

6. CICLABILITÀ

6.1. Il Piano generale della rete ciclabile

La mobilità ciclabile rappresenta un'ulteriore risorsa per gli spostamenti all'interno dell'area urbana seppur condizionata dall'orografia del territorio e costituisce una valida alternativa di trasporto per molte relazioni.

Particolare attenzione va pertanto indirizzata verso le infrastrutture di servizio alla ciclabilità dei percorsi e delle infrastrutture stradali, identificando tra le priorità di intervento la connessione tra le principali aggregazioni residenziali, specialmente periferiche e le polarità di attrazione, rappresentate in primo luogo dall'area centrale e dai plessi scolastici, quest'ultimi in quanto la componente studentesca rappresenta la categoria maggiormente interessata all'uso del mezzo a due ruote e più esposta ai rischi derivanti dall'interferenza con la mobilità motorizzata.

La città di Belluno ha avviato da tempo una serie di significativi interventi per lo sviluppo della rete ciclabile cittadina, perseguendo i criteri di sicurezza e funzionalità richiesti sia dalle mutevoli criticità presenti sulla rete viaria, sia dall'evoluzione urbanistica e dalle conseguenti modifiche delle esigenze di spostamento.

Fin dal 1998 sono state avviate iniziative di progettazione preliminare di alcuni tracciati e percorsi, in particolare nell'ambito del centro urbano, che progressivamente hanno visto la loro attuazione per stralci, attraverso una serie di interventi quali quelli in via Feltre, via De Min, via Tissi, sul ponte degli Alpini.

Attualmente è in corso di adozione uno studio³ a scala cittadina che assumerà il ruolo di *'Piano comunale dei percorsi ciclabili'*, con contenuti mirati ad uniformare i criteri di approccio alla mobilità ciclabile, garantire la continuità e la coerenza della rete ciclabile, oltre che individuare i nuovi percorsi prioritari per perseguire una miglior funzionalità delle penetrazioni verso il centro della città, a partire dal tessuto urbanizzato perimetrale al centro e dai quartieri più periferici.

Dal citato studio sono tratte le informazioni riportate nei successivi paragrafi.

6.2. Prossime fasi attuative

Lo sviluppo complessivo della rete ciclabile in esercizio comprende 5070 m così distribuiti:

- 1.525 m su percorsi monodirezionali;
- 815 m su percorsi bidirezionali;
- 2.355 m in promiscuità ciclopedonale;
- 375 m su corsie dedicate ai mezzi pubblici.

Gli itinerari ciclabili già progettati e/o in corso di realizzazione porteranno ad un ulteriore incremento di 14.464 m, dei quali 8.830 m sono su infrastruttura esistente, mentre i rimanenti 5.634 m su infrastruttura di nuova realizzazione.

³ *'Piano generale dei percorsi ciclabili della città di Belluno'*, dicembre 2003, dott. Ing. Piergianni Da Rold – dott. Arch. Franco Frison

PERCORSI CICLABILI ESISTENTI

N. perc.	Tracciato	Lungh. (m)	Inizio/fine	Tipologia
1	Via Feltre	800	Piazzale G. Marconi / Via San Gervasio	In sede propria delimitato da segnaletica orizzontale verso la carreggiata / Monodirezionale / Larghezza 2 m
2	San Lorenzo	665	Via Brigata Marche / Via Concetto Marchesi	In sede propria con adiacente marciapiede rialzato, dotato di illuminazione / Bidirezionale / Larghezza 2,5 m
3	Via De Min	245	Via Internati e Deportati / Via Volontari della Libertà	In promiscuo con i pedoni, delimitato da protezioni verticali verso la carreggiata / Monodirezionale / Larghezza 2 m
4	Piazzale 'ex Segherie'	50	Via Internati e Deportati / Viale Fantuzzi	In sede propria con isola di separazione verso la carreggiata / Bidirezionale / Larghezza 2,5 m
5	Viale Fantuzzi	275	La Cerva – Via Tissi	In promiscuo con i pedoni, delimitato da segnaletica orizzontale / Bidirezionale / Larghezza variabile
6	Via Tissi	100	Via Flavio Ostilo / Ingresso Parco Città di Bologna	Delimitato da segnaletica orizzontale verso la carreggiata / Bidirezionale / Larghezza 4,4 m
7	Via Simon da Cusighe	375	Via Gabelli / Piazza Vittorio Emanuele III	In promiscuo con i mezzi di trasporto pubblico, delimitato da segnaletica orizzontale verso la carreggiata / Monodirezionale
8	Ponte degli Alpini	800 330+470	La Cerva – Via Doglioni	In promiscuo con i pedoni, delimitato da barriere verticali / Due percorsi monodirezionali / Larghezza 1,5 m
9	Via Giovanni Paoli I	1280 555+725	Via Lucio Doglioni - via A. Alpago	In promiscuo con i pedoni a Nord/monodirezionale/3m, In sede propria delimitata da segnaletica orizzontale e verticale a Sud/monodirezionale/1,5m.
10	Via Tiziano Vecellio	480	Via Fiammoi / Via Del Vesco	In promiscuo con i pedoni, delimitato da segnaletica orizzontale e verticale verso la carreggiata / Bidirezionale / Larghezza 2,5 m

Tab. 6.2 – Schema di sintesi delle piste e percorsi ciclabili esistenti.

PERCORSI CICLABILI PROGETTATI O IN CORSO DI REALIZZAZIONE

N. perc.	Tracciato	Lungh. (m)	Inizio/fine	Tipologia
11	Itinerario escursionistico Belluno-Feltre	5.505(*)	Via Col Da Ren / San Fermo	In promiscuo su sede stradale esistente, un tratto su sede propria (località Salce) / Bidirezionale / Larghezza variabile
12	S.S. n. 50	1.295	Località Bettin / Centro commerciale Salce	In sede propria / Bidirezionale / Larghezza 2,50 m + 0,6 m isola di separazione
13	-	1.110	La Cerva / Via Col di Lana / Via Brigata Marche	Varia
14	Percorso interno al parco di Villa Ricci	175	La Cerva / Via Diziani / Viale Fantuzzi	In promiscuo con i pedoni / Bidirezionale / Larghezza 1,8 m
15	-	170	Via De Min / Viale Fantuzzi	In sede propria / Bidirezionale / Larghezza 2,5 m
16	Percorso ciclabile zona stazione FF.SS.	330	Via De Min / Piazzale Marconi	In sede propria / Bidirezionale / Larghezza 1,5-2,5 m
17	-	500	Ponte degli Alpini / Mur di Cadola	Varia
18	-	220	Ponte degli Alpini / Via Giovanni Paolo I	In sede propria / Bidirezionale / Larghezza 2,30-2,50 m
19	Via Castellani	155	Via Giovanni Paolo I / Via Castellani	In sede propria contromano / Monodirezionale / Larghezza 1,50 m
20	Via Mameli	530	Rotonda via Mameli / via Vittorio Veneto	In sede propria / Bidirezionale / Larghezza 2,30 m
21	Strada interna della Venegia	2.389	Via Mameli / Via Tonegutti	In sede propria con isola di separazione verso la carreggiata / Bidirezionale / Larghezza 2,5 m
22	Itinerario escursionistico Belluno-Ponte nelle Alpi	1.025	Safforze / Nuova Erto	In sede propria / Bidirezionale / Larghezza 2 m

(*) N.B.: il tracciato Via Col Da Ren – San Fermo (5.505 m) prevede comunque la circolazione dei cicli in promiscuo con la normale circolazione veicolare, ove pertanto le terminologie di pista e percorso ciclabile risultano improprie.

Tab. 6.3 – Schema di sintesi delle piste e percorsi ciclabili progettate o in corso di esecuzione.

IN FASE DI PROGETTO

N. perc.	Tracciato	Lungh. (m)	Inizio/fine	Tipologia
23	Via Diziani	360	Villa Ricci / Piazza Piloni	Varia
24	Via Garibaldi	420	Piazzale Marconi / Via Matteotti	Varia
25	Ospedale	485	Via Brigata Marche / Parcheggio Ex Moi	In sede propria / Bidirezionale / Larghezza 2,5 m
26	Via Padri Cappuccini	230	Via La Vignetta / Via Gregorio XVI	In sede propria / Bidirezionale / Larghezza 3-4 m
27	Prade	1695	Via San Gervasio / Belsit / Via Col da Ren	In sede propria / Bidirezionale / Larghezza 1,50-2,00 m
28	Mier	585	Via Concetto Marchesi / Via Fratelli Rosselli	Varia
29	Borgo Piave	2695	Piscina comunale / Borgo Prà	Varia
30	Via Barozzi	1365	Via Zanon / Via Mameli	Varia
31	Villa Montalbani	910	Via Tonegutti / Andreane	Varia
32	Via Vittorio Veneto	525	Via Mameli / Via degli Agricoltori	In sede propria / Bidirezionale

Tab. 6.4 – Schema di sintesi delle piste e percorsi ciclabili di cui non è ancora completata la progettazione.

6.3. Attuazione in rapporto alla classificazione funzionale

Nel documento di studio propedeutico all'adozione del Piano, si persegue l'obiettivo di individuare una serie di itinerari ciclabili funzionali alla messa in rete delle realtà esistenti, con particolare attenzione al collegamento tra le zone più abitate del contesto urbano.

Lo stesso studio pone come prioritari alcuni interventi mirati al sistema dei percorsi ciclabili dal centro verso la periferia attuabili, in una prima fase di sviluppo, con modalità poco complesse e pertanto in tempi brevi.

Nella prima fase sono accettate anche soluzioni che, pur non sempre caratterizzate da standard ottimali, permettano l'identificazione e la continuità dell'itinerario.

Degli itinerari ritenuti dallo studio come di prioritaria attuazione, i quali coprono uno sviluppo complessivo di 2.830 m, una parte ridotta (665 m) comporta la realizzazione di una nuova infrastruttura, mentre i rimanenti, 2.165 m sono localizzati su infrastrutture esistenti.

I criteri di progettazione per i nuovi elementi della rete dovranno seguire i principi di:

1. IDENTIFICABILITÀ: permettendo di rendere riconoscibili i percorsi sia dagli utenti che dai non utenti, attraverso una adeguata gestione della segnaletica, dei colori e dei materiali;
2. SICUREZZA: particolarmente importante per i percorsi in promiscuo con le vetture o in sede non protetta, i quali devono essere accompagnati anche da interventi di calmierazione con adeguate limitazioni della velocità di transito o delle componenti veicolari.

Tenendo conto dell'entità della quota di tracciati localizzati su infrastrutture esistenti, il coordinamento degli interventi dovrà porre attenzione, particolarmente in fase progettuale, al ruolo funzionale assegnato al tratto viario su cui andranno ad insistere, garantendo la continuità delle funzioni e delle esigenze che ne hanno determinato la classificazione.

Dovrà pertanto essere seguito un criterio di separazione delle componenti, unitamente ad un elevato livello di servizio, ove la classe funzionale della strada sia di livello principale, mentre una maggior promiscuità e conseguente contenimento dei differenziali delle velocità per le classi funzionali secondarie.

INSERIRE TAVOLA 6.1 – RETE DELLE PISTE IN ZONA 1

INSERIRE TAVOLA 6.2 – RETE DELLE PISTE IN ZONA 2

INSERIRE TAVOLA 6.3 – RETE DELLE PISTE IN ZONA 3