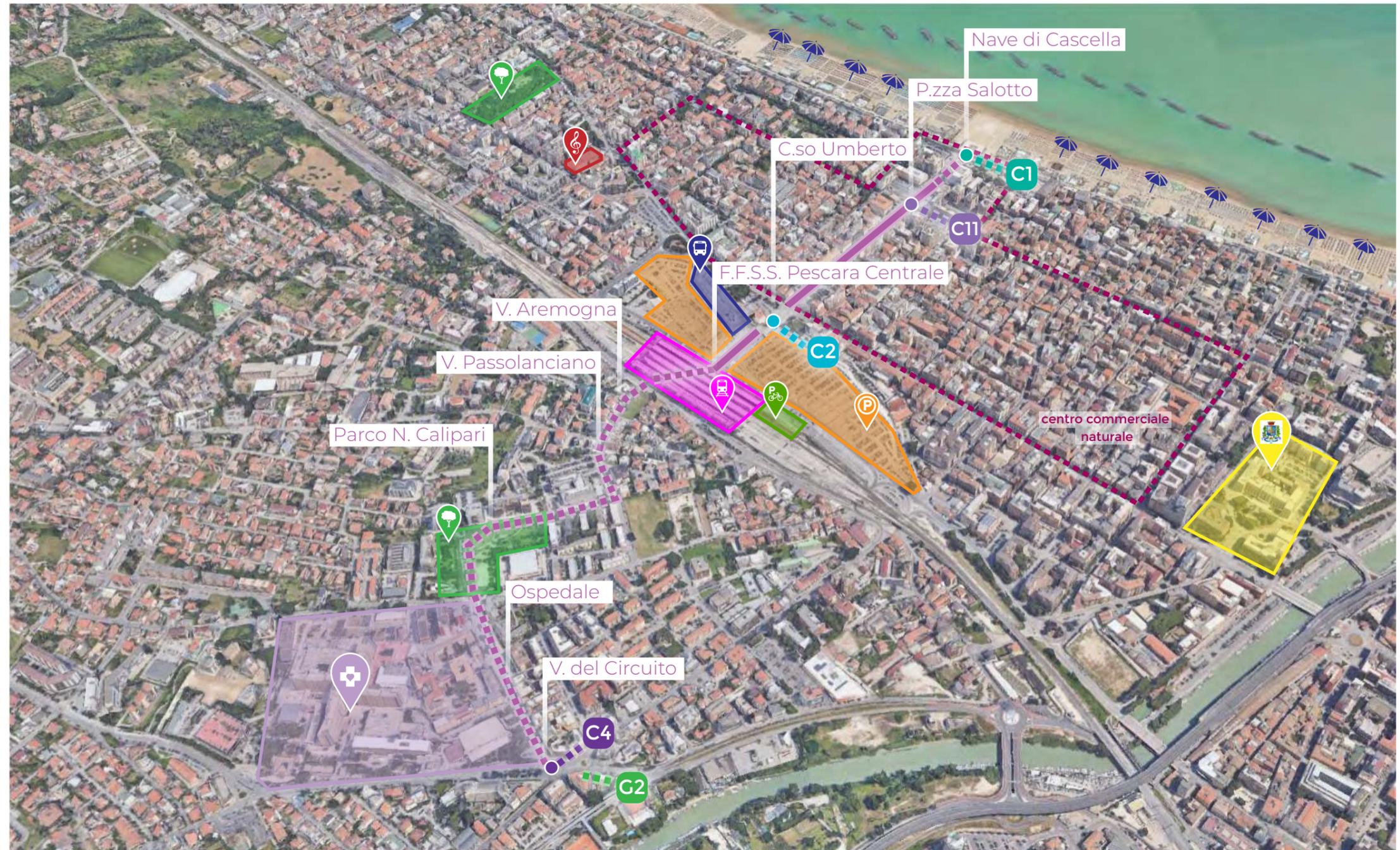
Soluzione A || Via Di Sotto (prima del supermercato)



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

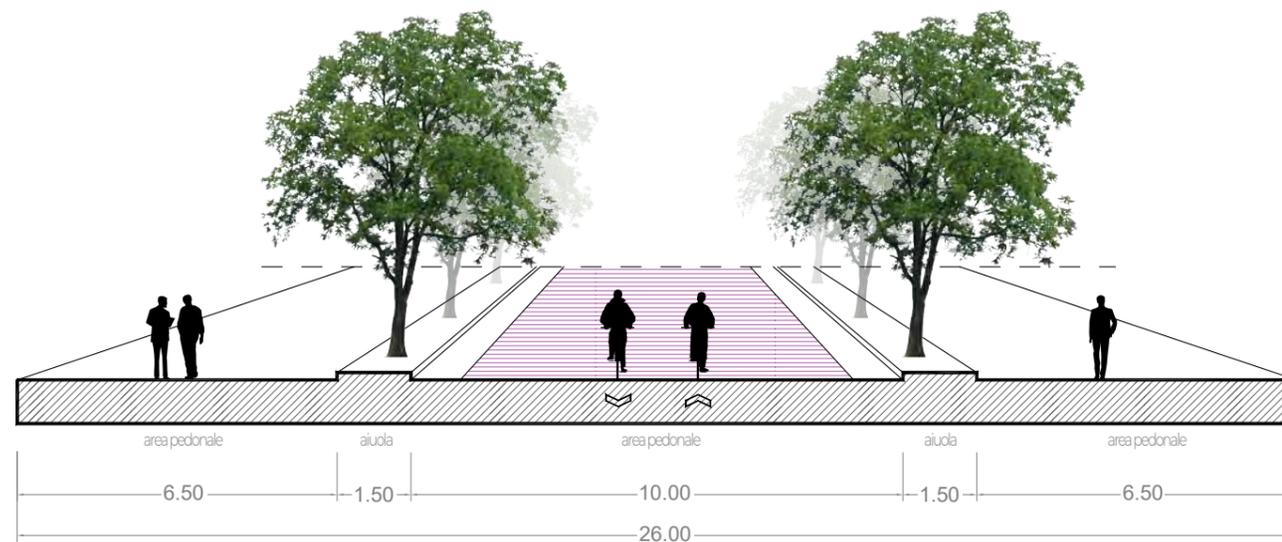
* quando vengono proposte corsie ciclabili, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).



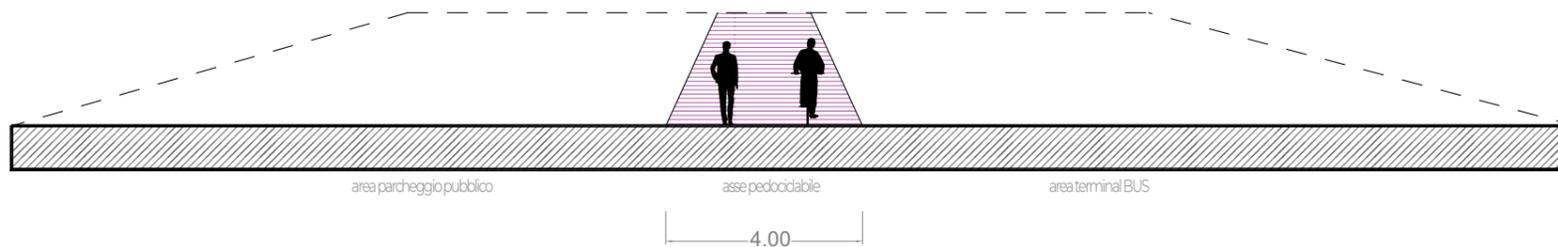


La ciclovia rappresenta il tracciato di congiunzione tra la Bike to Coast e la stazione Centrale ferroviaria, passando per l'area centrale commerciale della città. Dopo la stazione l'asse prosegue verso l'interno lambendo un importante attrattore scolastico, una area direzionale, alcuni parchi pubblici e relative aree sportive, per arrivare fino all'Ospedale di Pescara riconnettendosi in Piazza Pierangeli con altre ciclovie. Nel primo tratto la ciclovia percorre quasi interamente l'area pedonale del centro, presentando numerose criticità in corrispondenza delle intersezioni carrabili e in corrispondenza del raccordo con la Bike to Coast.

Sezione tipo || **Corso Umberto**



Sezione tipo || **Collegamento stazione**



PREMESSA

La ciclovie 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 ciclovie della Bike to coast.

La ciclovie 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.



- Area pedonale
- Percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede

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

- Prosecuzione 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

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.

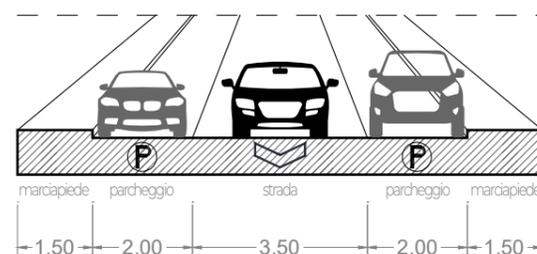


PROSECUZIONE CICLOVIA ASSE CENTRALE

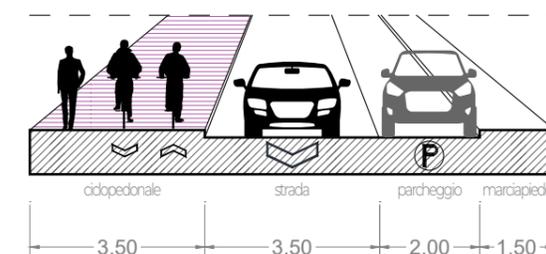
Si prevede la prosecuzione della Ciclovia C5, a partire dalla Stazione Pescara Centrale, verso via Aremogna e via Passolanciano. Si propone l'attraversamento del parco N. Calipari, per poi svoltare verso l'ospedale, sino al ricongiungimento con la ciclovia del Colli (C4) in corrispondenza di via del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

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

STATO DI FATTO || Via Aremogna



SOLUZIONE A || Via Aremogna



C1 ○ Nave di Cascella

C11 ○ P.zza Salotto

○ V. Firenze

C2 ○ Corso Umberto

○ F.F.S.S. Pescara Centrale

○ V. Aremogna

○ V. Passolanciano

○ Parco N. Calipari

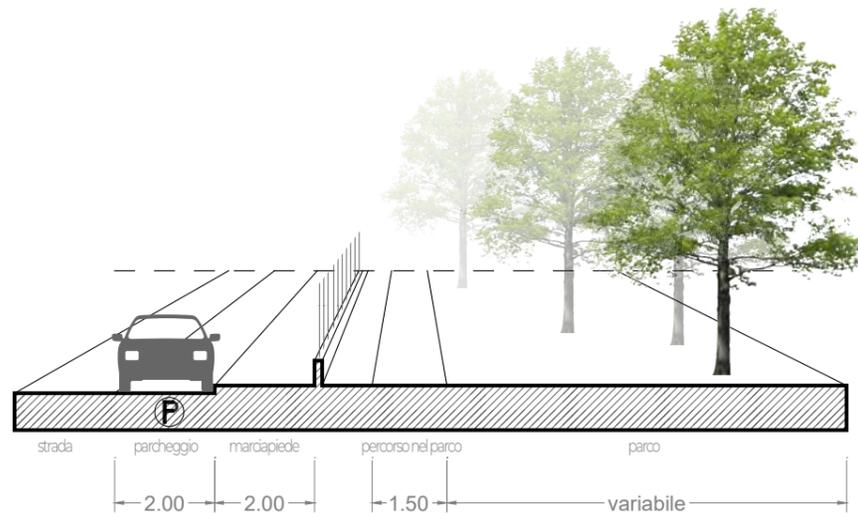
○ Ospedale

C2 C4 ○ V. del Circuito

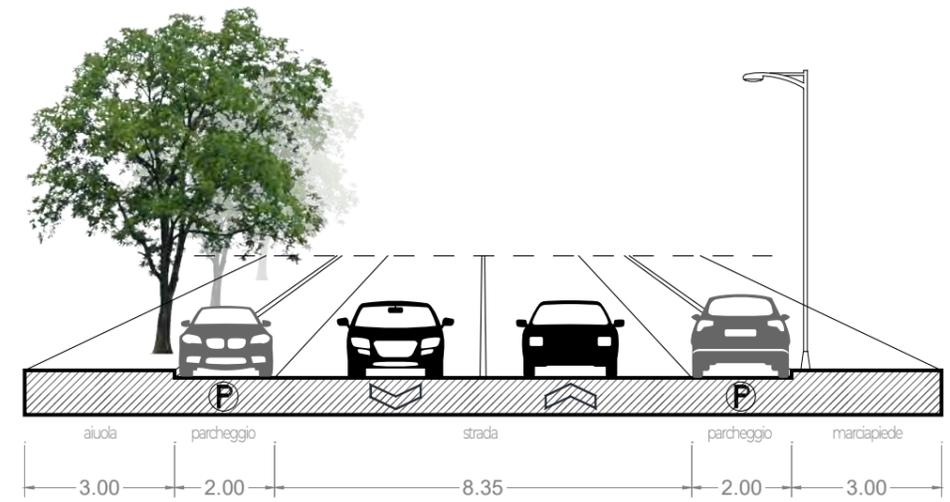
C5 IPOTESI DI PROGETTO

- C1 ○ Nave di Cascella
- C11 ○ P.zza Salotto
- V. Firenze
- C2 ○ Corso Umberto
- F.F.S.S. Pescara Centrale
- V. Aremogna
- V. Passolanciano
- Parco N. Calipari
- Ospedale
- C2 C4 ○ V. del Circuito

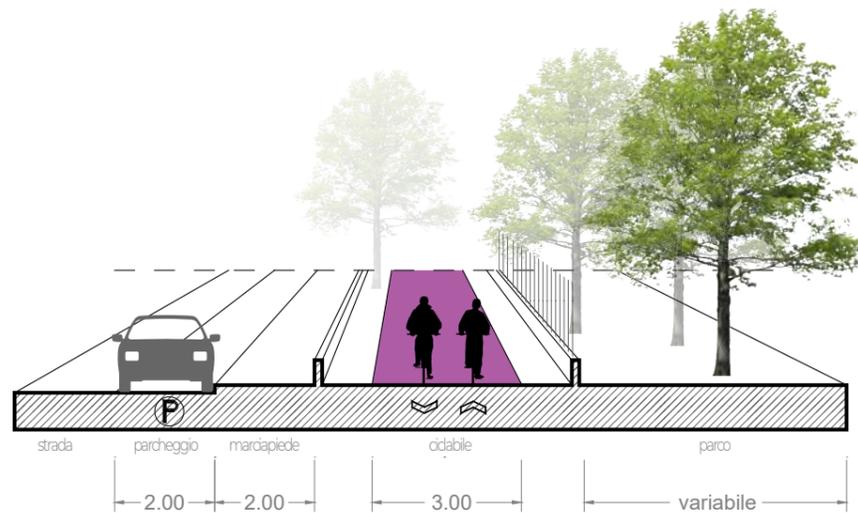
STATO DI FATTO || **Parco N. Calipari**



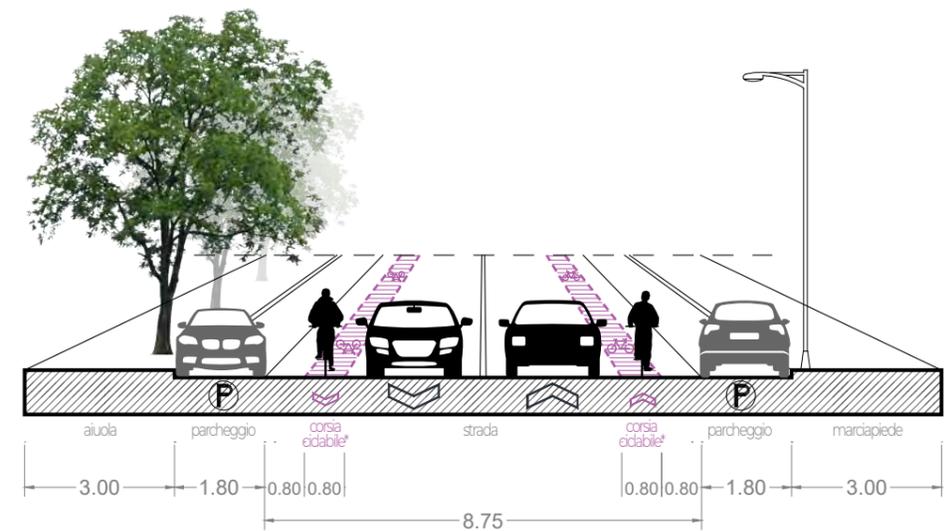
STATO DI FATTO || **Ospedale (V. R. Paolini)**

