

PROVINCIA DI RIMINI

*ALL'ASS.RE LL.PP.-MOBILITA'
ALL'ASS.RE ALL'AMBIENTE*

COMUNE DI RIMINI

*ALL'ASS.RE LL.PP.-MOBILITA'-QUALITA' URBANA
ALL'ASS.RE ALL'AMBIENTE
AL DIRETT.RE INFRASTRUTTURE MOBILITA' E AMBIENTE
AL PRESIDENTE DEL QUARTIERE 6, LORO CONSIGLIERI E COMMISSIONI COMPETENTI*

***AGENZIA MOBILITA' RIMINI**
AL PRESIDENTE*

**OGGETTO: OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI PISTA CICLABILE DI VIA MONTESCUDO
TRATTO FINO A GAIOFANA**

ASPETTI GENERALI

In seguito all'esame del progetto della pista ciclabile di via Montescudo tratto fino a Gaiofana, si manifestano da parte della nostra Associazione le seguenti considerazioni / osservazioni:

- In più punti la pista ciclabile viene ridotta in maniera drastica per restringimenti dovuti ad abitazioni poste a ridosso della carreggiata e, si ritiene necessario rivedere il tracciato nei punti dove questo si verifica (leggere a pagina 4 il progetto alternativo);
- La pista ciclo-pedonale non presenta continuità in vari punti per mancanza di zebraure ciclabili o ciclo-pedonali, compromettendo la fruibilità e la sicurezza dell'intero percorso
- Le pensiline dell'autobus e i cassonetti sono posizionati in modo da rendere non percorribile la pista ciclabile, il primo problema può essere risolto aggirando la pensilina sul retro modificando opportunamente la pista, questa soluzione può essere adottata anche per i cassonetti (per i cassonetti vedere art.68 e art.25 del Codice della strada);
- In alcuni tratti la pista ciclabile viene ristretta senza apparente motivo;
- Vari scambi di carreggiata della pista ciclo-pedonale sono posizionati in punti particolarmente pericolosi;
- Nel ghetto Casale la pista ciclo-pedonale viene posta sul lato est dove trovano parcheggio le autovetture dei residenti, i quali non avendo a disposizione garage o parcheggi pubblici, sono costretti a parcheggiarvi. Se viene realizzata la pista come da progetto, i residenti del Ghetto Casale dovranno parcheggiare le autovetture sulla strada o sulla pista, rendendola non funzionale.
- In più punti la pista ciclo-pedonale subisce interruzioni in piena curva senza apposite strisce per l'attraversamento ciclo-pedonale;

Associazione "Pedalando e Camminando..."

Sede Legale: Via Popilia, 50 47900 Rimini (RN) Tel/Fax 0541-742617 Cell. 333-5936662

Iscrizioni e Amministrazione: Tel. 0541-53193 Cell. 3333866083 mail: segreteria@pedalandoecamminando.it

www.pedalandoecamminando.it E-MAIL: info@pedalandoecamminando.it

DETTAGLI

- **Da via Metauro a Via Po la pista ciclo-pedonale non presenta continuità e non sono presenti zebraure ne' ciclabili ne' pedonali;**

Soluzione: inserire la zebraura ciclabile e pedonale (vedere il punto 6 dei suggerimenti tecnici e le foto allegate per la realizzazione degli attraversamenti ciclo-pedonali), in tale modo si rende più sicuro l'attraversamento in quanto risulta molto pericoloso per la sua lunghezza, la quale produce inevitabilmente un maggior tempo di attraversamento e quindi maggiori rischi per le persone, vedi esempi foto allegate;

- **L'attraversamento ciclo pedonale adiacente a via Po e via Arno non presenta la zebraura ciclabile;**

Soluzione: inserire la zebraura ciclabile (vedere il punto 6 dei suggerimenti tecnici e le foto allegate per la realizzazione degli attraversamenti ciclo-pedonali);

- **L'attraversamento nei pressi di via Giaccaglia non serve il centro abitato;**

Soluzione: può essere traslato più a sud (direzione monte) in modo tale da servire il centro abitato;

- **L'attraversamento ciclo pedonale nei pressi di via Clerici è posizionato al termine di una curva rendendolo poco visibile;**

Soluzione: per aumentare la sicurezza di pedoni, ciclisti e diversamente abili si dovrebbe prevedere che l'attraversamento ciclo-pedonale sia dotato di una zona all'interno della carreggiata dove le persone possano fermarsi prima dell'attraversamento della corsia in tutta sicurezza opportunamente segnalato, detto salvagente (deve avere una profondità interna di almeno 1,50 ml.), l'attraversamento dovrà prevedere altresì la zebraura ciclabile e pedonale (vedere il punto 6 dei suggerimenti tecnici e le foto allegate per la realizzazione degli attraversamenti ciclo-pedonali);

- **In corrispondenza del Bar Neri è presente un ghetto con numerose famiglie, sprovvisto di attraversamento ciclo-pedonale;**

Soluzione: prevedere un attraversamento ciclo-pedonale con salvagente, il quale oltre garantire maggior sicurezza nell'attraversamento dei residenti (sul lato opposto al ghetto è presente una fermata dell'autobus), collegherebbe la via Montescudo (e la sua zona artigianale) a tutta la zona della Grotta Rossa, utilizzando un ponte esistente sul torrente Ausa; questo permetterebbe a molte persone di utilizzare la bicicletta per raggiungere il proprio posto di lavoro, evitando di dover allungare il percorso che inevitabilmente si traduce nel non impiego della bicicletta con conseguente utilizzo di auto e moto.

- **Nel ghetto Liborio non è presente l'attraversamento ciclo pedonale;**

Soluzione: per aumentare la sicurezza di pedoni, ciclisti e diversamente abili si dovrebbe prevedere un attraversamento ciclo-pedonale, che sia dotato di una zona all'interno della carreggiata dove le persone possano fermarsi prima dell'attraversamento della corsia in tutta sicurezza opportunamente segnalato, detto salvagente (deve avere una profondità interna di almeno 1,50 ml.), l'attraversamento dovrà prevedere altresì la zebraura ciclabile e pedonale (vedere il punto 6 dei suggerimenti tecnici e le foto allegate per la realizzazione degli attraversamenti ciclo-pedonali);

- **I due attraversamenti posti dopo la via Maceri si interrompono bruscamente per ml. 29.68 e ml. 28.25, non presentando continuità e neanche le apposite zebraure ciclabili e pedonali;**

Soluzione: prevedere un percorso alternativo sul lato ovest della strada, inserire la zebraura ciclabile (vedere il punto 6 dei suggerimenti tecnici e le foto allegate per la realizzazione degli attraversamenti ciclo-pedonali), in quanto gli attraversamenti risultano molto pericolosi per la sua lunghezza, la quale produce inevitabilmente un maggior tempo di attraversamento e quindi maggiori rischi per le persone;

- **L'attraversamento di via Cà Del Drago non presenta le zebraure ciclabili;**

Soluzione: inserire la zebraura ciclabile (vedere il punto 6 dei suggerimenti tecnici e le foto per la realizzazione degli attraversamenti ciclo-pedonali);

- **Il tratto vicino a Cà Del Drago si interrompe bruscamente di ml 60,43 in piena curva e non presenta continuità; (vedi foto 1, 2)**

Soluzione: vagliare l'ipotesi di un percorso alternativo sul lato ovest della strada dove è possibile realizzare in quel punto una pista ciclo-pedonale bidirezionale protetta.



Foto 1



Foto 2

La pista viene interrotta dallo spigolo della casa alla fine della curva, come si nota nelle foto 1 - 2 l'interruzione avviene in curva e risulta molto pericolosa.



Foto 3

Dalla foto 3 si nota che sul lato ovest della strada è possibile realizzare una pista ciclo-pedonale bidirezionale protetta, la quale non si interrompe come da progetto tranne che per l'attraversamento (nella comparazione risulta molto più sicura e fruibile la proposta di spostare la pista sul lato ovest);

- **Manca qualsiasi tipo di attraversamento nel ghetto Casale;**

Soluzione: come già descritto negli aspetti generali e come evidenziano le foto 4 - 5 la pista ciclo-pedonale non può essere prevista sul lato est, quindi si chiede che la pista sia interrotta all'inizio del ghetto casale e si propenda per la realizzazione di un marciapiede di adeguata larghezza sul lato ovest con attraversamento ciclo-pedonale, da sopralluogo da parte della nostra Associazione si è riscontrato la possibilità di prevedere un marciapiede di larghezza massima ml. 1,20, così facendo si colma una lacuna in fatto di sicurezza da parte dei residenti che non appena mettono piede fuori della loro abitazione rischiano la vita in quanto le abitazioni medesime sono a ridosso della sede stradale.

Occorre prevedere un attraversamento ciclo-pedonale nel ghetto Casale, in questo modo si rende l'attraversamento dei residenti meno pericoloso, l'attraversamento dovrà prevedere la zebra zebra ciclabile e pedonale (vedere il punto 6 dei suggerimenti tecnici e le foto allegate per la realizzazione degli attraversamenti ciclo-pedonali), se è possibile tecnicamente inserire delle zone all'interno della carreggiata dove le persone possano fermarsi prima dell'attraversamento della corsia in tutta sicurezza (salvagente, che deve avere una profondità interna di almeno 1,50 ml.), vedi foto allegate;



Foto 4



Foto 5

- **L’attraversamento pedonale vicino all’ingresso della villa Des Verges è posto in un punto dove la visibilità da parte dei mezzi in transito risulta molto scarsa per la presenza di una curva;**

Soluzione: l’attraversamento ciclo-pedonale va traslato di 100m a sud, prevedere che l’attraversamento ciclo-pedonale sia dotato di una zona all’interno della carreggiata dove le persone possano fermarsi prima dell’attraversamento della corsia in tutta sicurezza, detto salvagente (deve avere una profondità interna di almeno 1,50 ml.), l’attraversamento dovrà prevedere altresì la zebratura ciclabile e pedonale (vedere il punto 6 dei suggerimenti tecnici e le foto allegate per la realizzazione degli attraversamenti ciclo-pedonali).

PERCORSO ALTERNATIVO A QUELLO PROGETTATO

Il percorso alternativo prevede la pista ciclo-pedonale completamente sul lato ovest di via Montescudo, proseguendo oltre via Clerici. Questa soluzione permetterebbe di servire meglio e aumentare la sicurezza dei residenti: nel Ghetto Neri e il collegamento ciclo-pedonale con la Grotta Rossa tramite il ponte sul Torrente Ausa, Ghetto Liborio ed infine il Ghetto Casale, eliminando i pericolosi attraversamenti previsti in corrispondenza dei suddetti, oltretutto questi ghetti sono posti sul lato ovest e non sul lato est, resta da prevedere un attraversamento specifico per parte del Ghetto Liborio ad est dopo via Maceri.

Questa revisione del tracciato risolverebbe inoltre l’interruzione di ml. 60.43 della pista in piena curva all’altezza di Via Cà del Drago, ed il problema del Ghetto Casale (come già descritto negli aspetti generali: nel ghetto Casale la pista ciclo-pedonale viene posta sul lato est dove trovano parcheggio le autovetture dei residenti (vedi foto 4 – 5), i quali non avendo a disposizione garage o parcheggi pubblici, sono costretti a parcheggiarvi. Se viene realizzata la pista come da progetto, i residenti del Ghetto Casale dovranno parcheggiare le autovetture sulla strada, inoltre prevedendo un marciapiede si colmerebbe una lacuna in fatto di sicurezza da parte dei residenti, che non appena mettono piede fuori della loro abitazione rischiano la vita, in quanto le abitazioni medesime sono a ridosso della sede stradale).

Il percorso ciclo-pedonale posto sul lato ovest, si collegherebbe direttamente con il sesto tratto (per sesto tratto si intende quello che parte dal ghetto Casale fino a Gaiofana) evitando l’attraversamento previsto all’altezza dell’ ingresso della villa Des Verges, quest’ultimo particolarmente pericoloso (vedere “dettagli”).

Da un sopralluogo effettuato sul posto, l’ipotesi di percorso all’oggetto risulta fattibile, migliorando la sicurezza e la fruibilità dell’intero percorso prevedendo un ulteriore e futuro collegamento anche con il Ghetto Masere che è posto ad ovest e quindi più facilmente collegabile.

SUGGERIMENTI E ASPETTI TECNICI COMUNI A TUTTO IL PROGETTO (Vedere Decreto Ministeriale n°557 del 30-11-1999)

- Nelle strade di nuova realizzazione si deve prevedere la separazione tra il flusso ciclabile e quello pedonale con apposite corsie per pedoni e ciclisti. Le corsie per i ciclisti avranno il tappetino di usura di colore diverso dalle corsie per pedoni, solitamente il colore utilizzato è il rosso.
- Tutte le rampe di accesso ai percorsi ciclo-pedonali devono essere realizzate secondo criteri atti a facilitare i movimenti dei diversamente abili e realizzati a forma di mezzaluna o baia marina in modo da non presentare salite troppo accentuate, scalini, dossi e o spigoli vivi per facilitare i movimenti ciclo-pedonali (es. marciapiede lungomare di Marina Centro).
- Per la realizzazione dei bordi delle stesse rampe ed i percorsi ciclo-pedonali in genere evitare, cordoli o altro materiale edilizio presentante per propria caratteristica costruttiva o per particolarità di posa, asperità, spigolature e quant'altro ostacolo possa rendere difficoltoso e pericoloso l'utilizzo al ciclista, al pedone e al diversamente abile.
- Adottare, manti cementizi o bitumi permeabili adeguatamente livellati non lasciando a fine opera tassativamente bordini o scalinetti nei raccordi con le rampe. Sulle piste ciclabili deve essere curata al massimo la regolarità delle superfici per garantire condizioni di agevole transito ai ciclisti, specialmente con riferimento alle pavimentazioni realizzate con elementi autobloccanti, non è consentita la presenza di griglie di raccolta delle acque con elementi principali paralleli all'asse delle piste stesse, né con elementi trasversali tali da determinare difficoltà di transito ai ciclisti (vedi art.12 comma 1-2 Decreto Ministeriale n°557 del 30-11-1999);
- Tutti gli accessi ai marciapiedi ciclo-pedonali dovranno essere opportunamente sbarrati con idonei fittoni anti-intrusione dei veicoli a motore e segnalati con estrema evidenza per mezzo di appositi catarifrangenti.
- Tutti i percorsi ciclo-pedonali e gli attraversamenti devono presentare apposito manto di asfalto rosso rialzando gli attraversamenti di 3 cm dal piano stradale (in questo modo gli attraversamenti ciclo-pedonali sono più visibili ai mezzi in transito).
- Tutta la cartellonistica stradale non dovrà essere in ostacolo ai movimenti ciclo-pedonali (pali incurvati a bandiera e fissati a bordo marciapiede interno e ove è possibile usare più vele segnaletiche per palo). Le cartellonistiche pubblicitarie e le paline di fermata TRAM dovranno essere installate secondo tali criteri. Tutti i pali in oggetto dovranno essere segnalati con estrema evidenza e dotati di opportuni catarifrangenti.
- Dotare tutti i percorsi e gli attraversamenti ciclo-pedonali di adeguata illuminazione e secondo i dettami delle leggi regionali/nazionali sull'inquinamento luminoso e tenendo conto delle zone d'ombra dovute alle alberature presenti.
- Dotare il percorso di pensiline TRAM con il minimo ingombro, ubicandole in modo di non pregiudicare il movimento ciclo-pedonale in transito e dotarle di catarifrangenti. Predisporre un adeguato e sicuro spazio sul retro della pensilina per il corridoio dei flussi ciclo-pedonali transitanti.
- I pali dell'illuminazione pubblica nelle strade di nuova costruzione, si chiede che siano tenuti all'esterno del marciapiede o della pista ciclabile. Nelle strade esistenti si richiede che siano tenuti in aderenza delle recinzioni che delimitano le proprietà. Questo per aumentare la fruibilità e la sicurezza del marciapiede o pista ciclabile.
- Tutti i cordoli dei marciapiedi ciclo-pedonali lato strada in particolare quelli in prossimità di innesti o curve sul tracciato, dovranno essere particolarmente evidenziati con occhi di gatto o quant'altro per evitare il sormontare sul tracciato ciclo-pedonale da parte dei veicoli a motore. Ove si ritenga che la situazione sia pericolosa (es. rotatorie, sottopassi), adottare quad-rail arrotondati del tipo installato sul ponte deviatore Marecchia o sul ponte di via Dei Mille.
- Dotare i percorsi ciclabili di specifica segnaletica indicanti le continuità di percorso con la rete cittadina (vedere nostro “Piano di mobilità lenta” inserito nel “Piano d'azione Comunale”).
- Dove esiste la possibilità tecnica, inserire all'interno della carreggiata appositi spazi protetti per la fermata prima dell'attraversamento definitivo della corsia (salvagente), questi ultimi dovranno avere una profondità interna di almeno 1,50 ml.; non posizionare all'interno degli stessi pali, questi ultimi rischiano di arrecare pericolo ai pedoni e ciclisti che possono non vederli ed urtarvi contro cadendo all'interno della corsia con la possibilità di venire travolti dagli automezzi in transito (vedi art.9 comma 1 del Decreto Ministeriale n°557 del 30-11-1999);

- Dove vi sono attraversamenti ciclo-pedonali particolarmente pericolosi per l'elevato volume di traffico, bisognerà provvedere con l'installazione di semafori a chiamata;
- Per la progettazione degli itinerari ciclabili devono essere tenuti inoltre presenti, in particolare, i seguenti elementi: andranno previste rastrelliere per la sosta dei velocipedi e, specialmente sulle piste ad utilizzazione turistica, panchine e zone d'ombra preferibilmente arboree, fontanelle di acqua potabile ogni 5 km di pista, punti telefonici od in alternativa indicazione dei punti più vicini (vedi articolo 4 comma 3 lettere c-d del Decreto Ministeriale n°557 del 30-11-1999).

Riferimenti foto allegate

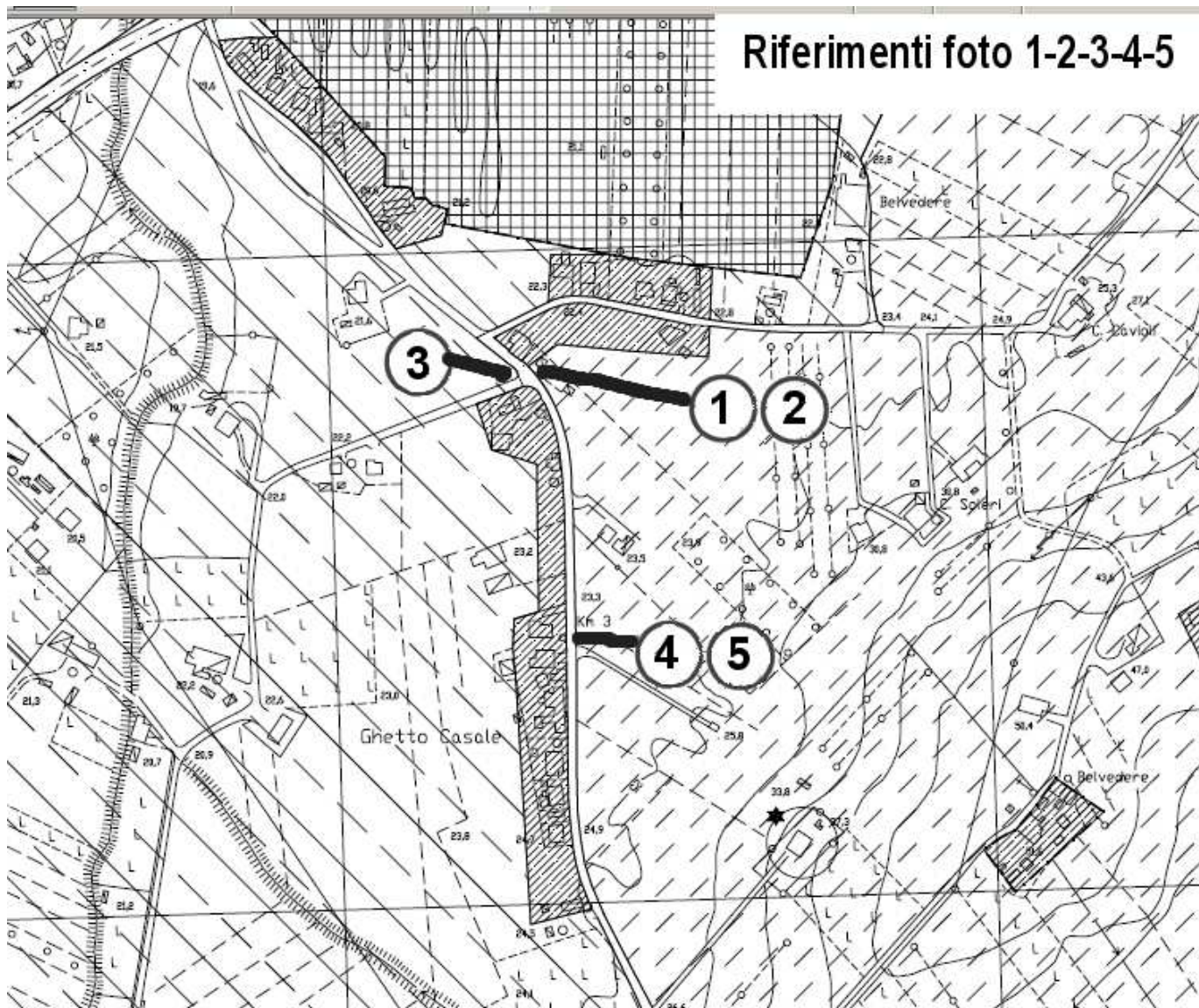


Foto Esempi



Salvagente



Zebratura Bianca su Sfondo Rosso per rendere più visibile l'attraversamento



La pista ciclabile ha la precedenza rispetto i veicoli a motore e presenta continuità

Rimini 19-01-2007

**Il Presidente
Abbondanza Marco**