



Progetto Ampliamento Ciclabile Via Gementi - San Silvestro

– Proposta di Intervento avanzata per il Bilancio Partecipato 2018 di Curtatone -



A cura di:
Marco Martini
Coordinatore CdV Gruppo R
San Silvestro

Indice

Oggetto	4
Descrizione.....	4
Definizione.....	4
Motivazioni e Finalità.....	4
Suggerimenti per la Progettazione.....	4
Progetto.....	5
Stima del Costo.....	6
Note.....	7
Riferimenti Normativi e Legislativi.....	7

Oggetto: Ampliamento Pista ciclo-pedonale San Silvestro

Descrizione :

Implementazione dell'attuale rete ciclabile di Curtatone e nella fattispecie di San Silvestro, con un nuovo tratto di ciclabile in Via V.Gementi su corsia riservata.

Definizione:

Le piste ciclabili su corsia riservata offrono uno spazio di circolazione sulla strada protetto e visibile, riservato esclusivamente ai ciclisti. Queste non possono essere percorse dalle automobili, né essere utilizzate per il parcheggio, inoltre sono contrassegnate dalla segnaletica orizzontale sulla carreggiata.

Istituire una pista ciclabile su corsia riservata è più facile, veloce ed economico che realizzare una pista ciclabile in sede propria: sono sufficienti una segnaletica orizzontale ed eventualmente un diverso colore per la superficie stradale, senza alcuna necessità di aprire cantieri stradali.

Una pista ciclabile su corsia riservata fornisce ai ciclisti uno spazio riservato per legge sulla carreggiata e dotato di alta visibilità: è un forte messaggio per tutti gli utenti della strada affinché i ciclisti siano presi in seria considerazione. Dato che una pista ciclabile su corsia riservata richiede meno spazio delle piste ciclabili in sede propria può essere applicata più ampiamente sulle strade urbane già esistenti.

Motivazioni e Finalità:

L'implementazione dell'attuale Rete Ciclabile intende rispondere alla seguenti necessità:

- consentire di percorrere in modo sicuro una delle vie più trafficate della frazione
- collegarsi alle piste ciclabili già esistenti per garantire spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro, ma anche di accesso ai principali Servizi Pubblici Locali (Scuole, Chiese, Parchi, Campi Sportivi, Poste, ecc.)
- difendere e diffondere l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto primario
- favorire benefici individuali, sociali, economici ed ambientali potenzialmente connessi all'uso della bicicletta (e della pedonalità) rispetto a quelli attribuibili a qualunque altro sistema meccanizzato.

Suggerimenti per la Progettazione:

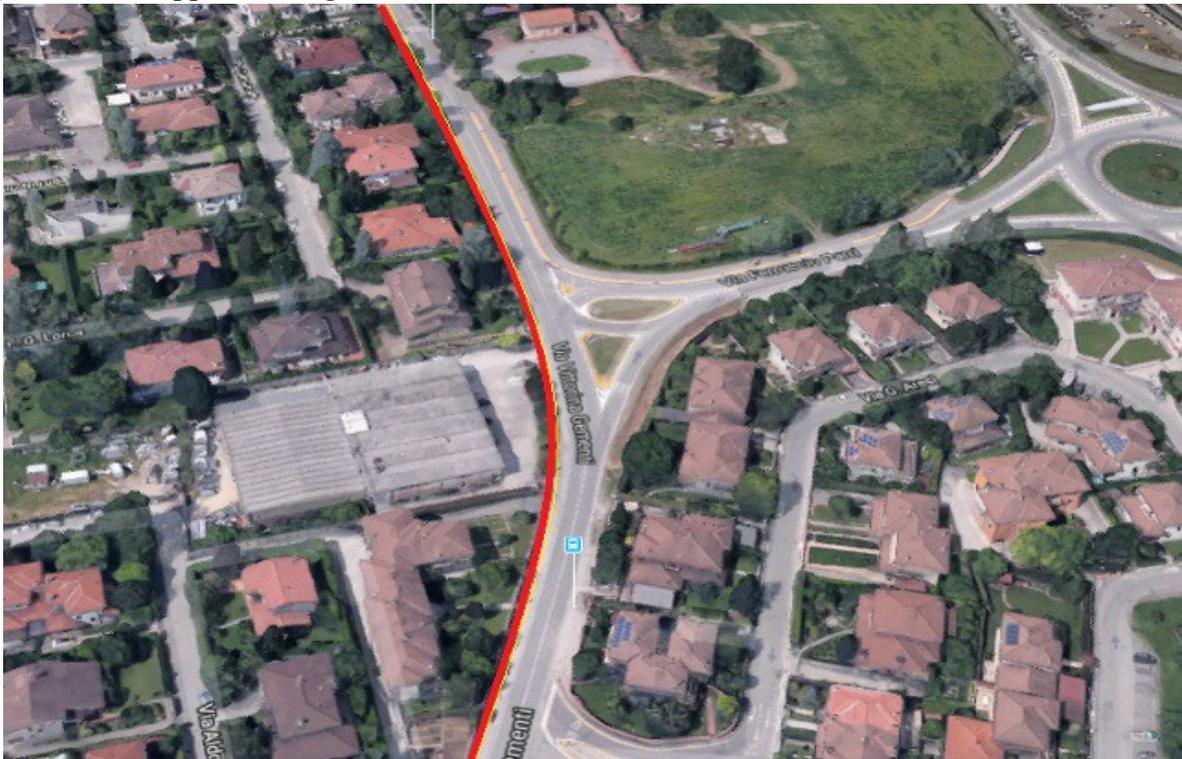
Una pista ciclabile su corsia riservata è indicata dalla segnaletica orizzontale prevista dalle normative nazionali, che in genere comprende la seguente simbologia:

- Una linea di demarcazione, di solito su entrambi i lati, che delimita la pista ciclabile su corsia riservata rispetto alle corsie per il traffico motorizzato.
- Un simbolo di bicicletta, per identificare la pista almeno prima e dopo ciascun incrocio. Il simbolo dovrebbe essere ripetuto a intervalli regolari (per esempio ogni 50-100 m negli agglomerati urbani e ogni 500-750 m al di fuori di essi).
- Un'area tampone di sicurezza, con segnaletica tra la pista ciclabile su corsia riservata e le corsie automobilistiche. Consigliata lungo le strade con traffico relativamente intenso e veloce (50 km/h).
- Una superficie piana. Se il manto stradale della pista è deteriorato (con formazione di buche) o presenta variazioni di livello improvvise (solchi, tombini, canali di scolo) le alternative per i ciclisti sono danneggiare la bicicletta o eseguire una manovra improvvisa e pericolosa per evitare gli ostacoli. Durante la realizzazione di una pista i difetti del manto dovrebbero essere corretti e la manutenzione stradale dovrebbe dare priorità alle piste ciclabili su corsia riservata, poiché i ciclisti risentono molto più dei veicoli a motore del deterioramento del manto stradale.

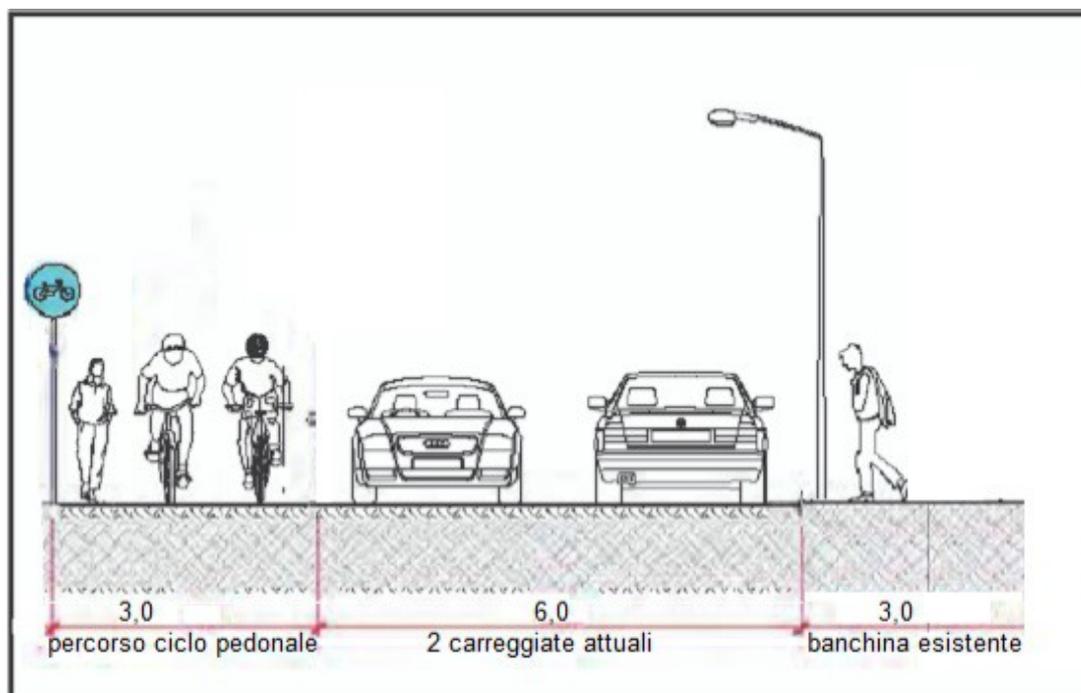
- In generale si consiglia una pavimentazione colorata con una tinta a elevata visibilità; il colore più comune è il rosso (Paesi Bassi), a volte blu (Danimarca) o verde (Francia). Tuttavia la tinteggiatura non viene applicata in modo universale. Inoltre la tinteggiatura viene ritenuta più efficace se è applicata solo alle aree di conflitto, per esempio linee di arresto avanzate, incroci con diritto di precedenza per strade laterali, corsie contromano ecc. In ogni caso, è indispensabile stabilire e applicare una linea di condotta uniforme al fine di definire una situazione chiara per tutti gli utenti della strada. Si consiglia una larghezza minima di 1,5 m (segnaletica esclusa); ciascuna linea di demarcazione è larga circa 0,10-0,15 m.
- Nonostante un ciclista e il suo veicolo occupino uno spazio di circa 0,75 m, per procedere lungo il bordo della strada sono necessari almeno 0,9 m, considerando l'andatura a zig-zag e la distanza di sicurezza da possibili ostacoli. Una larghezza di 1,5 m non solo aumenta il margine di sicurezza e offre maggiore comodità e meno stress, ma mette a disposizione anche lo spazio necessario per eventuali mezzi al traino leggermente più larghi, per gli occasionali sorpassi e per procedere affiancati (per esempio genitori che accompagnano i figli a scuola).
- Una larghezza compresa tra 2 e 2,5 m aumenta la comodità e la sicurezza.