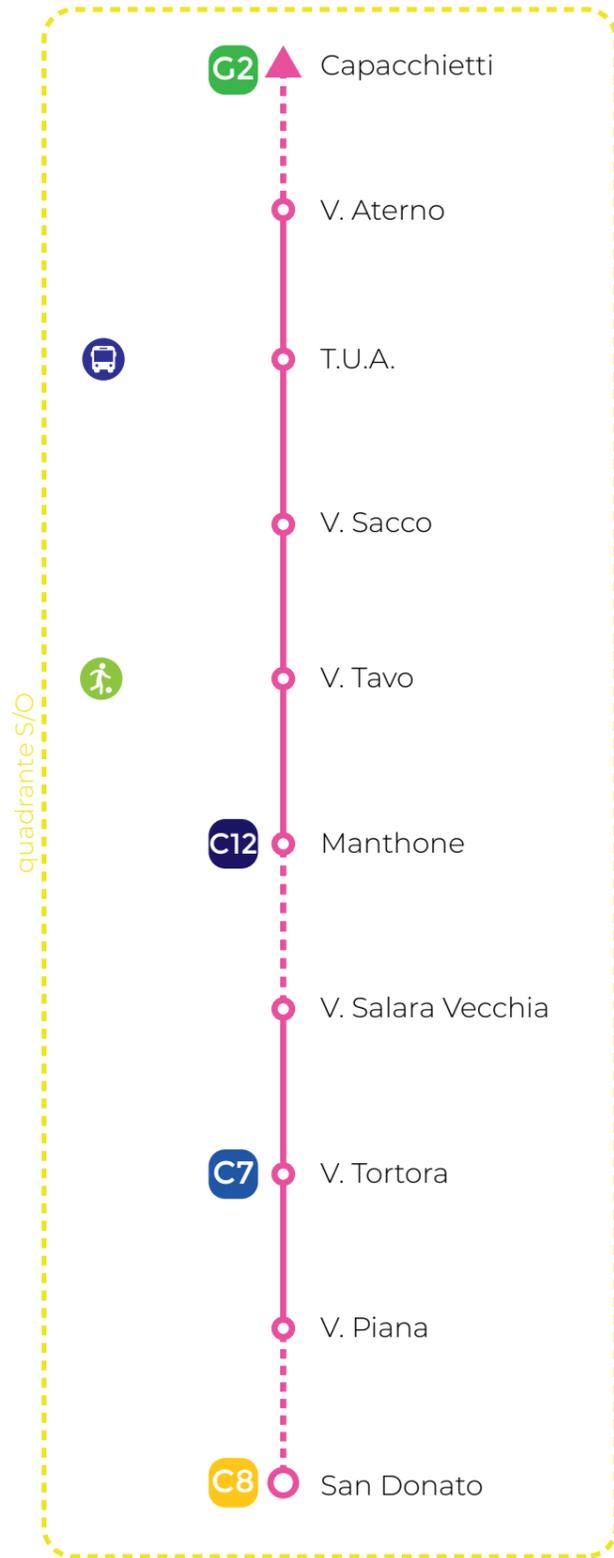
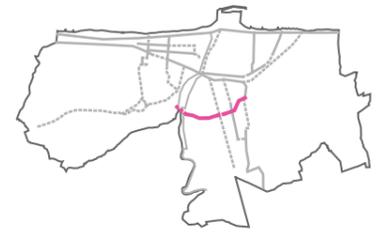


Soluzione A || **Parco N. Calipari**



Soluzione A || **Ospedale (V. R. Paolini)**





Il tracciato ciclabile coincide con la circovallazione in fase di completamento che collega la zona al Nord del fiume in corrispondenza del Ponte delle Libertà con la zona a Sud del quartier San Donato in prossimità del Tribunale e Università.

C2 ▲ Capacchietti

○ V. Aterno

○ T.U.A.

○ V. Sacco

○ V. Tavo

C12 ○ Manthone

○ V. Salara Vecchia

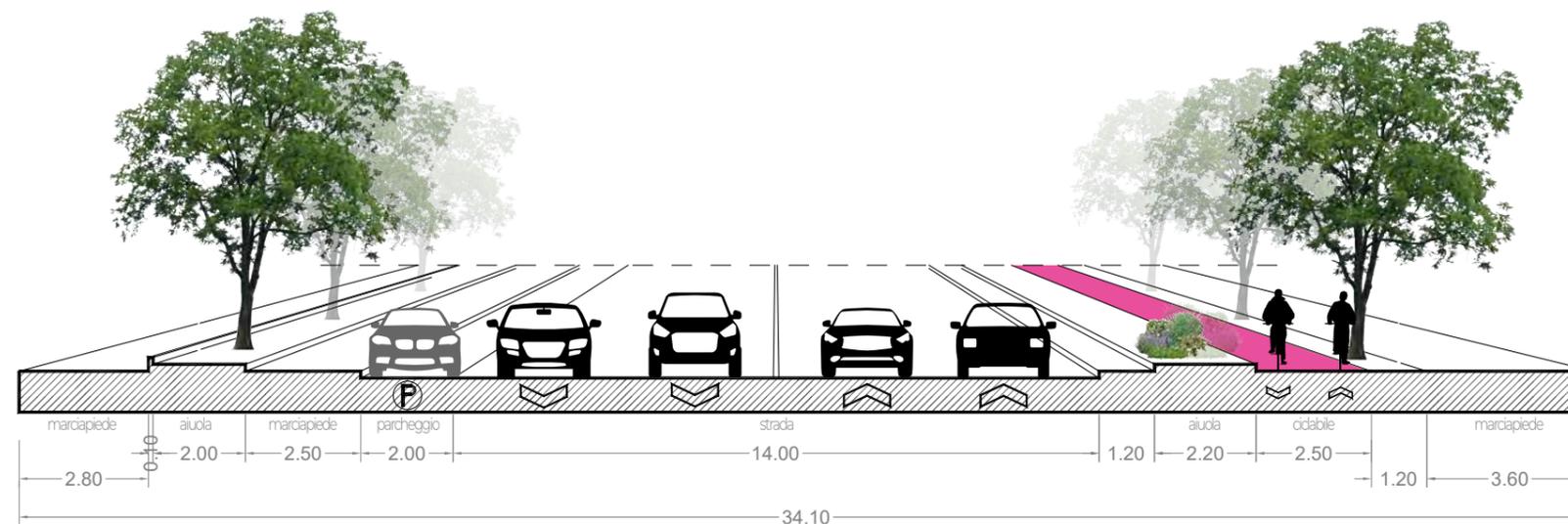
C7 ○ V. Tortora

○ V. Piana

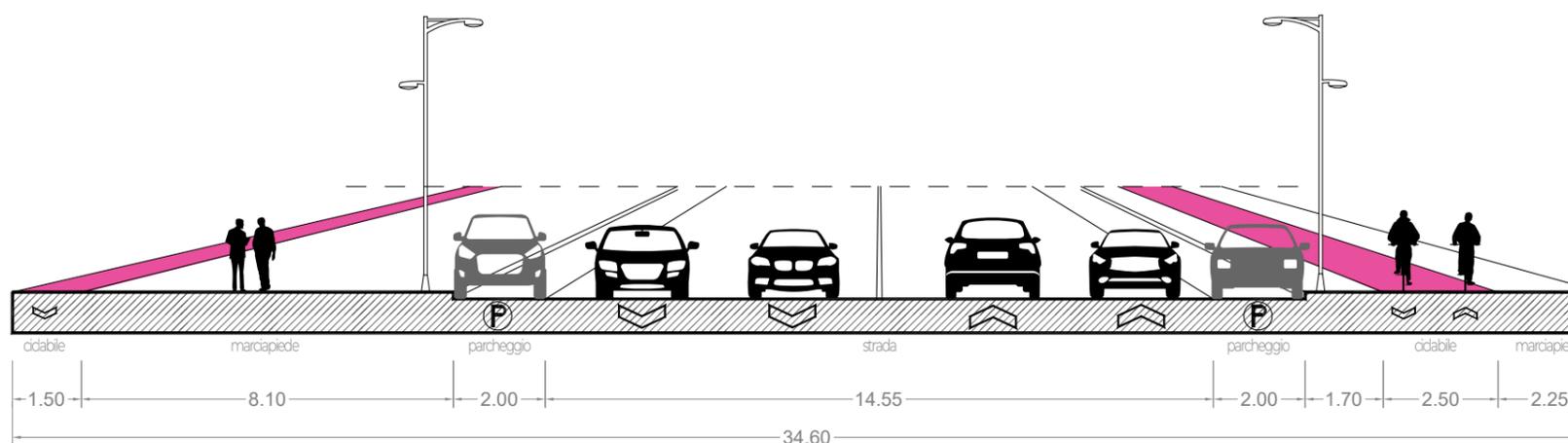
C8 ○ San Donato

— Pista ciclabile su marciapiede
— su corsia riservata

Sezione tipo || V. Lago di Capestrano - 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 ml 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.

C6 STATO DI FATTO

G2 ▲ Capacchietti

○ V. Aterno

○ T.U.A.

○ V. Sacco

○ V. Tavo

C12 ○ Manthone

○ V. Salara Vecchia

C7 ○ V. Tortora

○ V. Piana

C8 ○ San Donato

— Pista ciclabile su marciapiede
su corsia riservata

La porzione oggi esistente riguarda il primo tratto da via Aterno a via Tiburtina e il secondo tratto da via Salara vecchia a strada Comunale Piana, sono in corso il completamento stradale dei tratti mancanti per avere il tracciato completo.

Il primo tratto del tracciato esistente si svolge su via Lago di Capestrano su pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede. La ciclovìa 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 ciclovìa 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 ciclovìa potrebbe aumentare la sua sezione in alcuni tratti anche restringendo l'asse viario.

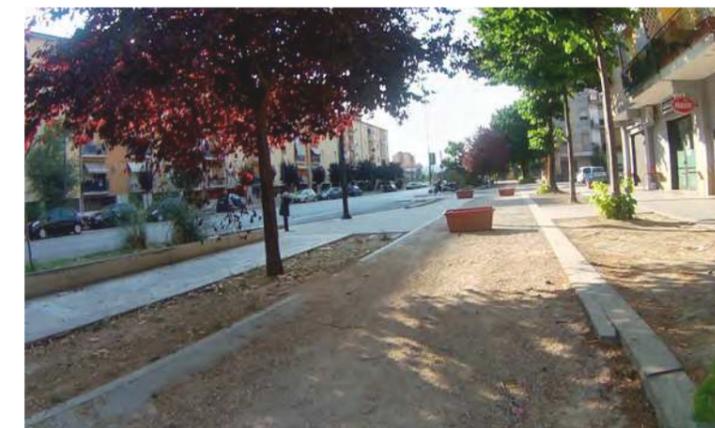
Si segnalano e riassumono alcune criticità:

- Mancanza segnetica verticale ed orizzontale
- Mancanza di continuità della ciclovìa alle intersezioni
- Fondo sconnesso e pericoloso, con armature a vista in alcuni tratti
- Occupazione di tratti di ciclabile da parte delle automobili in sosta

- Presenza di tratti promiscui ciclisti-pedoni

Azioni:

- Miglioramento dello stato di manutenzione dei tracciati, con particolare riferimento al fondo
- Definizione di raccordi tra i tratti sconnessi della ciclovìa e con le altre ciclabili vicine
- Risoluzione delle intersezioni a T e in corrispondenza dell'interruzione nei pressi della rotatoria
- Miglioramento della sicurezza dei velocipedi 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 ciclopiedonali idonei

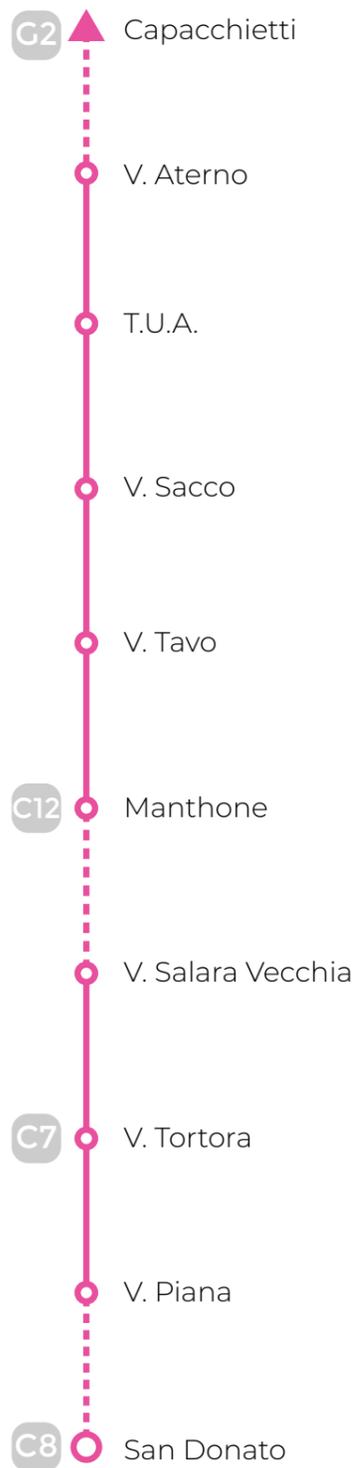


3. Via Tortora



4. Attraversamenti Via Tortora

C6 IPOTESI DI PROGETTO



La ciclovia esistente, e quelle previste nei tratti in fase di realizzazione, corrono in sede propria su marciapiede lungo una viabilità carrabile composta da una carreggiata a quattro corsie e parcheggi in linea.

L'apparente capacità trasportistica della strada, legata a modelli tipici degli anni 70, con carreggiata a quattro corsie, due per ogni senso di marcia, induce a potenziali velocità eccessive pur mitigate dalla presenza di numerose rotonde che restringono la carreggiata e costringono ad una sorta di continui "stop and go".

L'ampia sezione stradale, in un'area ormai non più estremamente periferica, rappresenta più una linea di demarcazione tra due parti di città che una strada urbana di aggregazione delle varie componenti di mobilità e di vita sociale.

Le principali criticità riscontrate nella progettazione dello spazio esistente sono:

- La ciclovia bidirezionale su un lato del marciapiede e senza continuità negli attraversamenti

- Gli attraversamenti pedonali pericolosi

- Mancanza di elementi di moderazione del traffico

- Mancanza di qualità urbana del tracciato.

L'ipotesi di progetto prevede un ridisegno della sezione stradale per il riequilibrio delle componenti citate attraverso un restringimento della carreggiata dal lato della linea di mezzogiorno con isola centrale e salvagenti pedonali mediante una isola spartitraffico sormontabile lungo la carreggiata e non sormontabile in corrispondenza degli attraversamenti.

Tali interventi produrranno un rallentamento dei veicoli restringendo materialmente la larghezza della corsia a favore della sicurezza stradale senza penalizzare eccessivamente i tempi di transito.

L'attuale geometria, con ampi tratti carrabili intervallati da rotonde, consente velocità differenziate, inducendo nei conducenti comportamenti non corretti, che non favoriscono la sicurezza stradale.

La fascia centrale, inoltre, in corrispondenza delle intersezioni ha anche la funzione di pre-canalizzazione dei flussi veicolari.

Le isole possono fungere anche da salvagente se posizionati in corrispondenza di attraversamenti pedonali, consentendo l'attraversamento pedonale in due tempi, unitamente all'effetto principale di riduzione di velocità dei veicoli.

Ai lati delle corsie due ciclabili monodirezionali, continue e con precedenza agli incroci, possono definire una ciclovia di collegamento veloce trasversale della città, liberando spazio dal marciapiede.

C6 IPOTESI DI PROGETTO

- G2 ▲ Capacchietti
- V. Aterno
- T.U.A.
- V. Sacco
- V. Tavo
- C12 ○ Manthone
- V. Salara Vecchia
- C7 ○ V. Tortora
- V. Piana
- C8 ○ San Donato

ASSE PENDOLO - STATO DI FATTO

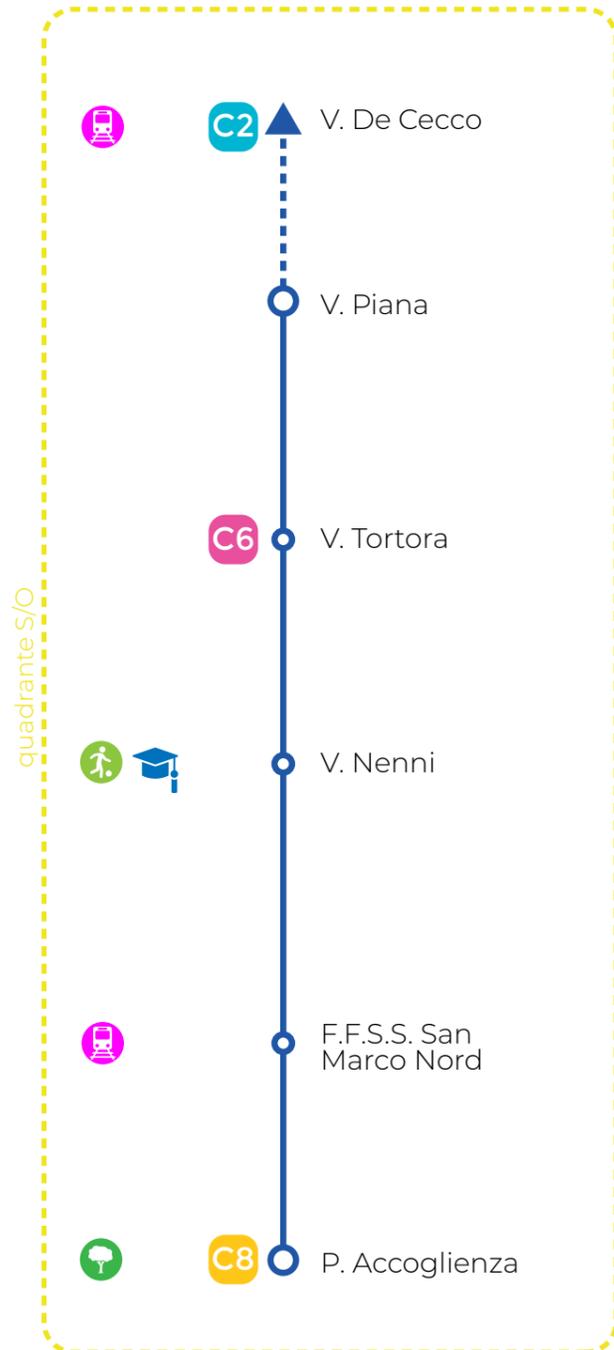
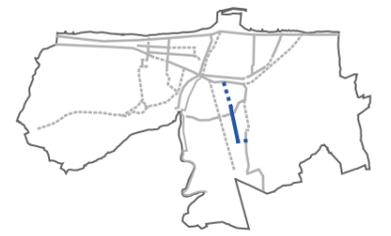


ESEMPI FASCIA CENTRALE POLIFUNZIONALE



Pineto, SS16 Adriatica Nord - G. Di Giampietro

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

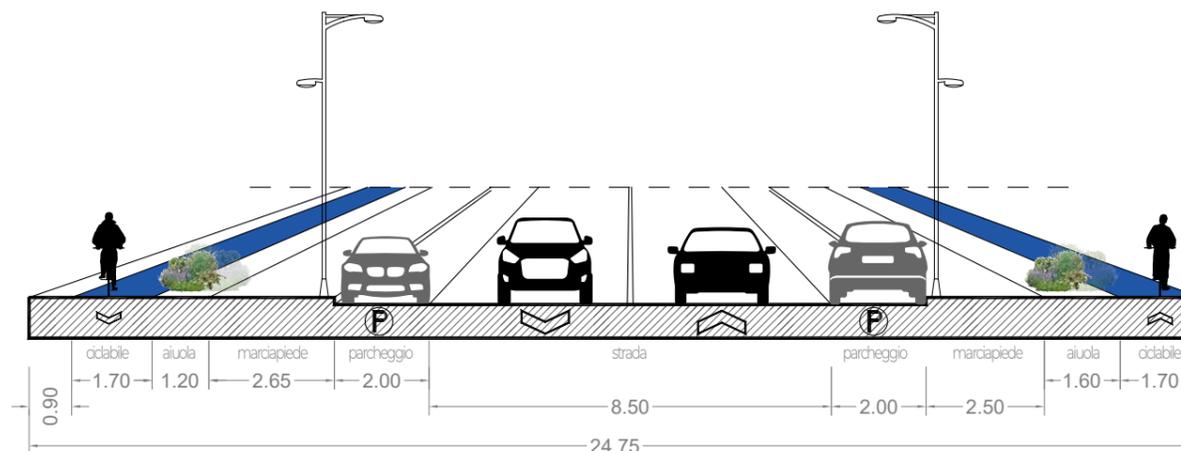


Il tracciato raccorda il nodo di interscambio della Stazione di Porta Nuova (dove è presente una Ciclostazione) con l'area di un importante plesso scolastico (Ist. Tecn. Volta, Ist. Musicale MIBE, scuola Media Foscolo) fino alla stazione FFSS San Marco. Si interseca con le ciclovie C2, C6 e C8. Il primo tratto esistente arriva fino a Strada Comunale Piana, il secondo tratto da realizzare si connette con la stazione di PN. Questo tracciato posto su strada a traffico moderato potrebbe costituire l'alternativa alla trafficata Tiburtina, cui corre parallelamente, ma si hanno difficoltà a reperire tracciati di raccordo.

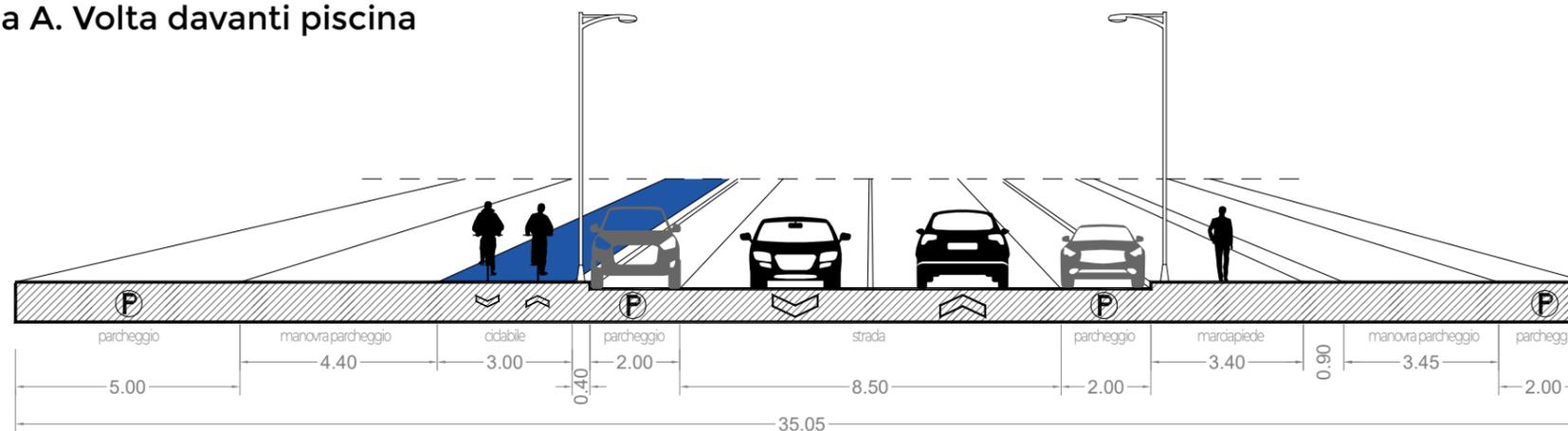


- Pista ciclabile su marciapiede su corsia riservata
- Percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede

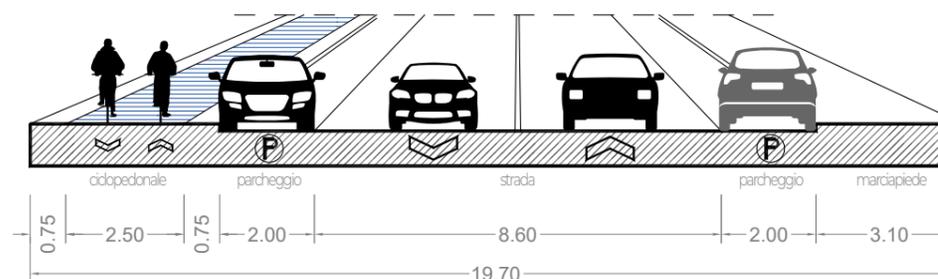
Sezione tipo || **Via A. Volta davanti palazzo Fuksas**



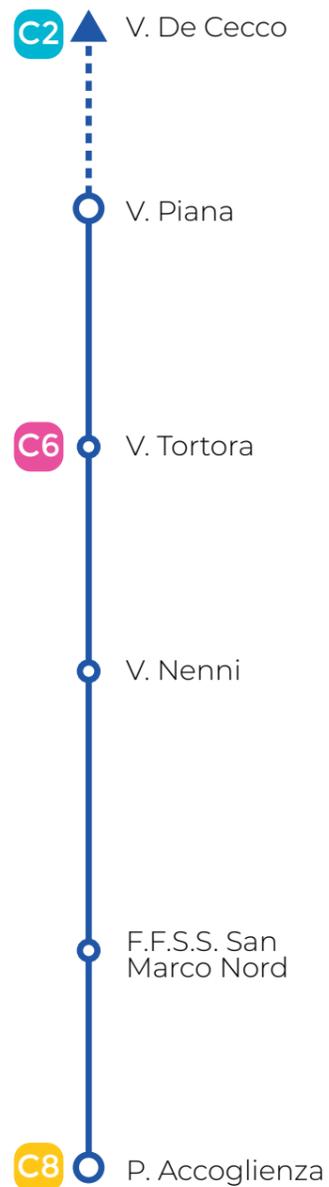
Sezione tipo || **Via A. Volta davanti piscina**



Sezione tipo || **Via A. Volta tratto finale**



C7 STATO DI FATTO



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.

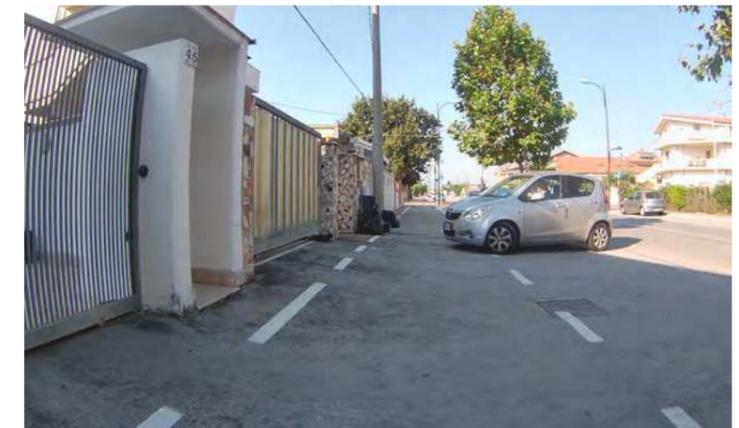
Inoltre, la pista viene occupata con regolarità dalle automobili per gli accessi alle proprietà private e per usufruire dei parcheggi che si affiancano alla ciclabile, rendendola ancor più pericolosa della strada.

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



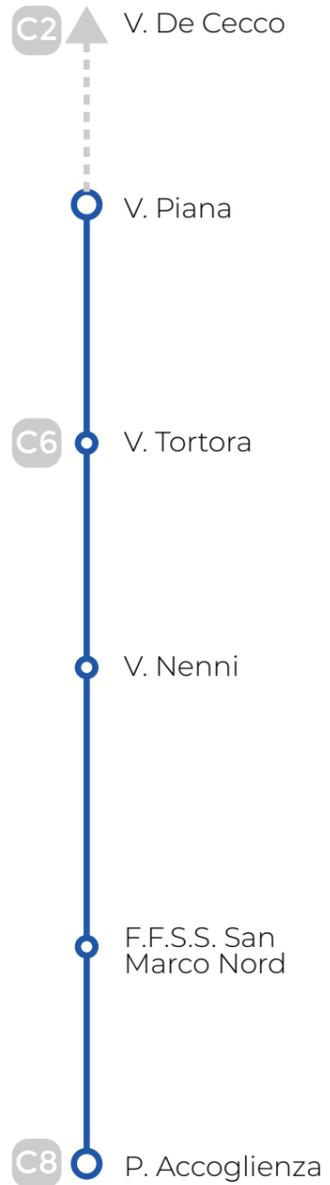
2. Via A. Volta davanti piscina



3. Via A. Volta tratto finale



4. Attraversamenti Via A. Volta

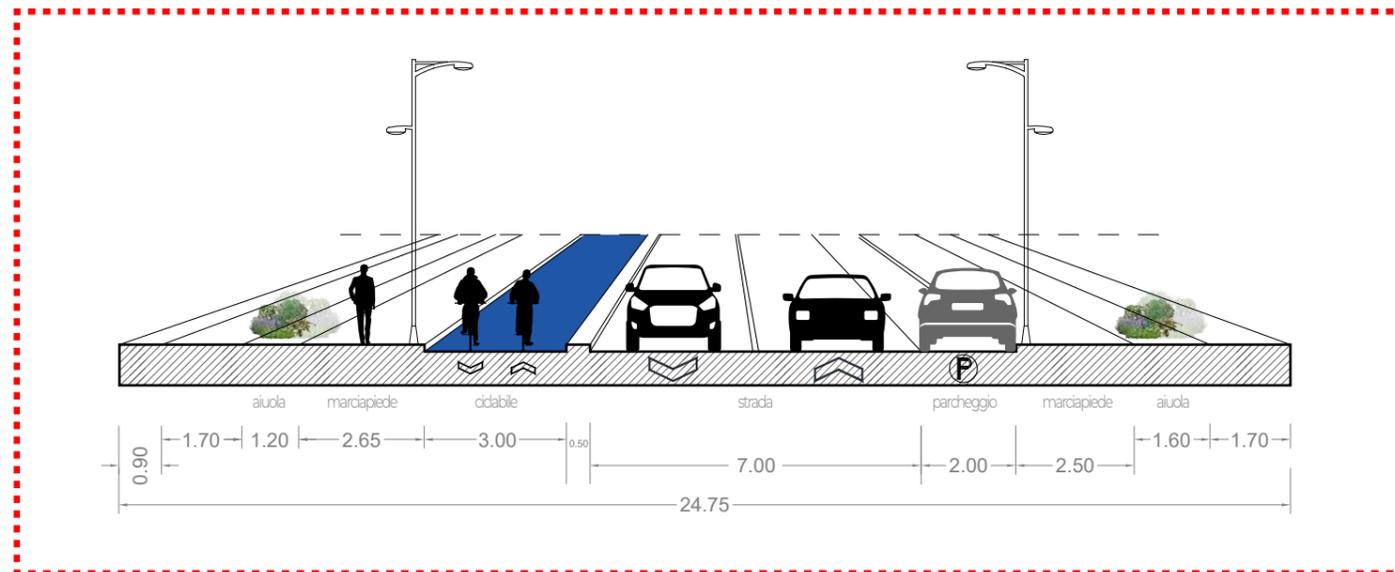


VIA ALESSANDRO VOLTA

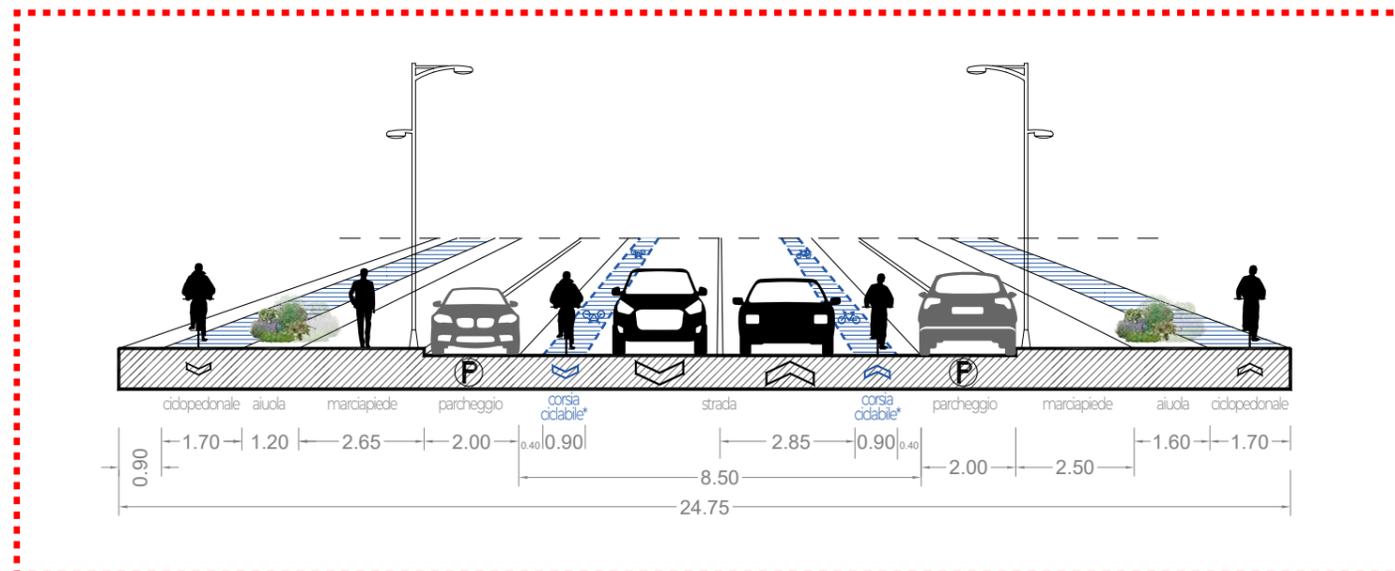
In base al rilievo della situazione esistente, pressoché simile in ognuno dei tratti di Via Alessandro Volta, si propongono due soluzioni indicative con l'obiettivo di migliorare l'intero tracciato. .

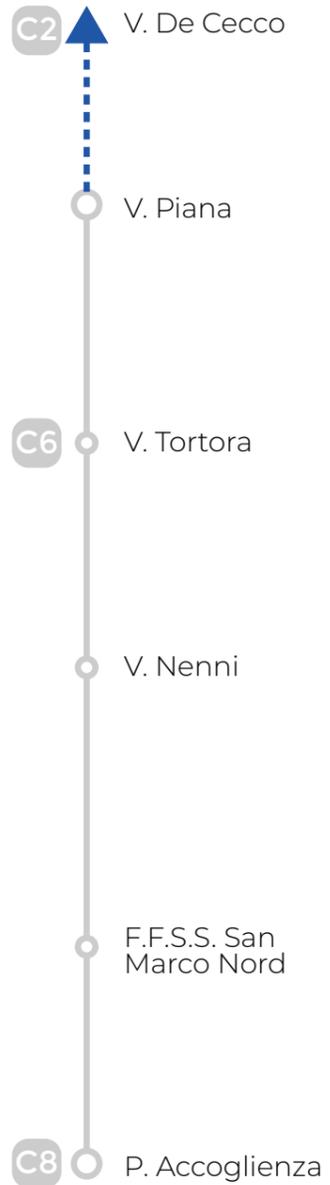
Seguono le sezioni tipo di progetto.

SOLUZIONE A



SOLUZIONE B



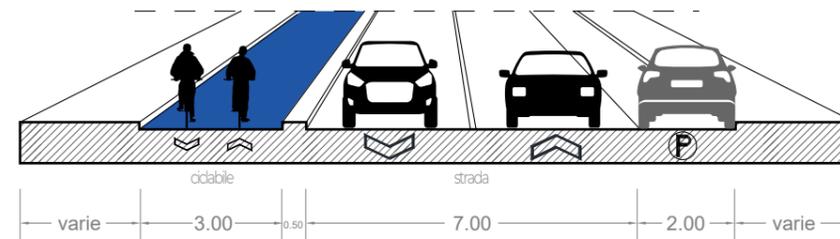


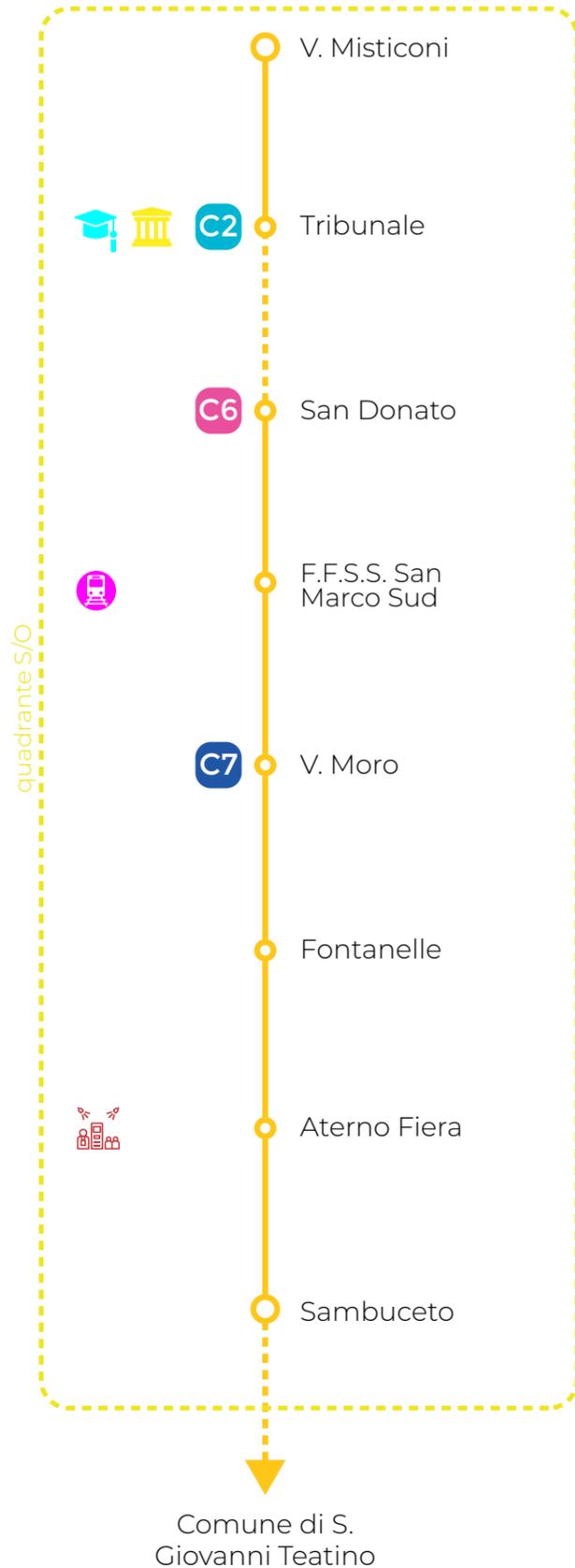
VIA LAGO DI CAMPOTOSTO

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



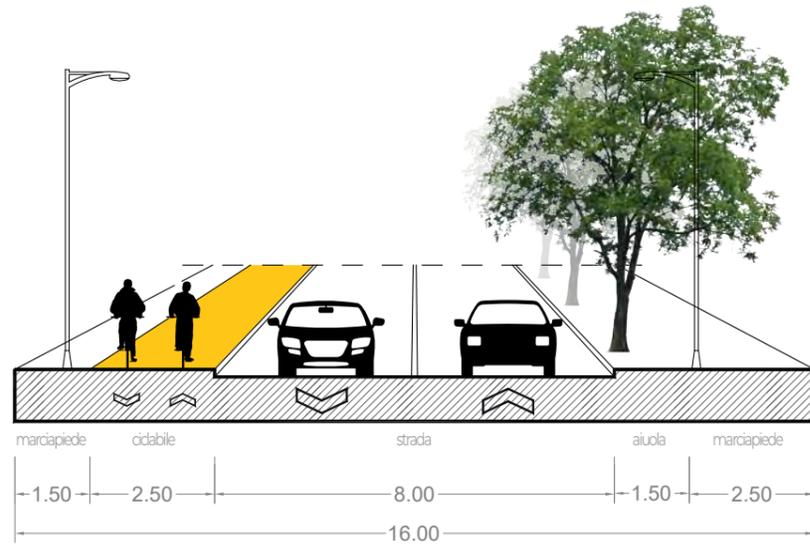


Il tracciato percorre la città in senso trasversale verso l'interno fino a connettersi con San Giovanni Teatino. Rappresenta l'unico asse di penetrazione da sgt per tutta la porzione di territorio posto a Sw oltre la linea ferroviaria, che costituisce una cesura del territorio. Costituisce la prosecuzione dell'esistente cista ciclopedonale proveniente da sgt lungo via Tirino, in loc. Fontanelle per arrivare fino alla zona Tribunale, interessando tutto il quartiere -San Donato. Riconnette alcuni attrattori come Centro Fiere, lambisce il parcheggio di scambio zona "LaCity", la stazione FFSS San Marco, oltre ad attraversare due importanti quartieri periferici (Fontanelle, Aternum, San Donato).

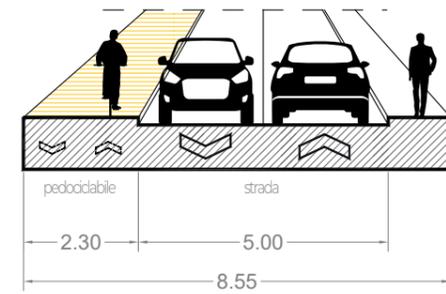


- Pista ciclabile in sede propria
- Percorso promiscuo pedociclabile su marciapiede
- Percorso promiscuo veicolare e ciclabile su carreggiata

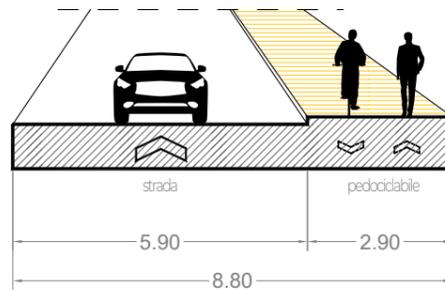
Sezione tipo || **Via Tirino**



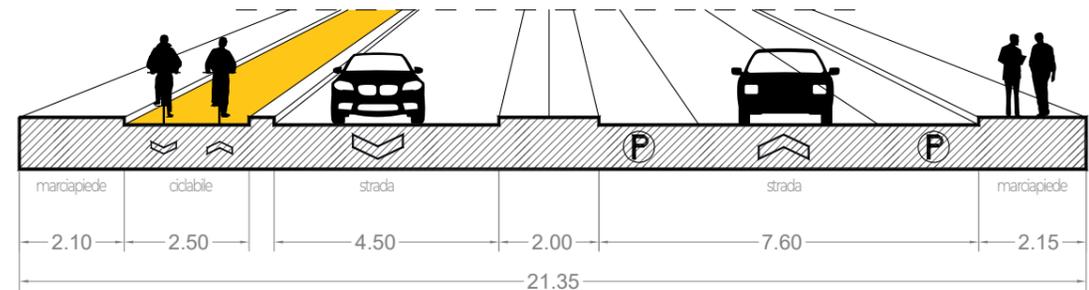
Sezione tipo || **Via Fontanelle**



Sezione tipo || **Strada delle Casette**



Sezione tipo || **Via Aldo Moro**



C8 STATO DI FATTO



Il tracciato attuale non si ritiene pienamente consono alla valenza potenziale di collegamento dell'area di San Giovanni Teatino e dei quartieri periferici attraversati, al centro città, per numerose criticità, che dovranno essere migliorate.

Il primo tratto rappresenta la prosecuzione della ciclabile esistente nel territorio di San Giovanni Teatino, posta sul marciapiede lungo via Tirino. Il tracciato risente della promiscuità con l'utenza pedonale (che comunque è scarsa) e non si presenta complanare per la presenza di numerosi accessi carrabili che costringono a numerosi saliscendi. Stessa situazione su via Fontanelle dove le sezioni sono ancora più strette.

Da via Fontanelle a via Aldo Moro è in corso di completamento un tratto di ciclabile in sede propria bidirezionale che attraversa aree poco urbanizzate. La larghezza è quella minima, manca completamente l'illuminazione.

Su via A. Moro la ciclabile prosegue in sede propria con una ciclabile bidirezionale, fermandosi in prossimità della Stazione FFSS di San Marco e delle numerose attività sportive, scolastiche e commerciali di via San Marco. Si segnala la segnaletica che impone numerosi stop alla ciclabile in corrispondenza delle strade di accesso trasversali a traffico esclusivamente locale. È in corso di progettazione la prosecuzione lungo via Rio Sparto con una corsia ciclabile bidirezionale in sede propria fino al raccordo della ciclovia del Pendolo.

Si segnalano e riassumono alcune criticità:

- Insufficiente linearità del percorso che presenta continue interruzioni
- Obbligo di precedenza alle automobili
- Stato manutentivo scarso
- 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 ciclovia e con gli altri tracciati esistenti, prevedendo la prosecuzione della pista verso Est e verso Ovest



1. Intersezione Via Tirino - Strada delle Casette



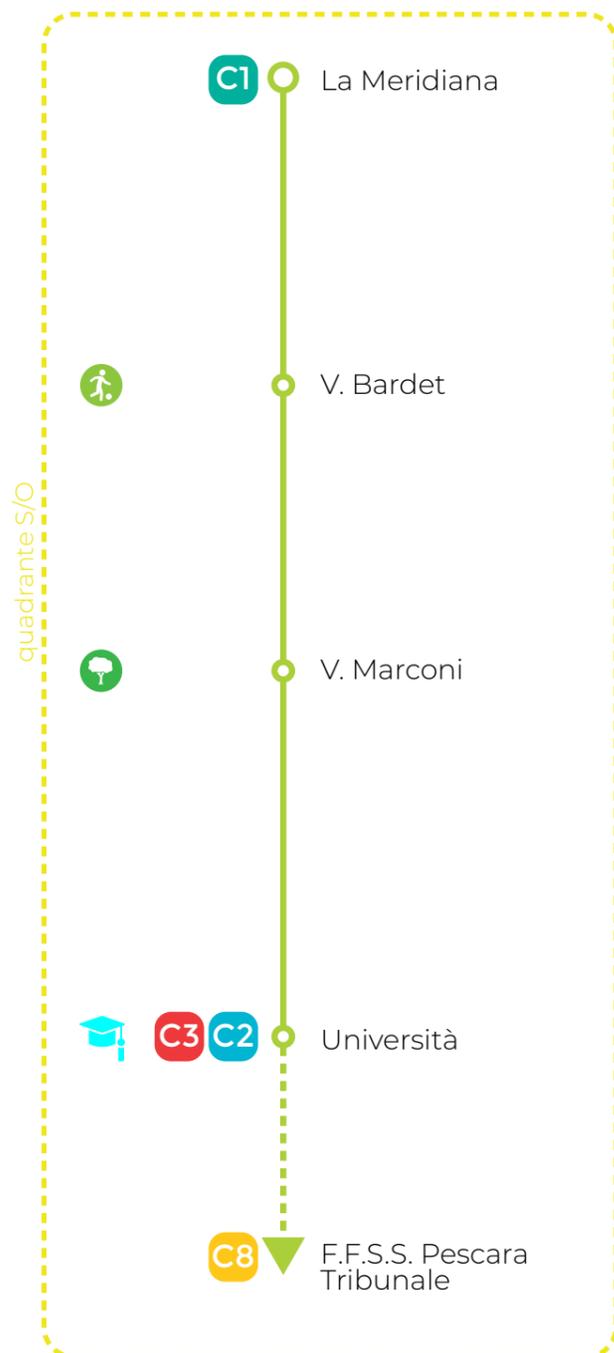
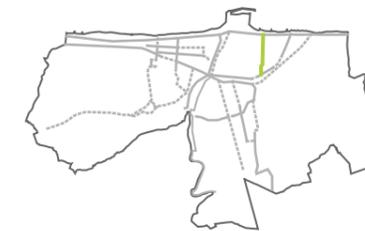
2. Via Fontanelle



3. Intersezione Via Aldo Moro



4. Via Aldo Moro



La ciclovia rappresenta l'asse trasversale di connessione tra la Bike to Coast e il nodo di interscambio della Stazione Ffss Pe Tribunale. Il tracciato intercetta numerosi punti attrattori a livello sovracomunale come il Tribunale, l'università, il centro sportivo dello Stadio (calcio, atletica e tennis), lambendo la pineta d'Annunziana. Una porzione è già realizzata, manca il collegamento tra via Marconi e la stazione.



C1 La Meridiana

V. Bardet

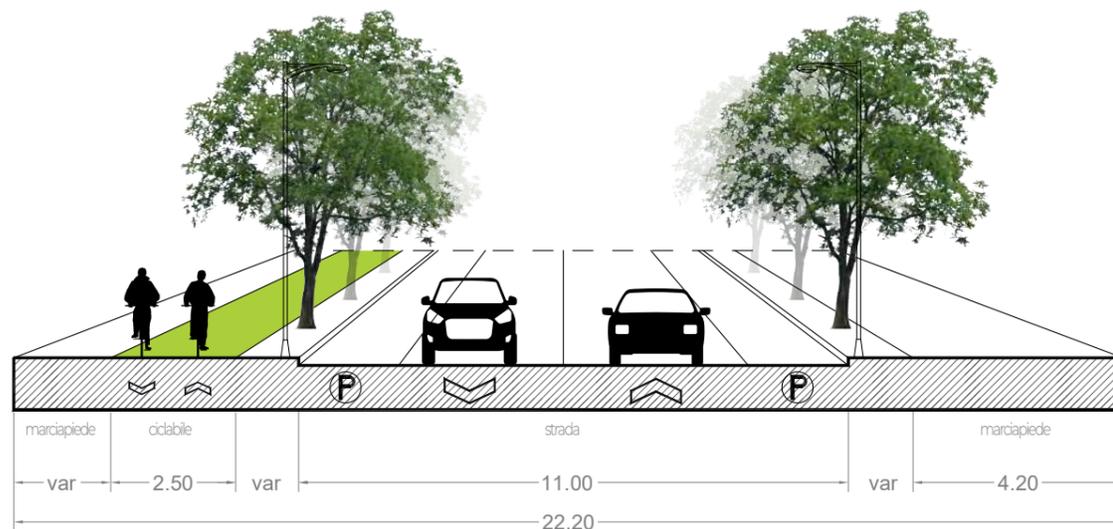
V. Marconi

C3 C2 Università

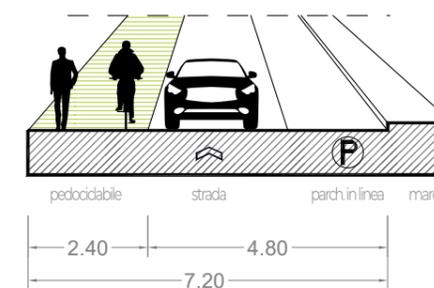
C8 F.F.S.S. Pescara Tribunale

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

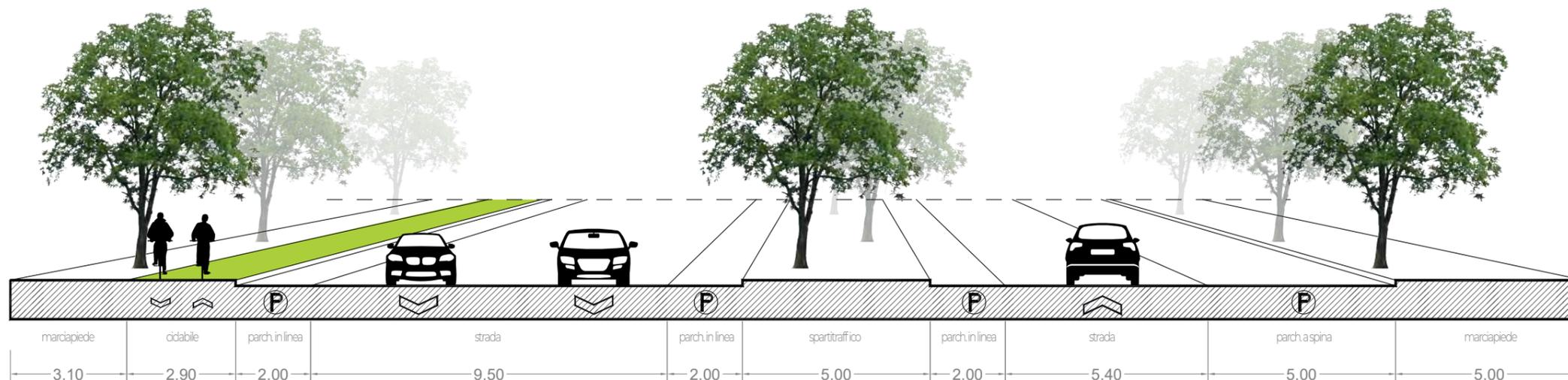
Sezione tipo || **Via Pepe primo tratto**



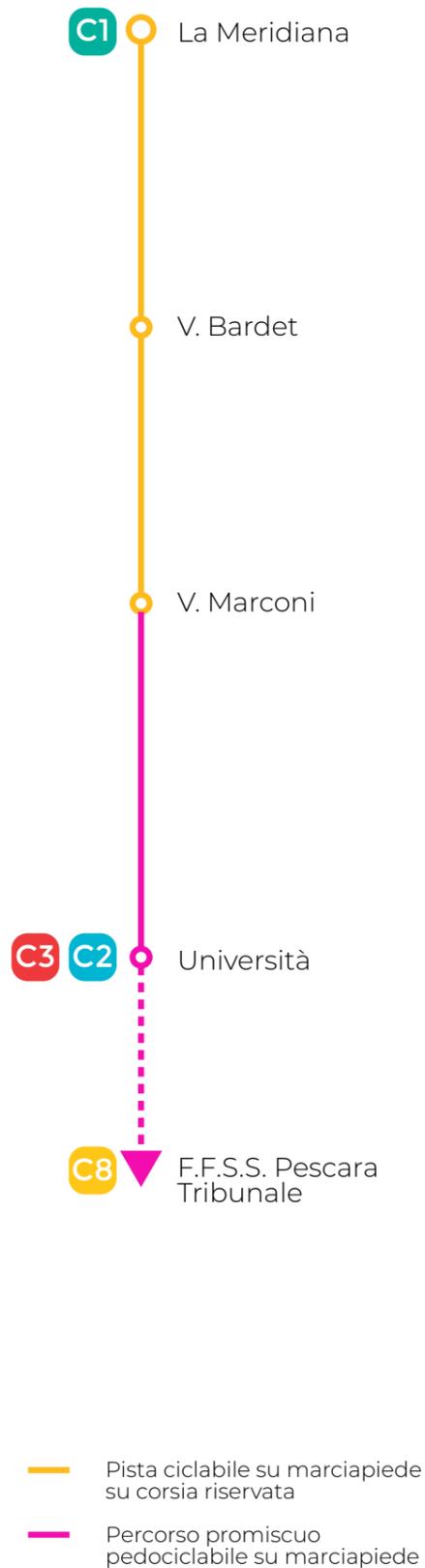
Sezione tipo || **Via Caio Pollione**



Sezione tipo || **Via Pepe secondo tratto**



C9 STATO DI FATTO



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 ciclovia 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 ciclovia 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 Ciclovia 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 ciclovia verso la stazione FFSS Pescara Tribunale



1. Via Pepe primo tratto



2. Via Pepe secondo tratto



3. Via Caio Pollione

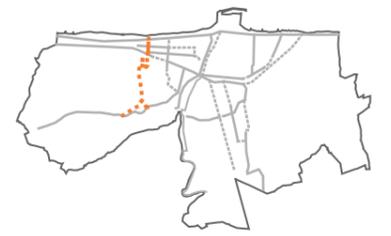
C9 IPOTESI DI PROGETTO

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

È necessario un progetto urbano di riqualificazione complessivo, che preveda la prosecuzione della Ciclovía 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. La realizzazione della pista ciclabile dovrà essere occasione di riqualificazione e messa in sicurezza dell'area antistante la stazione FF, con la valorizzazione della piazza esistente con la fontana raso, la sistemazione dell'area antistante la fermata FFSS, con la creazione di spazi per il ricovero e sosta bici, aree di ricarica, aree di bike sharing; interventi di riduzione della carreggiata a favore della sicurezza e delle utenze deboli.





L'importanza di tale Ciclovía, di cui esiste solo un piccolo tratto, risiede nella sua collocazione, pur presentando alcune criticità relative agli spazi e alle pendenze. Venendo da Nord, a partire dal Lungomare, è il primo tracciato trasversale al mare che si incontra e che permette di oltrepassare la ferrovia fino al ricongiungimento con la Ciclovía dei Colli, in corrispondenza della Madonna dei Sette Dolori. Su tale asse, inoltre, in zona collinare si dipartono linee secondarie per il raccordo con numerosi edifici scolastici.

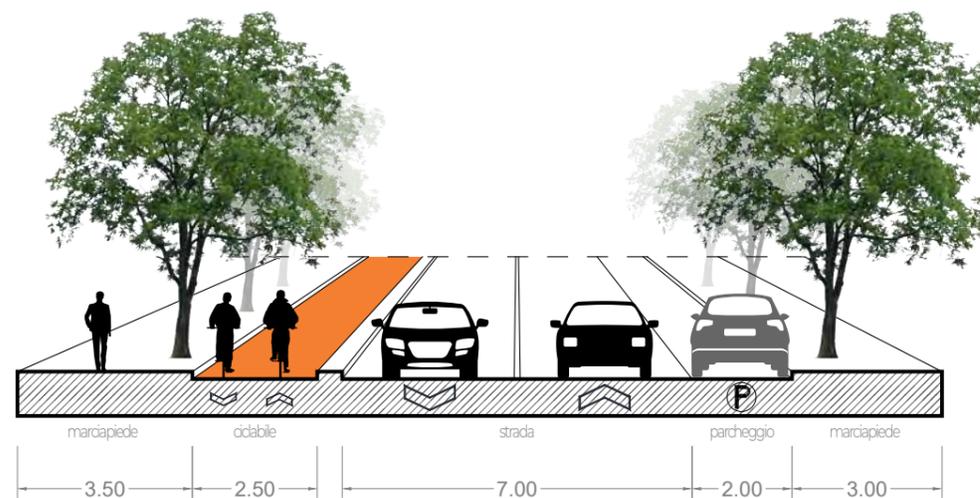
- C1 Lungomare
- C11 V. Regina Margherita
- C2 V. Silvio Pellico
- V. Leonardi Da Vinci
- S.da Colle Marino
- V. Arapietra
- V. Valle di Rose
- C4 Madonna dei Sette Dolori

VIALE LEOPOLDO MUZII

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.

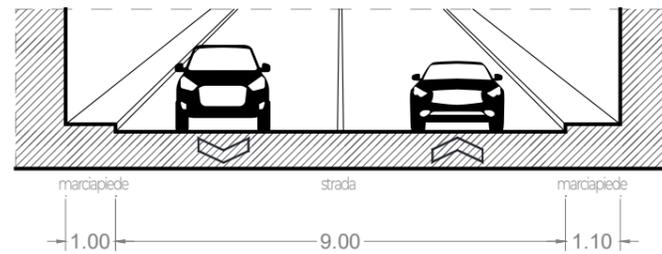
Segue la sezione tipo della ciclabile esistente, da replicare allo stesso modo eliminando i parcheggi sulla parte terminale di viale Leopoldo Muzii.

Sezione tipo || **Viale Leopoldo Muzii**

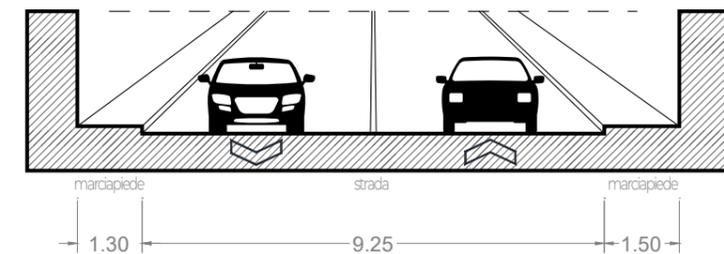


- C1 Lungomare
- C11 V. Regina Margherita
- C2 V. Silvio Pellico
- V. Leonardi Da Vinci
- S.da Colle Marino
- V. Arapietra
- V. Valle di Rose
- C4 Madonna dei Sette Dolori

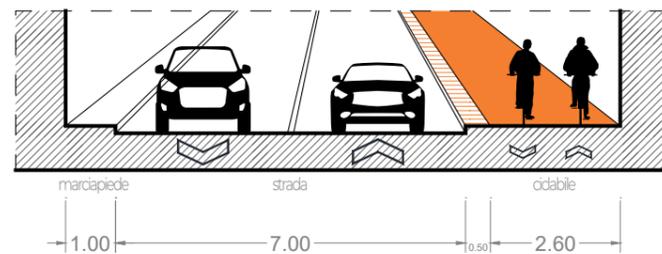
STATO DI FATTO || **V. Leonardi da Vinci**



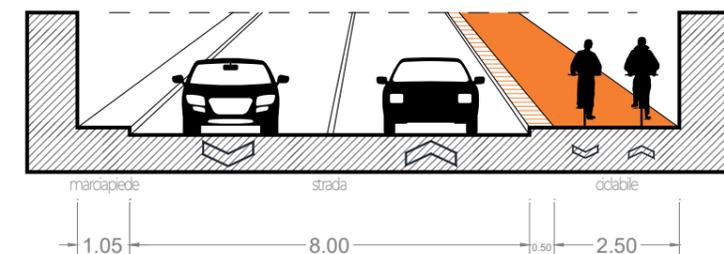
STATO DI FATTO || **da V. Leonardi da Vinci a S.da Colle Marino**



Soluzione A || **V. Leonardi da Vinci**



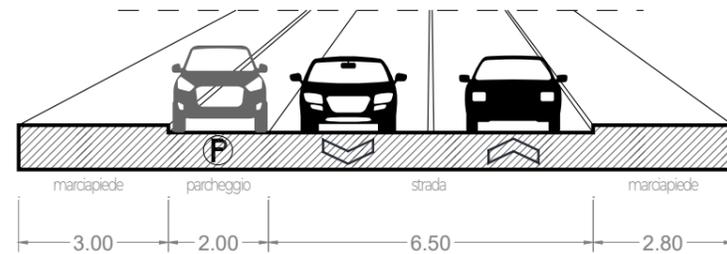
Soluzione A || **da V. Leonardi da Vinci a S.da Colle Marino**



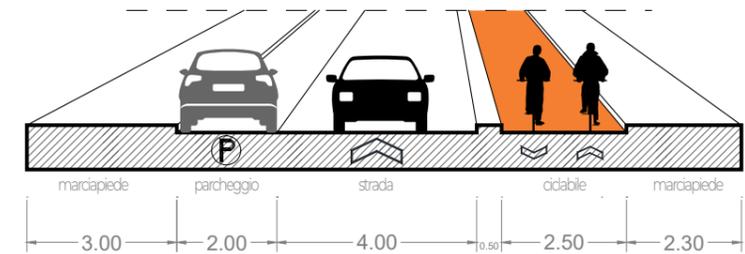
C10 IPOTESI DI PROGETTO

- 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

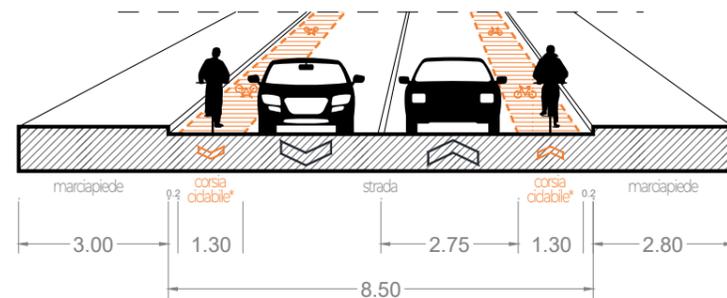


Soluzione A || da S.da Colle Marino a V. Arapietra



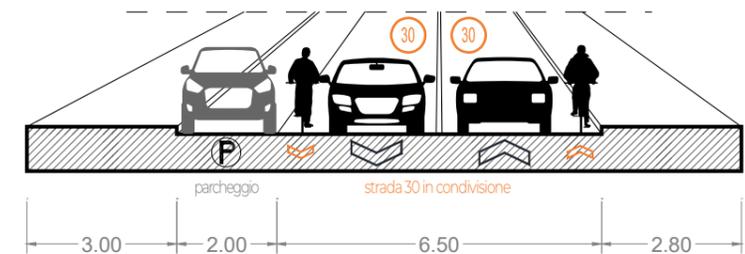
Soluzione B || da S.da Colle Marino a V. Arapietra

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



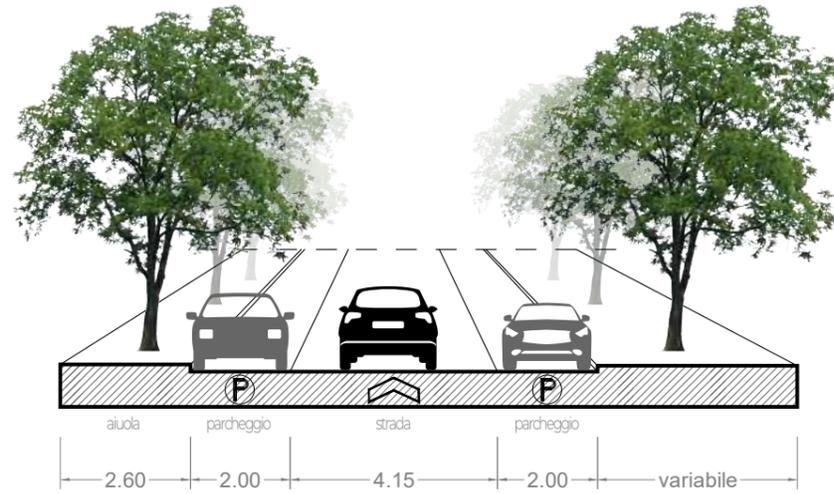
Soluzione C || da S.da Colle Marino a V. Arapietra

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



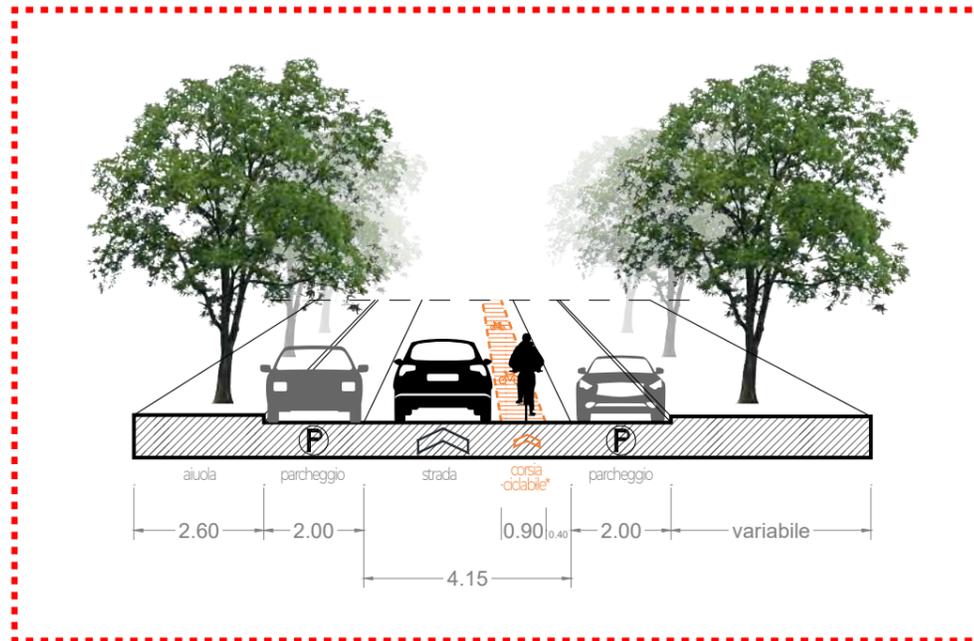
- C1 Lungomare
- C11 V. Regina Margherita
- C2 V. Silvio Pellico
- V. Leonardi Da Vinci
- S.da Colle Marino
- V. Arapietra
- V. Valle di Rose
- C4 Madonna dei Sette Dolori

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

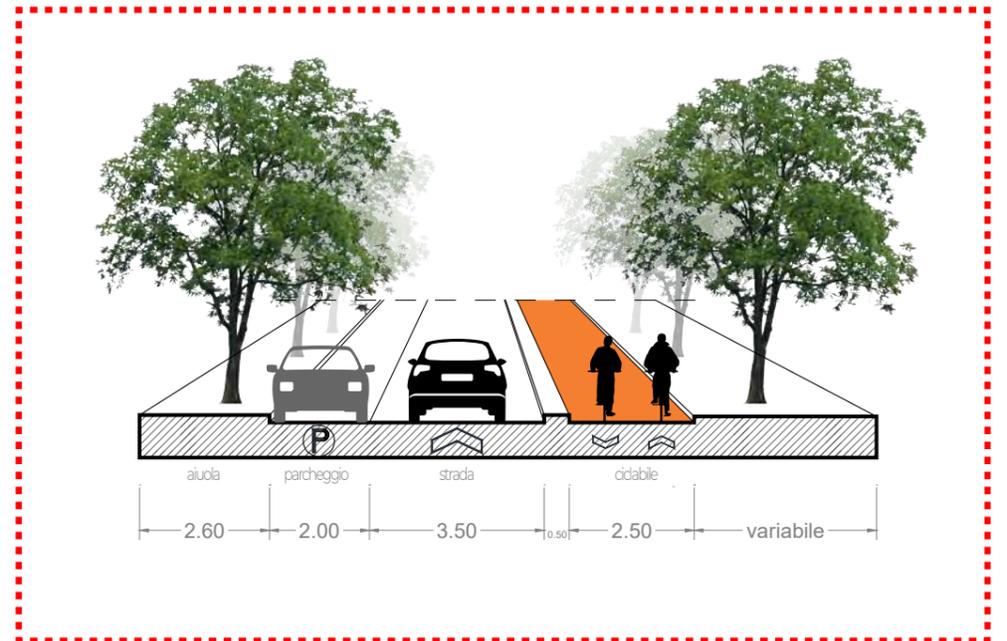


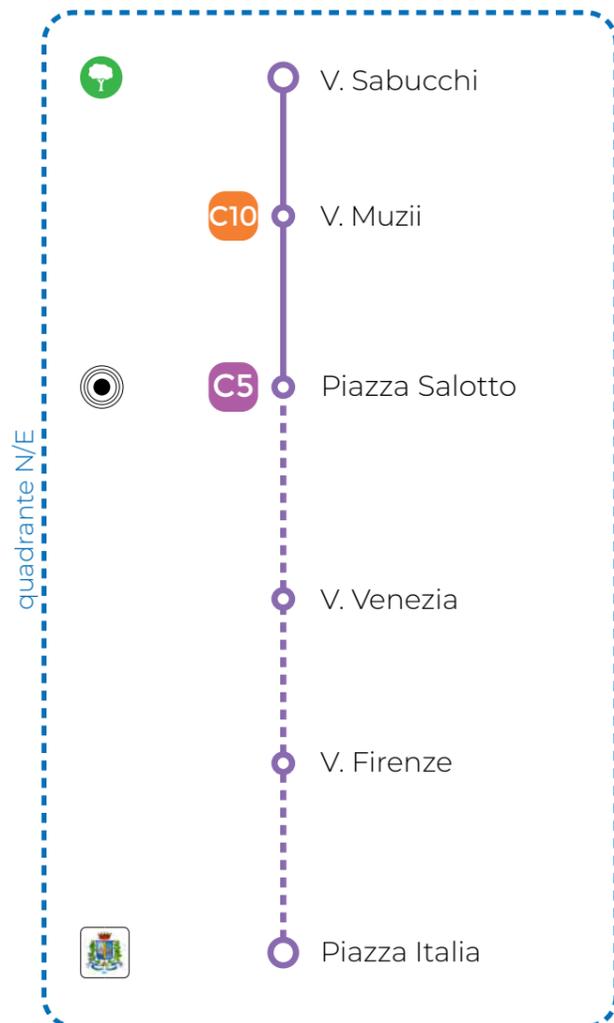
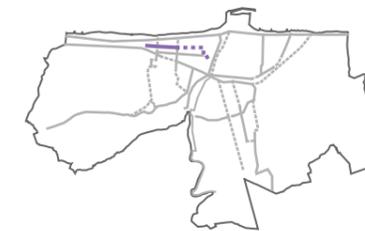
* quando vengono proposte corsie ciclabili, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).

Soluzione A || **Via del Santuario**



Soluzione B || **Via del Santuario**





Il tracciato rappresenta la prosecuzione della ciclabile esistente su via Regina Margherita verso il centro città e il centro direzionale amministrativo di Piazza Italia.

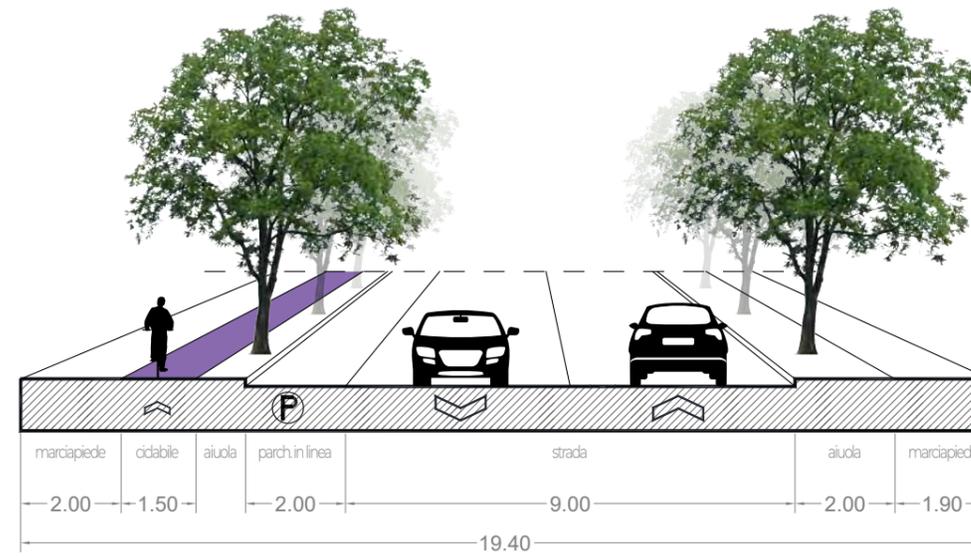
Si svolge essenzialmente nella parte più centrale della città e distribuisce tutta la mobilità diffusa della rete secondaria.

Sezione tipo || Via Regina Margherita primo tratto

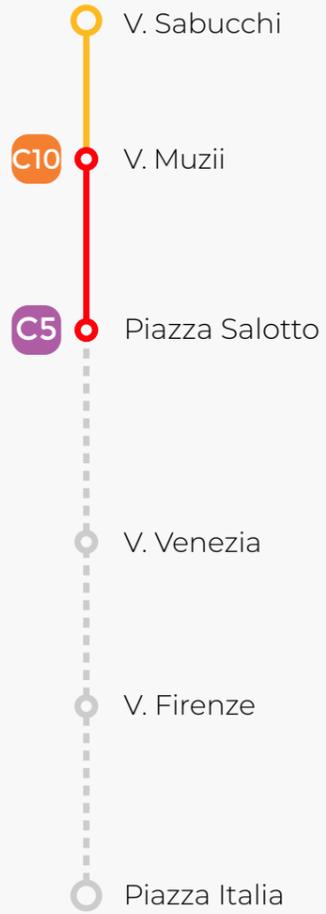
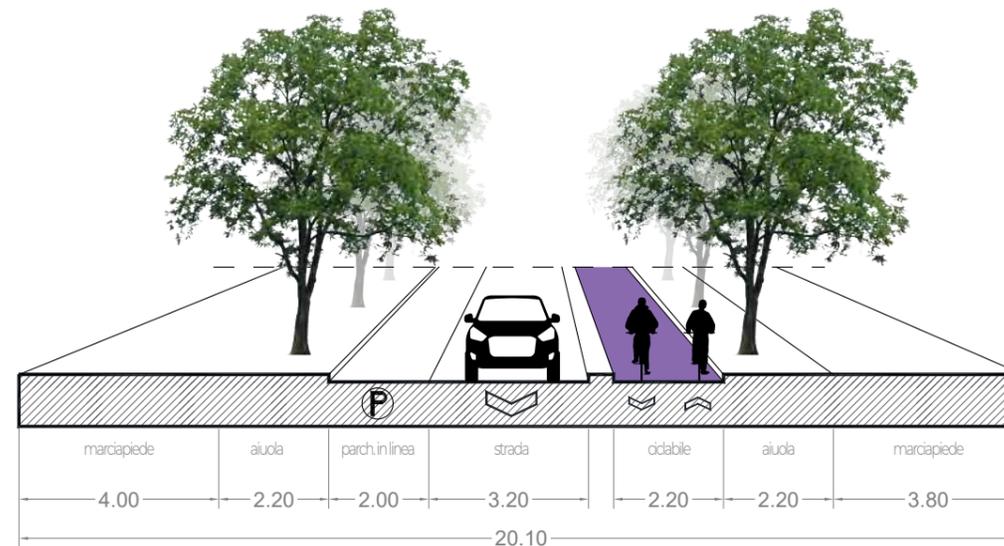
C11

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.



Sezione tipo || Via Regina Margherita secondo tratto



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



A partire da via Sabucchi (vedi Foto 1), la pista ciclabile è su marciapiede su corsia riservata, fino a giungere alla rotatoria in via Muzii (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

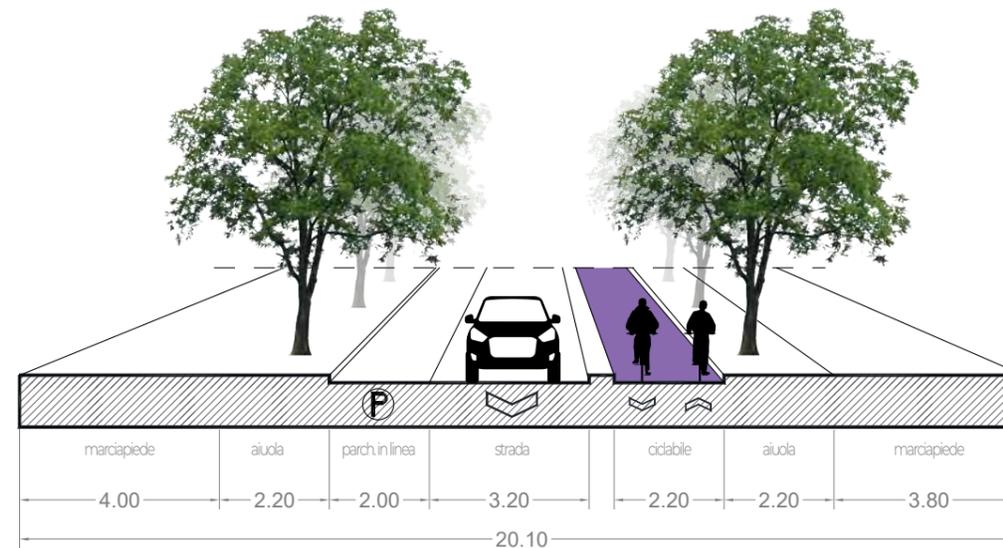


4. Intersezione V. Regina Margherita - Corso Umberto

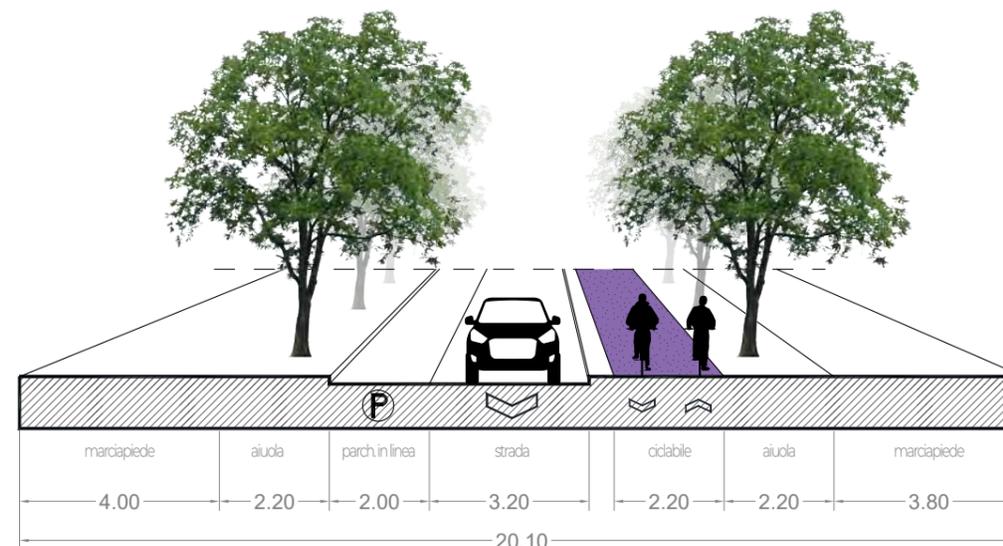
VIA REGINA MARGHERITA

La presenza delle radici degli alberi rende il fondo della ciclabile estremamente pericoloso. Per tale motivo si propone il rialzo della pista a quota marciapiede, previo trattamento delle radici degli alberi, e di una pavimentazione drenante.

STATO DI FATTO || **Via Regina Margherita secondo tratto**



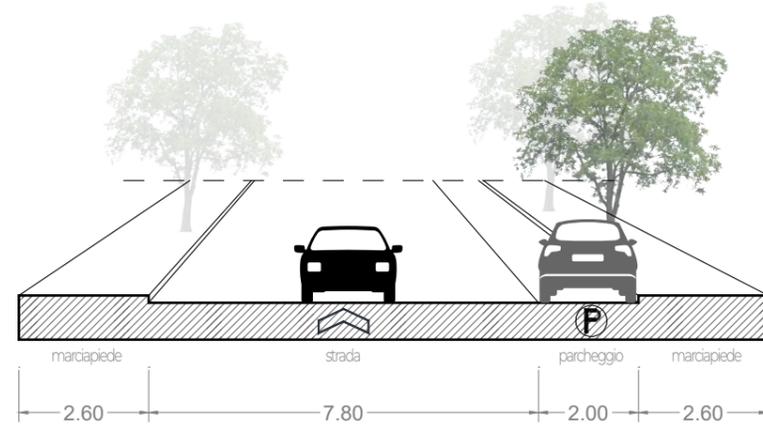
SOLUZIONE A || **Via Regina Margherita secondo tratto**



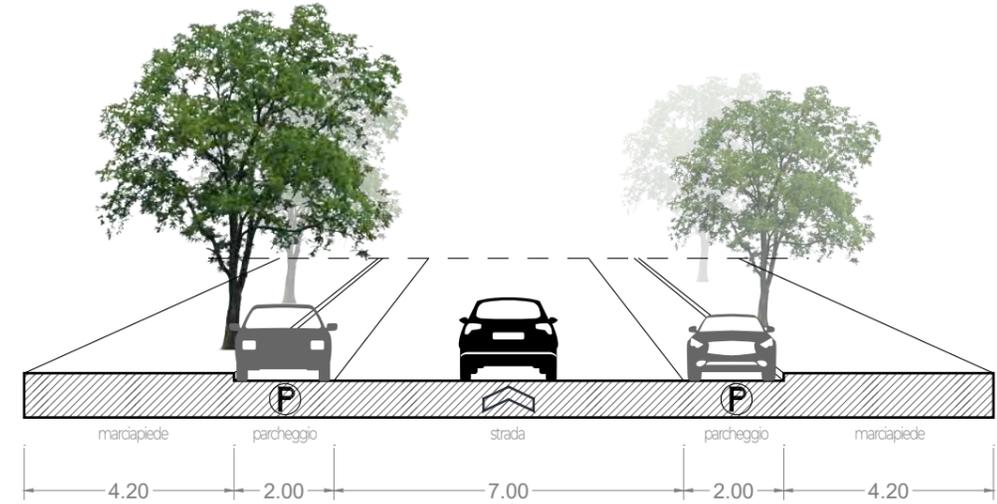
- V. Sabucchi
- C10 V. Muzii
- C5 Piazza Salotto
- V. Venezia
- V. Firenze
- Piazza Italia

- V. Sabucchi
- C10 V. Muzii
- C5 Piazza Salotto
- V. Venezia
- V. Firenze
- Piazza Italia

STATO DI FATTO || da Via Venezia a Piazza Italia

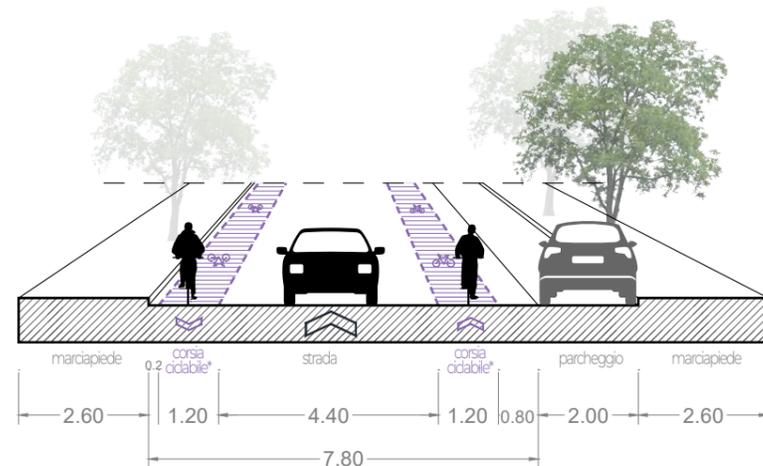


STATO DI FATTO || da Piazza Salotto a Via Venezia



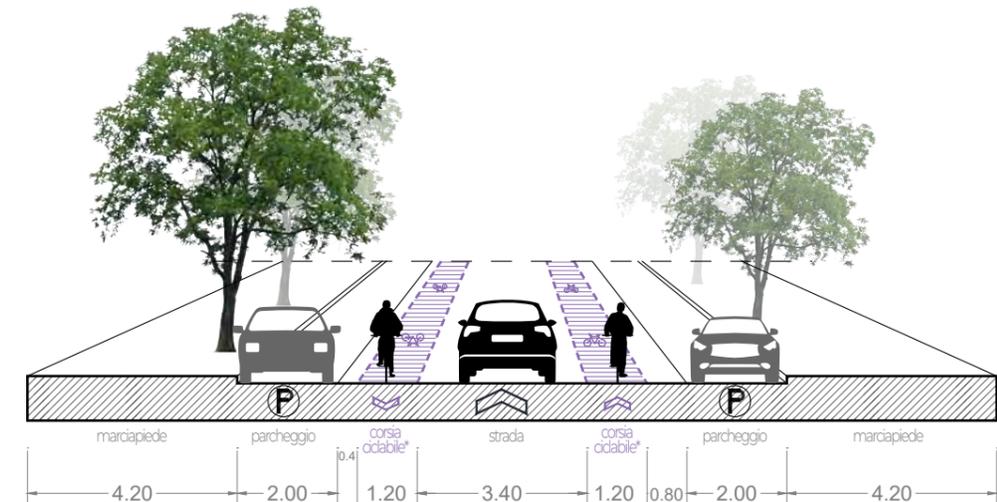
Soluzione A || da Via Venezia a Piazza Italia

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



Soluzione A || da Piazza Salotto a Via Venezia

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





Le potenzialità di tale tracciato risiedono nella vocazione ciclistica già presente lungo Via Tiburtina, che di fatto viene attraversata quotidianamente con velocipedi. La Ciclovia proposta prevede la sperimentale realizzazione di corsie ciclabili per migliorare la sicurezza degli utenti che, ad oggi, la percorrono ugualmente. Nella parte finale si propone la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale su marciapiede che possa riconnettersi al tratto esistente in corrispondenza del confine con San Giovanni Teatino.

C2 V. Lago di Campotosto

V. Salara Vecchia

C6 Manthone

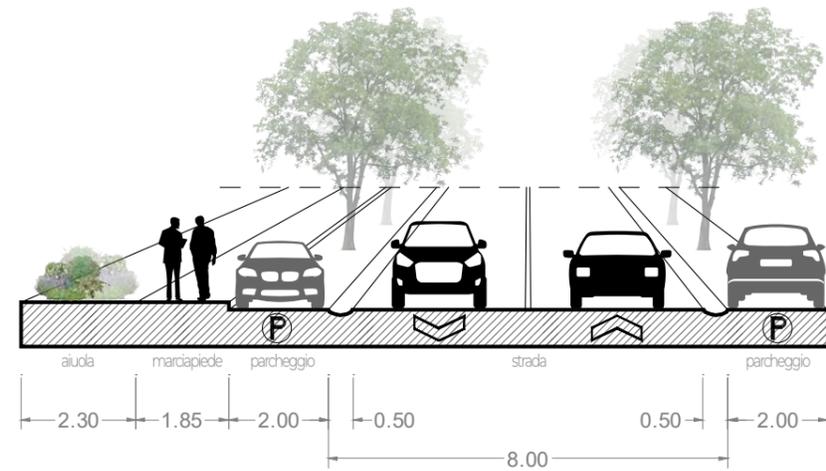
V. Stradonetto

Area A.S.I.

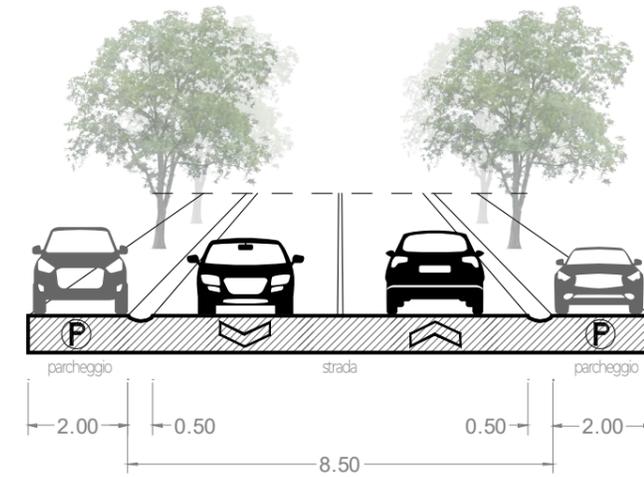
V. Feltrino

Comune di S. Giovanni Teatino (Aeroporto)

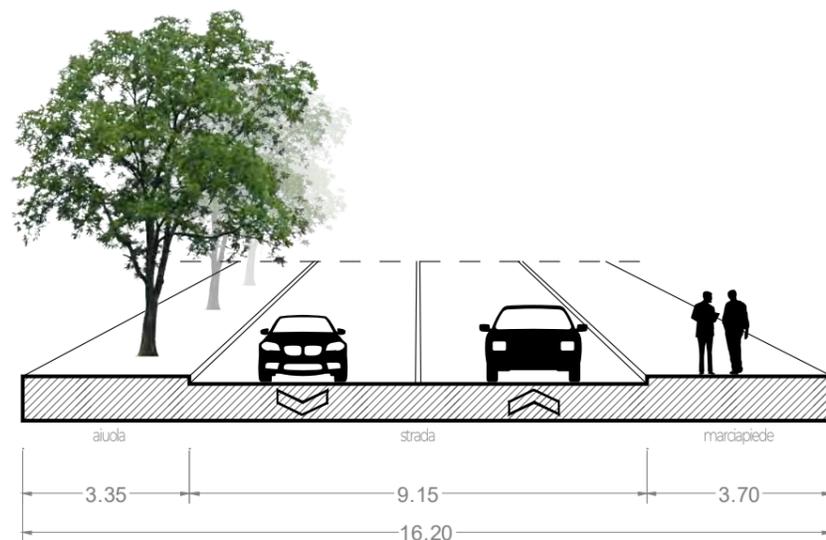
Sezione tipo || da V. Lago di Campotosto a Manthone



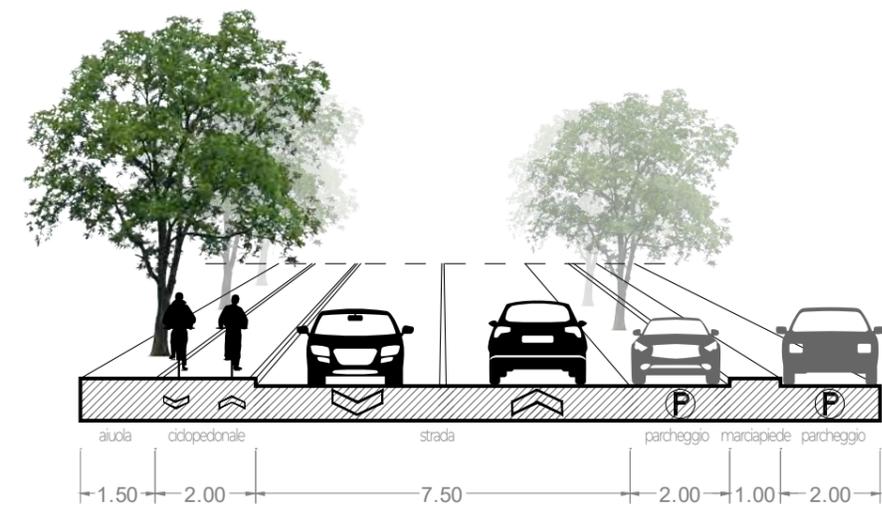
Sezione tipo || da Manthone ad Area A.S.I.



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

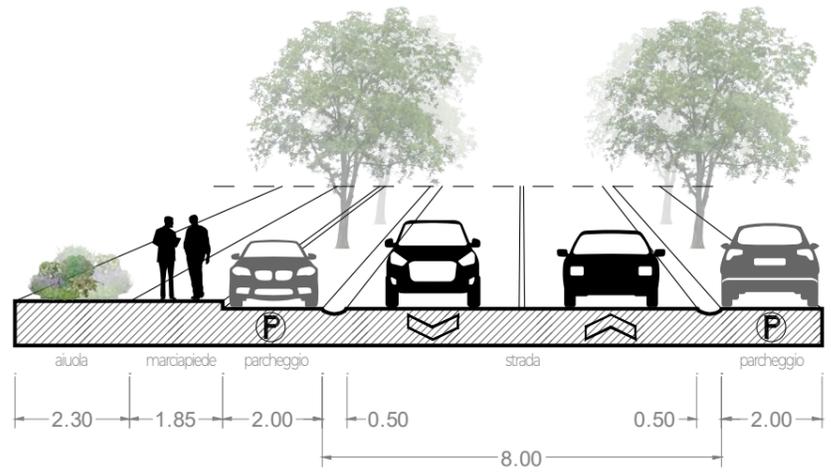


Sezione tipo || Comune di S. Giovanni Teatino
ciclovia esistente

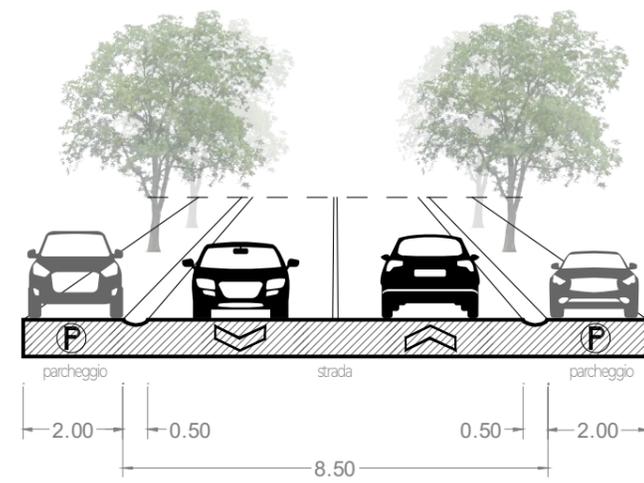


- C2** ○ V. Lago di Campotosto
- V. Salara Vecchia
- C6** ○ Manthone
- V. Stradonetto
- Area A.S.I.
- V. Feltrino
- ▼
Comune di S. Giovanni Teatino (Aeroporto)

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

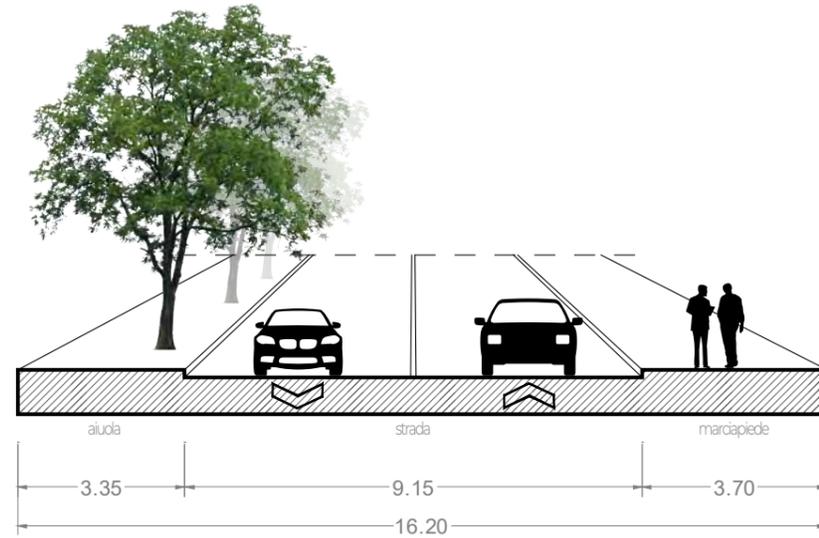
* quando vengono proposte corsie ciclabili, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).

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

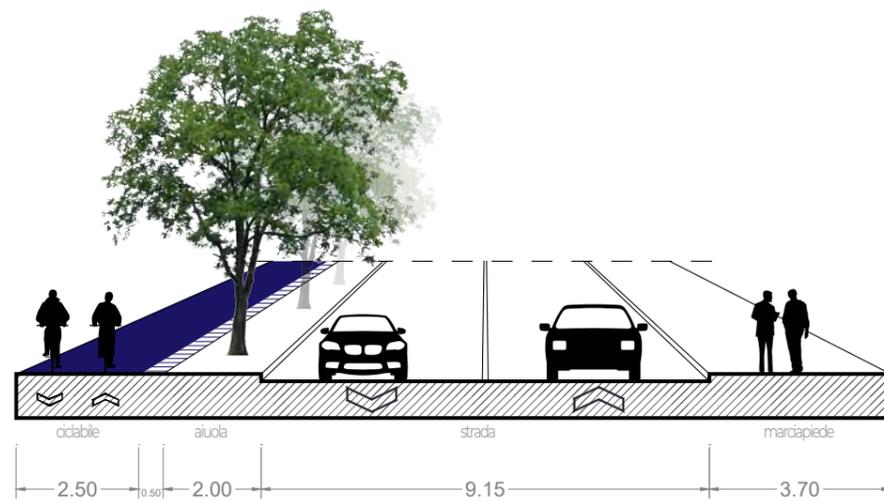
* quando vengono proposte corsie ciclabili, sono da considerarsi congiuntamente ad interventi di moderazione del traffico (come da Allegato).

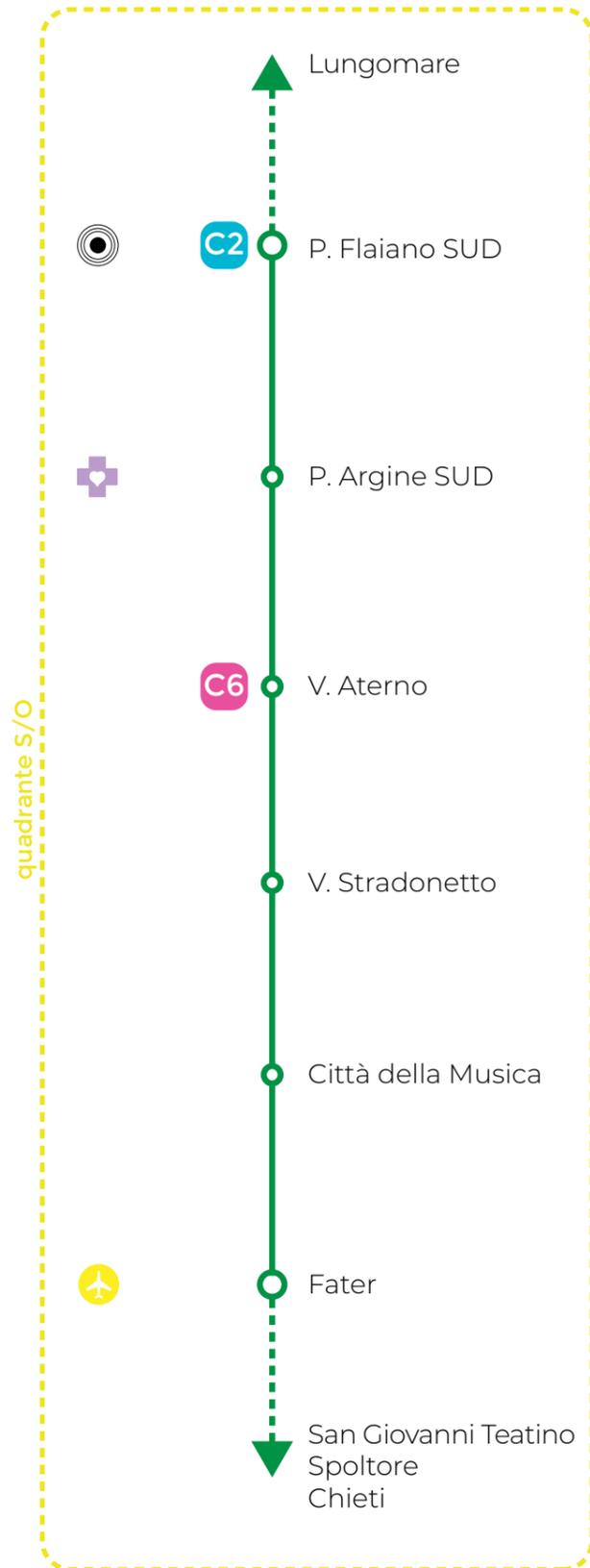
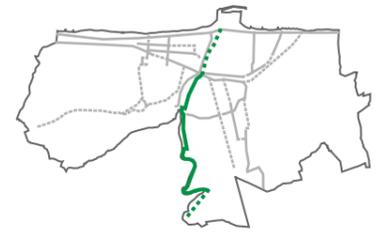


STATO DI FATTO || da Area A.S.I. a V. Feltrino



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





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.

G1 STATO DI FATTO



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

G1 STATO DI FATTO



- 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

G1 STATO DI FATTO



Azioni:

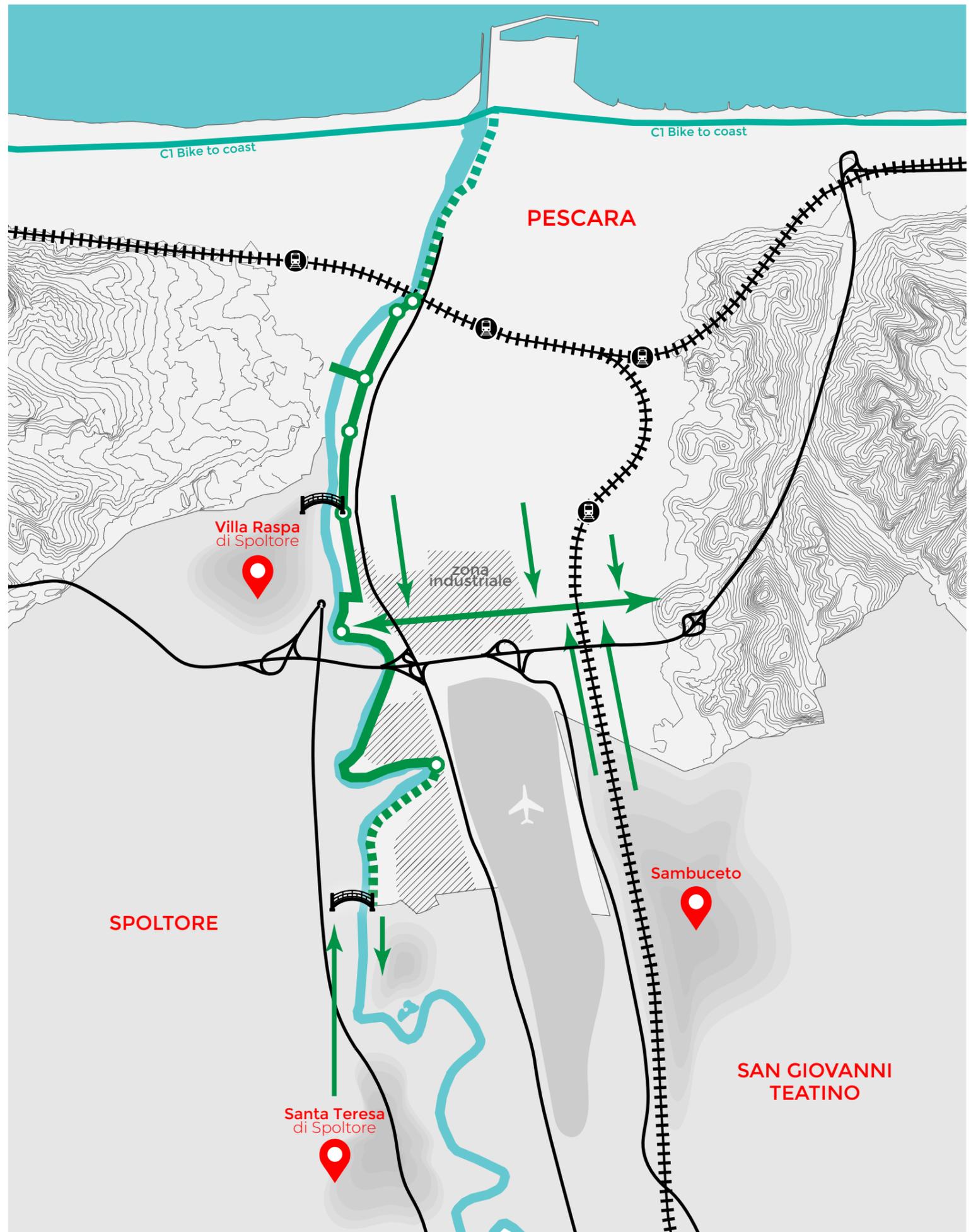
- Definizione di un sistema di attività che, a partire dalla manutenzione, rendano il percorso più attrattivo caratterizzandolo maggiormente come greenway, migliorando la sicurezza generale del tracciato e rendendola anche un'arteria di connessione con le periferie

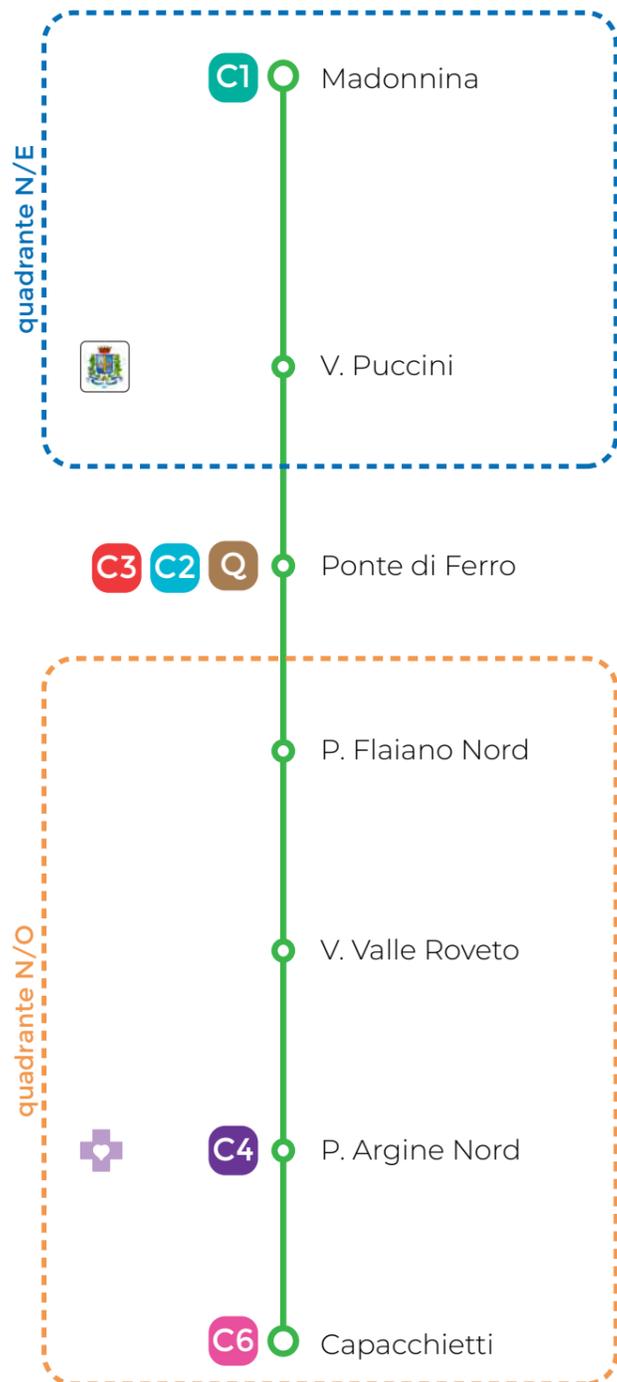
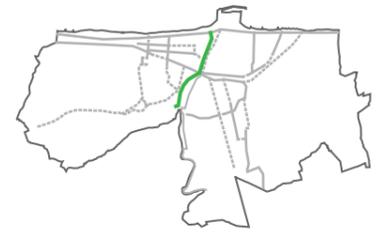
- Prolungamento della greenway in direzione Mare lungo la banchina fluviale fino al prolungamento di via Andrea Doria e al ricongiungimento con la ciclovia della Bike to coast sul lungomare

- Prolungamento della greenway in direzione Monti fino al confine di Pescara con San Giovanni Teatino, in prossimità dell'ippodromo e del laghetto sportivo (dove è già presente un percorso ciclopedonale)

- Realizzazione di collegamenti con la sponda orografica sinistra attraverso due ponti: il primo in corrispondenza di Via Stradonetto, così da collegarsi mediante Via Italice a Villa Raspa di Spoltore; il secondo alla fine del tracciato in corrispondenza con il confine con San Giovanni Teatino, in modo da raccorsarsi con l'abitato di S. Teresa di Spoltore

- In corrispondenza di Città della Musica sarebbe auspicabile la definizione di un asse perpendicolare al lungofiume (all'interno della Zona A.S.I. che dovrà essere oggetto di un ridisegno complessivo) che permetta al traffico ciclabile proveniente da Sambuceto e dal contesto cittadino pescarese limitrofo di raggiungere la greenway.

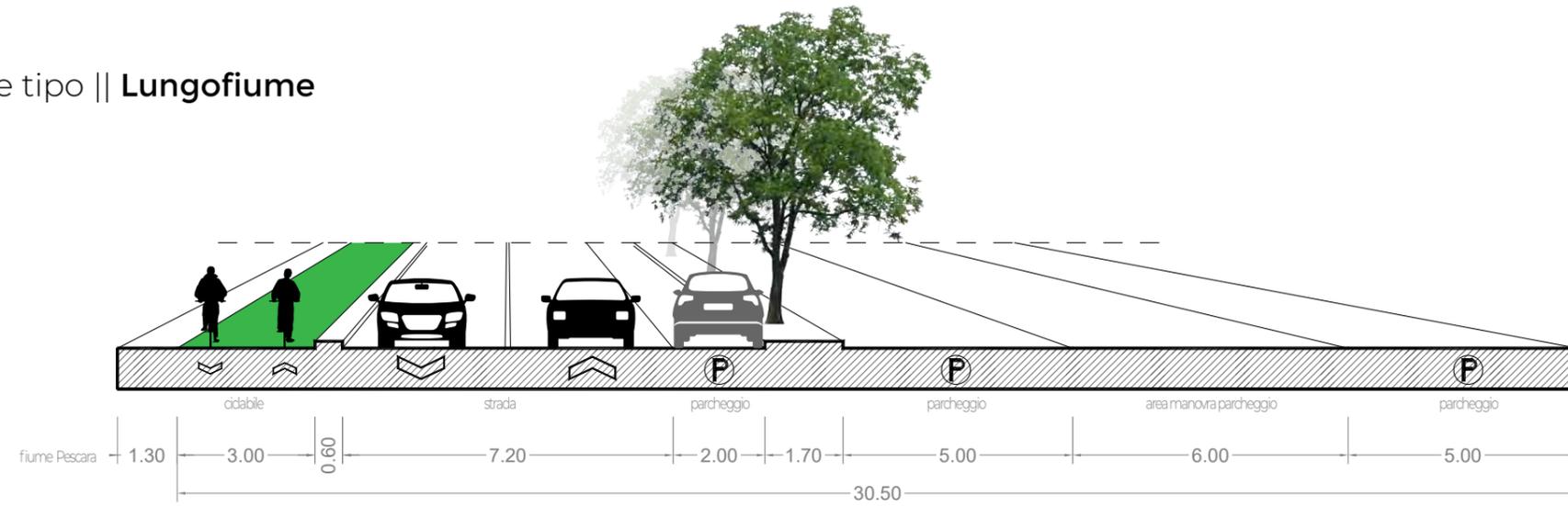




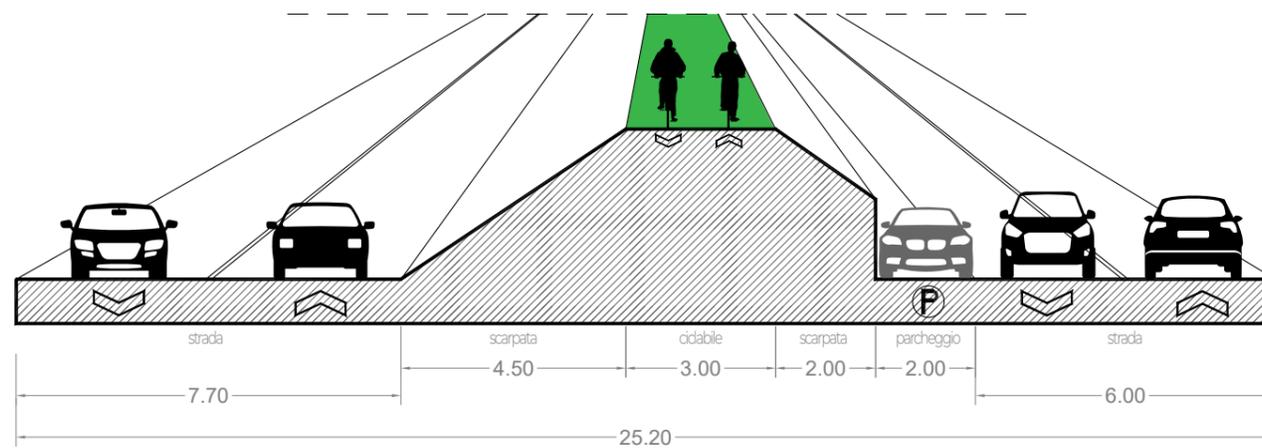
Questo tracciato corre sulla sinistra orografica del fiume a partire dalla foce, in corrispondenza del Ponte del Mare, fino a raggiungere il Ponte della Libertà. Si tratta di una dorsale trasversale di interconnessione delle ciclabili longitudinali, quali la Bike to Coast, la Dannunziana, la Ciclovía dei Parchi, il Pendolo e la Ciclovía dei Colli. Si interconnette con la restante porzione a Sud mediante il Ponte del Mare, il Ponte di Ferro, il Ponte Flaiano e il Ponte Argine Nord.



Sezione tipo || Lungofiume



Sezione tipo || Argini



PREMESSA

Questo tracciato, trasversale al mare, inizia all'altezza del Ponte del Mare all'intersezione con la ciclovie 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.

G2 STATO DI FATTO



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 rotatoria 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 ciclovía 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 rotatoria in corrispondenza del Ponte delle Libertà.



1. V. Paolucci



2. Lungofiume dei Poeti



3. Ponte Flaiano



4. V. Valle Roveto