



FIAB

Creмасco

Sezione di Fiab Cremona

PROGETTO DI MAPPATURA DEI PUNTI CRITICI E DI REALIZZAZIONE DI UNA RETE CICLABILE URBANA IDONEA AL TRAFFICO CICLOPEDONALE ALL'INTERNO DEL CENTRO ABITATO DELLA CITTA' DI CREMA.

Il progetto prevede l'analisi delle vie di Crema ed una prima proposta risolutiva per i numerosi problemi connessi con la ciclabilità urbana. Questo progetto ha l'obiettivo di stimolare l'Amministrazione e gli Uffici competenti ad avviare studi di fattibilità per risolvere le numerose problematiche che sono state identificate.

Nel corso del progetto sono state identificate le strade principali che riteniamo sia importante mettere in sicurezza nell'ottica di una maggiore attenzione per la mobilità dolce e di una maggiore salvaguardia degli utenti deboli che necessariamente si trovano a percorrere delle strade talvolta dissestate o rischiose. Per dare un maggiore valore pratico per ogni caso problematico identificato è stata proposta una soluzione che non pretende di essere tecnica ma è da intendersi piuttosto come uno spunto su cui effettuare ulteriori analisi e studi.

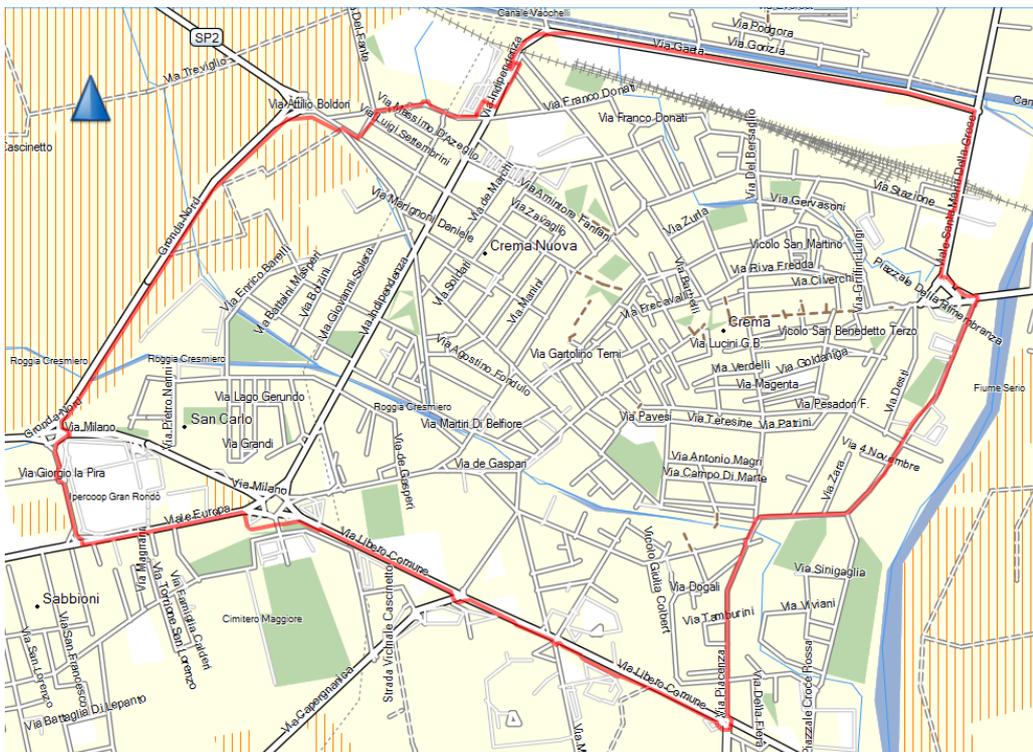
Nella formulazione delle soluzioni proposte sono state tenute in considerazione le contemporanee problematiche di disponibilità fondi consapevoli del momento critico che ci troviamo ad affrontare; siamo però convinti dell'importanza di premere l'acceleratore su una tematica che è sempre più sentita come vitale e di dominio pubblico da parte della cittadinanza. La salvaguardia degli utenti "deboli" e lo sviluppo di una ciclabilità urbana sostenibile, sia dal punto di vista ambientale che dal punto di vista del contesto urbano, sono temi di cui FiabCreмасco si sta facendo portatrice; riteniamo che valga davvero la pena investire tempo ed energie per fare in modo che si agisca per migliorare la qualità della rete ciclopedonale e che i cittadini siano di conseguenza sempre più stimolati a scegliere un modello di trasporto alternativo.

PROGETTO PERCORSO CICLABILE ESTERNO ALLA CITTA'

La valorizzazione della ciclabilità urbana in Crema passa attraverso la realizzazione di due raccordi da identificare attorno alla città rispettivamente uno esterno ed uno interno. Il ruolo del raccordo esterno alla città ha il compito di captare e catalizzare i percorsi ciclabili extraurbani provenienti dai paesi limitrofi. Le tratte extraurbane di maggiore rilevanza che sono convogliate nel centro cittadino sono:

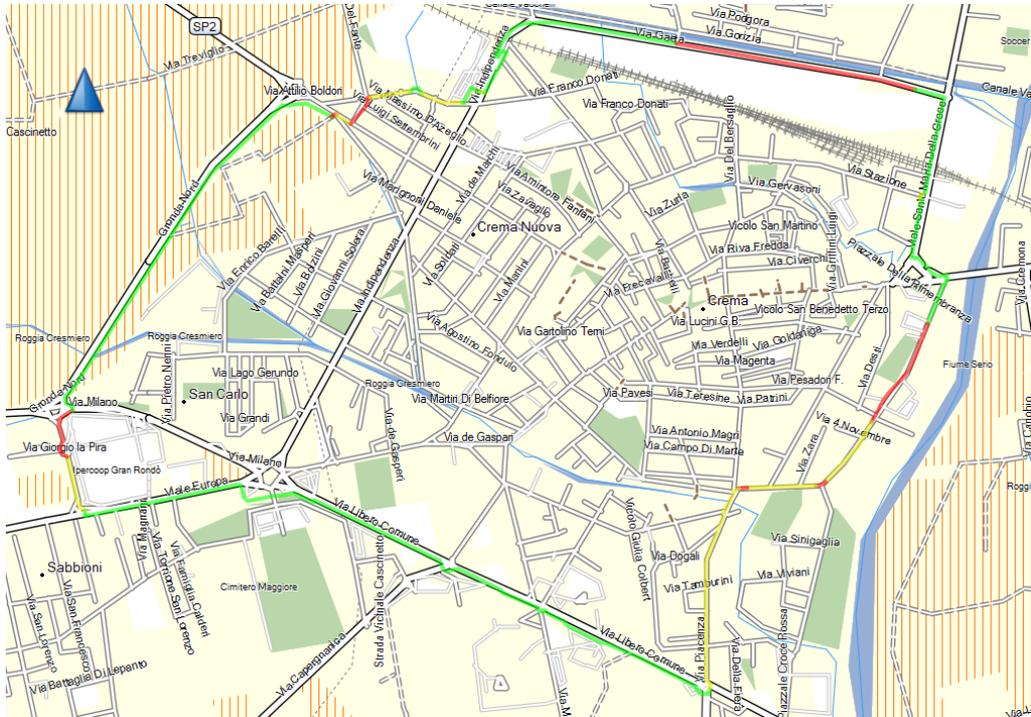
- I. La ciclabile dei Mosi (Via Treviglio)
- II. La ciclabile di Ombriano (Viale Europa)
- III. La ciclabile di Offanengo (Via Cadorna)
- IV. La ciclabile di Izano (Via Cadorna)
- V. La ciclabile di Santo Stefano-Campagnola (Via Caravaggio)
- VI. La ciclabile di Madignano (Via Libero Comune) - in futuro?

Si è quindi cercato di realizzare un percorso che si collegasse facilmente alle ciclabili identificate e parimenti fosse di facile attuazione attraverso l'utilizzo dei tratti ciclabili già presenti. E' stato dunque definito un percorso passante per Via Libero Comune, Viale Europa, Via Giorgio La Pira, Via Gronda Nord, Via Boldori, Via del Picco, Via Indipendenza, Via Gaeta, Viale di Santa Maria, Via IV Novembre, Via Piacenza. Il percorso ha una lunghezza complessiva di 7,8 km e aggira tutto il centro urbano di Crema. Di seguito la mappatura del percorso identificato.



Attraverso il relativo lavoro di mappatura dei punti critici della ciclabilità stradale urbana è stato inoltre possibile realizzare un indice di pericolosità e di intervento delle strade comprese nel tratto ciclabile definito come circolare esterna urbana. Nella cartina sottostante sono stati indicati con colori differenti gli interventi necessari per la realizzazione delle ciclabili: in verde sono indicati i tratti in cui è già presente un

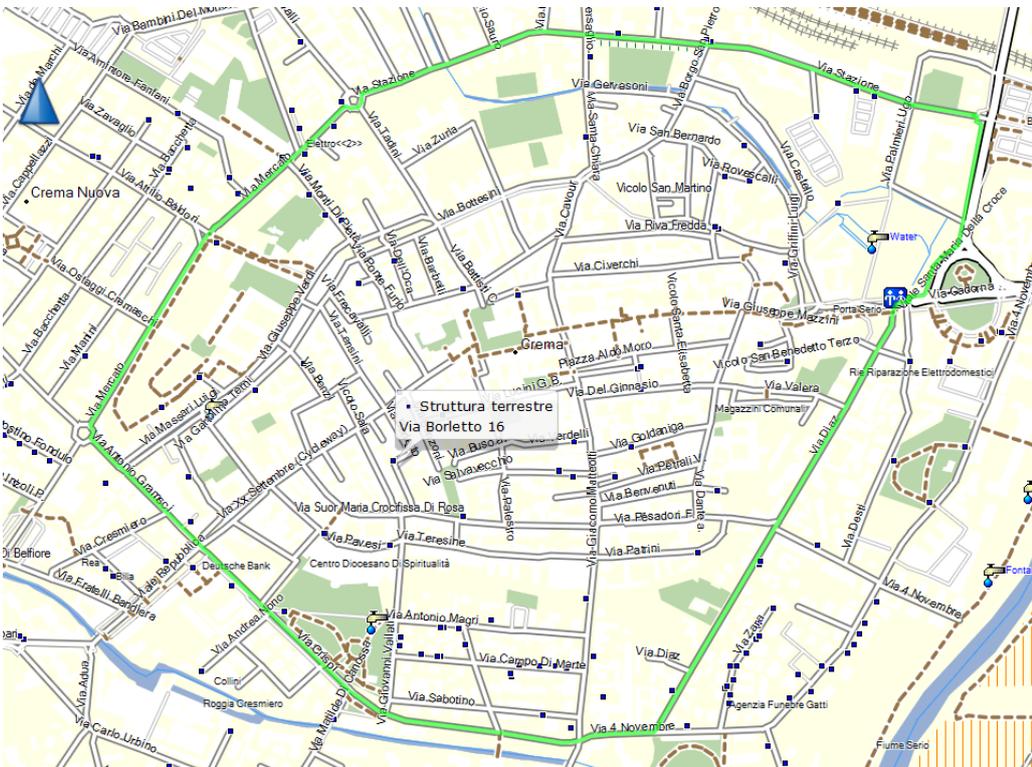
percorso idoneo alla viabilità ciclabile o ciclopeditone; in giallo sono stati indicati i tratti di strada che non necessitano di particolare interventi per la realizzazione di una pista ciclabile o di corsie ciclabili; in rosso sono stati indicati i tratti di strada che necessitano di un intervento strutturale per la realizzazione di un percorso ciclabile o ciclopeditone.



Come si evince dalla cartina soprastante dei 7,8 Km di strada che compongono la pista ciclabile 5,0 Km sono già completi e non necessitano di interventi se non relativi alla segnaletica verticale; 1,5 sono i Km che necessitano di modesti interventi come ad esempio attraversamenti ciclopeditoni o realizzazione di segnaletica orizzontale; infine 1,3 sono i Km che necessitano di interventi strutturali quali la definizione di uno spazio idoneo per la ciclabile e la strutturazione di un percorso sicuro. A fronte di questi dati dunque l'indice di completezza della ciclabile è: per il 64% già completa, per il 19,3% necessita di interventi di facile attuazione; per il 16,7% necessita di interventi strutturali. Per un'analisi dettagliata di quali interventi riteniamo debbano essere realizzati rimandiamo alla sezione seguente dove si analizzano le problematiche strada per strada.

PROGETTO PERCORSO CICLABILE INTERNO ALLA CITTA'

La realizzazione di un raccordo circolare passante all'interno del centro urbano ha come obiettivo quello di creare un percorso ciclabile continuo e ben definito all'interno della città da porre in collegamento con la ciclabile sita all'esterno della città. Attraverso la creazione di un anello circolare ciclabile all'interno della città è possibile convogliare le strade provenienti dalla periferia e direzionarle in modo sistematico verso il centro storico. Inoltre la realizzazione di una rete ciclabile urbana sita nelle vie secondarie consente di unire i due raccordi circolari (esterno ed interno disposti nella città). In questo modo la rete ciclabile viene a rafforzarsi consentendo di percorrere gran parte della città in sicurezza su piste ciclabili o in alternativa su corsie ciclabili promiscue. E' stato dunque possibile identificare un percorso passante rispettivamente per: Via Crispi, Via Gramsci, Via Mercato, Via Stazione, Viale di Santa Maria, Via Diaz, Via IV Novembre. Di seguito la mappatura del percorso indicato.



A differenza della ciclabile esterna alla città, data la differente conformazione stradale, come si vede nelle schede tecniche di analisi delle strade che vengono nella sezione seguente, è stato scelto di privilegiare, laddove mancanti, la realizzazione di percorsi ciclabili attraverso la costituzione di corsi ciclabili a margine della carreggiata. Questa scelta è in sintonia con due temi cari a FiabCremasco che sono la condivisione delle strade fra autoveicoli e velocipedi: tutelando e regolamentando il comportamento degli uni e a moderando gli eccessi degli altri. La scelta di realizzare corsie ciclabili si allinea inoltre con le moderne scelte sulla viabilità adottate in numerose città europee che sempre più spesso puntano a ridurre la velocità dei mezzi a motore (le cosiddette zone 30) ed a valorizzare un sistema viabilistico promiscuo. In questo modo si viene a creare un percorso ciclabile di 3,3 Km idoneo al transito di velocipedi.

Attraverso il relativo lavoro di mappatura dei punti critici della ciclabilità stradale urbana è stato inoltre possibile realizzare un indice di pericolosità e di intervento delle strade comprese nel tratto ciclabile definito come circolare interna urbana. Nella cartina sottostante sono stati indicati con colori differenti gli interventi necessari per la realizzazione delle ciclabili: in verde sono indicati i tratti in cui è già presente un percorso idoneo alla viabilità ciclabile o ciclopeditale; in giallo sono stati indicati i tratti di strada che non

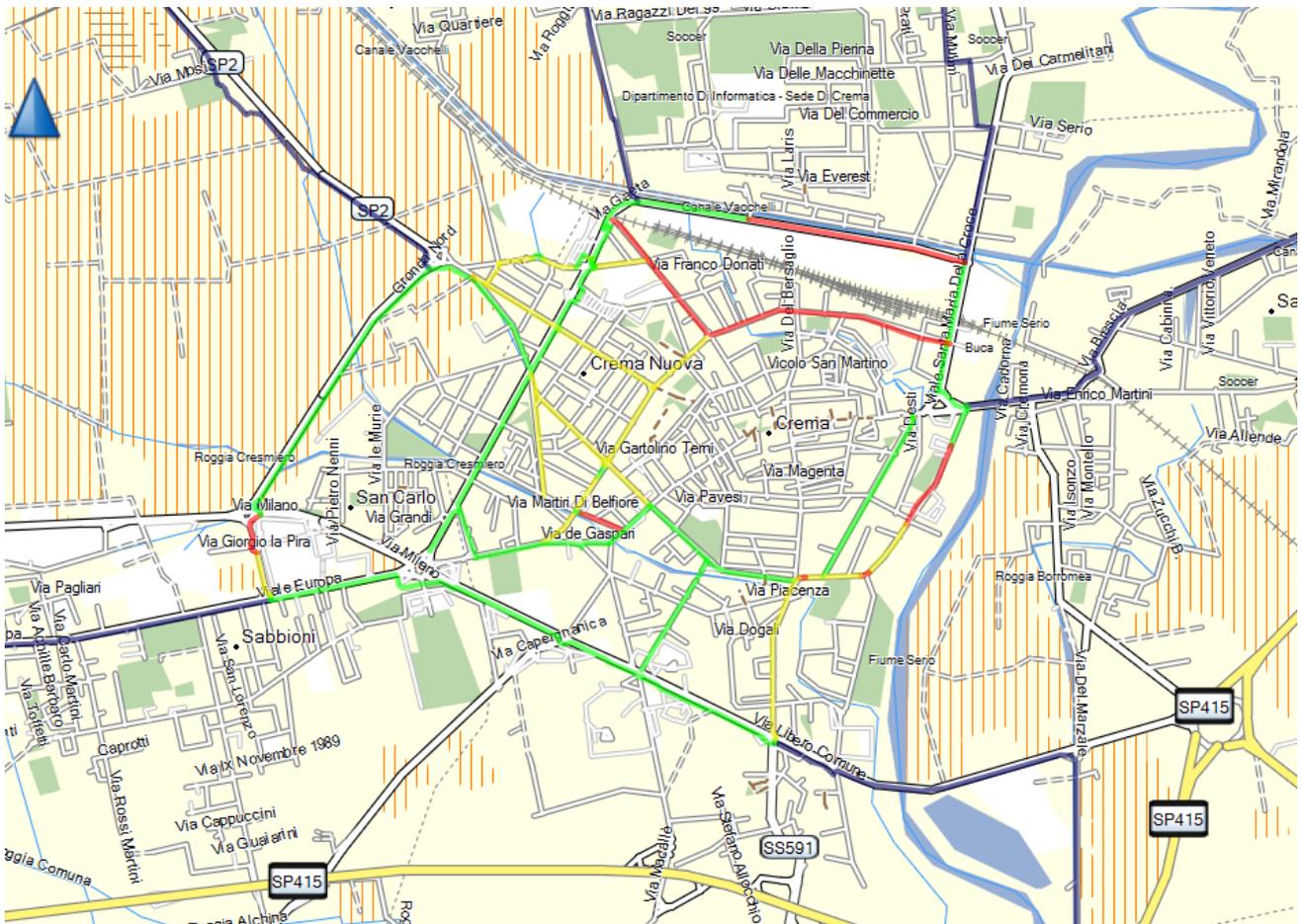
necessitano di particolare interventi per la realizzazione di una pista ciclabile o in alternativa di corsie ciclabili; in rosso sono stati indicati i tratti di strada che necessitano di un intervento strutturale per la realizzazione di un percorso ciclabile o ciclopedonale.



Dalla cartina sopraindicata emerge come la realizzazione di una circolare ciclabile interna necessiti di un buon numero di interventi che però non presentano nessuna modifica struttura della carreggiata. Laddove si rende necessaria la realizzazione ex novo di un percorso ciclabile gli interventi sono da ridurre alla creazione di corsie ciclopedonali a margine della carreggiata. Da quanto detto emerge il fatto che dei 3,3 Km di cui è costituita la circolare ciclabile interna alla città 1,0 Km è già completo e non necessita di interventi se non per quanto riguarda un eventuale segnaletica orizzontale e verticale; per i restanti 2,3 Km si rendono necessari interventi non strutturali. A fronte di questo dunque l'indice di completezza della ciclabile è: per il 30% già completa, per il 70% necessita di interventi di facile attuazione. Per un'analisi dettagliata di quali interventi riteniamo debbano essere realizzati rimandiamo alla sezione seguente dove si analizzano le problematiche strada per strada.

SEZIONE III - ANALISI SISTEMATICA DELLE PROBLEMATICHE

Di seguito sono state analizzate singolarmente le strade che si ritiene svolgano un'importante funzione nell'ambito della ciclabilità urbana. Per ognuna di esse sono state valutate le problematiche e si è cercato di proporre una soluzione realizzabile con il minor dispendio economico e modificando il meno possibile la viabilità attuale. Ultimato il lavoro è stato quindi possibile redarre una mappa con gli indici di pericolosità e di intervento delle ciclabili presenti nelle strade analizzate. Di seguito è presentata la mappa con evidenziati gli indici di pericolosità delle strade. È stato utilizzato il colore verde per indicare le strade o i tratti di strada che non presentano problematiche di sicurezza per la viabilità ciclopedonale; in giallo sono stati indicati invece i tratti in cui il ciclopedone non può andare in piena sicurezza; in rosso infine sono state indicate le strade che, data la mancanza di infrastrutture e l'elevato traffico presente, presentano un grosso rischio per la viabilità ciclopedonale o ciclistica.



Dalla cartina si nota come i maggiori problemi della ciclabilità urbana si riscontrano nella parte N e N/E della città. Nella parte settentrionale della città manca completamente una ciclabile di raccordo fra Via Indipendenza e Via IV Novembre. Tale mancanza è dovuta a due gap costituiti da Via Gaeta e da Via Stazione che presentano entrambe un elevato livello di criticità. Analogo livello di criticità si riscontra in altre quattro strade cittadine ovvero rispettivamente ad W Via IV Novembre (per il tratto meridionale), Via Fratelli Bandiera, Via Cavalli e Via Giorgio La Pira. La sistemazione di Via IV Novembre e di Via Giorgio La Pira rientra nel progetto di realizzazione di un raccordo ciclabile esterno alla città e riteniamo pertanto debbano avere una particolare attenzione. La criticità di Via Cavalli e di Via Fratelli Bandiera risulta dovuta da un lato dalle politiche attuate nella gestione della via (Via Fratelli Bandiera - parcheggi a spina di pesce), dall'altro alla presenza di marciapiedi su entrambi i lati della carreggiata (Via Stazione). Altro tratto che presenta

criticità, seppur minori, è situato nella parte W della città e di preciso fra Via Indipendenza ed il centro urbano. In questa zona della città è presente una ciclabile completa lungo tutta Via Indipendenza ma sono pressoché assenti ciclabili che connettano la via principale di Crema con il centro storico. Come si nota dai provvedimenti proposti riteniamo che questo sia un tema su cui c'è bisogno di lavorare intervenendo con semplici provvedimenti per realizzare collegamenti ciclopedonali idonei.

conseguenza con la ciclabile di Via Treviglio proponiamo di rendere ciclopedonale l'attraversamento all'inizio della via nell'ottica di un percorso unico che colleghi Via Boldori con Via Treviglio [foto 5].

Nel tratto 2 visti gli spazi e la presenza di attività commerciali sul lato sinistro della carreggiata riteniamo sia in primo luogo utile privilegiare la messa in sicurezza del percorso ciclopedonale a destra della carreggiata. La zona ciclopedonale è già completa; gli unici provvedimenti per migliorare la viabilità ciclopedonale sarebbero: il riadattamento degli attraversamenti pedonali a ciclo-pedonali in corrispondenza con gli incroci di Via De Marchi, Via Monsignore A. Cappellazzi, Via Samarani, Via Bacchetta e Via Manini; l'installazione di transenne che impediscano agli automobilisti di parcheggiare, parzialmente o completamente, sopra il percorso ciclo-pedonale.

VIA GRAMSCI in direzione Via Crispi

DESCRIZIONE DEL PERCORSO.

Data la lunghezza della strada i provvedimenti da compiere sono molto vari: nel primo tratto basterebbe procedere al rifacimento della segnaletica orizzontale e del manto stradale con particolare attenzione agli attraversamenti ciclopeditali; nel secondo tratto la presenza di spazio sul lato sinistro della carreggiata dove installare una pista ciclopeditale consentirebbe, attraverso la segnaletica verticale e orizzontale idonea, di realizzare un collegamento sino all'incrocio con Viale Repubblica.



ANALISI DETTAGLIATA.

Analisi di Via Gramsci con riferimenti in direzione Via IV Novembre.

Data la lunghezza e l'eterogeneità della via si rende necessaria la suddivisione in due tratte rispettivamente:

- I. tratto 1, da Via De Marchi sino all'intersezione con Via Mercato
- II. tratto 2, da Via Mercato sino all'intersezione con Viale Repubblica

Il tratto 1 non presenta elevate criticità ed è già presente su entrambi i lati della carreggiata uno spazio pedonale. Sarebbe quindi necessario solamente l'impianto di una segnaletica orizzontale idonea ed il rifacimento del manto stradale che in molti casi è sconnesso e pericoloso. Un altro punto su cui è importante intervenire è costituito dagli attraversamenti presenti sulle trasversali alla via. In questo caso sarebbe fondamentale procedere all'installazione e al rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale per agevolare il transito dei ciclopeditoni in sicurezza. Analogo discorso va fatto sugli attraversamenti siti in Via Mercato che andrebbero convertiti in ciclopeditali.

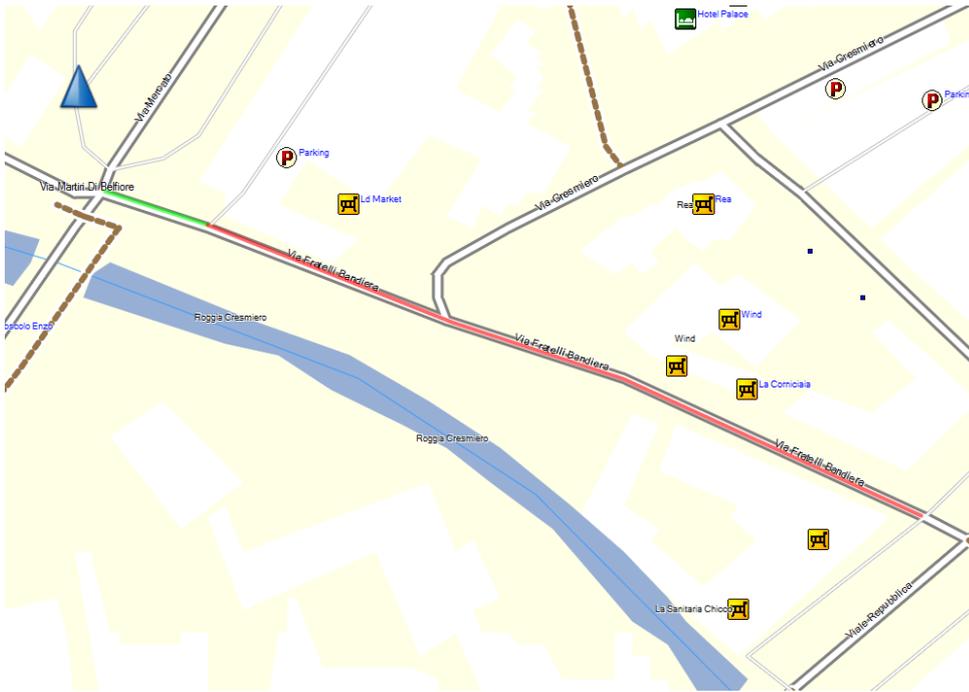
Il tratto 2 non ha una vera e propria pista ciclopeditale benché sia presente lo spazio necessario alla realizzazione sul margine sinistro della carreggiata. Il primo tratto della pista ciclopeditale sarebbe da porre

sul marciapiede, molto ampio ed adatto ad ospitare la segnaletica orizzontale necessaria. Questa situazione procede sino alla svolta di Via Antonio Gramsci vicino alle vecchie mura della città; qui si rende necessaria la realizzazione di un attraversamento ciclopedonale ben segnalato. La ciclabile proseguirebbe poi di fronte allo stabilimento abbandonato (in questa parte sarebbe necessario solo il parziale rifacimento del manto stradale) e poi, sempre sul lato sinistro, davanti all'immobile commerciale in prossimità dell'incrocio con Via Cresmiero. Sino alla conclusione della via non ci sono ulteriori interventi da attuare se non la realizzazione di attraversamenti ciclopedonali presso l'incrocio con Viale Repubblica.

VIA FRATELLI BANDIERA in direzione Viale Repubblica

DESCRIZIONE DEL PERCORSO.

Via Fratelli Bandiera è utilizzata da ciclisti e pedoni come collegamento da Via Indipendenza, passando per Via Martiri di Belfiore, a Viale Repubblica. Essa presenta un'elevata criticità dovuta allo spazio esiguo della carreggiata a senso unico, ridotto ulteriormente dalla presenza di parcheggi disposti a spina di pesce. La messa in sicurezza della via prevede quindi l'ampliamento della carreggiata attraverso la disposizione dei parcheggi paralleli alla strada.



ANALISI DETTAGLIATA.

Analisi di Via Fratelli Bandiera con riferimenti in direzione Viale Repubblica.

La connessione di Via Mercato mostra delle problematiche di sicurezza dovute alla poca visibilità dell'attraversamento pedonale. Si rende quindi necessaria l'installazione di segnaletica verticale e il riadattamento dell'attraversamento pedonale a ciclo-pedonale inteso come prosecuzione di Via Martiri di Belfiore e indirettamente come intersezione diretta al centro storico da Via Indipendenza.

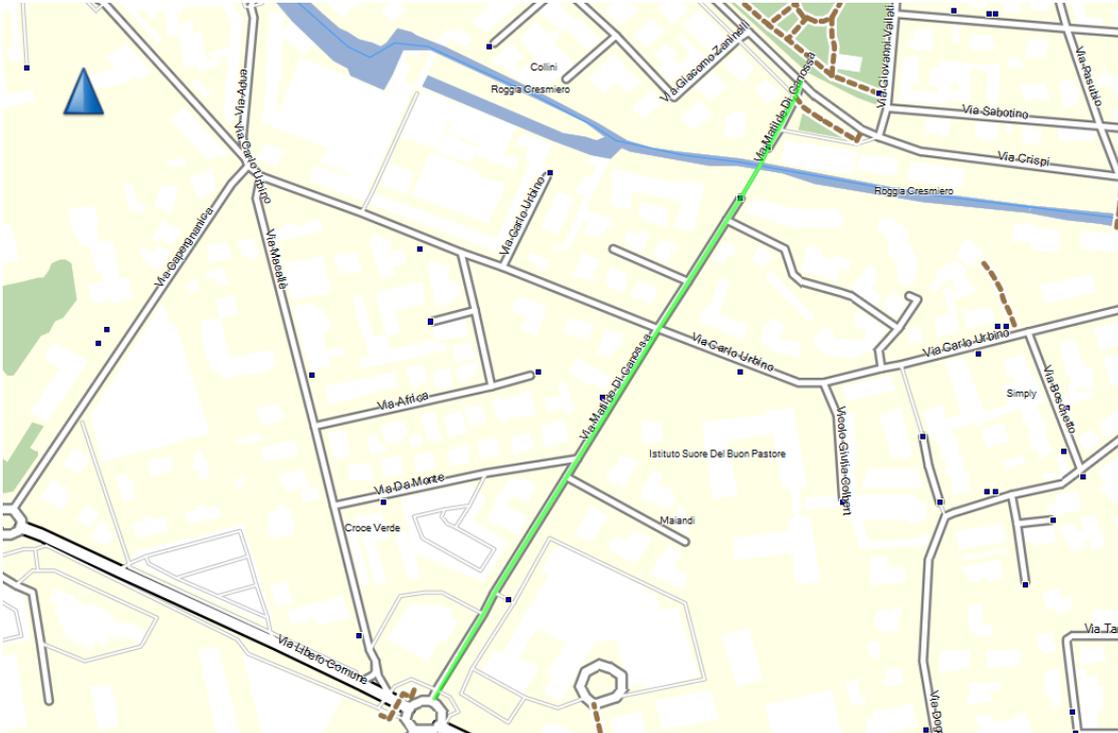
Attualmente l'attraversamento pedonale termina pochi metri dopo l'inizio di Via Fratelli Bandiera ostruito completamente dalla presenza di parcheggi. Per garantire la sua prosecuzione è necessaria la rimozione o lo spostamento dei parcheggi in modo che siano paralleli alla strada e la disposizione di un percorso ciclo-pedonale a margine della carreggiata.

Dopo l'incrocio con Via Cresmiero, a causa dei parcheggi disposti a spina di pesce e del marciapiede presente sul lato destro, si ha un netto restringimento della carreggiata che comporta una situazione di pericolo. Al fine di rendere la carreggiata più larga i parcheggi presenti sul lato sinistro della strada andrebbero disposti paralleli alla stessa. Questo consentirebbe di tracciare sul lato destro una ciclabile a fianco del marciapiede. Un ulteriore provvedimento connesso con i suddetti è una migliore segnalazione dei parcheggi posti al margine della carreggiata per disincentivare parcheggi illeciti che provocano un inutile pericolo per pedoni e ciclisti. Tale situazione prosegue sino all'incrocio con Viale Repubblica.

VIA MATILDE DI CANOSSA in direzione Via Libero Comune

DESCRIZIONE DEL PERCORSO.

La strada ha già una ciclabile separata dalle corsie automobilistiche. Il percorso ciclo-pedonale presenta pochi punti critici ovvero il dissestato fondo stradale, le modeste dimensioni che non riescono a contenere il flusso di ciclisti e pedoni contemporaneo e gli attraversamenti stradali inadeguati.



ANALISI DETTAGLIATA.

Analisi di Via Fratelli Bandiera con riferimenti in direzione Via Libero Comune.

Il percorso ciclopedonale posto sul lato sinistro della carreggiata presenta pochi punti critici. Il tratto posto prima dell'intersezione con Via Carlo Urbino sia come segnaletica che come dimensioni delle corsie non ha alcuna problematica. Alcune problematiche sorgono invece una volta superata l'intersezione:

- il fondo stradale è in numerosi punti sdruciolevole e rovinato, si renderebbe quindi necessario il ripristino dei tratti malmessi.
- le dimensioni della corsia ciclo-pedonale non sono idonee al flusso di passanti; tale situazione è aggravata ulteriormente dalla presenza della Scuola ITIS Galileo Galilei. Allo stato attuale non sono possibili opere di risistemazione per ovviare a tale problematica se non rivedendo completamente l'assetto stradale.
- l'attraversamento in corrispondenza della laterale di Via Matilde di Canossa è assente. Sarebbe quindi necessario procedere alla realizzazione di un attraversamento ciclo-pedonale ed analogo discorso può essere fatto con l'attraversamento posto alla fine della via che collega i due lati della carreggiata. Dal momento che questo attraversamento consente l'inserimento nella ciclabile di Via Libero Comune, per un fattore di continuità, sarebbe necessario riadattarlo ad attraversamento ciclopedonale.

Terminata la GIZETA lo spazio carrabile torna ad essere adeguato all'installazione di una ciclabile, tale situazione si interrompe nuovamente a causa dei parcheggi siti di fronte ai negozi posti sul lato sinistro della carreggiata. Qui lo spazio è completamente ostruito dalle auto, sarebbe quindi necessario ridurre lo spazio dedicato alle auto per consentire la prosecuzione del percorso ciclabile. Questo problema può essere ovviato disponendo i parcheggi per le auto a spina di pesce o in alternativa paralleli alla strada. In questo modo si riuscirebbe a guadagnare, in prossimità degli immobili posti a lato della strada, lo spazio necessario per garantire la prosecuzione della pista ciclopedonale. Sempre in relazione a questa problematica sarebbe doveroso lo spostamento parziale dello stop posto in prossimità del n.45 di Via IV Novembre. Oltrepassato lo stop la pista ciclopedonale dovrebbe proseguire nello spazio compreso fra i parcheggi e la carreggiata attraverso un'ideale segnaletica orizzontale e delle eventuali barriere per evitare parcheggi irregolari.

Arrivati in prossimità del Park Hotel Residence lo spazio al margine sinistro della carreggiata si riduce bruscamente, ulteriormente ostacolato dalla presenza di alberi. In questo punto non è presente lo spazio necessario per la prosecuzione della pista ciclabile se non attraverso la riduzione dello spazio dedicato alla carreggiata automobilistica. In questo punto si potrebbe realizzare una corsia ciclabile a margine della carreggiata.

Torna ad esserci spazio da destinare ad una corsia ciclopedonale dopo il Park Hotel Residence nella zona compresa fra i parcheggi e gli alberi piantumati a bordo strada sul lato sinistro; tale situazione permane sino alla conclusione della via. In questo ultimo tratto si renderebbe necessaria la realizzazione di transenne per evitare che come vengano parcheggiate automobili in modo irregolare sulla pista ciclabile.

VIA VIVIANI in direzione Via del Macello

DESCRIZIONE DEL PERCORSO.

La strada mostra numerose problematiche dovute principalmente alla mancanza di uno spazio adeguato della carreggiata per ospitare tutte le corsie necessarie. Gli ultimi interventi di messa in sicurezza dei pedoni attraverso la realizzazione di attraversamenti pedonali con isole spartitraffico per favorire il rallentamento della auto hanno ulteriormente aggravato la situazione dei ciclopeditoni. Infatti la percorrenza automobilistica si è notevolmente ridotta nei punti dove sono state realizzate le isole pedonali. La presenza di queste strettoie provoca necessariamente una problematica di sicurezza dei ciclisti i quali oltre a trovarsi su una strada inadatta in quanto mancante di una corsia ciclopeditonale sono spesso sorpassati rasente dalle auto.



ANALISI DETTAGLIATA.

Come già detto la ciclabile presenta numerose problematiche dovute alla realizzazione degli attraversamenti ciclopeditonali e delle isole spartitraffico con l'obiettivo di rallentare il traffico automobilistico e di conseguenza mettere in sicurezza i pedoni. Tuttavia tale provvedimento provoca dei problemi di sicurezza per i ciclopeditoni che, date le strettoie che si sono venute a creare, si vedono spesso oltrepassate rasente da automobili.

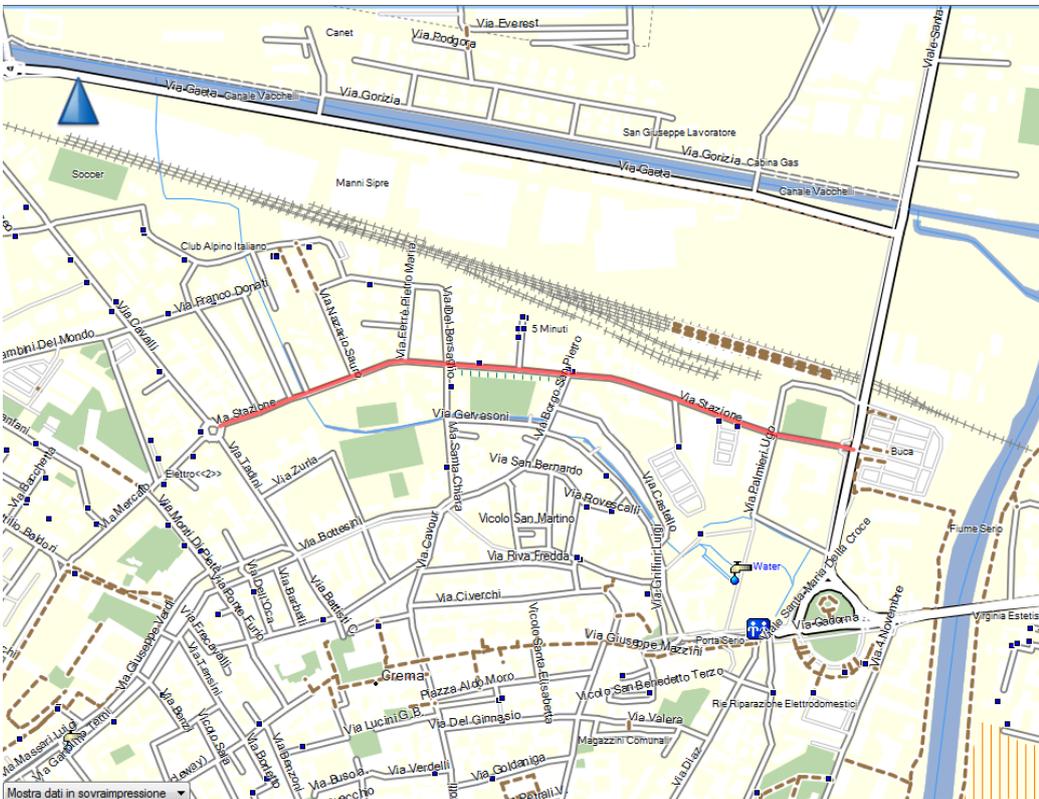
Riteniamo che la soluzione per questa problematica passi necessariamente attraverso la realizzazione dei provvedimenti strutturali e comporti la modifica dell'assetto stradale. Per risolvere la situazione di pericolosità sarebbe necessaria la rimozione dei parcheggi e la conseguente realizzazione di una corsia ciclabile dedicata accanto alla carreggiata automobilistica.

VIA STAZIONE in direzione Viale di Santa Maria

DESCRIZIONE DEL PERCORSO.

Via Stazione presenta una problematica elevata dovuta all'assenza totale di un percorso ciclabile adeguato nonostante la via sia notevolmente trafficata da velocipedi. La soluzione che si presenta in proposito è quindi decisa e precisa e si sviluppa secondo due idee alternative: da un lato è possibile la realizzazione di una corsia ciclabile a margine della carreggiata secondo l'idea di condivisione della strada fra automobili e velocipedi. In quest'ottica si prevede la realizzazione di una corsia accanto al marciapiede e la riduzione della velocità consentita sulla carreggiata a 30 km orari. La promiscuità stradale è uno dei tratti fondamentali di una nuova mobilità.

In alternativa, una soluzione ben più invasiva prevede l'abbattimento di uno dei due marciapiedi posti a margine della carreggiata e la realizzazione di una pista ciclopedonale che consenta il traffico lungo l'intero tratto della via.



ANALISI DETTAGLIATA.

Analisi di Via Stazione con riferimenti in direzione Viale Santa Maria.

La realizzazione nella via di una pista ciclopedonale richiede un intervento massiccio; allo stato attuale dei fatti i ciclisti, laddove vogliono percorrere la via, in quanto utile accesso alla stazione ed alla parte est della città, sono costretti a percorrere la carreggiata a margine poiché i due marciapiedi posti rispettivamente a destra ed a sinistra della carreggiata sono impraticabili in bicicletta.

Dunque le soluzioni che possono risolvere il problema della ciclabilità della via e che possono garantire la messa in sicurezza di un tratto stradale altrimenti pericoloso sono due:

- il provvedimento meno invasivo e che consideriamo maggiormente valido prevede la realizzazione di una corsia ciclabile a senso unico, definita da segnaletica orizzontale e da strisce di demarcazione, ad entrambi i margini della carreggiata in prossimità del marciapiede. Questo provvedimento si pone in linea con l'idea, di cui FIAB si fa portatrice, che la viabilità urbana sia da condividersi fra automobili e ciclisti. Quindi la realizzazione di una corsia ciclabile all'interno della carreggiata e la posa di segnaletica verticale volta alla segnalazione della corsia ciclabile a margine della strada sono un provvedimento innovativo ed utile per salvaguardare i ciclisti e proiettato ad introdurre un elemento di riflessione nel più ampio dibattito sulla mobilità stradale condivisa.

- il secondo e meno realizzabile provvedimento prevede la demolizione di uno dei due marciapiedi posti ai margini della strada in modo tale da ottenere lo spazio necessario per la realizzazione della pista ciclopedonale, altrimenti impraticabile.

La realizzazione di una ciclabile in Via Stazione consentirebbe un importante collegamento fra Via Mercato ed il Viale di Santa Maria garantendo in questo modo una connessione fra le direttrici extraurbane che dal viale di Santa Maria si sviluppano (si intende la ciclabile di Pianengo e la ciclabile di Offanengo).

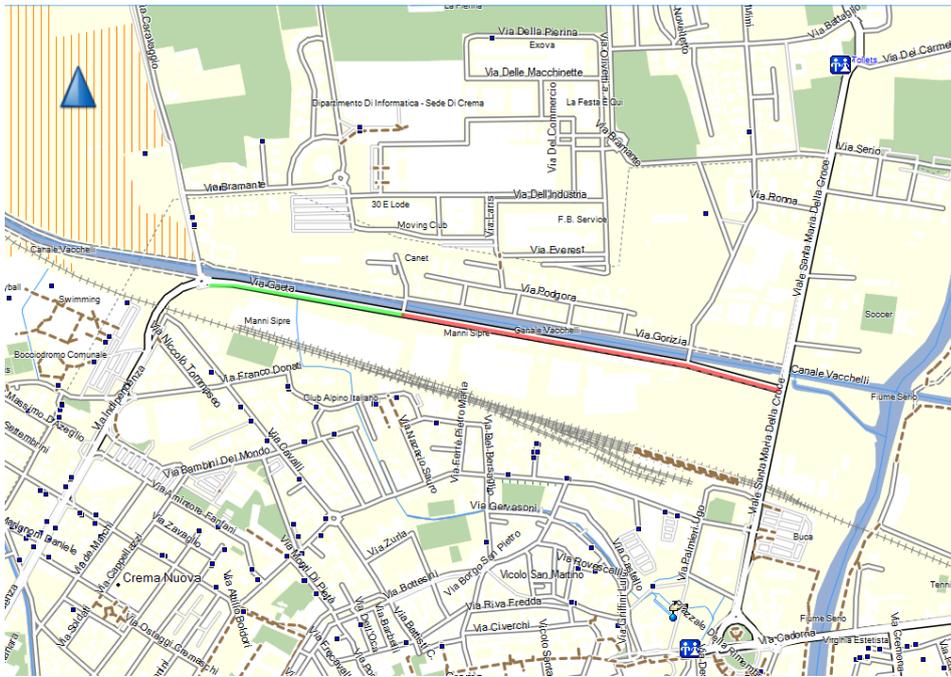
Allo stato attuale dei fatti va ribadito che la via risulta impraticabile e ad alto rischio di incidentalità per cui si auspica un intervento volto al miglioramento di tale situazione.

Sarebbe inoltre opportuno proseguire la ciclabile anche presso la svolta che porta al piazzale della stazione. Tale provvedimento si mostra necessario dal momento che manca una soluzione dedicata ai ciclisti che preveda il transito in entrambi i sensi in connessione con Via Stazione e la stazione stessa. Riteniamo quindi opportuna la realizzazione di una corsia ciclabile promiscua in sicurezza per connettere la stazione e Via Stazione. In questo modo si ridurrebbe il rischio per i ciclopedoni dovuto al fatto che attualmente i ciclisti per raggiungere Via Stazione dalla stazione devono percorrere il tratto in senso unico o in alternativa passare allungare notevolmente la strada passando dal Viale di Santa Maria.

VIA GAETA in direzione Viale di Santa Maria

DESCRIZIONE DEL PERCORSO.

La via presenta un'elevata criticità dovuta alla completa assenza, nel tratto posto in prossimità dell'incrocio con il viale di Santa Maria, di un percorso ciclabile. Sarebbe dunque necessaria la prosecuzione del percorso ciclabile che arriva da Via Indipendenza sino alla conclusione della via stessa.



ANALISI DETTAGLIATA.

Analisi di Via Gaeta con riferimenti in direzione Viale Santa Maria.

In prossimità dell'incrocio con Via Indipendenza e con Via Caravaggio non sono riscontrate particolari criticità. La presenza della pista ciclabile posta sul lato destro della carreggiata e separata dal tratto automobilistico consentono un'agevole percorrenza dei ciclisti e dei pedoni.

La situazione cambia drasticamente a metà della via, laddove la pista ciclopedonale è bruscamente interrotta in presso lo stabilimento SIPRE. Da qui sino alla conclusione della via la pista ciclopedonale è completamente assente causando un pericolo di incidentalità elevato. Sarebbe quindi necessaria la prosecuzione della ciclabile lungo il tratto mancante di Via Gaeta favorendo in questo modo la connessione fra Via Indipendenza ed il Viale di Santa Maria. La realizzazione della ciclabile passa attraverso la realizzazione di un manto stradale adeguato e attraverso la posa di una segnaletica orizzontale e verticale che consenta il traffico sicuro degli utenti.

Lo spazio necessario per la realizzazione di una pista ciclabile (da valutare un eventuale esproprio degli spazi posti di fronte allo stabilimento SIPR) è presente sino all'arrivo nel numero civico 15 della via. In questo punto la presenza di un'immobile sporgente sulla carreggiata ne riduce lo spazio percorribile. In questo punto sarebbe dunque necessaria la riduzione della carreggiata.

Superato questo ostacolo lo spazio da destinare alla pista ciclopedonale torna ad essere presente senza l'adozione di drastiche soluzioni. La situazione permane sino all'incrocio della strada con il Viale di Santa Maria.

Nel tratto 2 la via prosegue in modo analogo oltre l'incrocio con Via Federico Pesadori; la pista ciclabile ben segnalata permane sul lato sinistro della carreggiata. Anche l'attraversamento di Via Valera è consentito a ciclopeditoni e garantisce continuità del percorso ciclopeditonale. La ciclabile prosegue in questo modo sino all'incrocio con Via Cadorna, unica nota è l'attraversamento pedonale posto nei pressi del numero civico 3, sempre sul lato sinistro della carreggiata, che consente il definitivo arrivo in Via Cadorna. Questo attraversamento pedonale andrebbe convertito in attraversamento ciclopeditonale.

VIALE REPUBBLICA in direzione Via Gramsci

DESCRIZIONE DEL PERCORSO.

La strada non presenta elevate criticità, gli elementi di disturbo alla circolazione sono essenzialmente gli attraversamenti pedonali posti all'intersezione con Via Gramsci, che andrebbero convertiti in attraversamenti ciclopeditoni, e la terminazione della via in prossimità di Via Gramsci che andrebbe risistemata per consentire un fluido passaggio dei pedoni come dei ciclisti.



ANALISI DETTAGLIATA.

Analisi di Viale Repubblica con riferimenti in direzione Via Gramsci.

La via non presenta particolari criticità né sul lato sinistro della carreggiata né sul lato destro. E' possibile suddividere la via in:

- I. lato destro della carreggiata
- II. lato sinistro della carreggiata

Il lato destro della carreggiata è ben connesso con l'incrocio di Via Gramsci mentre per l'intersezione con Via Alcide de Gasperi sarebbe necessario modificare il cartello di percorso pedonale posto sopra il ponte che passa sopra il Cresmiero e sostituirlo con un cartello di percorso ciclopeditone. Unica altra nota in linea con le intenzioni dell'amministrazione è lo spostamento dei parcheggi per le auto all'esterno della zona limitrofa ai negozi e la realizzazione di un'isola ciclopeditone sicura ed agevole lungo tutto il lato destro della carreggiata.

Sul lato sinistro è presente invece una pista ciclopeditone con attraversamenti idonei e ben segnalata. Tuttavia tale pista termina bruscamente in prossimità di Via Alcide De Gasperi a causa di un attraversamento pedonale e di un marciapiede senza possibilità di discesa da parte di utenti in bicicletta.

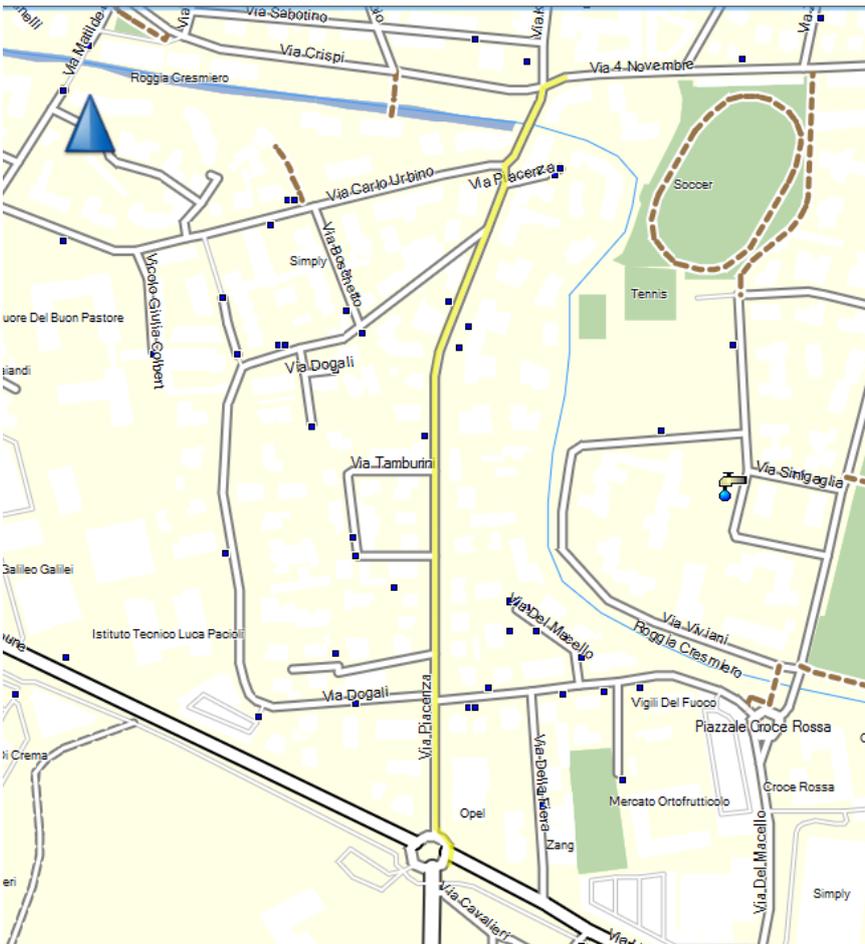
Per questo motivo si rende necessaria la realizzazione di uno scivolo del marciapiede posto in prossimità del Cresmiero e la realizzazione di un attraversamento ciclopedonale che consentano il facile transito degli utenti ai due lati della carreggiata.

Nota particolare va fatta per i quattro attraversamenti posti all'incrocio con Via Gramsci i quali sono tutti ad esclusivo uso di utenti a piedi ed andrebbero invece convertiti ad uno ciclopedonale.

VIA PIACENZA in direzione Via IV Novembre

DESCRIZIONE DEL PERCORSO.

La strada mostra alcuni fattori di criticità dovuti principalmente all'assenza di una segnaletica orizzontale e verticale idonea. La presenza di uno spazio separato dalla carreggiata sul lato destro della stessa consente di ipotizzare la realizzazione di una pista ciclabile volta a collegare Via Libero Comune a Via Diaz e di conseguenza indirettamente Piazza Garibaldi.



ANALISI DETTAGLIATA.

Analisi di Via Piacenza con riferimenti in direzione Via IV Novembre.

Data la lunghezza della strada è possibile suddividere il percorso in due tratti rispettivamente:

- I. tratto1, dall'intersezione con Via Libero Comune all'intersezione con Via del Macello
- II. tratto 2, dall'intersezione con Via del Macello all'intersezione con Via IV Novembre

Il tratto 1 è la parte che presenta maggiori criticità dal momento che la completa mancanza di segnaletica lascia spazio a soluzioni pericolose. Partendo dall'intersezione con Via Libero Comune, per un fattore di continuità, si rende necessaria la modifica degli attraversamenti posti nei pressi della rotonda da attraversamenti pedonali ad attraversamenti ciclopeditoni. Analogo discorso va fatto per il passaggio pedonale posto subito dopo l'inizio della via.

Data la conformazione della strada e le già presenti infrastrutture utili per favorire la mobilità ciclopedonale, sarebbe da privilegiare il lato destro della carreggiata che consente continuità lungo tutto il percorso senza dover necessariamente effettuare attraversamenti sulla strada. Appena iniziata Via Piacenza ci si trova di fronte al primo problema costituito da un basso marciapiede che divide lo spazio oltre la transenna in una parte sopraelevata ed in una sottostante. Per una corretta viabilità sarebbe quindi necessaria la rimozione di questo marciapiede e la realizzazione di segnaletica orizzontale e verticale per segnalare la presenza della pista ciclopedonale. Tuttavia anche senza la rimozione del marciapiede lo spazio, seppur limitato, consente l'installazione di una pista ciclopedonale a bassa percorrenza. La situazione prosegue sino all'incrocio con Via del Macello, ben segnalato attraverso un attraversamento ciclopedonale.

Il tratto 2, proseguendo sempre lungo il lato destro della carreggiata, nella sua prima parte non presenta criticità; sarebbe solamente necessaria la disposizione di una corretta segnaletica orizzontale e verticale per segnalare la presenza della pista ciclopedonale: lo spazio è idoneo e il manto stradale non presenta zone dissestate né ci sono incroci pericolosi o mal segnalati.

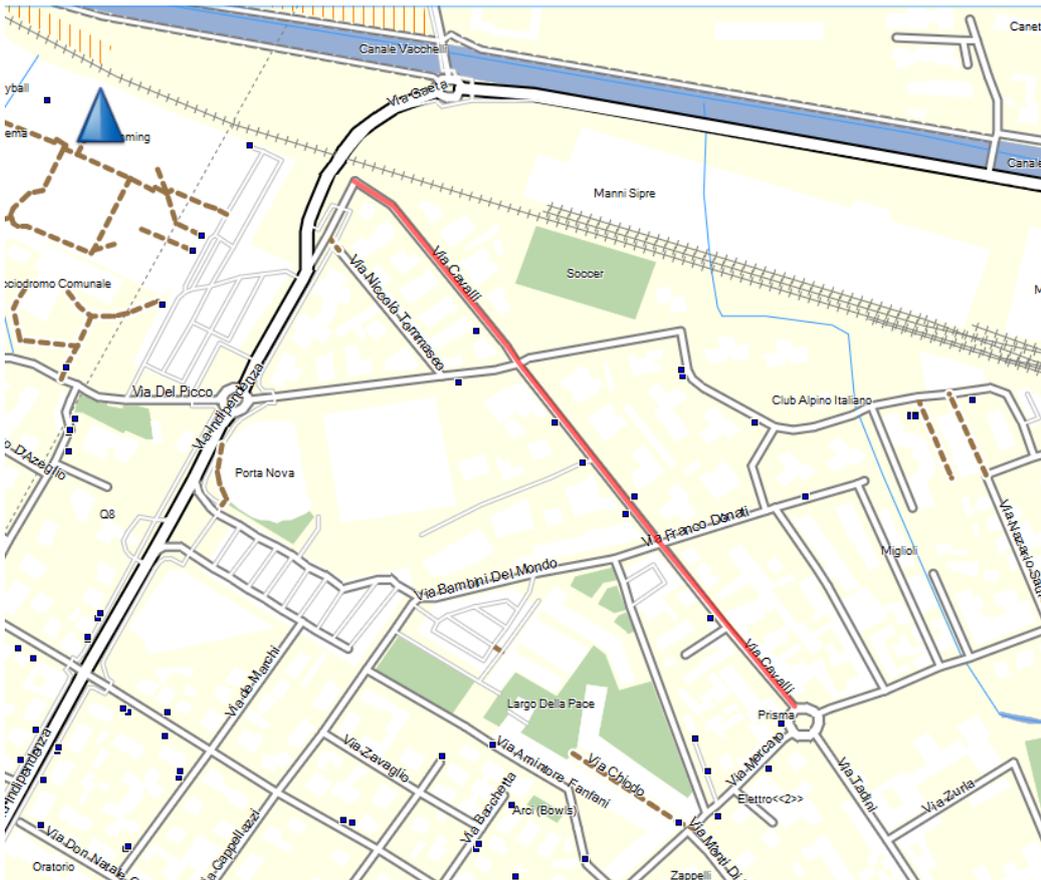
Tale situazione permane sino all'altezza del numero civico 39 dove avviene un netto cambiamento: la presenza di un marciapiede leggermente sopraelevato provoca il restringimento dello spazio dedicato alla pista ciclabile. Anche in questo caso, come per il primo tratto della via sarebbe necessaria la rimozione del marciapiede e la realizzazione di segnaletica orizzontale e verticale. Tuttavia come soluzione palliativa, anche senza la rimozione del marciapiede sarebbe presente lo spazio per la posa di una pista ciclabile a bassa percorrenza.

Una volta superato l'ostacolo la ciclabile torna ad essere percorribile a piena misura, e questa situazione permane sino alla conclusione della via dove si registra un ulteriore restringimento della carreggiata dovuto alla presenza di immobili aggettanti sulla strada. Nonostante tale riduzione permane lo spazio necessario per la disposizione di una pista ciclabile con l'accortezza della dovuta segnaletica orizzontale e verticale.

VIA CAVALLI in direzione Via Stazione

DESCRIZIONE DEL PERCORSO.

La via presenta numerose problematiche; riteniamo che a livello teorico la soluzione migliore sia la rimozione di uno dei due marciapiedi e la realizzazione di una pista ciclopedonale separata dalla carreggiata. Tuttavia una soluzione ottimale che non necessiti di un gran numero di interventi sarebbe la realizzazione di una corsia ciclabile a senso unico ai due margini della carreggiata; questo provvedimento consentirebbe di non intervenire sulla rimozione dei due marciapiedi.



ANALISI DETTAGLIATA.

Analisi di Via Cavalli con riferimenti in direzione Via Stazione.

La situazione di Via Cavalli è molto complessa dal momento che per la realizzazione di una pista ciclopedonale idonea sarebbe necessario provvedere, lungo gran parte della via, alla rimozione di uno dei due marciapiedi presenti ai margini della carreggiata. Questa soluzione, che riteniamo la più completa e sicura, necessita di un ingente numero di interventi.

Una soluzione alternativa sarebbe dunque quella di realizzare una corsia a senso unico promiscua a percorrenza ciclabile lungo entrambi i margini della carreggiata (linea che sosteniamo debba essere seguita anche in Via Stazione) senza andare ad intaccare i due marciapiedi esistenti.

La realizzazione di una corsia ciclabile che corre lungo tutta la strada è anche in linea con l'idea per cui la strada deve essere uno spazio condiviso da auto ed altri velocipedi. Riteniamo sia tuttavia importante valorizzare la ciclabilità della via in quanto possibile collegamento da Via Indipendenza verso Via Stazione.

La realizzazione di una corsia ciclabile passa necessariamente attraverso la realizzazione di segnaletica orizzontale e verticale idonea, una segnaletica che non consenta fraintendimenti sulla funzione e sugli utenti che possono percorrere la carreggiata. E' inoltre importante realizzare degli attraversamenti ciclabili confacenti alle utenze.

Il tratto 2 che va da Via indipendenza sino all'incrocio con Via Treviglio invece presenta già parzialmente una pista ciclopedonale strutturata sul lato destro della carreggiata. Le problematiche della viabilità ciclopedonale sono principalmente nel primo tratto, subito dopo l'intersezione con Via Indipendenza e nel tratto di collegamento con Via Treviglio.

Una volta oltrepassata Via Indipendenza sarebbe importante realizzare un collegamento alla pista ciclopedonale proveniente da Via Indipendenza (sita sul lato sinistro della carreggiata) con il lato destro della carreggiata dove sarebbe da realizzare la pista ciclopedonale. Per questo motivo bisognerebbe eliminare il separatore in cemento che rende difficoltoso il transito ciclopedonale sulla curva proveniente da Via Indipendenza ed ampliare la corsia dedicata al transito dei ciclopedoni. Infine sarebbe da realizzare un attraversamento ciclopedonale che consenta il collegamento con il lato destro della carreggiata.

Da questa parte è già presente lo spazio idoneo per realizzare una pista ciclopedonale; sarebbe invece importante realizzare un'adeguata segnaletica orizzontale e verticale che segnali e regolamenti il transito di ciclopedoni (è già presente un ponte che consente di proseguire sul lato destro della carreggiata senza dover andare sul tratto dedicato alle automobili). La situazione prosegue sino all'intersezione con Via del Fante.

Una volta arrivati in prossimità dell'intersezione con Via del Fante riteniamo sia difficoltoso proseguire dato lo spazio esiguo da poter dedicare ad una pista ciclopedonale ed a causa della situazione disagiata situata allo sbocco di Via del Picco in Via Treviglio. Arrivati presso Via del Fante pensiamo sia dunque preferibile svoltare a sinistra nella via e proseguire sino al collegamento con Via Boldori dove riteniamo sia importante realizzare una pista ciclopedonale di collegamento con Via Treviglio.

Il tratto 2 invece ha lo spazio idoneo per la realizzazione di una pista ciclopedonale sul lato sinistro della carreggiata, quindi una volta superata la rotonda di Via Gramsci il traffico ciclabile potrebbe essere immesso, tramite attraversamenti ciclopedonali, sul marciapiede dove la pista ciclopedonale proseguirebbe fino in prossimità della Scuola Alfredo Galmozzi. Arrivati davanti alla Scuola Alfredo Galmozzi la pista ciclabile potrebbe proseguire a sinistra della carreggiata laddove ora è presente l'ampio spiazzo dedicato alla sosta dei pullman. Sarebbe dunque necessaria la realizzazione di una segnaletica orizzontale e verticale adeguata a segnalare il tratto ciclabile.

Lungo il tratto3 risulta complessa la realizzazione di una pista ciclopedonale di conseguenza vista la valenza secondaria dell'intersezione riteniamo superfluo alcun intervento.

VIA ALCIDE DE GASPERI in direzione Via Piacenza

DESCRIZIONE DEL PERCORSO.

La pista ciclopedonale non presenta problemi specifici, sia sul tratto che si interseca con Via Indipendenza, sia sul tratto che si ricollega a Viale Repubblica. E' necessario intervenire solo con la sistemazione di un attraversamento ciclopedonale e con la risistemazione, laddove necessario, del manto stradale del primo tratto di ciclabile.



ANALISI DETTAGLIATA.

Analisi di Via Alcide de Gasperi con riferimenti in direzione Via Piacenza.

Data la lunghezza e l'eterogeneità della strada è possibile suddividerla rispettivamente in:

- I. tratto 1, dall'intersezione con Via Indipendenza sino al semaforo in prossimità del sottopasso
- II. tratto 2, dal semaforo in prossimità del sottopasso sino all'intersezione con Viale Repubblica

Il tratto a partire dall'intersezione con Via Indipendenza non presenta nessuna criticità particolare, è già presente una pista ciclopedonale dotata di segnaletica adeguata e di spazio sufficiente per il transit. Sono presenti solo due punti su cui sarebbe necessario intervenire attraverso la realizzazione di un attraversamento ciclopedonale idoneo in prossimità di Via Indipendenza in modo tale da garantire continuità lungo tutto il percorso e la sistemazione del manto stradale che in alcuni punti è molto sconnesso a causa delle radici degli alberi posti accanto alla pista ciclopedonale.

Il tratto 2 della via non evidenzia invece nessuna problematica: è presente una pista ciclopedonale separata dalla carreggiata, ben segnalata e relativamente idonea al transit degli utenti. Le modeste dimensioni della pista, dovute alla presenza di immobili che sporgono verso la carreggiata, non generano particolari disagi se non eventuali rallentamenti.

Idoneo anche l'attraversamento ciclopedonale in prossimità del numero civico 30 della strada ed analogo discorso vale per l'attraversamento situato nelle vicinanze del numero civico 16. La connessione col Viale Repubblica risulta agevole.

VIA TREVIGLIO in direzione Via Martiri di Belfiore

DESCRIZIONE DEL PERCORSO.

Data la lunghezza di Via Treviglio è necessario suddividerla in quattro tratti differenti di cui quello che riteniamo debba essere valorizzato è il tratto compreso fra Via Indipendenza e Via Gramsci in quanto raccordo fra due vie importanti. In questo tratto le migliorie da compiere sono l'ampliamento della corsia ciclabile, la trasformazione del tratto in entrambi i sensi di marcia e la realizzazione di un attraversamento ciclopedonale presso l'intersezione con Via De Marchi.



ANALISI DETTAGLIATA.

Analisi di Via Treviglio con riferimenti in direzione Via Martiri di Belfiore.

Data la lunghezza di Via Treviglio è necessario suddividerla in quattro tratti differenti:

- I. tratto 1, ovvero la porzione oltre la rotonda in prossimità della Gronda Nord
- II. tratto 2, dall'incrocio con Via Boldori sino all'incrocio con Via Indipendenza
- III. tratto 3, dall'intersezione con Via Indipendenza all'intersezione con Via Gramsci
- IV. tratto 4, dall'intersezione con Via Gramsci sino alla conclusione della Via presso Via Martiri di Belfiore

Il tratto 1, data la scarsa importanza nell'ambito di una ciclabile urbana non verrà indagato considerando inoltre il fatto che è già fornito di una adeguata pista ciclabile isolata dalla carreggiata.

Il tratto 2 compreso fra Via Boldori e Via Indipendenza è invece importante nella sua parte iniziale, ovvero laddove si collega con Via Boldori. Riteniamo infatti che la direttrice Via Treviglio-Via Boldori-Via Mercato sia da valorizzare in quanto via verso il centro storico. In Via Treviglio confluiscono infatti gli utenti provenienti dai Mosi e dalla Gronda Nord. Sarebbe quindi importante realizzare un attraversamento di unione fra Via Treviglio e Via Boldori. La situazione non è semplice dal momento che nel punto in cui finisce la ciclabile proveniente dai Mosi confluiscono numerose strade; noi pensiamo che una soluzione ottimale, in linea con la costituzione di una ciclabile sul lato sinistro di Via Boldori sia la realizzazione di un attraversamento ciclopedonale subito dopo la conclusione della pista ciclopedonale. In questo modo, sfruttando lo spazio presente sul lato sinistro di Via Boldori non si renderebbe necessario il restringimento della carreggiata automobilistica.

Nella restante parte del tratto 2 la situazione è buona dal momento che lungo tutta la via è presente una corsia ciclabile che arriva sino a Via Indipendenza.

Il tratto 3 è quello che riteniamo di maggiore importanza dal momento che potrebbe essere utilizzato per collegare Via Indipendenza con Via Crispi. Le problematiche legate a questo tratto che va da Via Indipendenza sino all'incrocio con Via Gramsci sono molteplici: attualmente è già presente una pista ciclopedonale a senso unico sul lato sinistro della carreggiata; andrebbe dunque resa a doppio senso la corsia già presente, valutando un eventuale ampliamento della corsia ciclabile, e andrebbe inoltre sistemato il manto stradale e la segnaletica orizzontale. Nell'ottica della realizzazione di una pista ciclopedonale in Via Crispi sarebbe inoltre importante realizzare un attraversamento ciclopedonale idoneo all'incrocio con Via De Marchi.

Il tratto 4 della Via, che va dall'intersezione di Via Gramsci all'intersezione con Via Martiri di Belfiore è importante invece per la presenza delle Scuole di Via Curtatone e Montanara e delle Scuole Superiori Alfredo Galmozzi e Marazzi. In questo tratto è già presente sul lato sinistro della carreggiata lo spazio adatto per la realizzazione di una ciclabile; gli unici interventi da compiere sarebbero la realizzazione di un'adeguata segnaletica orizzontale e la posa transenne di separazione per evitare parcheggi irregolari.

Considerata inoltre la preminente funzione che Via Indipendenza riveste, sarebbe importante agire per la sistemazione delle numerose buche che a partire dall'incrocio con Via Boldori sono presenti sia sulla ciclabile sia sul lato sinistro che sul lato destro.

La situazione procede in modo analogo sino all'incrocio con Via Lago Gerundo ed oltre fino all'incrocio con Via Alcide De Gasperi. Non sono presenti altri punti critici da valutare; l'unica nota che si può fare è quella di eliminare parzialmente le transenne che bloccano in parte l'accesso a Via Martiri di Belfiore nell'ottica di realizzare una ciclabile lungo la via che consenta il passaggio sicuro da Via Indipendenza al Viale Repubblica (passando per Via Martiri di Belfiore e Via Fratelli Bandiera).