- Se la larghezza è inferiore a 1,5 m, il ciclista sarà costretto a uscire dalla corsia e a percorrere un tratto sulla carreggiata stradale per sorpassare, procedere affiancato o per evitare un ostacolo. Le corsie strette possono essere prese in considerazione solo su strade a bassa velocità.
- Le piste ciclabili su corsia riservata dovrebbero avere una larghezza maggiore sui tratti in salita, in quanto il maggiore sforzo obbliga il ciclista a procedere lungo una linea a zig-zag più pronunciata.

Progetto:

Questo progetto considera la probabile necessità di un piccolo sbancamento e la successiva asfaltatura della banchina di sinistra, infine è prevista la verniciatura di striscie e simboli e l'apposizione di opportuna segnaletica verticale.



Il tracciato è di circa 300 m, partendo dall'incrocio via Amendola/Via Gementi e proseguendo fino all'incrocio di Via Gementi con Via Deledda. Per almeo 80 m dei quali è già stata previntivata la realizzazione di un tratto ciclabile, come riportato sotto nel paragrafo "Note".
La larghezza della banchina di sinistra è di circa 3-3,5 m.



Stima del Costo:

Descrizione	U.M.	Lunghezza	Costo
scavo	7 €/mc	300x0,10x3	630
asfaltatura	15 €/mq	300x3	13.500
Verniciatura strisce e simboli	1,5 €/m	300	450
Segnaletica verticale	1,6 €/m	300	480
Tot.			15.060

Note:

1-In data 17/03/2018 si è tenuto un incontro fra l'Amministrazione Comunale, il sottoscritto (promotore di una raccolta firme per la realizzazione della ciclabile) e il Comitato di Quartiere "Antichi Stradei", in tale occasione si è preventivata l'asfaltatura dei primi 85 m, di tale tratto, entro la fine del 2018.

Tale accordo è da ritenersi come progetto pilota per la riqualifica di Via Gementi, che è allo studio in collaborazione con l'azienda di servizi Casalasca".

2-A fronte di quanto riportato nell'Art. 28 G.U.(Fasce di rispetto per l'edificazione nei centri abitati), al par.2. "Per le strade di tipo E ed F, nei casi di cui al comma 1, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione.", è quindi da verificare l'effettiva necessità di esproprio di parte della banchina.

Riferimenti Normativi e Legislativi:

- Decreto del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti del 22.04.2004 prot.67/S "e' necessario porre allo studio norme funzionali e geometriche per interventi di adeguamento delle strade esistenti per innalzare il livello di sicurezza e migliorare la circolazione stradale.
- Codice della Strada D.Lgs 285/1992
Art.14 2-bis " gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purchè realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza.