

Il ruolo e gli strumenti degli enti locali per sviluppare la mobilità ciclistica

Percorso Formativo Ti Ciclo Via

Arch. Valerio Montieri

01/02/2022

PGT Piano di Gestione del territorio

***PGTU Piano Generale del traffico
Urbano***

***PSSU : Piano della Sicurezza
stradale Urbana***

***PUMS piano urbano della Mobilità
sostenibile***

Intervenire: gli strumenti di attuazione del progetto di piano



Necessità dei centri medio piccoli



CONGESTIONE



VELOCITA'





HONDA

Concessionarie Ufficiali

MI AUTO

MILANO Via F. Testi, 60 Tel. 02 66104 590

MILANO Via Mecenate, 75 Tel. 02 55400 635

SEREGNO SS 36 Valassina Tel. 0362 228 911

www.mobility.it



FRAMMENTAZIONE



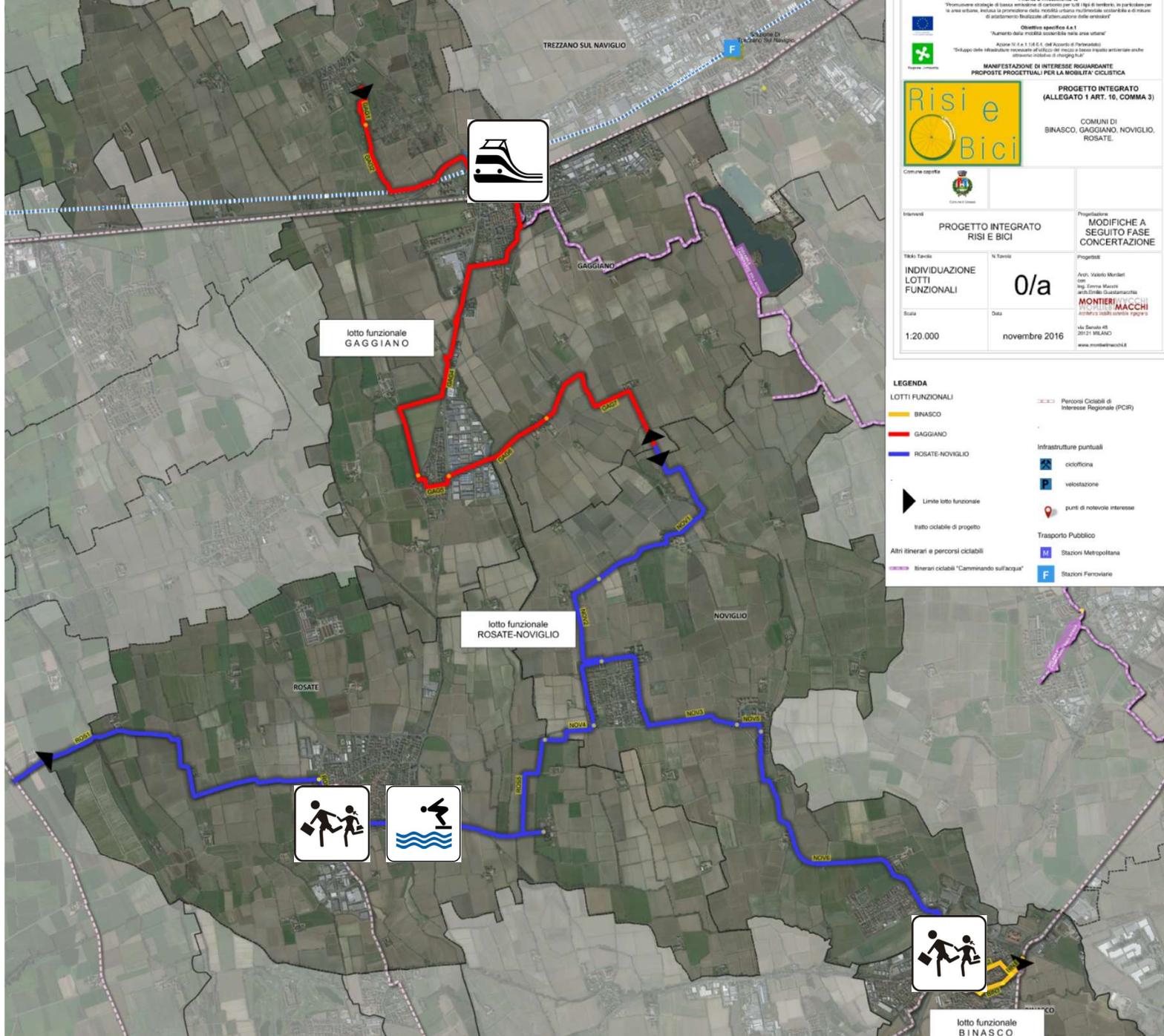
INCIDENTALITA'



CENTRI MEDIO PICCOLI

Difficoltà fra centri vicini e fra frazioni





Obiettivo specifico 4.1.1
 "Aumento delle mobilità sostenibili nella area urbana"
 Azione 10.4 n. 1.14.6.4. (del Accordo di Programma)
 "Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'accesso del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di sharing tool"

MANIFESTAZIONE DI INTERESSE RIGUARDANTE PROPOSTE PROGETTUALI PER LA MOBILITA' CICLISTICA

PROGETTO INTEGRATO (ALLEGATO 1 ART. 16, COMMA 3)

COMUNI DI
 BINASCO, GAGGIANO, NOVIGLIO, ROSATE.

Comune capofila

Interventi

PROGETTO INTEGRATO RISI E BICI

Progettazione

MODIFICHE A SEGUITO FASE CONCERTAZIONE

Titolo-Tavolo

INDIVIDUAZIONE LOTTI FUNZIONALI

N. Tavolo

0/a

Progettisti

Avv. Valerio Marretti
 Ing. Corrado Macchi
 Arch. Emilio Guastamacchia
MONTEPIRELLI MACCHI
 Architetto e Ingegnere

Scala

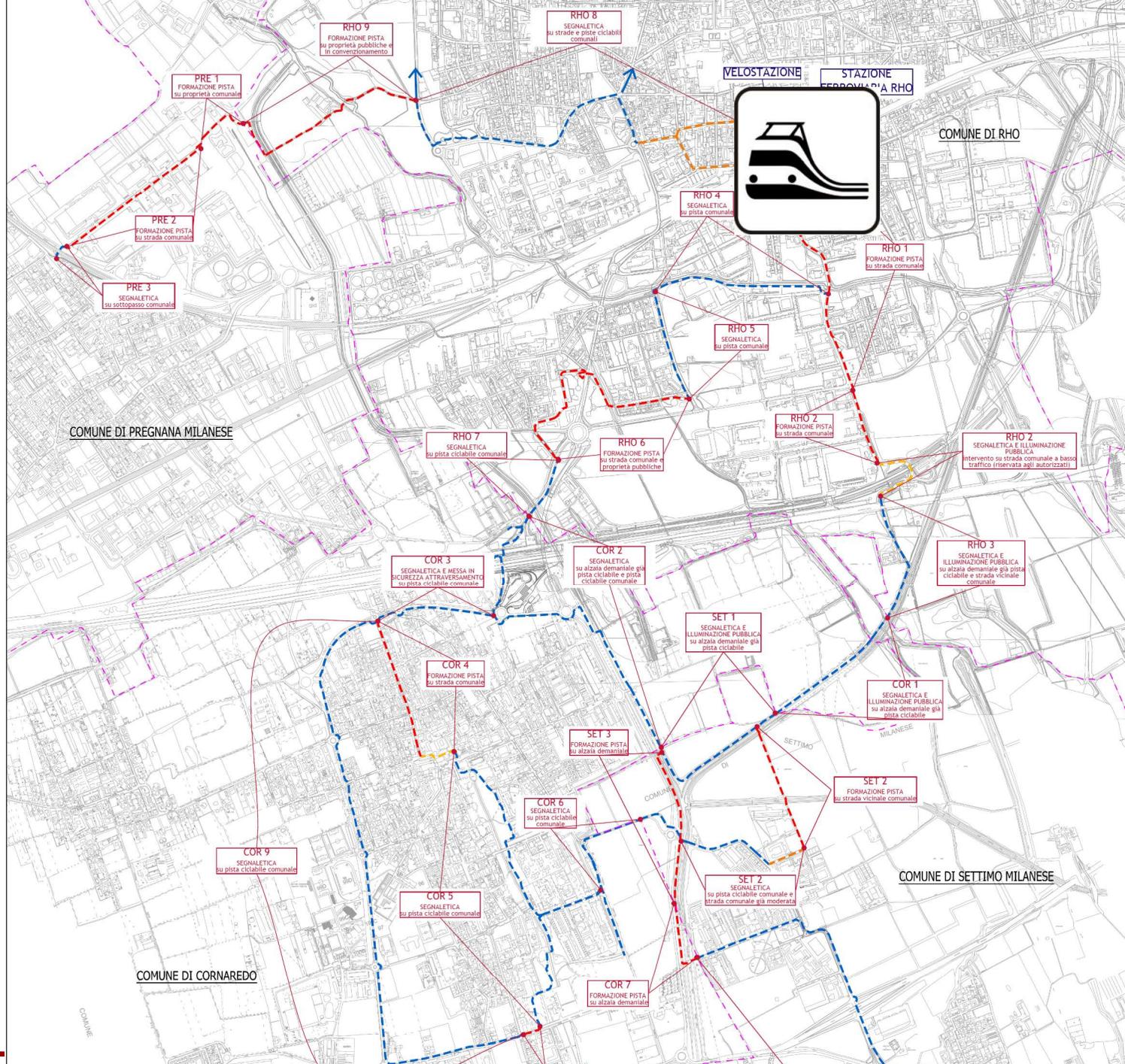
1:20.000

Data

novembre 2016

Via Sarca 45
 20121 MILANO
 www.montepirellimacchi.it

Collegamento fra centri vicini e fra frazioni



Collegamento fra centri vicini e fra frazioni

CENTRI PICCOLI

piano di moderazione e attraversamento



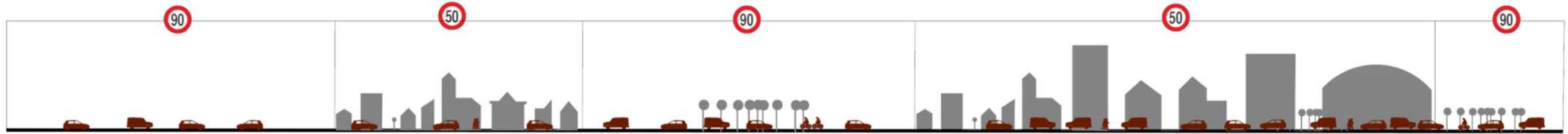
CENTRI PICCOLI *piano di moderazione e attraversamento*

Provinciale

FRAZIONE

scorrimento

CAPOLUOGO

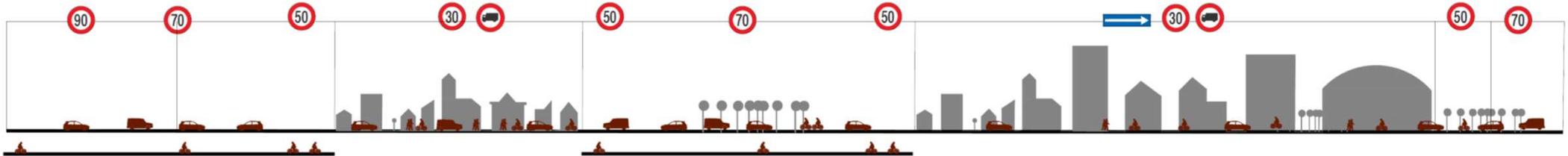


Riduzione velocità

Zona 30

Riduzione velocità

Zona 30



Ciclabile separata 30 NO CAMION Ciclabile separata

**30 NO CAMION
doppio senso ciclabile**

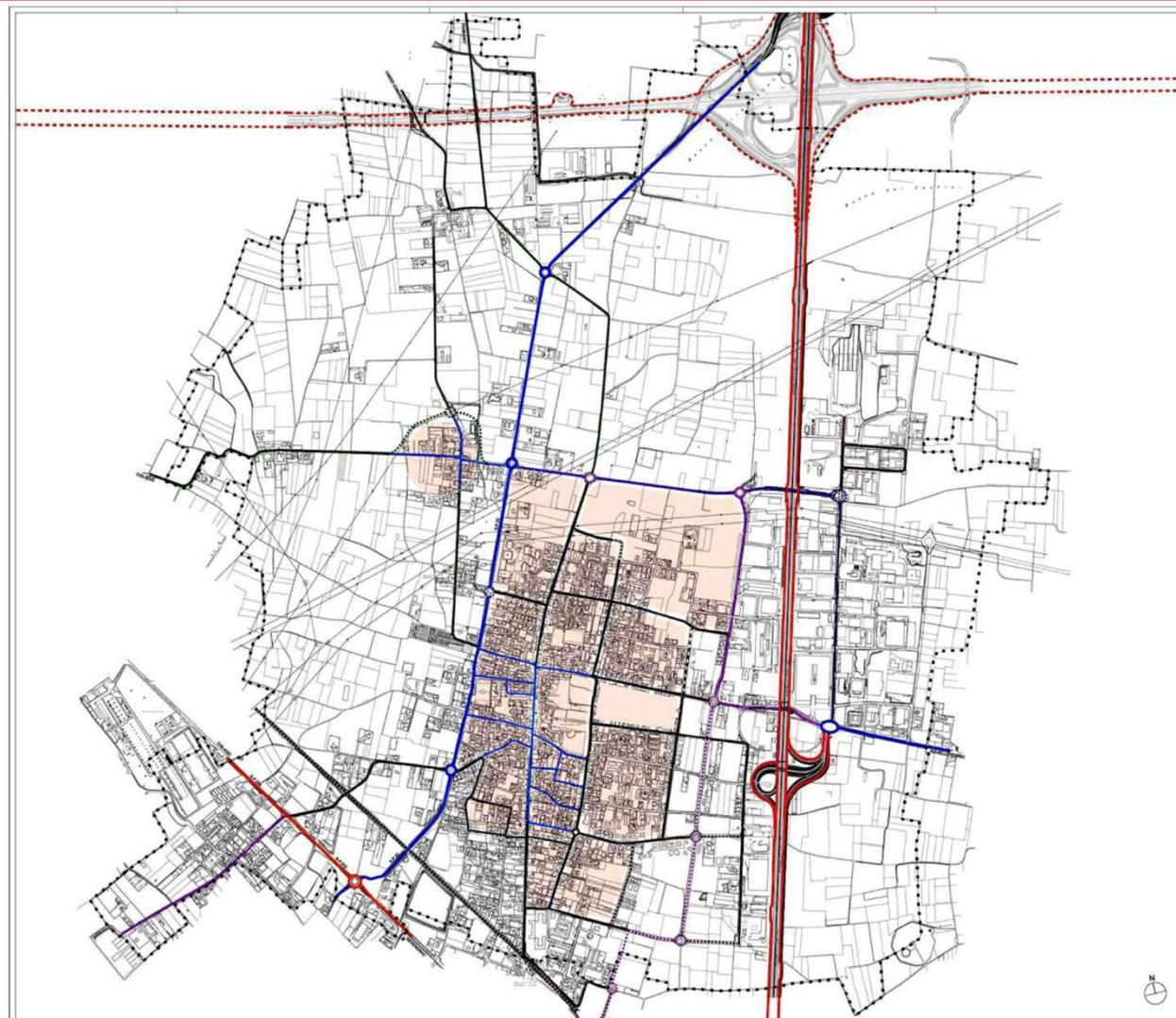
TURATE AD ALTRA VELOCITA'

PGTU

Ridisegno dei flussi di traffico.

Obiettivo principale:
scarico del centro urbano attraverso l'istituzione del senso unico sull'asse centrale.

Arch. Acuto Masterplanstudio Srl



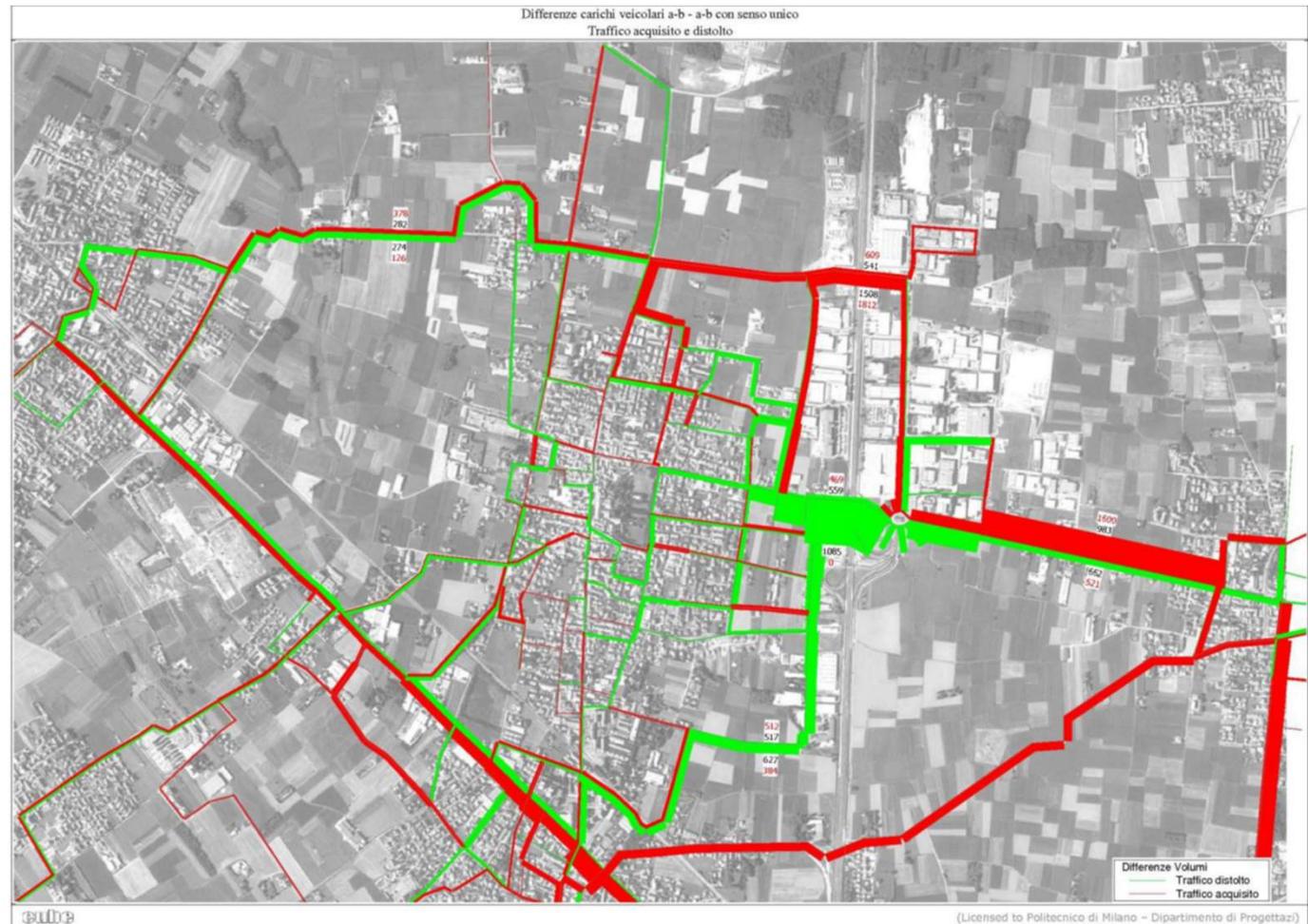
TURATE AD ALTRA VELOCITA'

PGTU

Ridisegno dei flussi di traffico.

Obiettivo principale:
scarico del centro urbano attraverso l'istituzione del senso unico sull'asse centrale.

Arch. Acuto Masterplanstudio Srl



TURATE AD ALTRA VELOCITA'

TURATE AD ALTRA VELOCITÀ
PIANO URBANO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

VOGLIAMO MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLA VITA DEI NOSTRI CITTADINI, GARANTENDO UNA MOBILITÀ PIÙ ACCESSIBILE, VIVIBILE E SICURA.

OBIETTIVO
REALIZZAZIONE DI UNA PISTA CICLO PEDONALE CHE ATTRAVERSI IL PAESE DA NORD A SUD LUNGO L'ASSE PRINCIPALE:
VIA GARIBALDI
VIA V. EMANUELE II
PIAZZA VOLTA
VIA MARCONI
VIA ROMA

Girando per il paese, frequentando i negozi e i bar o ancora incontrando ogni giorno tante persone, la domanda più frequente che ci sentiamo rivolgere è questa: "Quando che sistemate la viabilità di Turate?". La stessa richiesta era già emersa in maniera considerevole dai sondaggi che avevamo proposto ai turatesi, prima della nostra elezione nel giugno 2015, dai quali appariva evidente che "gli interventi più urgenti per Turate sono la realizzazione di un percorso ciclo pedonale e la messa in sicurezza dei pedoni". Ora i tempi sono maturi: in questi ultimi mesi infatti, grazie anche ad una discreta disponibilità economica, abbiamo approfondito la situazione viabilistica e valutato delle buone soluzioni che potranno mettere in sicurezza l'asse viario centrale (da via Roma a via Garibaldi, per intenderci), garantendo allo stesso tempo un miglioramento della mobilità e del nostro stile di vita.

Vi invitiamo pertanto a partecipare alla serata dal 28 GIUGNO, durante la quale vi presenteremo la nostra idea per una TURATE PIÙ A MISURA D'UOMO e con uno sguardo rivolto al futuro.

Per l'Amministrazione comunale
il sindaco
Alberto Clesari

SERATA DI PRESENTAZIONE E CONFRONTO
MERCOLEDÌ 28 GIUGNO
SALA CONSILIARE, ORE 21.00

I VANTAGGI
per una Turate

PIÙ VIVIBILE

- Incentivare gli spostamenti ciclo pedonali.
- Favorire occasioni di incontro e di dialogo tra i cittadini.

PIÙ ACCESSIBILE

- Promuovere il raggiungimento delle scuole elementari e medie tramite il Pedibus.
- Collegare i punti sensibili del paese.
- Aumentare di qualche unità il numero dei parcheggi.

PIÙ SICURA

- Risolvere le criticità e la messa in sicurezza di alcuni punti del paese.
- Rendere Turate un paese a misura d'uomo, abbattendo le barriere architettoniche, con nuovi percorsi adatti alle famiglie con bambini, disabili e anziani.

PIÙ SALUTARE

- Contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente a beneficio della società nel suo insieme.
- Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici, a tutto vantaggio della nostra salute.
- Promuovere stili di vita più sani che favoriscano il movimento fisico.

OGGI PUNTI CRITICI E POCO SICURI



IL FINANZIAMENTO €

LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE E LA TEMPSTICA DI REALIZZAZIONE DELL'INTERO PROGETTO SONO SUBORDINATE ALL'INCASSO DI ONERI DI URBANIZZAZIONE DERIVANTI DALLE PRATICHE EDILIZIE.

CHIEDIAMO IL CONTRIBUTO DEI CITTADINI NELL'INVIARE SUGGERIMENTI, PROPOSTE E/O OSSERVAZIONI ENTRO IL 31 AGOSTO 2017.

•VIA MAIL:
sportellodekittadino@comune.turate.co.it

•IN FORMA CARTACEA ALLO SPORTELLO DEL CITTADINO OPPURE ALL'UFFICIO PROTOCOLLO DEL COMUNE DI TURATE.

Immagine a scopo illustrativo di Turate

TURATE AD ALTRA VELOCITA'



TURATE AD ALTRA VELOCITA'



TURATE AD ALTRA VELOCITA'



TURATE AD ALTRA VELOCITA'

Facebook post from Diretta Turate:

Mi piace Segui Condividi

Diretta Turate
9 luglio alle ore 10:53 · 🌐

Iniziati i lavoratori per la nuova viabilità, attenzione al cantiere di via V.Emanuele. Istituito senso unico alternato.



Diretta Turate
@turate.diretta

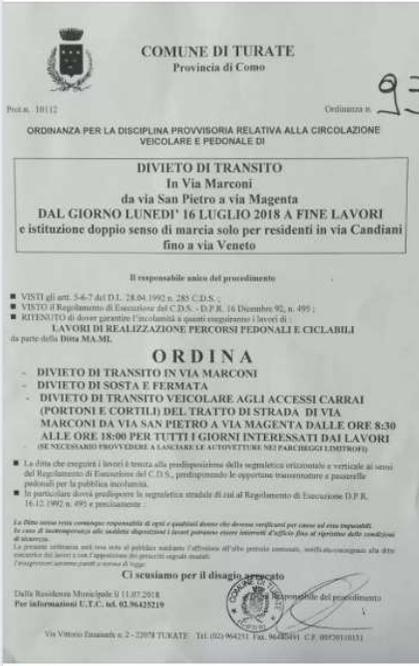
Home
Informazioni
Foto
Recensioni
Video
Post
Gruppi
Community

Facebook post from Diretta Turate:

Mi piace Segui Condividi

Diretta Turate
12 luglio alle ore 18:34 · 🌐

ATTENZIONE DA LUNEDÌ 16 LUGLIO IL COMUNE INFORMA:
DIVIETO DI TRANSITO IN VIA MARCONI
Si comunica che da lunedì 16 luglio e fino a fine lavori, ci sarà il divieto di transito veicolare nel tratto di via Marconi compreso tra via Magenta e via San Pietro come da ordinanza allegata.



COMUNE DI TURATE
Provincia di Como

Ordinanza n. 93

ORDINANZA PER LA DISCIPLINA PROVVISORIA RELATIVA ALLA CIRCOLAZIONE VEICOLARE E PEDONALE DI

DIVIETO DI TRANSITO
In Via Marconi
da via San Pietro a via Magenta
DAL GIORNO LUNEDÌ 16 LUGLIO 2018 A FINE LAVORI
e istituzione doppio senso di marcia solo per residenti in via Candiani fino a via Veneto

Il responsabile unico del procedimento

■ VISTI gli artt. 5-6-7 del D.L. 28.04.1992 n. 285 C.D.S. ;
■ VISTO il Regolamento di Esecuzione del C.D.S. - D.P.R. 16 Dicembre 92, n. 495 ;
■ INTENDETO di dover garantire l'incolumità e quanti esponenti i lavori di
LAVORI DI REALIZZAZIONE PERCORSI PEDONALI E CICLABILI
in parte della Ditta MAMI.

ORDINA

- DIVIETO DI TRANSITO IN VIA MARCONI
- DIVIETO DI SOSTA E FERMATA
- DIVIETO DI TRANSITO VEICOLARE AGLI ACCESSI CARRAI (PORTONI E CORTILI) DEL TRATTO DI STRADA DI VIA MARCONI DA VIA SAN PIETRO A VIA MAGENTA DALLE ORE 8:30 ALLE ORE 18:00 PER TUTTI I GIORNI INTERESSATI DAI LAVORI (NECESSARI PROVVEDERE A LASCIARE SE ATTIVITÀ NEI PARCHEGGI LIMITROFI)

■ La firma che presigila i lavori è tenuta alla predisposizione della segnaletica orizzontale e verticale ai sensi del Regolamento di Esecuzione del C. D. S., predisponendo le apposite traversine e passerelle pedonali per la pubblica incolumità.
■ Il particolare dovrà predisporre la segnaletica stradale di cui al Regolamento di Esecuzione D.P.R. 16-12-1992 n. 495 e penultima parte.

La firma senza altre contrapposizioni di ogni e qualsiasi natura che dovesse verificarsi per essere ad essa responsabile. In caso di inasprimento alle suddette disposizioni i lavori potranno essere interrotti d'ufficio fino al ripristino delle condizioni di sicurezza.
La presente ordinanza sarà resa nota al pubblico mediante l'affissione all'atto presso i comuni, nella stessa sede alla data indicata dal testo e con l'aggiornamento dei pertinenti segnali stradali.
L'ingegneri saranno posti a norma di legge.

Ci scusiamo per il disagio arrecato

Della Ragioneria Municipale il 11/07/2018
Per informazioni U.T.C. tel. 02.96435219

Via Vittorio Emanuele n. 2 - 22079 TURATE - Tel. (02) 964311 - Fax. 964311 - C.F. 0070110131

10 **Condivisio**

TURATE AD ALTRA VELOCITA'



TURATE AD ALTRA VELOCITA'



TURATE AD ALTRA VELOCITA'



TURATE AD ALTRA VELOCITA'



TURATE AD ALTRA VELOCITA'



TURATE AD ALTRA VELOCITA'

- **ISTITUZIONE DUE LINEE DI «PEDIBUS»**
- **COLLEGAMENTO ALLE DUE SCUOLE**
- **ATTRAVERSO L'ASSE CENTRALE**

FERMATA
PEDIBUS N. 4
LINEA VERDE
Via Garibaldi
Ang. Via Cavour

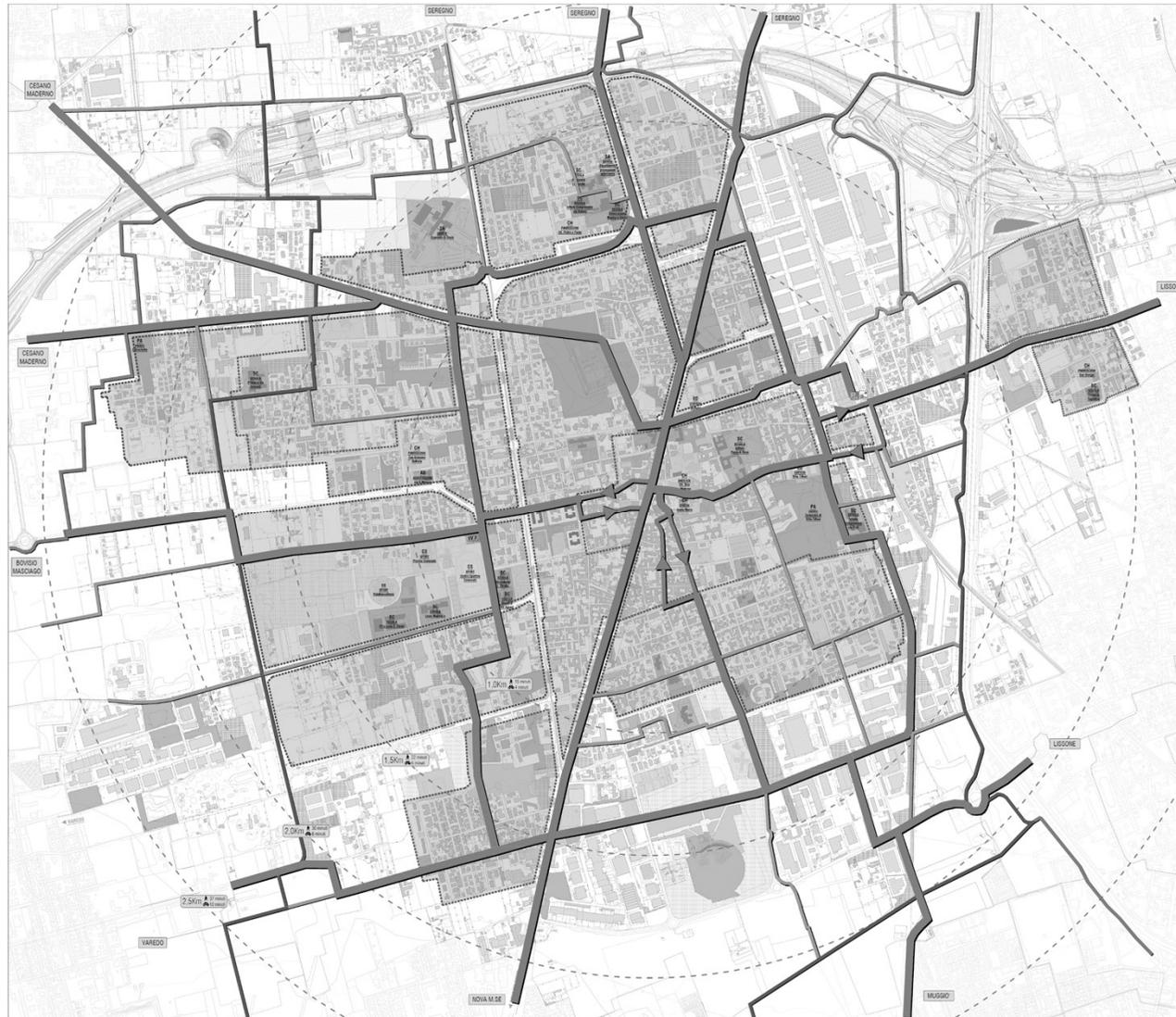
	Punto di ritrovo	Orario andata	Orario ritorno
CAPOLINEA:	Via Roma, 37	h. 7.50	h. 17.05
Fermata 2:	Via Marconi 35/f	h. 8.00	h. 17.00
Fermata 3:	Piazza della Chiesa	h. 8.10	h. 16.55
Fermata 4:	Via Garibaldi ang. Via Cavour	h. 8.15	h. 16.48
Fermata 5:	Posteggio inferiore di Campetto	h. 8.18	h. 16.45
ARRIVO:	ISTITUTO COMPRENSIVO DI TURATE	h. 8.20	h. 16.40

Chiediamo gentilmente ai genitori la massima puntualità rispettando gli orari sopra indicati

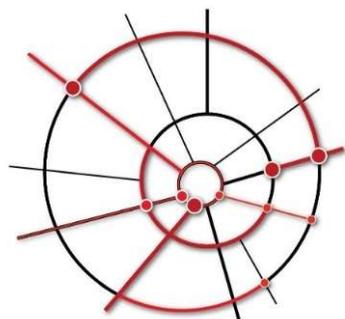


Comitato Genitori

CENTRI MEDI : BICIANPLAN



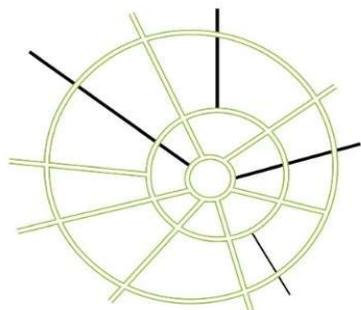
IL BICIAN: SCHEMA DELLE FASI DI PROGETTO



Messa in sicurezza della viabilità principale

Risolvere le strade e gli incroci che presentano problemi di elevata incidentalità.

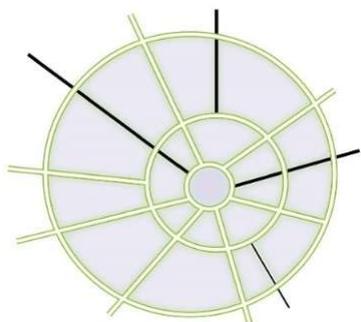
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto f)



Rete itinerari portanti

Sviluppare la rete portante del Biciplan lungo gli assi principali.

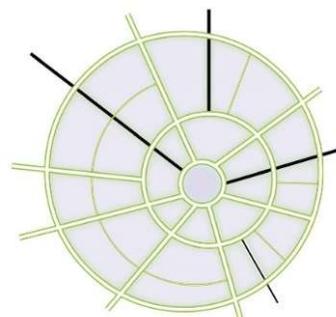
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto a)



Moderazione del traffico e zone 30

Realizzare Zone 30 in tutte le aree residenziali tranne la rete viaria primaria.

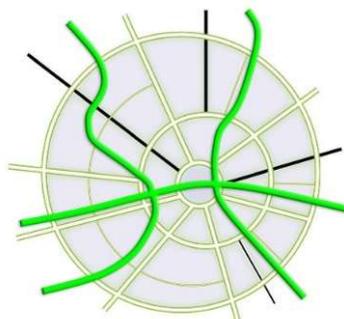
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto e)



Rete itinerari secondari

Densificare la rete degli itinerari ciclabili con collegamenti secondari all'interno delle Zone 30.

legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto b)



Rete vie verdi ciclabili

Individuare la rete delle vie verdi ciclabili per connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali, tratturi, etc. del territorio

legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto c)

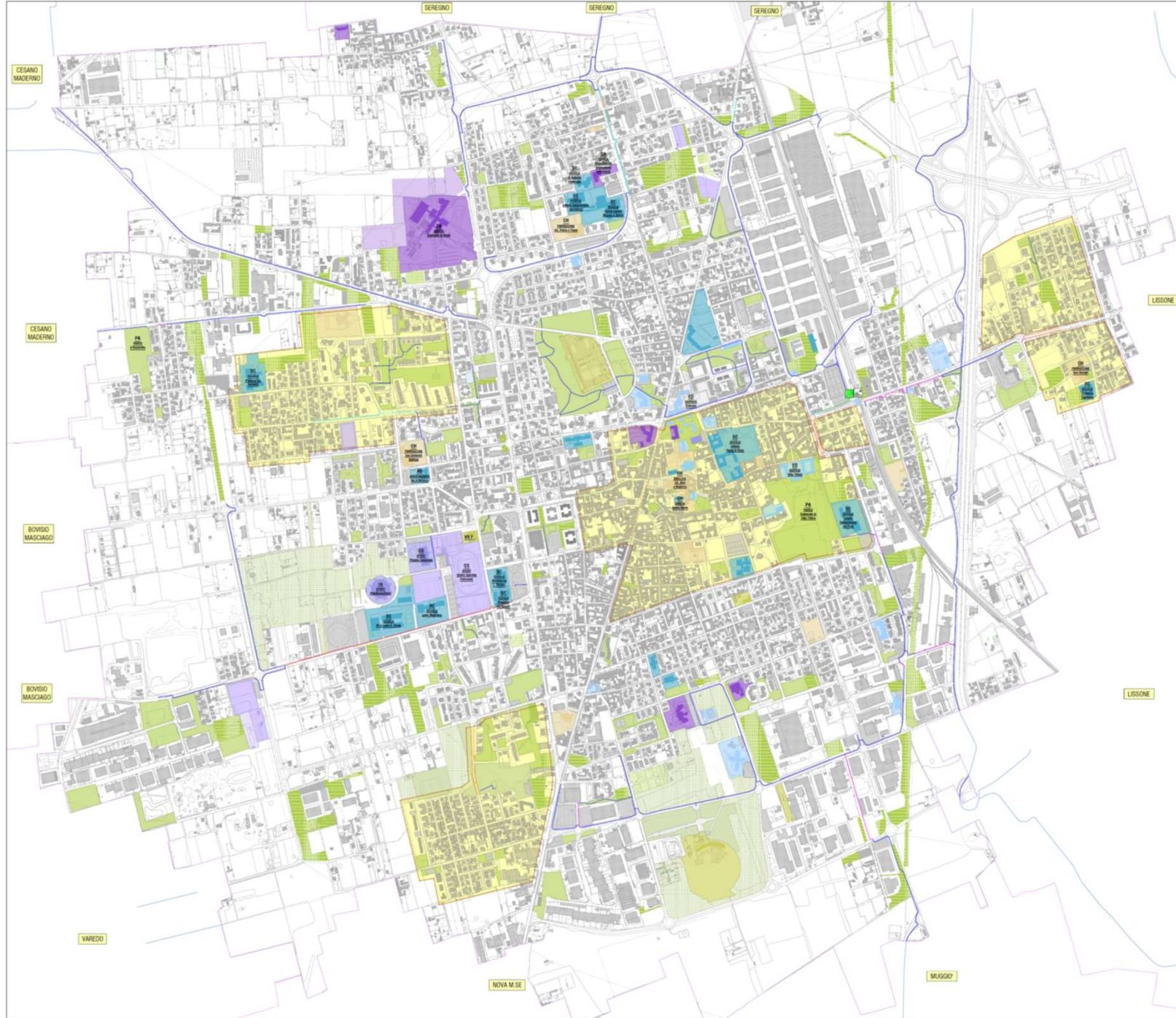


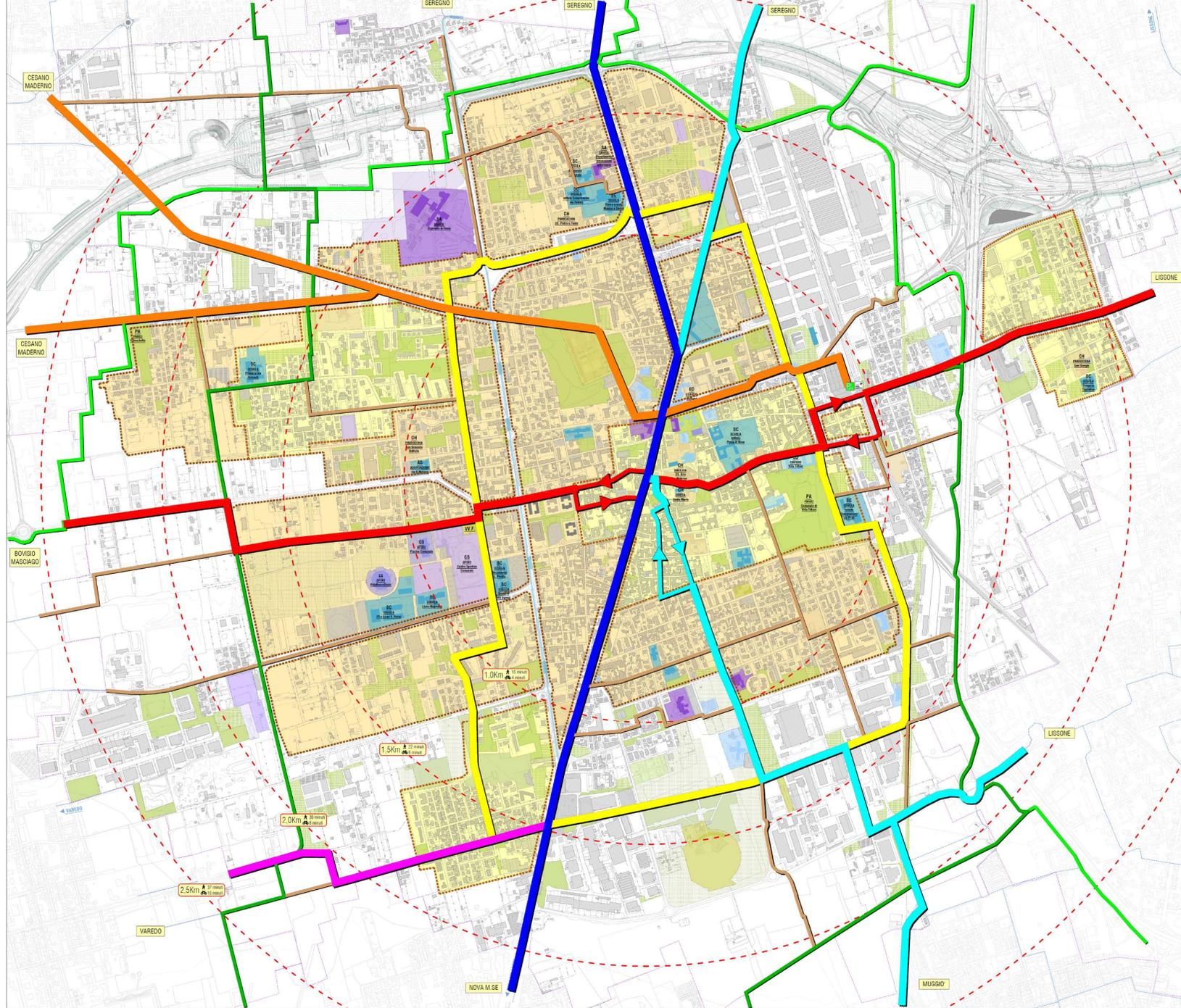
Comune di Desio

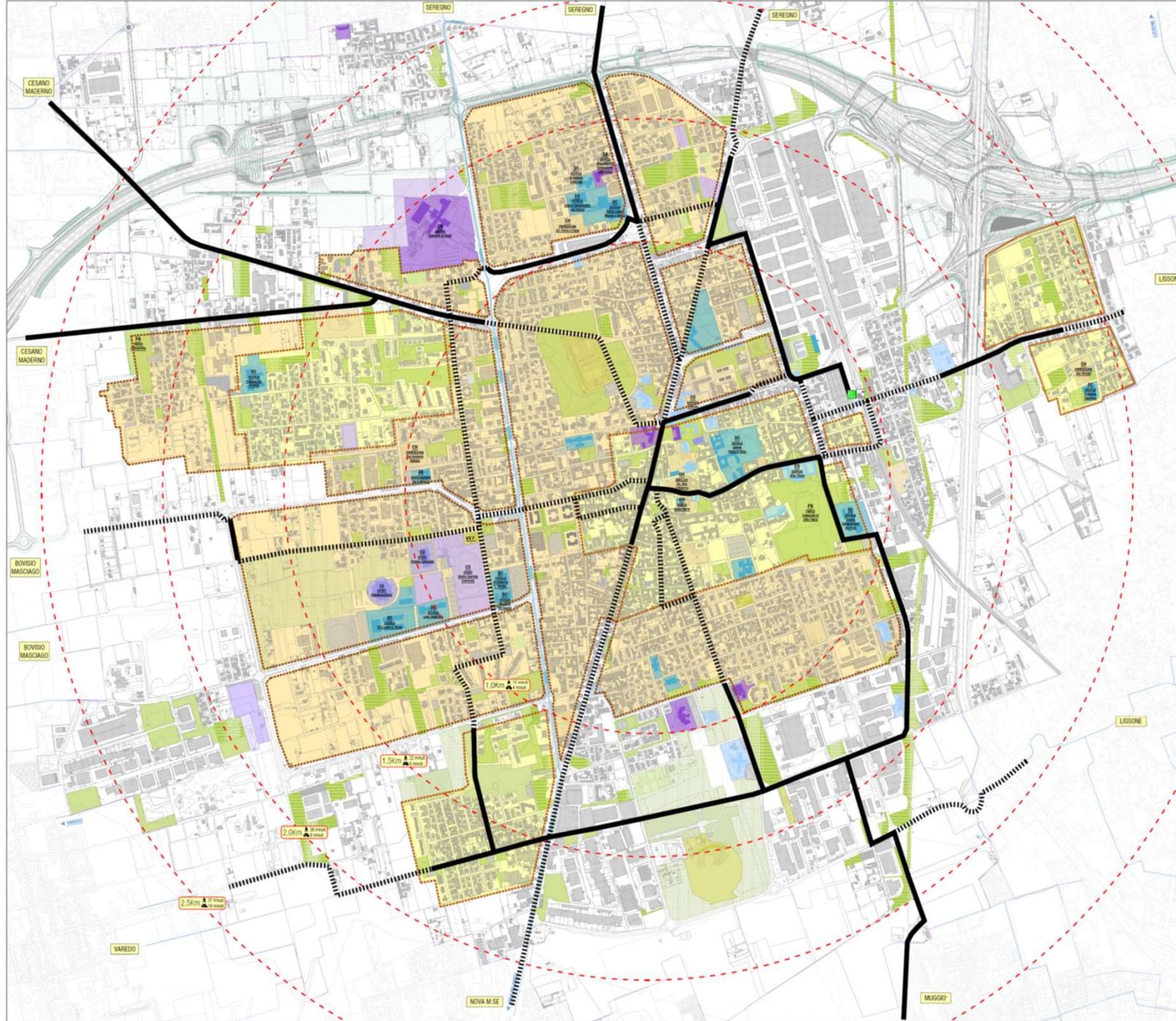
BICIPLAN 2021

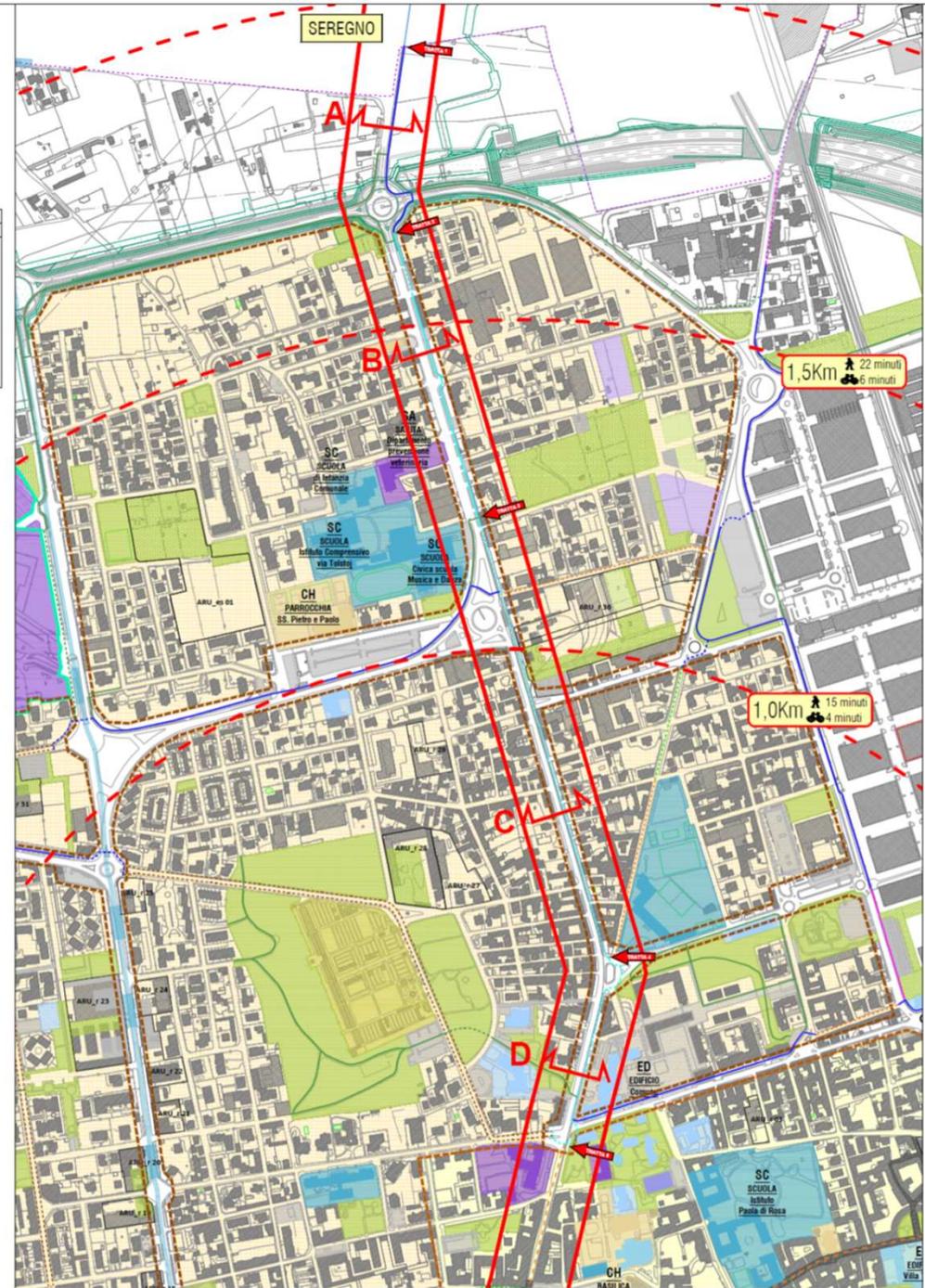
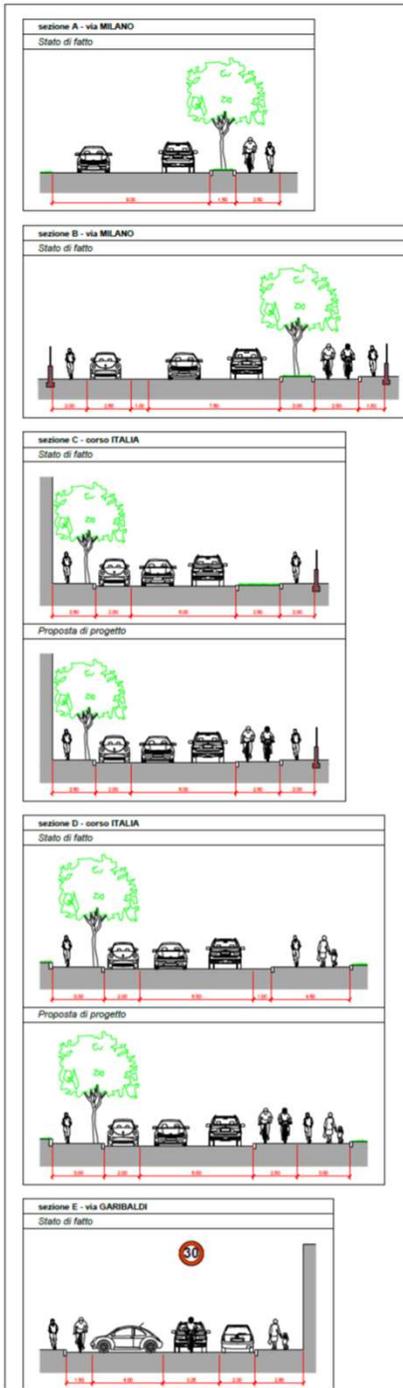


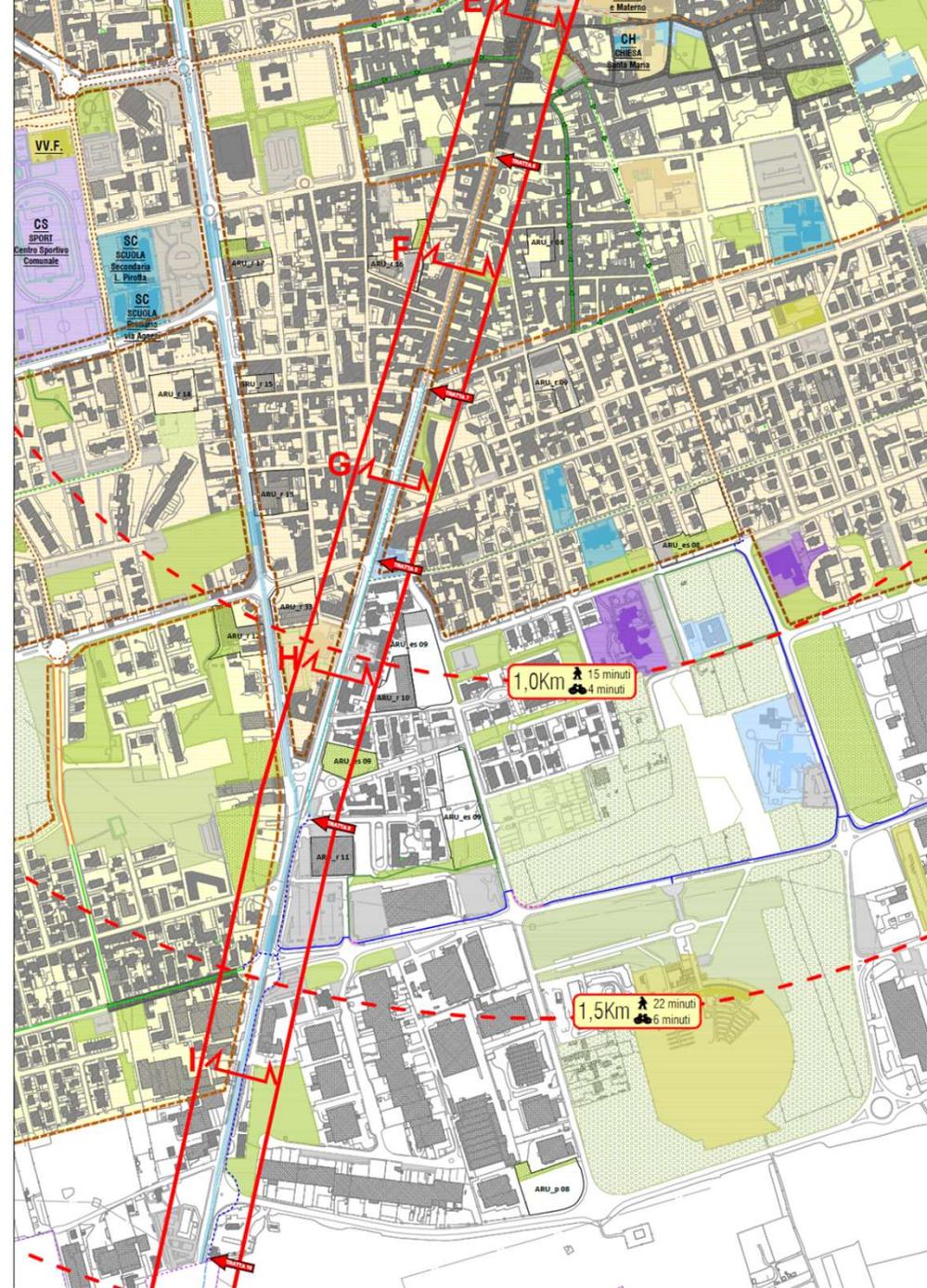
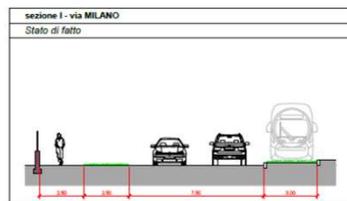
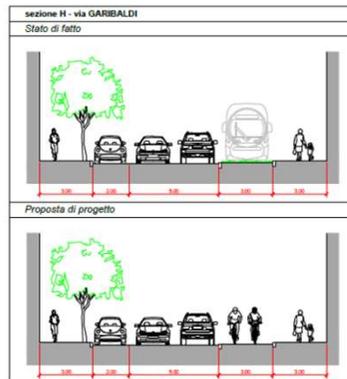
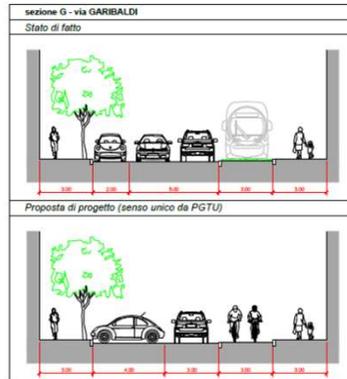
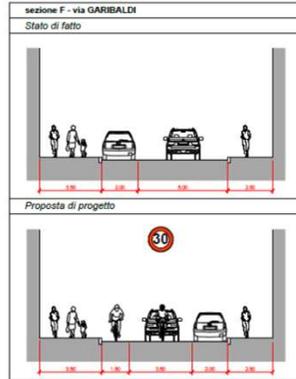
Valerio Montieri
Matteo Dondè
Bikenomist Srl









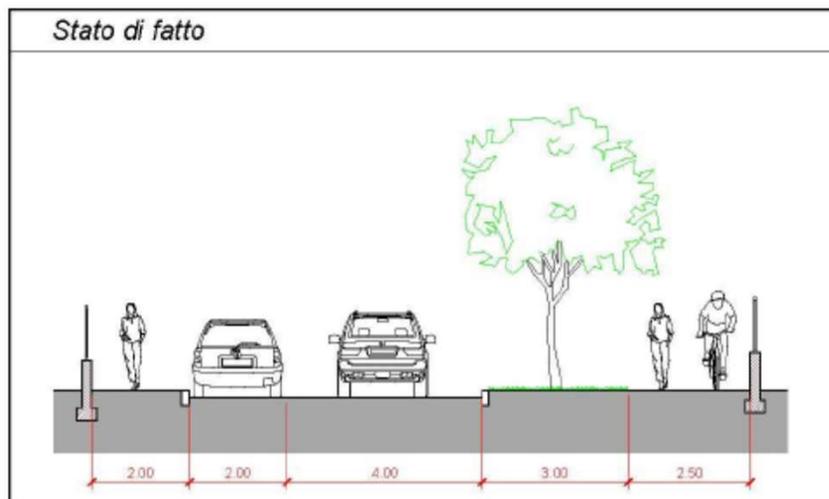


Tratta 13 – STATO DI FATTO (percorso esistente confermato)

Via Due Palme, via Brennero, via Tarra e via Milite Ignoto



Stato di fatto



1	tratta esistente
2	percorso ciclopedonale separato e marciapiede ciclopedonale
3	pavimentazione: asfalto
4	Bidirezionale
5	larghezza media 2,50m
6	a dx: verticali (recinzioni); a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: leggero
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	Intersezioni: trattate, non adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, non adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commenti

La larghezza del **percorso ciclopedonale separato** (lunghezza 950m circa) è sufficiente per assicurare il contemporaneo passaggio di pedoni e ciclisti in entrambe le direzioni, essendo limitato il flusso pedonale.

Il progetto prevede la revisione e il completamento della segnaletica di guida ai comportamenti e la riqualificazione degli attraversamenti ciclopedonali.

La tratta di via Due Palme è in condivisione con la **Ciclovia 2**.

All'incrocio con via Lombardia è prevista la connessione con la **Ciclovia 4**.

Tratta 14 – PROPOSTE DI PROGETTO

Via XXV Aprile

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 300m circa.

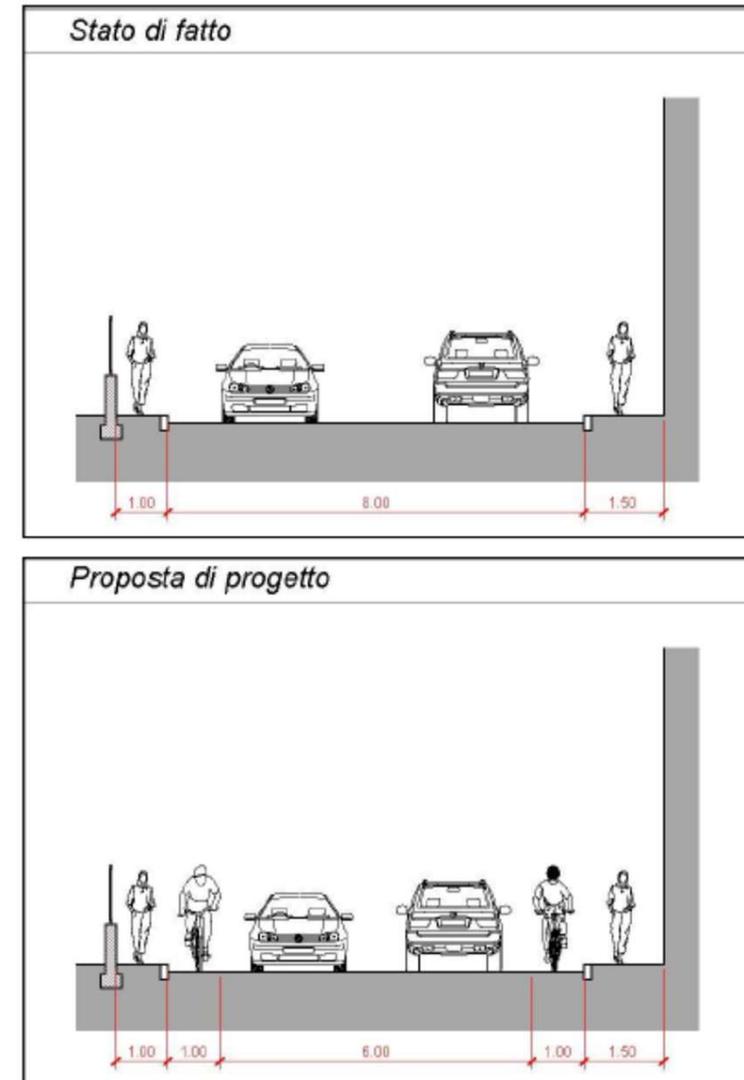
Il PGTU classifica le tratte stradali in esame come “strada urbana di quartiere”.

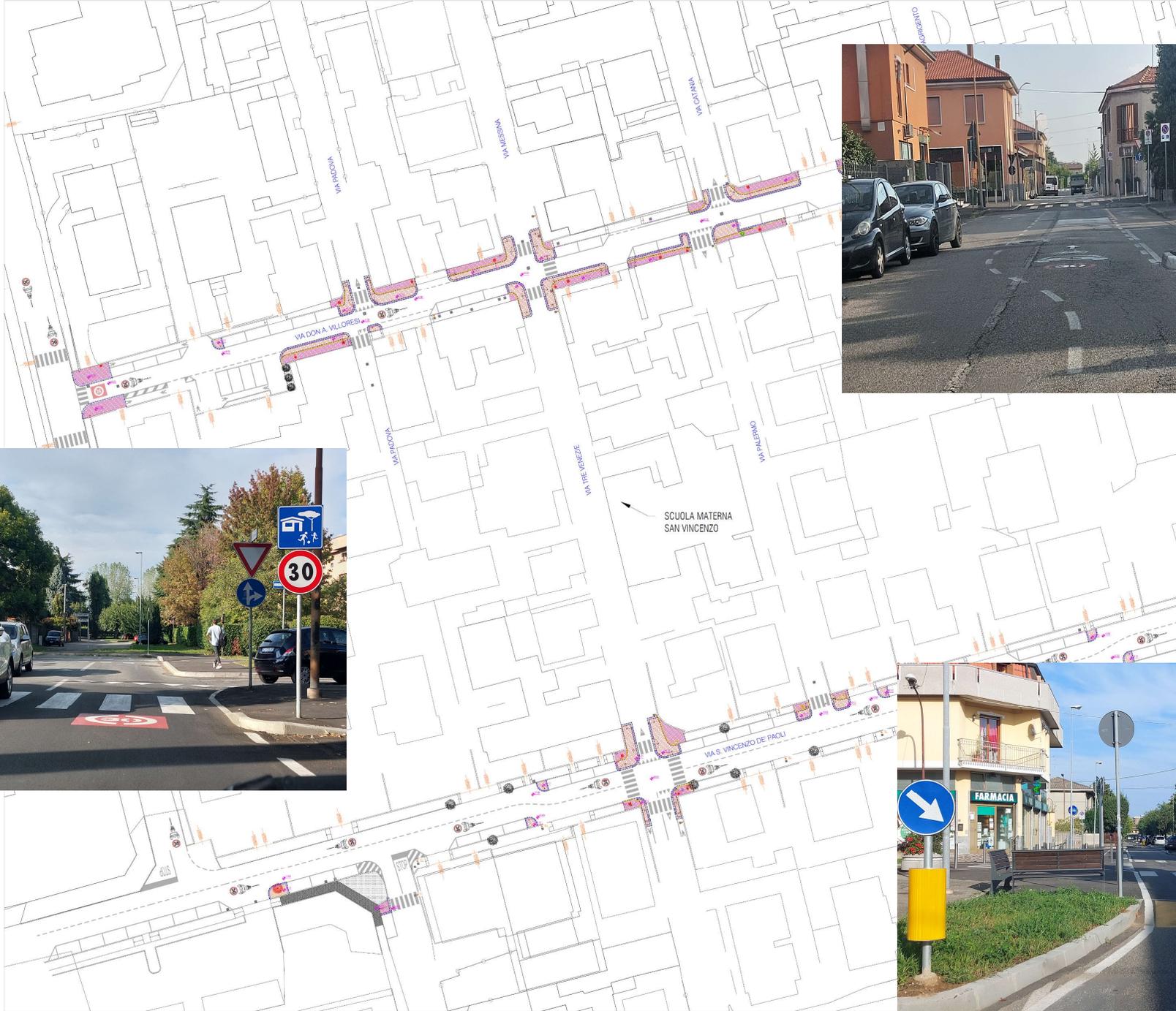
Considerando la larghezza della carreggiata, il progetto propone la realizzazione di una **corsia ciclabile** (DM76/20) lungo entrambi i lati della carreggiata.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- il restringimento della carreggiata a 6,00m;
- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,00m lungo entrambi i lati della carreggiata.

La tratta compresa tra via Tagliabue e via Lampugnani è in condivisione con la **Ciclovía 3**.







Comune di Olgiate Olona

Solbiate Olona

Gorla Minore

Centro

Marnate

Fiume Olona

Piano Urbano della Mobilità sostenibile

Attività propedeutiche

Gerbone

Buon Gesù

Arch. Giovanni Mandelli
Arch. Valerio Montieri
Ing. Davide Tartaro

Busto Arsizio

Dicembre 2021

Castellanza

Legnano



Stato di fatto - infrastruttura ciclabile

2. Via Guareschi

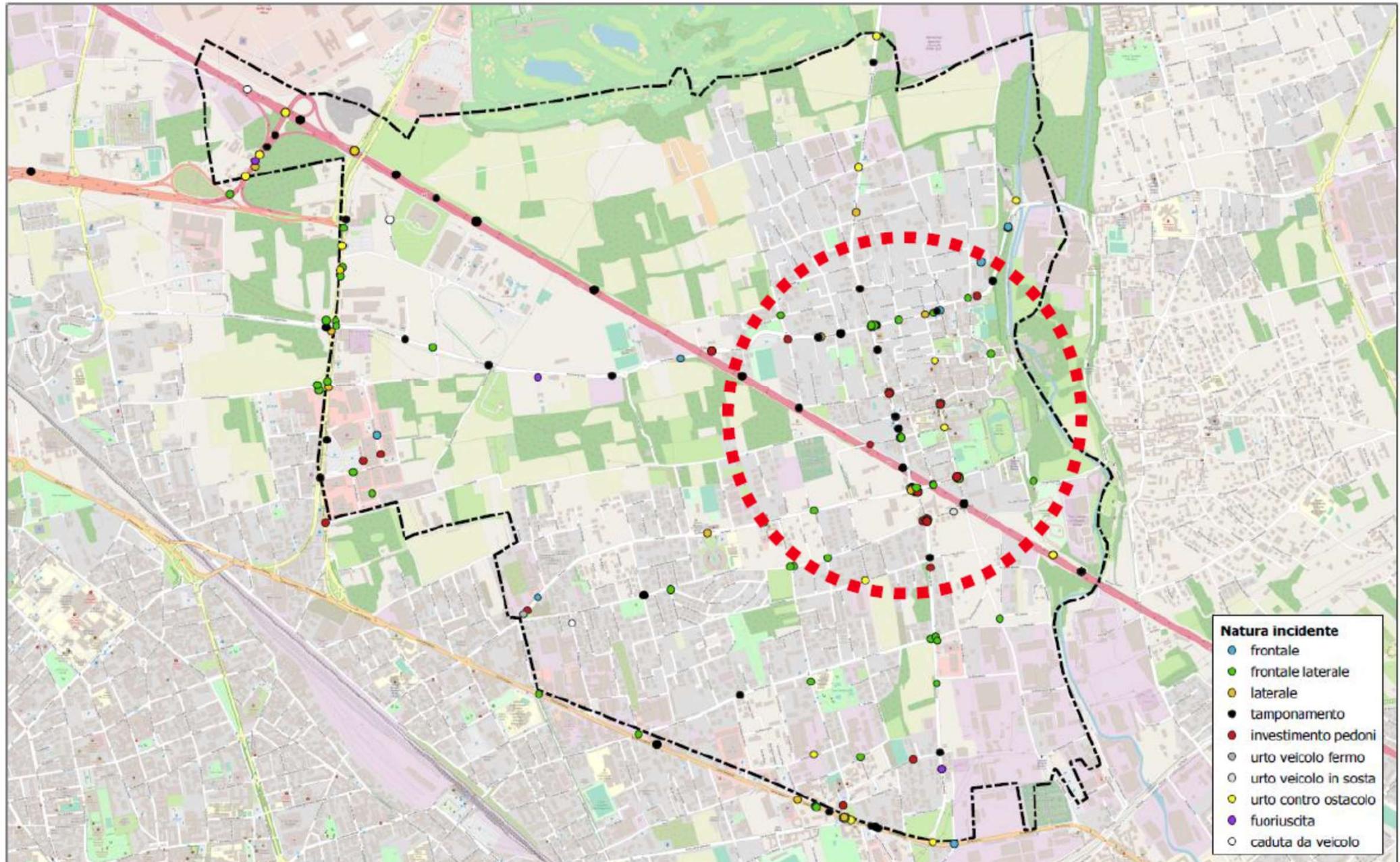


INFORMAZIONI GENERALI				
id tratta ciclabile	2			
nome strada	Tratta via Guareschi			
Riferimento Nodo1	Via Lombardia			
Riferimento Nodo2	Via Pascoli			
percorrenza ciclisti	senso unico	doppio senso		
destinazione d'uso	ciclabile	ciclopeditone	promiscuo	
caratt. traffico sulla strada	locale	quartiere		scorrimento veloce
dispositivi di traffico sulla strada	nessuno	Zona 30	ZTL	area pedonale
limite velocità sulla strada (km/h)	30			
lunghezza (m)	160			
larghezza prevalente (N1-N2) (m)	3,1			
larghezza prevalente (N2-N1) (m)	3,1			

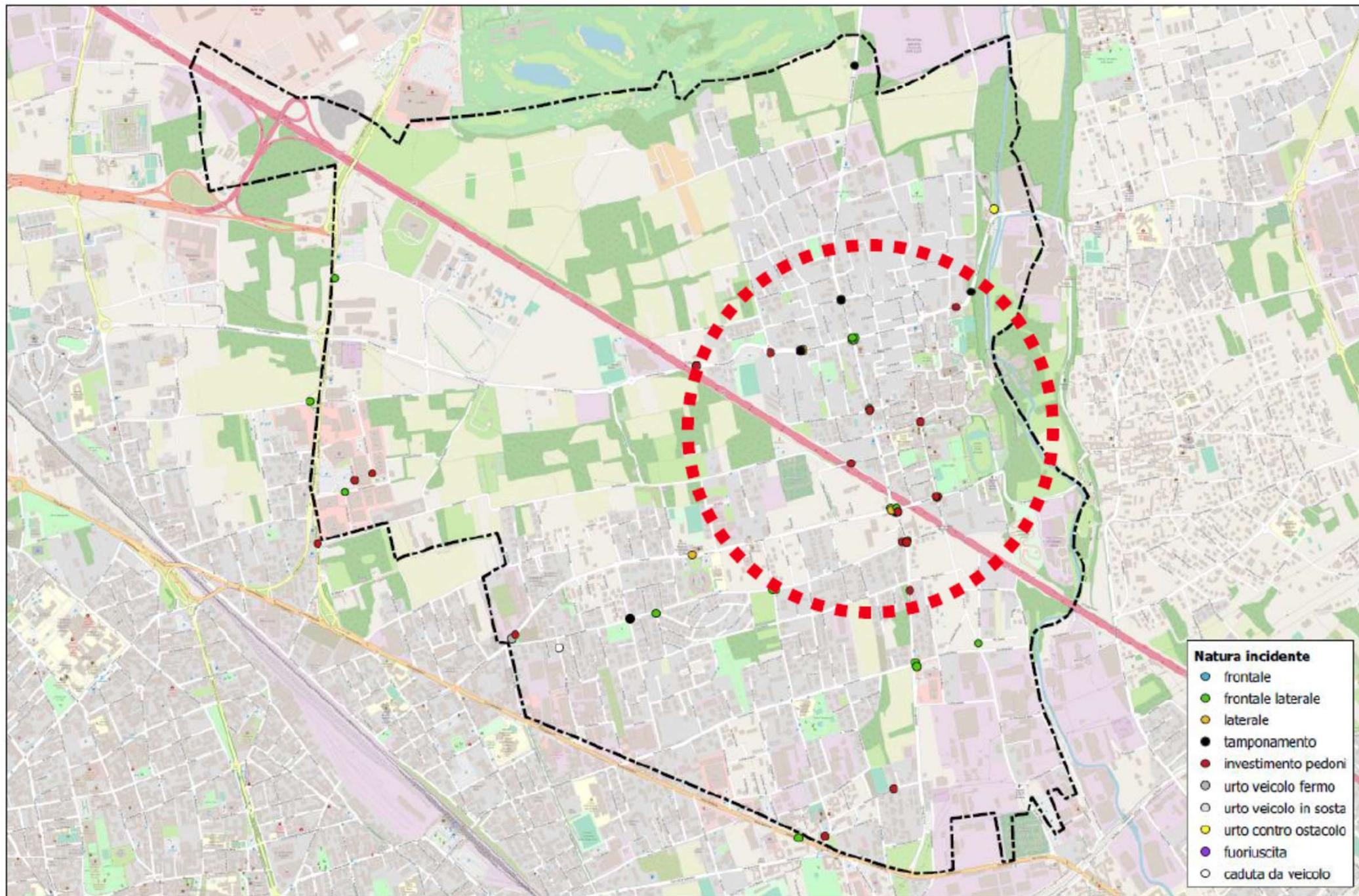
CARATTERISTICHE TRATTA CICLABILE				
protezione dal traffico motorizzato	assente	su marciapiede	cordolo	paletti parapetonali
interferenze	assenti	ostacolo (pali, panchina, cestino, cassonetto, fermata)		
tipo pavimentazione	terra	congl. bituminoso		elem. autobloccanti
stato pavimentazione	danneggiato	buono		
colore pavimentazione	no	si		
illuminazione	assente	a tratti	continua	
pendenza (nodo1-nodo2)	0			
n. accessi (N1-N2)	8			
segnaletica orizzontale (N1-N2)	assente	inadeguata	adeguata	
segnaletica verticale inizio (N1)	assente	inadeguata	adeguata	
n. accessi (N2-N1)	/			
segnaletica orizzontale (N2-N1)	assente	inadeguata	adeguata	
segnaletica verticale inizio (N2)	assente	inadeguata	adeguata	

CARATTERISTICHE TRATTA CICLABILE: ESTREMITA'					
N O D O 2	regolazione nodo finale	in continuità	semaforo	con precedenza	senza precedenza
	visibilità nodo finale	scarsa	buona		
	segnaletica orizzontale	assente	inadeguata	adeguata	
	segnaletica verticale	assente	inadeguata	adeguata	
N O D O 1	illuminazione	assente	dedicata	stradale	
	regolazione nodo finale	in continuità	semaforo	con precedenza	senza precedenza
	visibilità nodo finale	scarsa	buona		
	segnaletica orizzontale	assente	inadeguata	adeguata	
	segnaletica verticale	assente	inadeguata	adeguata	
	illuminazione	assente	dedicata	stradale	

Mappe tematiche – localizzazione e tipologia urto (2015-2019)



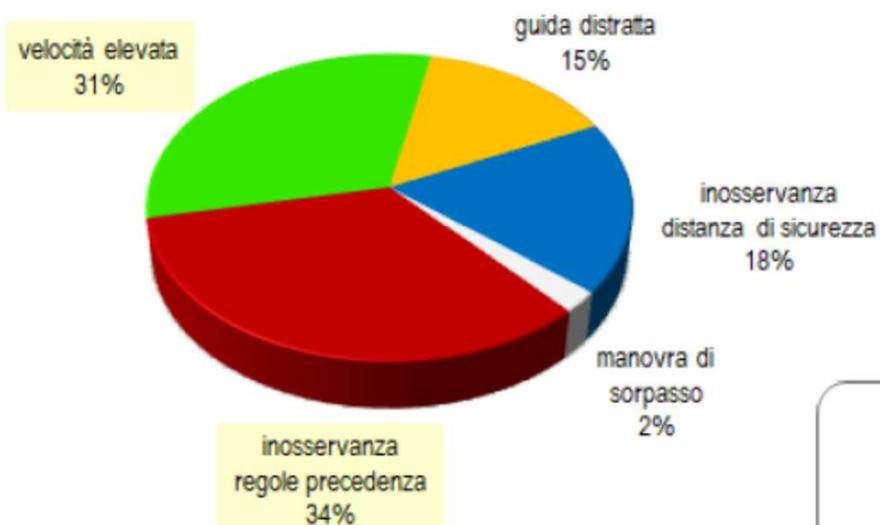
Mappe localizzazione incidenti con utenza vulnerabile



Altre caratteristiche importanti : circostanze dell'evento

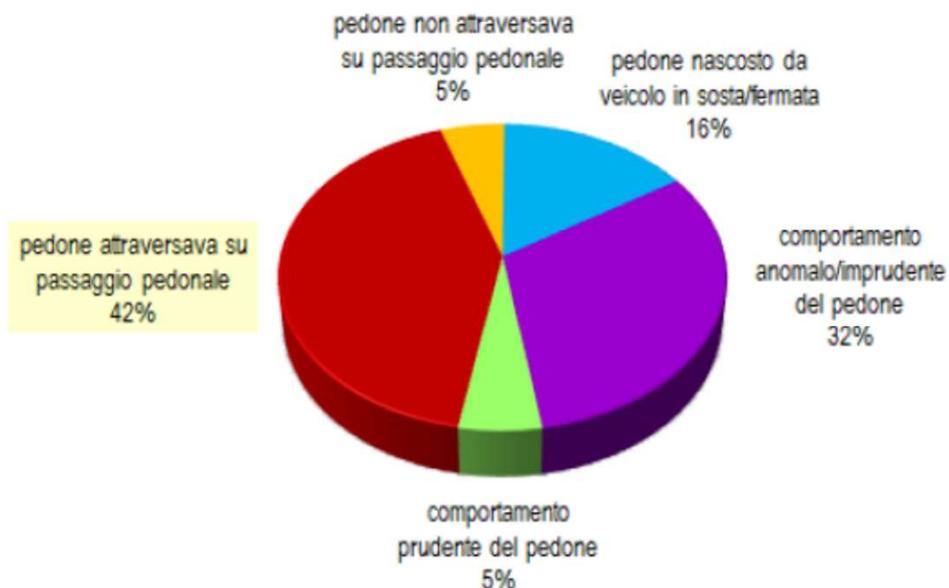
Periodo 2015-2019

Circostanze di incidente per comportamenti di guida irregolari



Periodo 2015-2019

Circostanze di incidente riguardanti i pedoni



Il questionario

È stato proposto ai cittadini di Olgiate Olona un questionario online con l'obiettivo di ricevere un feedback relativo al **livello di sicurezza percepita** sulle strade di Olgiate Olona.

Il questionario è stato pubblicato a gennaio 2021 ed ha raccolto **357 risposte**.

Domande

Risposte

357



Questionario sulla Mobilità - Olgiate Olona

Abbiamo bisogno del tuo contributo per migliorare l'efficienza degli spostamenti all'interno del nostro territorio!

Il questionario

Cosa faresti per migliorare la sicurezza di quella/e strada/e?

Realizzare un'infrastruttura ciclabile continua	202	(56%)
Ridurre la velocità dei veicoli	125	(35%)
Migliorare le condizioni dei manto stradale	106	(29%)

La domanda presupponeva una risposta multipla, dunque le percentuali sono da considerare in valore assoluto rispetto al totale (357 risposte)

Il questionario

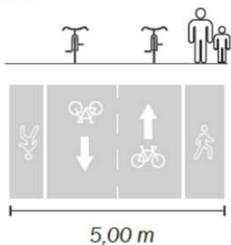
Secondo te quali azione dovrebbe attuare l'Amministrazione Comunale per incentivare la mobilità sostenibile?

Realizzare un'infrastruttura ciclabile continua	271 (75%)
Creare "strade scolastiche"	169 (47%)
Potenziare il progetto "Bike to work Olgiate Olona	142 (39%)
Intensificare i controlli e sanzionare comportamenti illeciti	123 (34%)
Moderare la velocità degli automobilisti	122 (34%)
Installare nuove Rastrelliere sicure	113 (31%)
Creare una zona a traffico limitato (ZTL)	52 (14%)

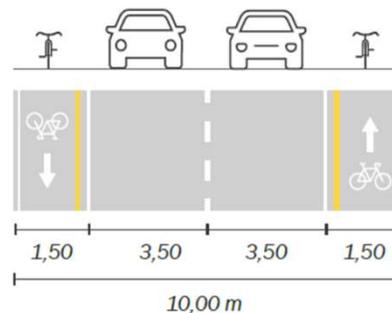
La domanda presupponeva una risposta multipla, dunque le percentuali sono da considerare in valore assoluto rispetto al totale (357 risposte)

Abaco infrastrutture ciclabili

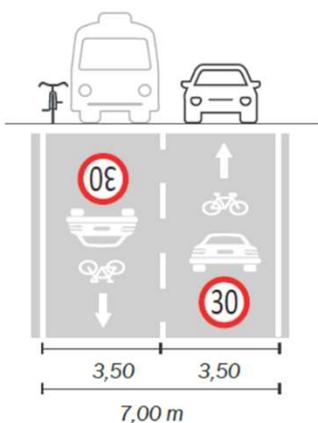
Strada F-Bis



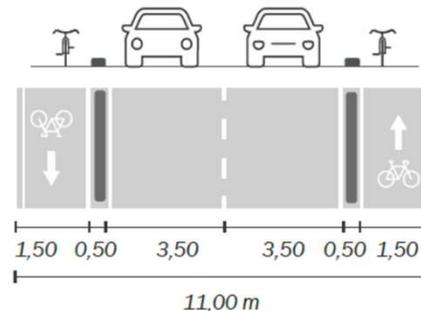
Pista ciclabile monodirezionale su corsia riservata



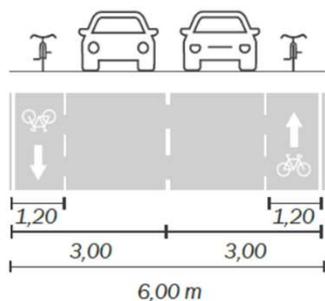
Strada E-Bis



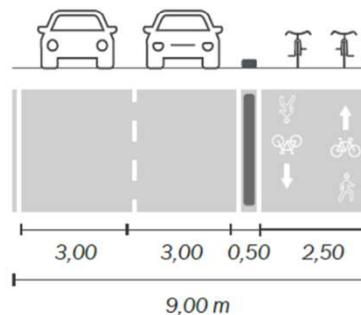
Pista ciclabile monodirezionale in sede propria



Corsia Ciclabile



Pista ciclabile bidirezionale in sede propria



Abaco infrastrutture ciclabili

Le novità del Codice della Strada

La **Corsia Ciclabile** è stata introdotta nell' art. 3 comma 1, n.12 bis C.d.S. come modificato da Art. 229 comma 2 D.L. 19 maggio 2020, n. 34 (Detto DL Rilancio) e successivamente confermato da Art. 49 L. 11 settembre 2020, n. 120 (Decreto Semplificazioni). All'interno della carreggiata viene delimitata una corsia destinata alla circolazione delle biciclette, sormontabile dalle auto, che può servire per raggiungere i parcheggi posti al di là della corsia, ma su cui il ciclista ha sempre la precedenza. In questo modo è possibile garantire la continuità dei percorsi ciclabili pur mantenendo il ciclista in carreggiata.

La normativa definisce la corsia ciclabile come "parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La Corsia ciclabile è parte della ordinaria corsia veicolare, con destinazione alla circolazione dei velocipedi".

La legge 11 settembre 2020, n. 120, di conversione con modifiche del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 (c.d. Decreto Semplificazioni), introduce anche i seguenti approfondimenti "Lungo le strade urbane i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili;" I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate ovvero sulle corsie ciclabili o sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento".

Questa soluzione permette di:

- rendere visibili le percorrenze ciclistiche rendendo "normale" la presenza dei ciclisti in strada;
- realizzare percorsi ciclabili continui in quasi tutte le situazioni urbane;
- diminuire lo spazio per la percorrenza veicolare inducendo una naturale moderazione della velocità;
- rappresentare un provvedimento flessibile e facilmente modificabile secondo esperienza e necessità

“Taglia” dell’intervento (€)



CONTINUITA'

I percorsi ciclabili devono essere continui e senza interruzioni lungo tutto il tragitto che unisce origine e destinazione.

BREVITA'

La bicicletta è un veicolo “alimentato” dalla forza muscolare. Per incentivare l'utilizzo della bicicletta, i percorsi ciclabili devono essere il più diretti e brevi possibili, sfruttando le strade principali senza trascurare la sicurezza.

ATTRATTIVITA'

La rete ciclabile deve collegare i poli attrattori presenti sul territorio (poli scolastici, oratori, chiesa, commercio, stazione, ecc).

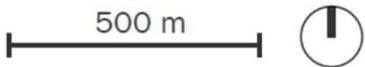
RICONOSCIBILITA'

I percorsi ciclabili devono essere facilmente riconoscibili non solo dai ciclisti ma anche dai conducenti dei veicoli a motore, presupposto fondamentale per adeguare i comportamenti di guida, con particolare attenzione agli utenti deboli.



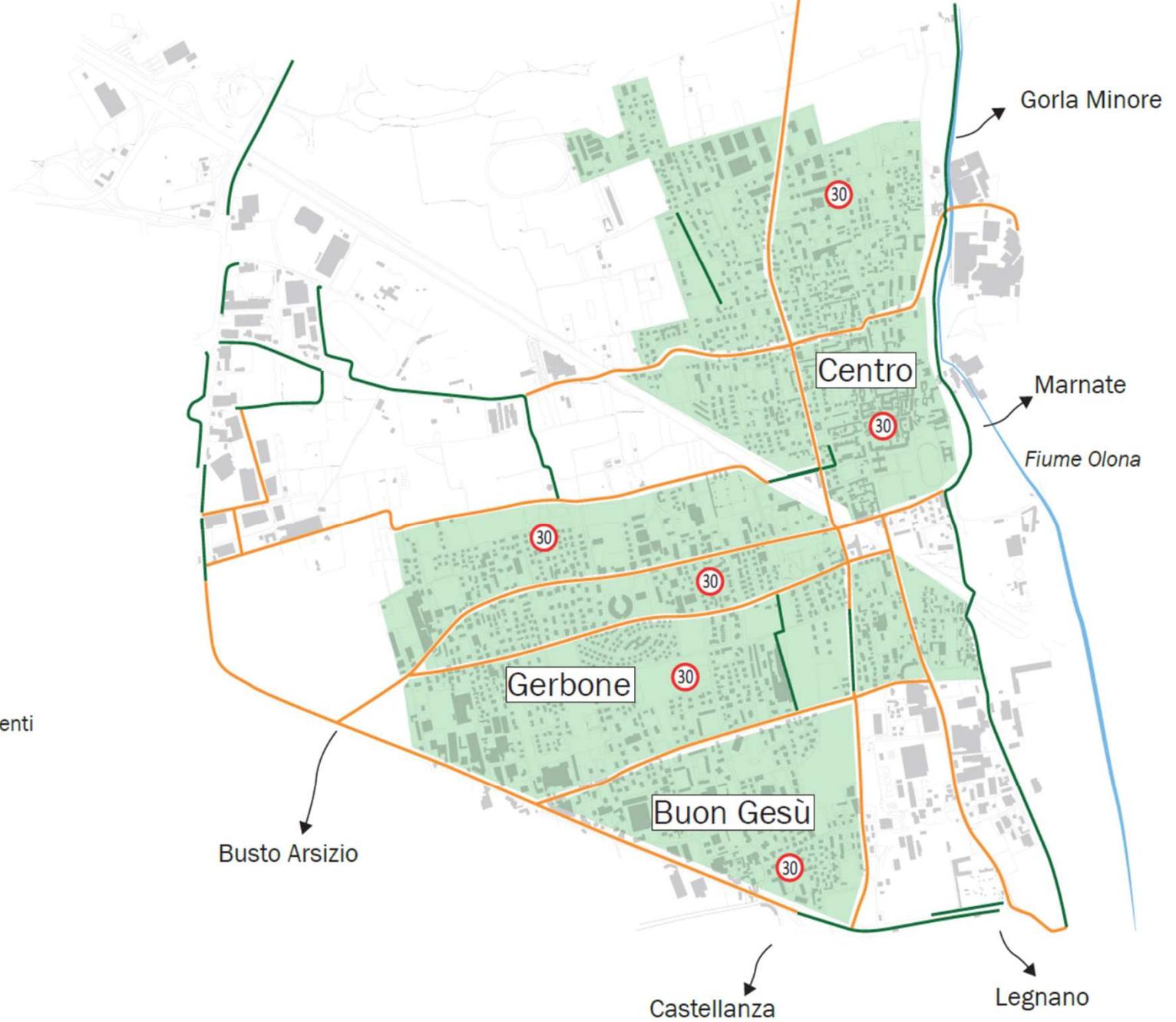
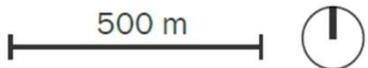
LEGENDA

- Piste ciclabili / Ciclopedonali esistenti
- Progetto



LEGENDA

-  Piste ciclabili / Ciclopedonali esistenti
-  Progetto

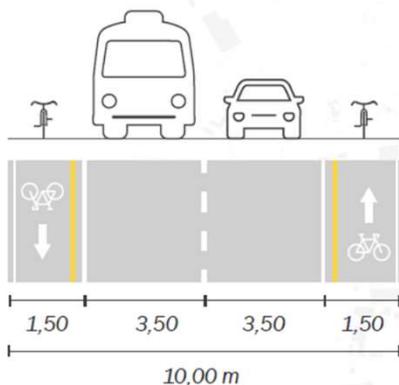


Rete ciclabile portante



Proposte preliminari - Via de Gasperi

A Pista ciclabile monodirezionale su corsia riservata **L**

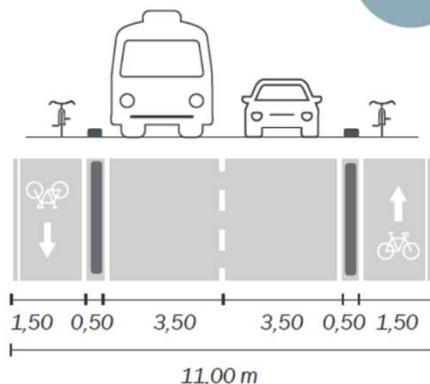


Costo €/m: 60,00
Lunghezza: 1000 m
Stima: 60.000 €
+ costi accessori

Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità (Lr.n. 10/2017)

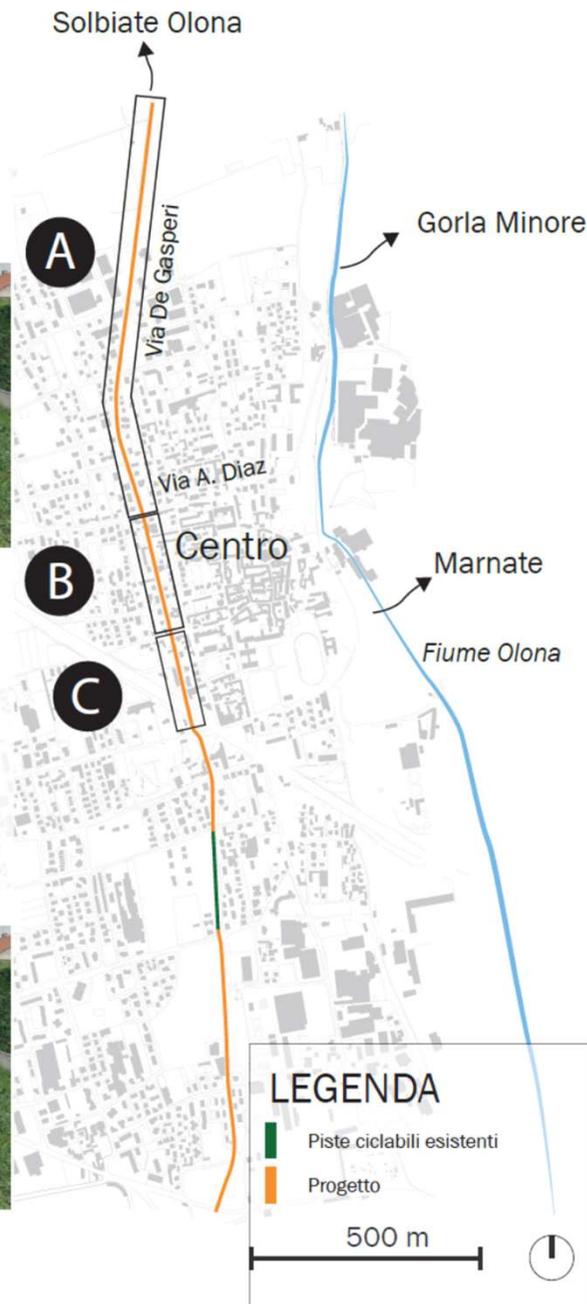
IN ALTERNATIVA

A Pista ciclabile monodirezionale in sede propria **XL**

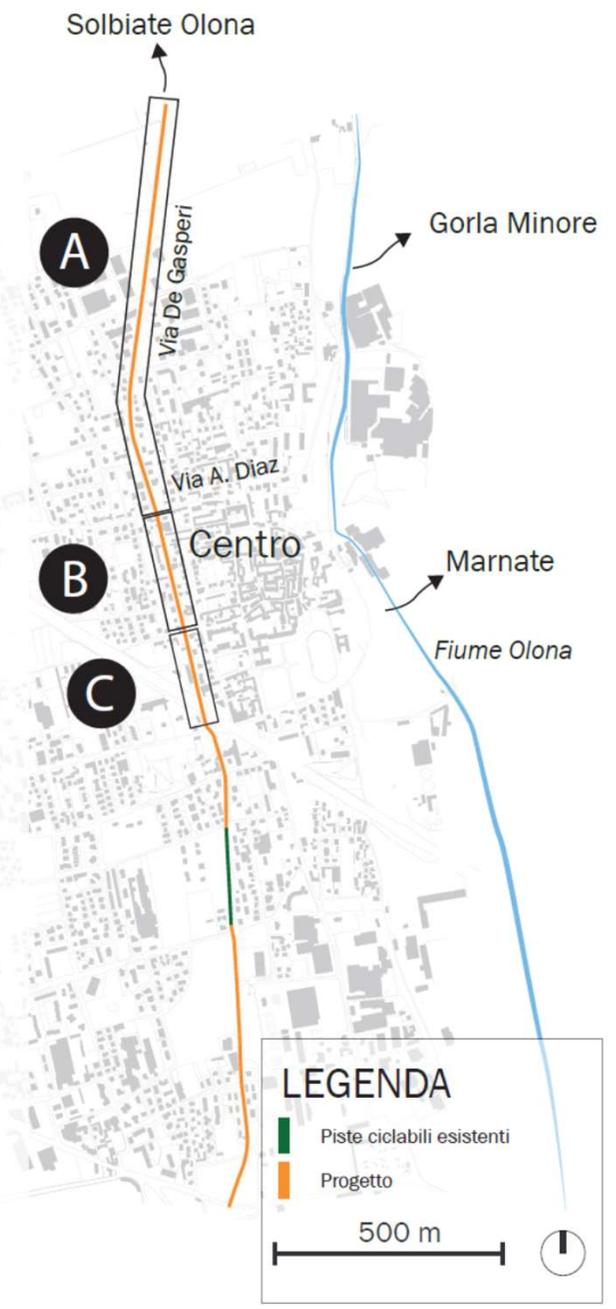
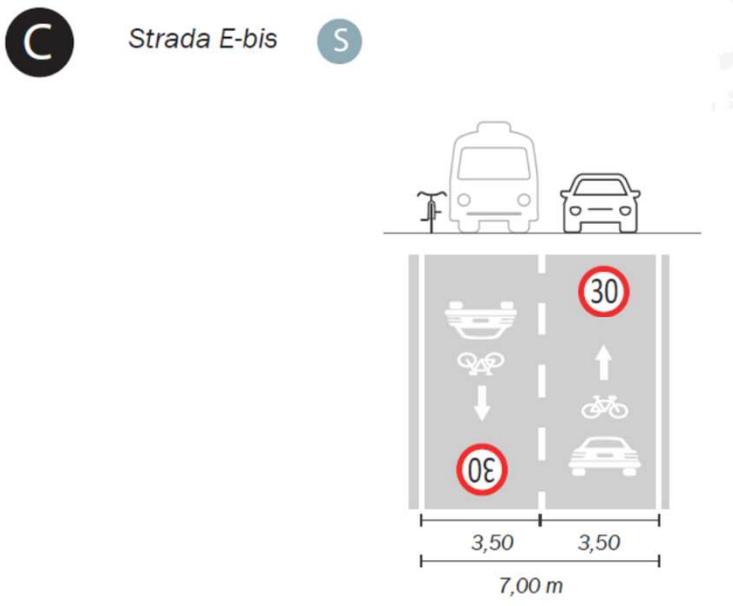
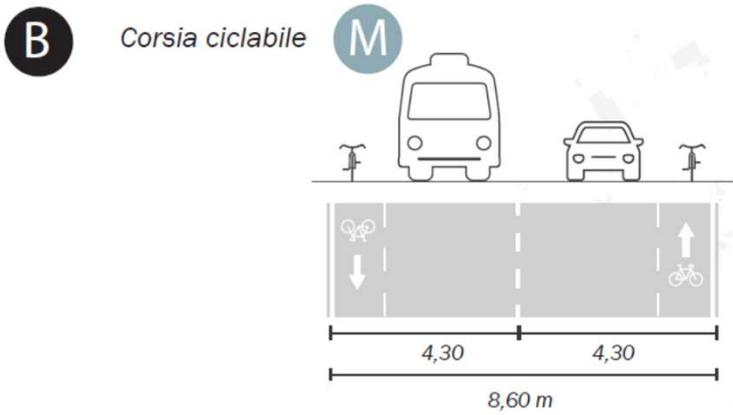


Costo €/m: 150,00
Lunghezza: 1000 m
Stima: 150.000 €
+ costi accessori

Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità (Lr.n. 10/2017)

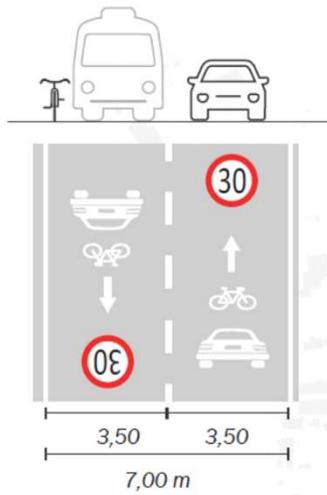


Proposte preliminari - Via de Gasperi

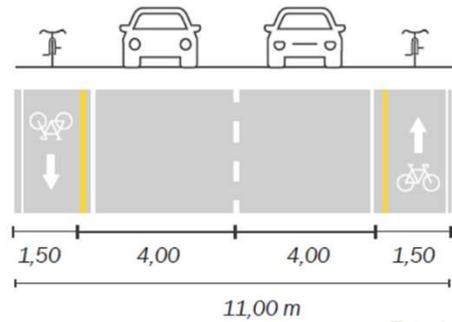


Proposte preliminari - Via Morelli

A Strada E-bis **S**

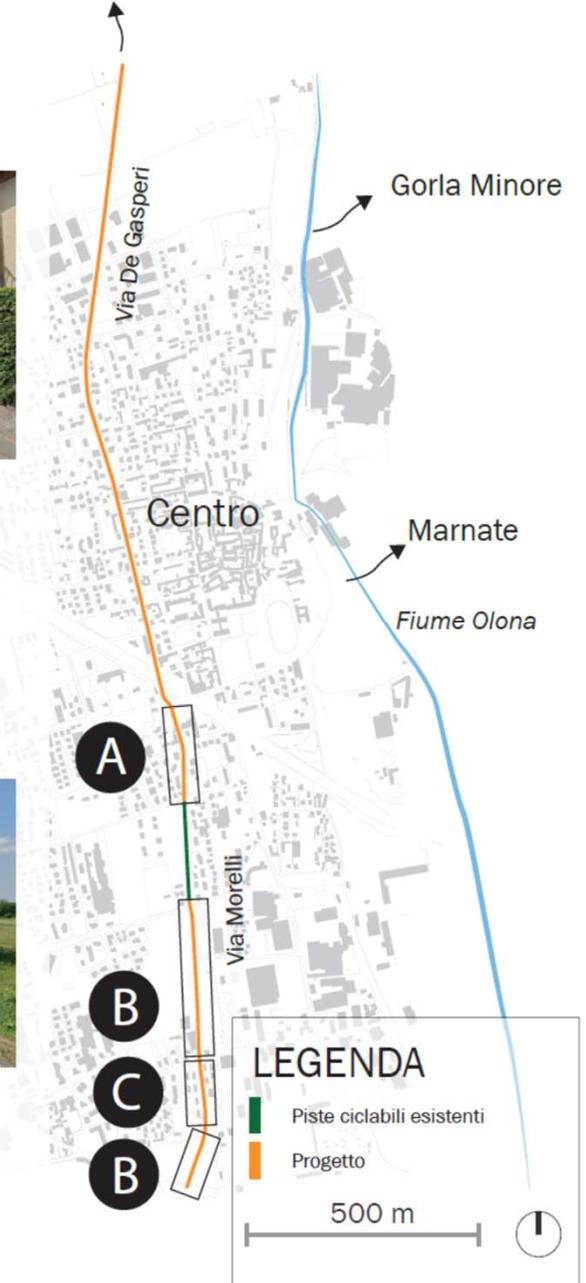


B Pista ciclabile monodirezionale su corsia riservata **L**



Busto Arsizio

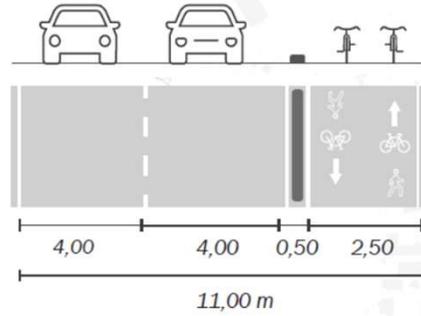
Solbiate Olona



Proposte preliminari - Via Morelli

B

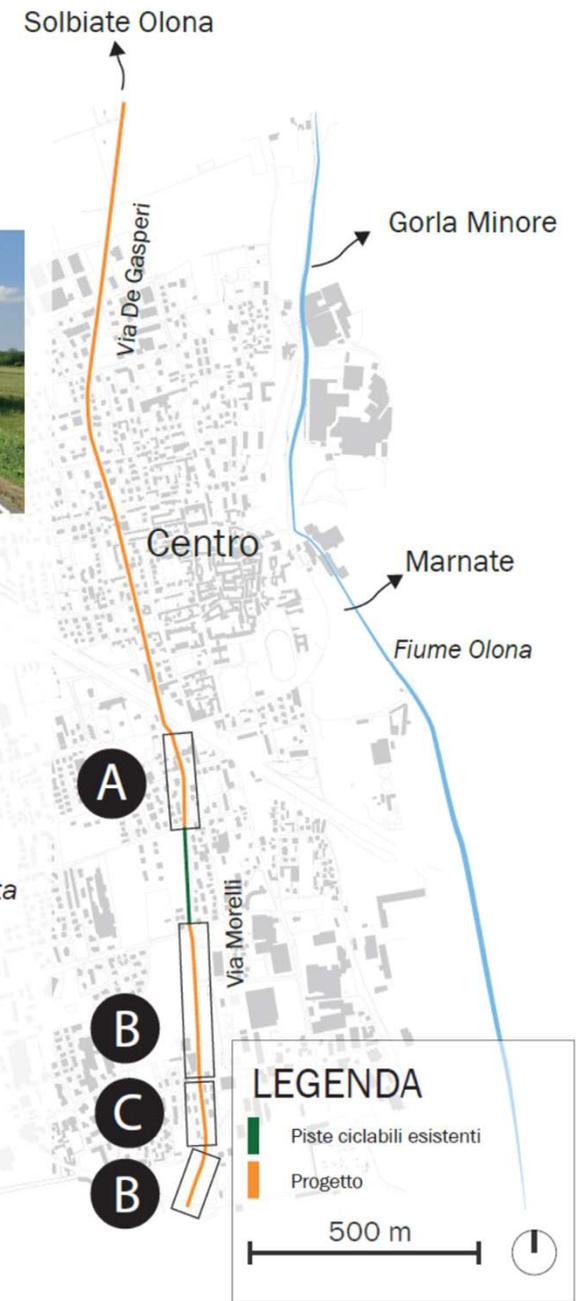
Pista ciclopedonale bidirezionale*



* Via Morelli è un contesto già urbanizzato e dotato, seppur parzialmente, di un'infrastruttura ciclopedonale bidirezionale. Tuttavia occorre sottolineare le criticità dei percorsi bidirezionali in ambito urbano: in corrispondenza di intersezioni, rotonde e immissioni emergono forti criticità legate alla sicurezza dell'utente e all'accessibilità dell'infrastruttura stessa.

Per queste ragioni sarebbe preferibile realizzare infrastrutture ciclabili monodirezionali (una per ciascun senso di marcia), per garantire la massima continuità, sicurezza e accessibilità lungo tutta Via Morelli.

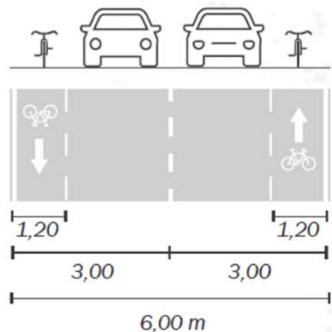
Busto Arsizio



Proposte preliminari - Via Roma

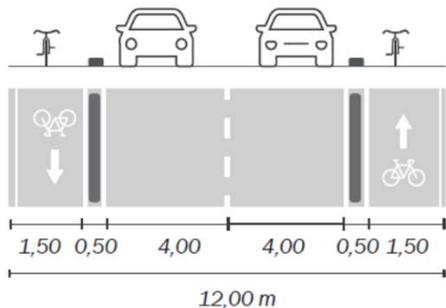
A Corsia ciclabile

M

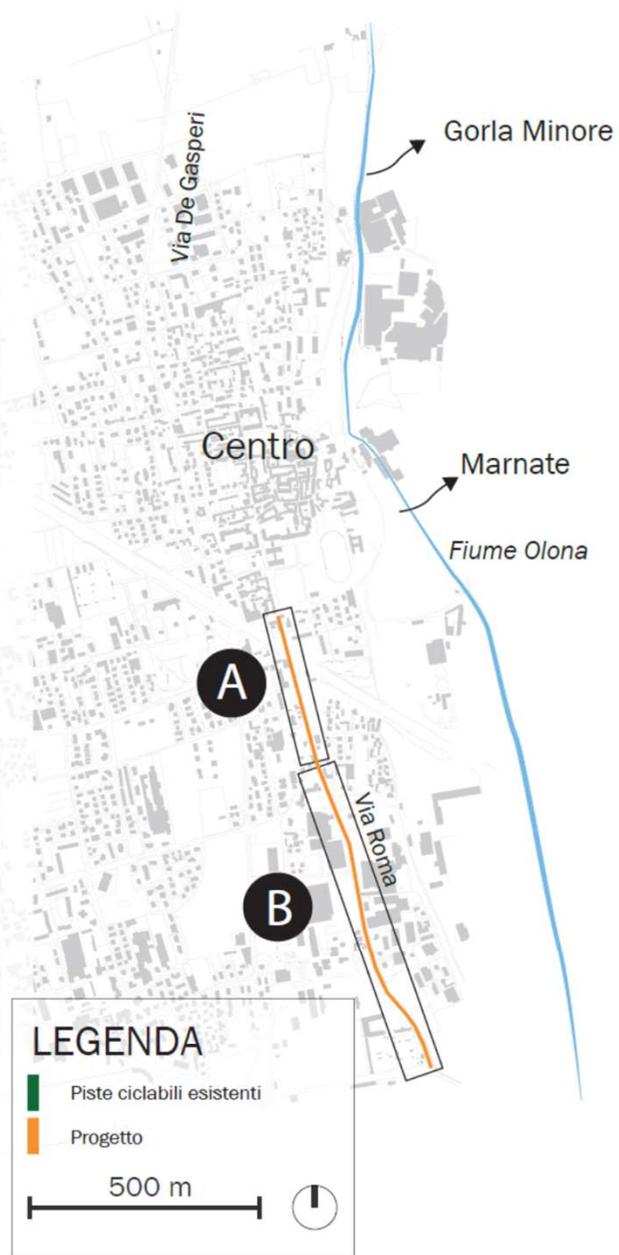


B Pista ciclabile monodirezionale su corsia riservata

XL



Busto Arsizio



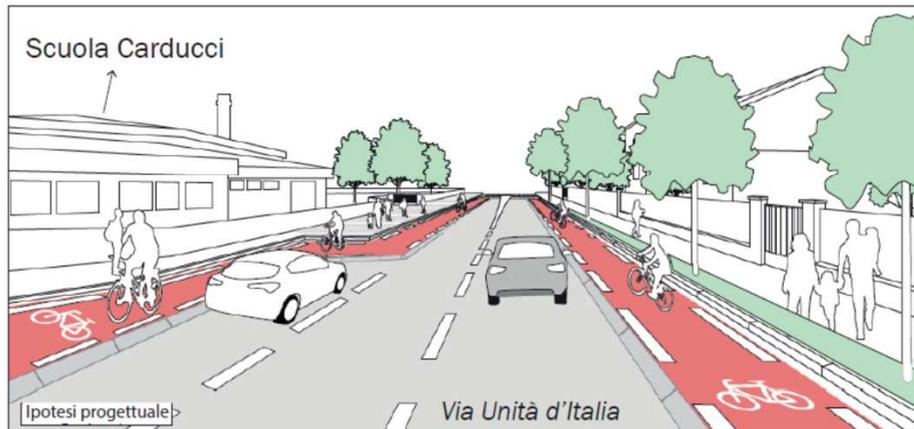
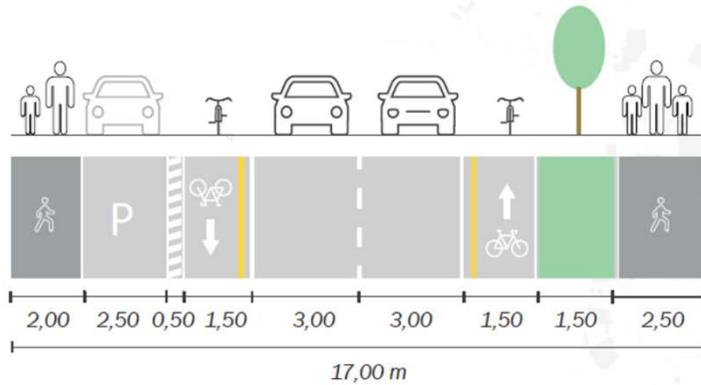
Proposte preliminari - Via Unità d'Italia (scuola Carducci)

Solbiate Olona



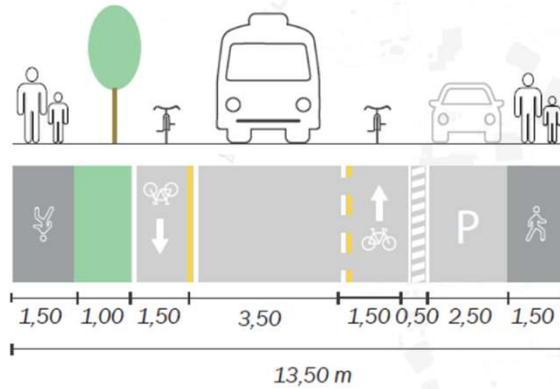
A Riqualificazione tratto antistante la scuola Primaria Carducci

- Pista ciclabile monodirezionale su corsia riservata;
- Marciapiedi larghi almeno 2 metri su entrambi i lati della strada
- Parcheggi per automobili paralleli alla strada
- alberature e verde urbano

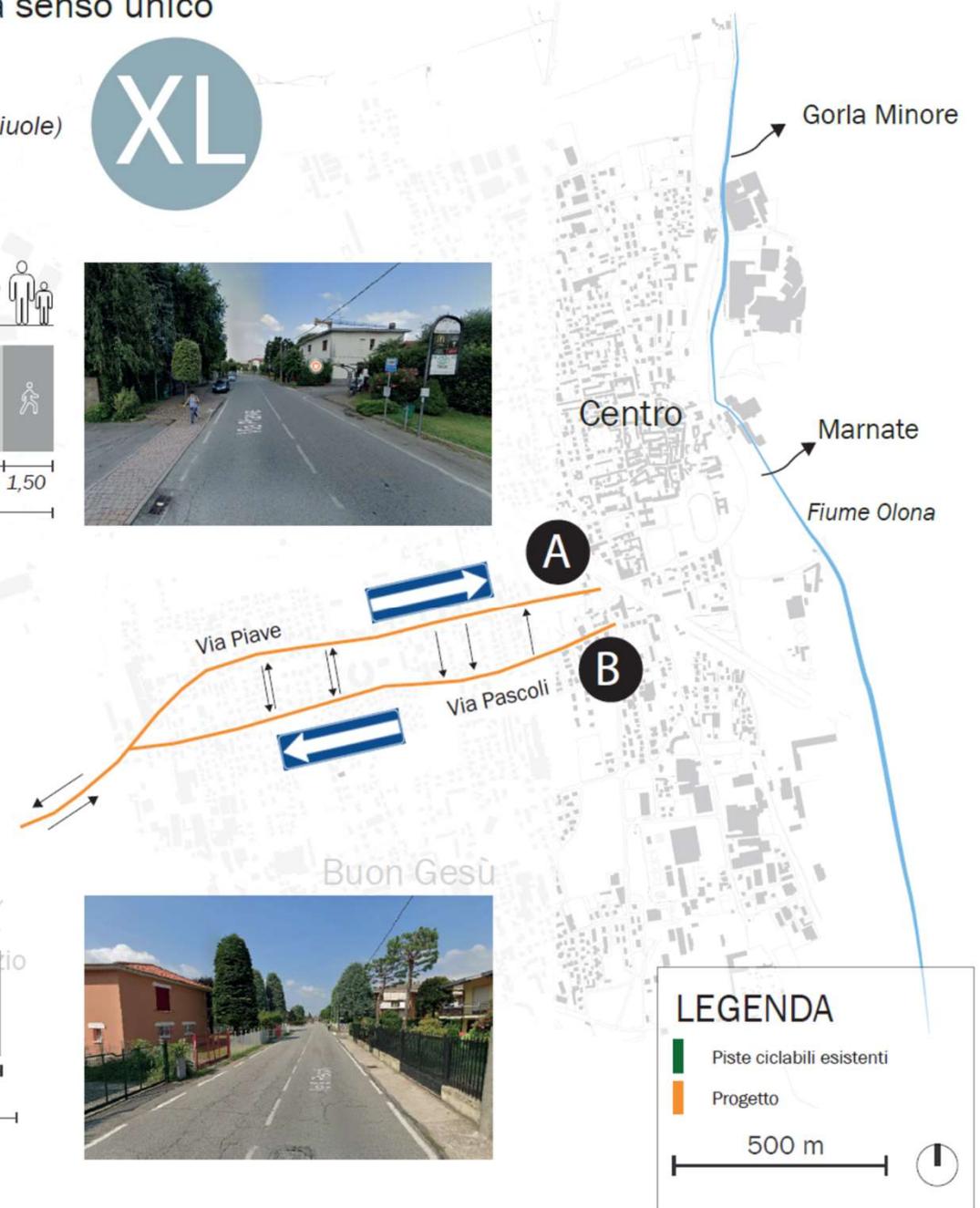
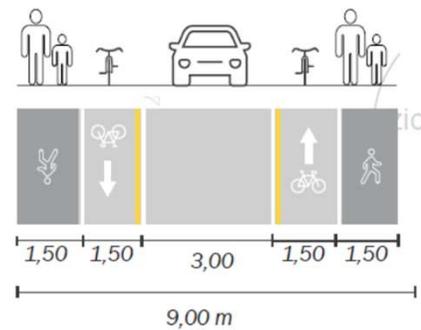


Proposte preliminari - Via Piave e Via Pascoli a senso unico

A Via Piave: doppio senso ciclabile + riqualificazione (alberi, aiuole)



A Via Pascoli: doppio senso ciclabile



LEGENDA

- █ Piste ciclabili esistenti
- █ Progetto

500 m

Proposte preliminari - Via Diaz

Luglio 2021



ESISTENTE Pavimentazione della ciclopedonale bidirezionale



Calcestruzzo drenante



Terra battuta stabilizzata

LEGENDA

-  Piste ciclabili esistenti
-  Progetto

500 m 

Progetto Preliminare

Le taglie delle infrastrutture proposte fanno riferimento alla stima dei costi economici dal punto di vista tecnico.

L'Amministrazione Comunale valuterà quale strategia adottare sia in funzione della sicurezza percepita e reale che emerge dalle analisi sull'incidentalità, sia in funzione delle esigenze del territorio e alla visione dello sviluppo delle infrastrutture ciclabili.

LEGENDA

-  Piste ciclabili / Ciclopedonali esistenti
-  Progetto

