Versione aggiornata

al 1 febbraio 2022

BICIPOLITANA

di Belluno

A cura del Gruppo Tecnico di FIAB Belluno
Claudio Giacchetti

Utilizzo del logo concesso dal Comune di Pesaro detentore del marchio

La Bicipolitana

1. è una rete ciclabile urbana per gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola e per le altre attività quotidiane;

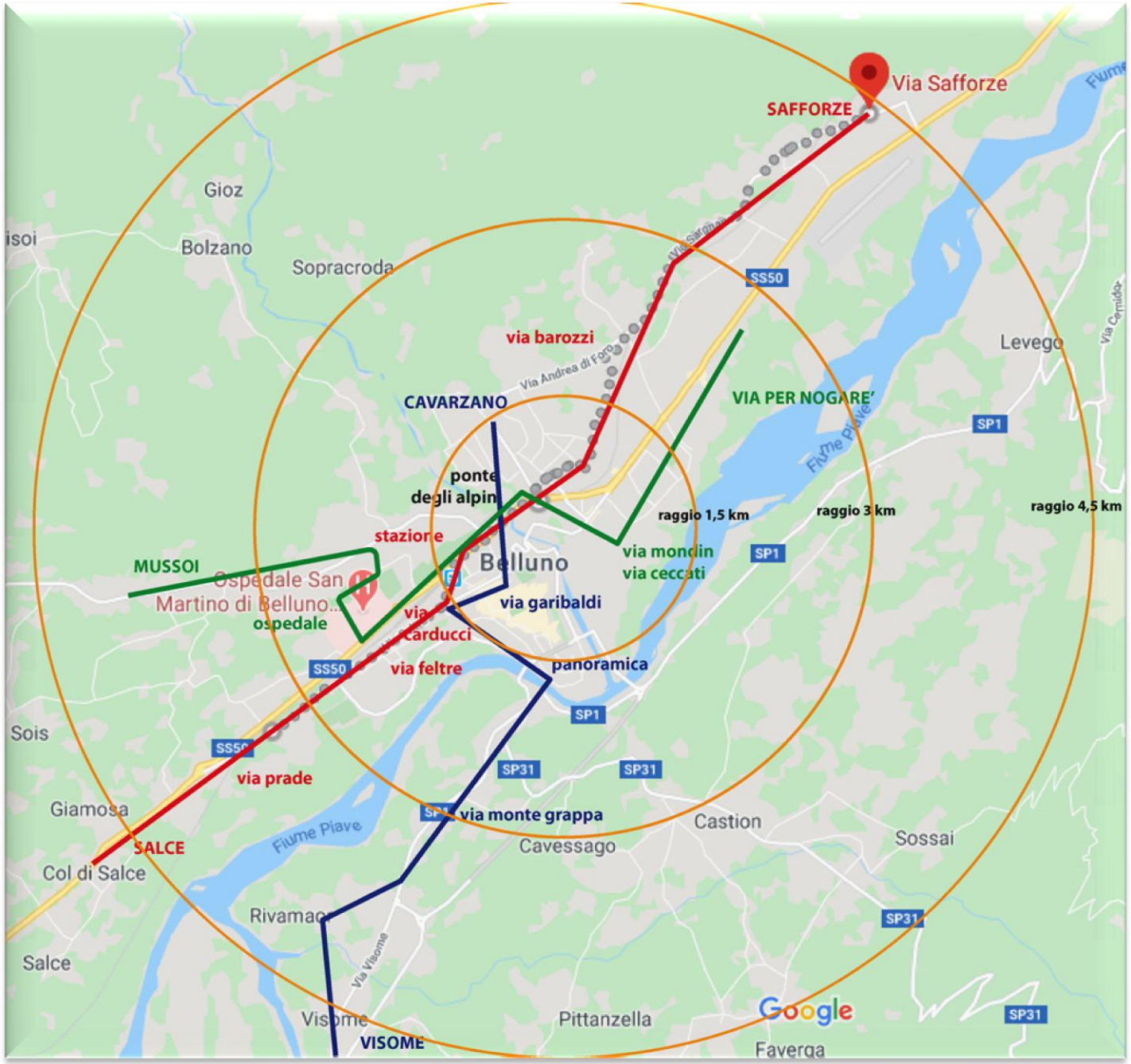
2. collega tra loro i quartieri e il centro cittadino, la stazione ferroviaria, l'ospedale, i poli scolastici e i parchi cittadini ;

3. è pensata per ricucire tra loro i vari spezzoni di ciclabile già esistenti;

4. I percorsi che la costituiscono sono lineari, continuativi, logici, visibili e sicuri;

5. non interferisce con il traffico di transito delle principali arterie di scorrimento cittadine, evitando rallentamenti al traffico delle auto e garantendo sicurezza ai ciclisti

La città di Belluno, comprese le frazioni principali di Salce, Castion e Tisoi, può essere iscritta in un cerchio avente un raggio inferiore a 5 km.
Secondo l'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti (Isfort) entro tale distanza, percorribile agevolmente in bicicletta in 15 minuti, si svolgono il 60% degli spostamenti abituali in auto in ambito urbano.
La rete ciclabile che proponiamo, formata creando le connessioni tra gli spezzoni di ciclabili già esistenti, intende favorire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano in alternativa all'auto.



Le tre linee proposte possono essere realizzate, salvo alcuni modesti interventi di tipo strutturale, con tipologie di intervento a basso costo e di immediata realizzazione:

- ✓ Con segnaletica orizzontale per definire le **corsie ciclabili** previste dall'art. 229 del Decreto Legislativo 34 del 19-5-2020 "Decreto Rilancio" e riconfermate dal Decreto Semplificazioni - DL 16 luglio 2020 n. 76;
- ✓ Con misure di **moderazione del traffico** con istituzione di Zona 30, dissuasori di velocità, passaggi pedonali a raso, restringimenti di carreggiata;
- ✓ **Modificando** di alcuni **sensi di marcia** per le automobili;
- ✓ **Modificando o spostando alcune decine di parcheggi** lungo alcune vie cittadine;

CORSIE CICLABILI

Art. 3, c. 1, nuovo n. 12-bis) Cds “.. ***Corsia ciclabile :*** *parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede.”*

Moderazione del Traffico

In alcune situazioni, soprattutto quando gli spazi non consentono di creare strutture per la separazione dei flussi, è preferibile utilizzare gli strumenti per la moderazione del traffico

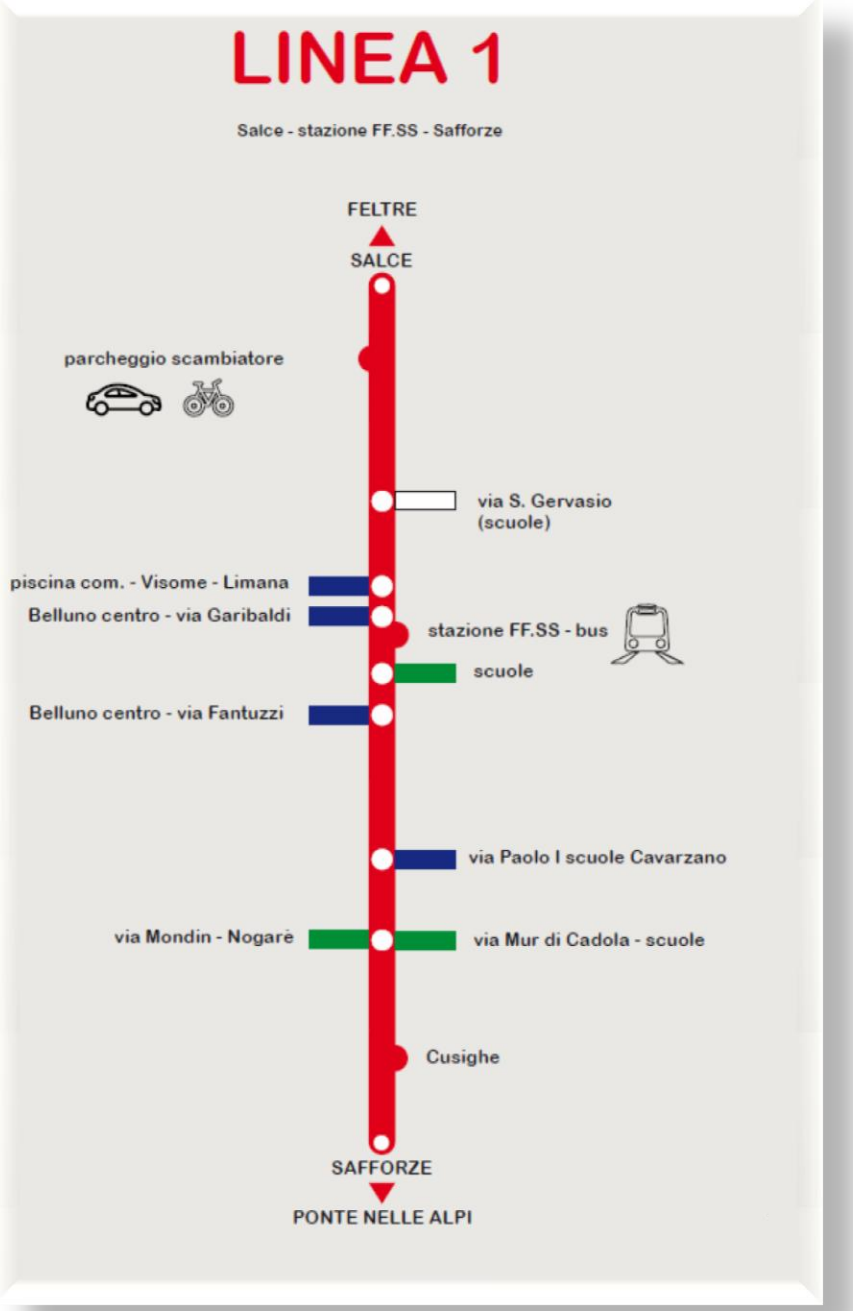
Ridurre realmente la velocità delle auto consente di:

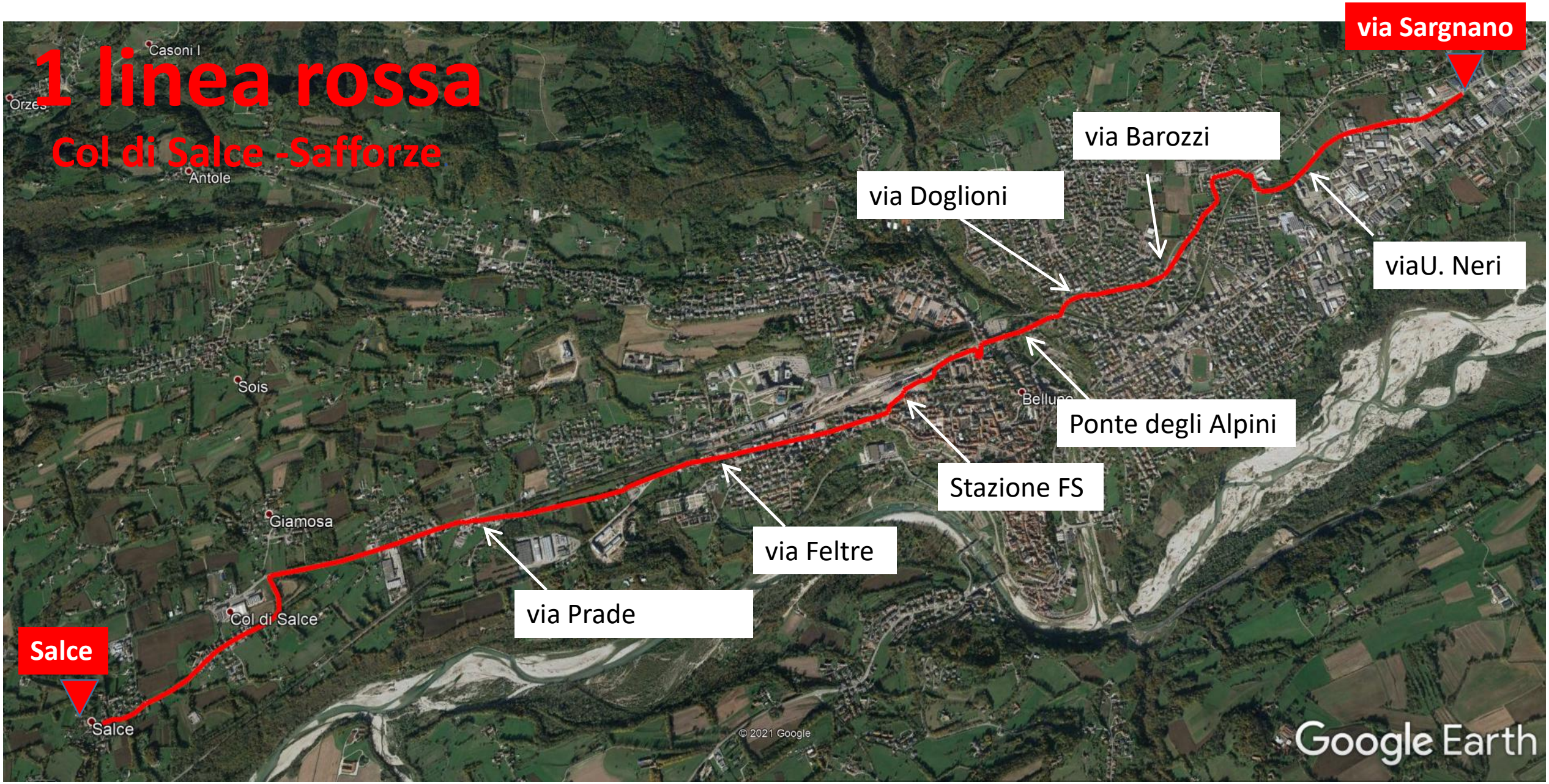
- *promuovere la sicurezza di chi si muove in bicicletta*
- *prevenzione degli incidenti*
- *tutela della mobilità dei soggetti deboli come anziani o bambini*
- *un'occasione per migliorare la qualità degli spazi urbani*

1 linea rossa

Col di Salce – Stazione ferroviaria – Safforze.

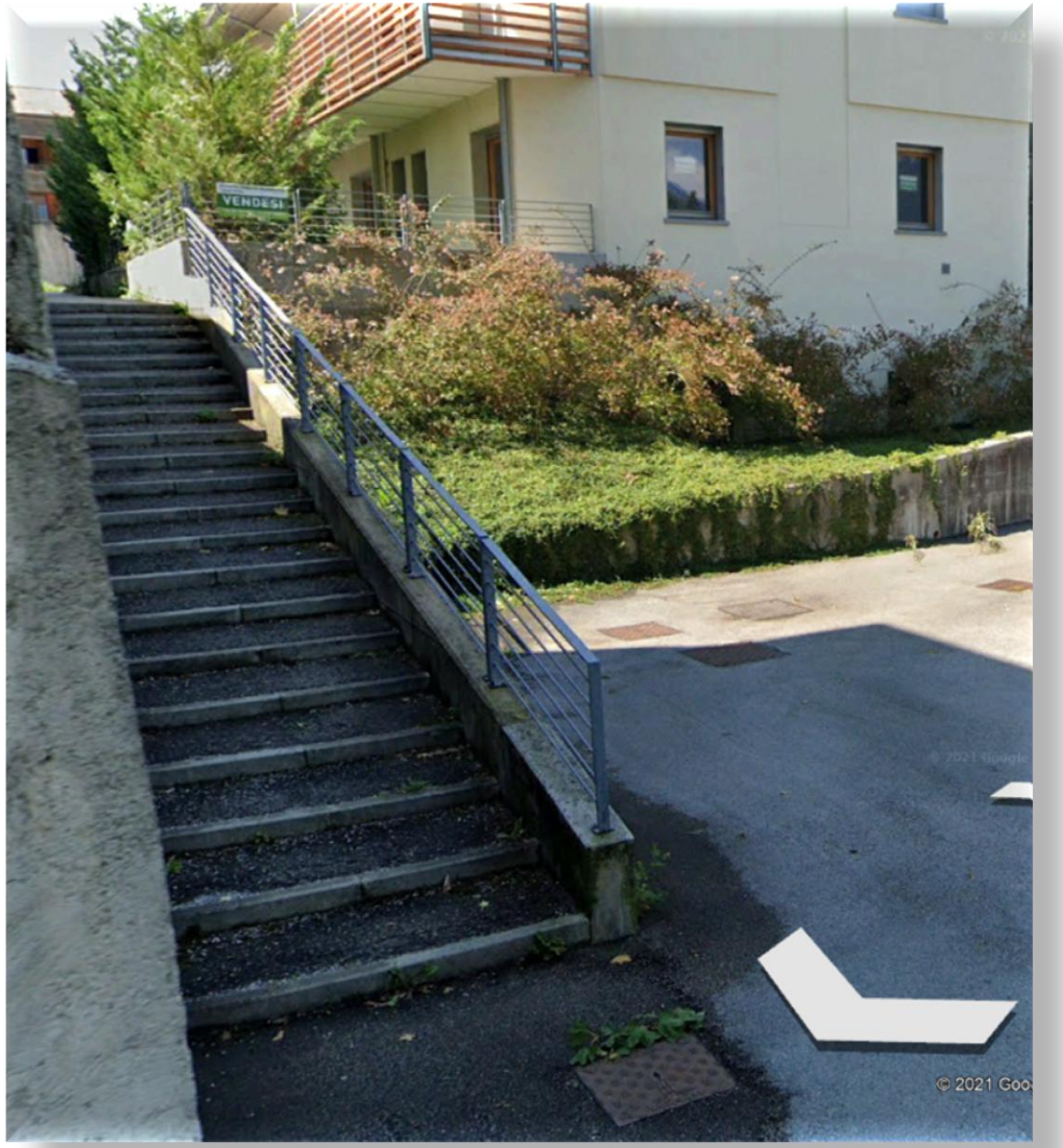
- 7700 m di sviluppo
- di cui 7350 m, (95 %) ciclabili già esistenti




1 linea rossa
Col di Salce -Safforze
via Sargnano
via Barozzi
via Doglioni
viaU. Neri
Ponte degli Alpini
Stazione FS
via Feltre
via Prade
Salce
Casoni I
Orzes
Antole
Sois
Giamosa
Col di Salce
Salce
© 2021 Google
Google Earth

I tratti mancanti sulla linea rossa :

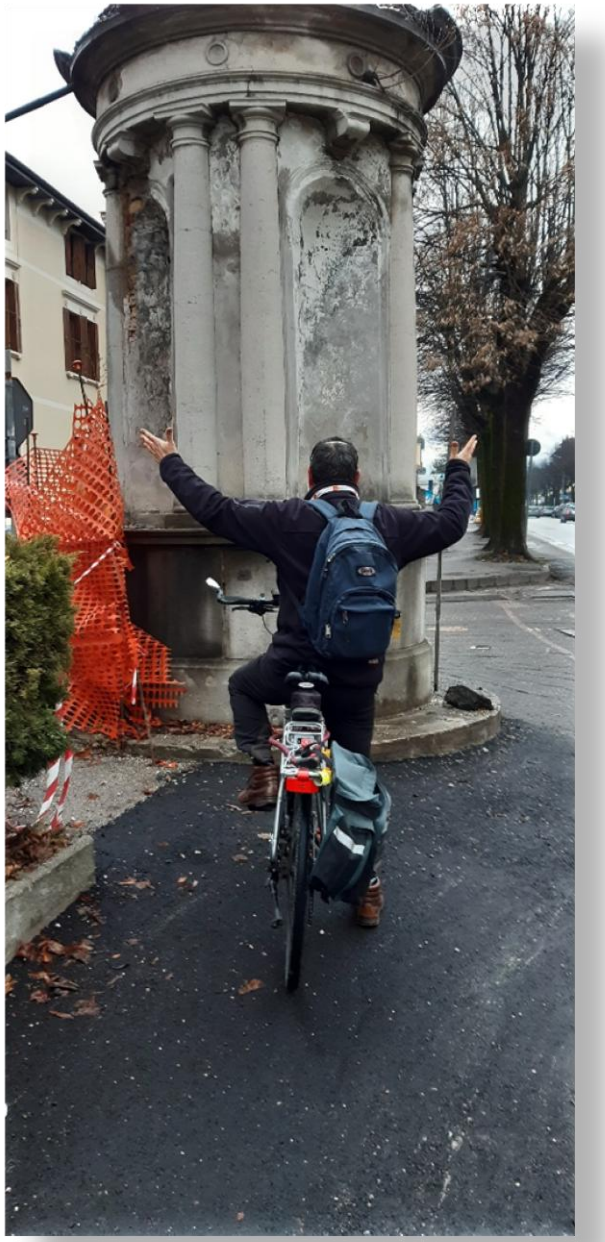
- **Attraversamento ciclopedonale di via Prade**
- **Via Feltre: 950 m** (in direzione centro)**;**
- **Via Carducci: 130 m** (risolvibile con atto amministrativo)
- **Attraversamento Piazzale stazione** (rientra nel progetto di rigenerazione urbana di rifacimento della piazzale);
- **Rampa di collegamento via Diziani-via Fantuzzi: 100 m** (nella foto)
- **Attraversamento** alla rotonda di via Pellegrini



Via Prade

La ciclopedonale di via Prade, ultimata di recente, consente lo spostamento in bicicletta da Salce fino all'inizio del capitello di San Gervasio con due punti critici:

- *- l'attraversamento ciclopedonale di via Prade all'altezza del parcheggio «scambiatore» .*
- *- la ciclabile conclude in contromano il suo tracciato davanti al capitello, all'incrocio di San Gervasio con via Feltre, impedendo di proseguire in sicurezza in bicicletta verso il centro città.*



Via Prade

Il tratto di strada di via Prade che conduce al cavalcavia ha un limite di velocità di 50 Km/h.

La strada ampia e rettilinea favorisce la velocità e molto spesso il limite di velocità non è rispettato.

L'attuale lunghezza del passaggio pedonale è eccessiva ed espone per troppo tempo le persone a piedi o in biciletta al pericolo di essere investite.

Quindi il passaggio ciclopedonale, necessario per collegare i due tratti di ciclabile, deve essere messo in sicurezza:

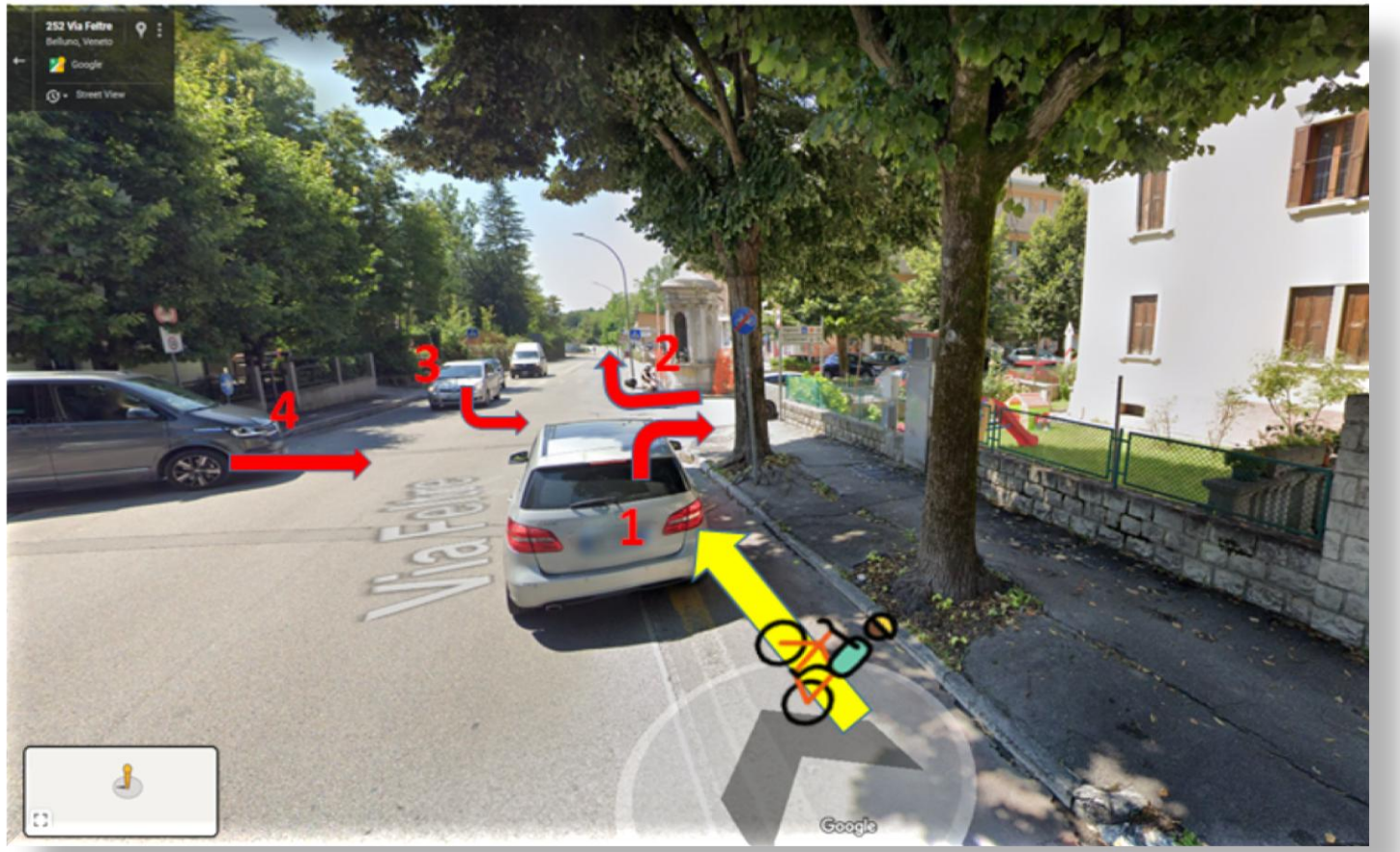
1) *con un isola salvagente centrale*
2) *con l'installazione di segnaletica verticale*
3) *con la pigmentazione dell'attraversamento ciclabile*
4) *Illuminazione del passaggio ciclopedonale*

Via Feltre

Sul lato nord di via Feltre esiste una ciclabile in sede riservata che collega piazzale Marconi con la ciclopedonale di via Prade. La ciclabile è a senso unico, direzione Salce. All'intersezione con via San Gervasio c'è l'attraversamento reso pericoloso da una gran numero di possibili conflitti con le auto.

Ridurre la pericolosità dell'intersezione:

- *rendendo via San Gervasio senso unico per le auto con la sola possibilità di percorrerlo in direzione via Feltre*
- *alzare il passaggio ciclabile o pigmentarlo di rosso per evidenziare il passaggio di persone in bicicletta*

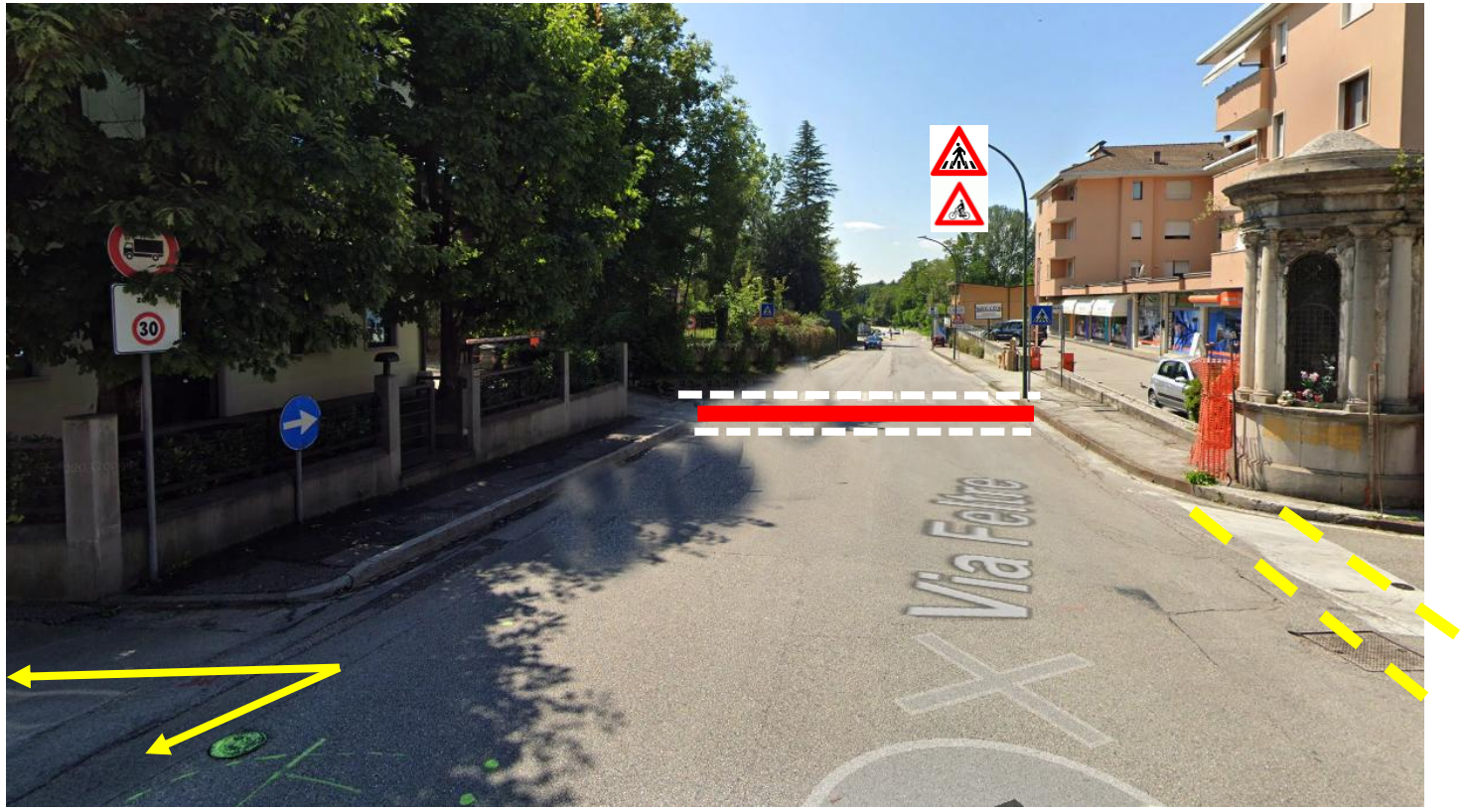


Via Feltre

La continuità in sicurezza del percorso Salce – Giamosa - centro, verificata l'impossibilità di proseguire sul lato sinistro di via Feltre, è garantita

1) *dalla trasformazione del passaggio pedonale esistente in un passaggio ciclopedonale rialzato accompagnato da segnaletica verticale e orizzontale ben evidenti;*

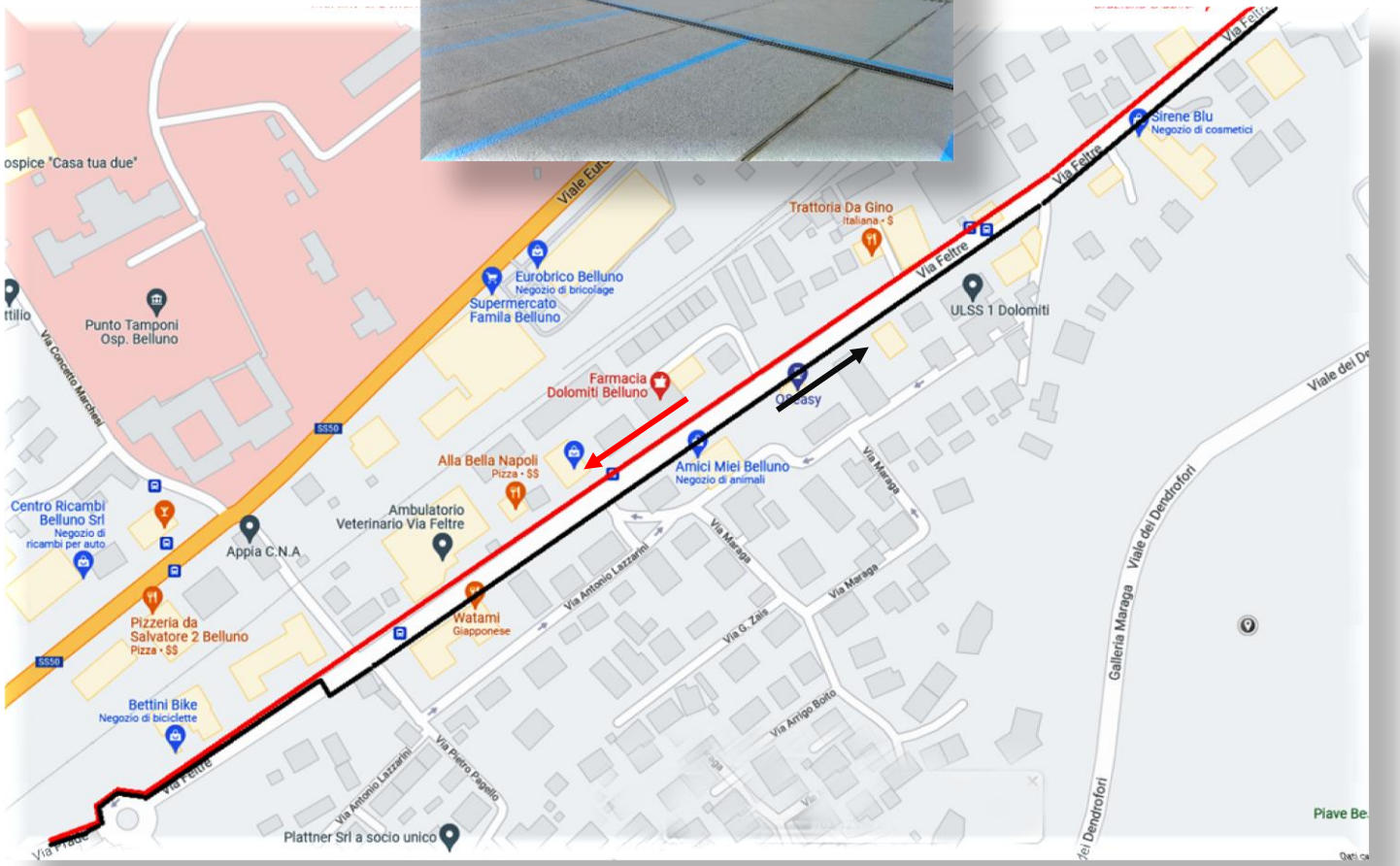
2) *dall'allargamento del marciapiede sul lato sud per renderlo ciclopedonale o tracciare una corsia ciclabile per consentire la percorrenza verso via Feltre o via Lazzarini.*



Via Feltre

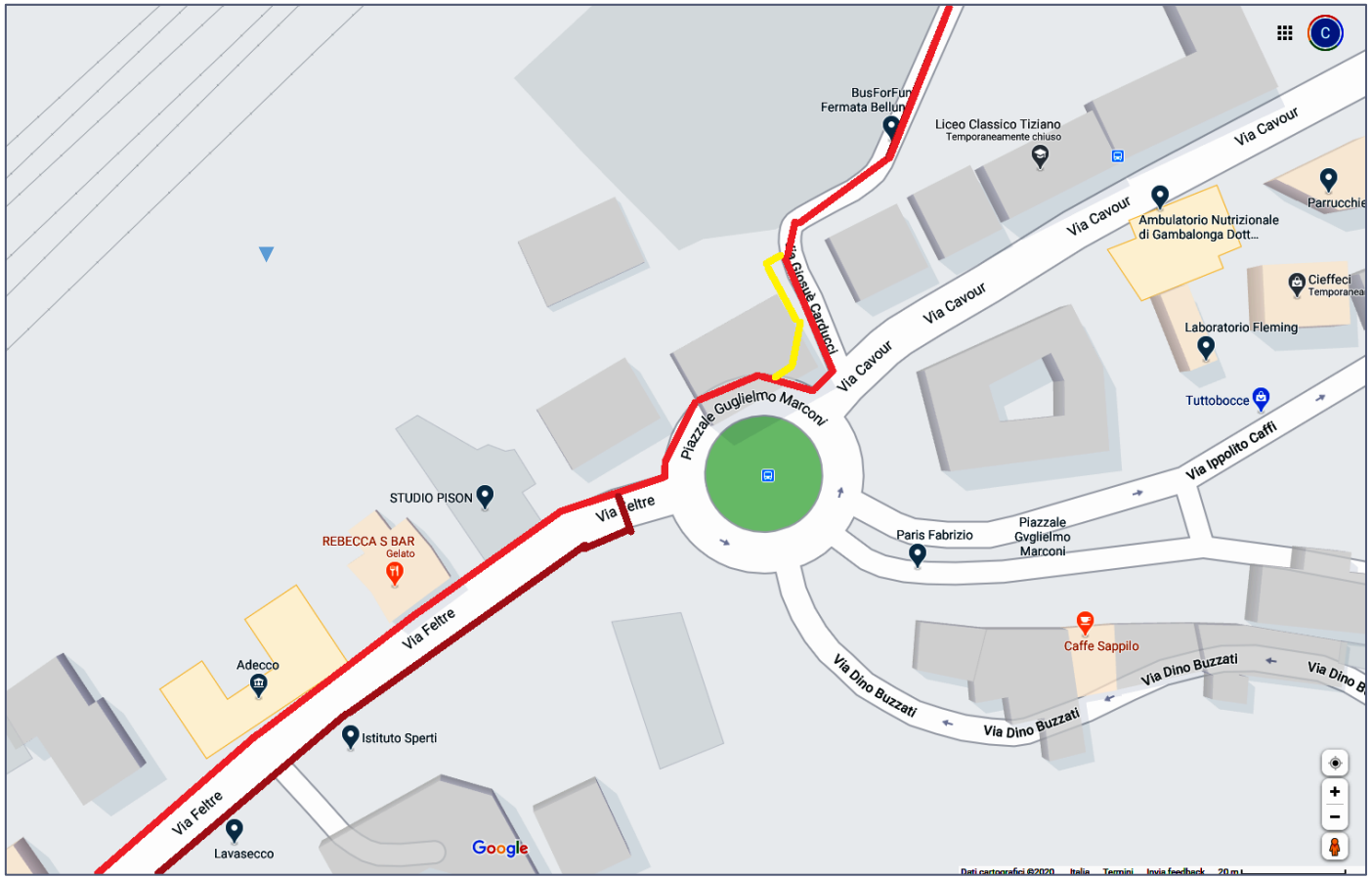
Per consentire l'accesso al centro città in bicicletta è necessario creare una ciclabile in sede riservata sul lato sud di via Feltre, completando il tracciato di via Prade .
Per ricavare lo spazio necessario alla ciclabile gli attuali parcheggi andranno trasferiti, mantenendo però la gratuità, sulla parte superiore del parcheggio ex Moi attualmente quasi sempre vuoto.

L'attuale posizionamento dei parcheggi oltre a rendere pericolosa la percorrenza di via Feltre in bicicletta (apertura delle portiere e continue manovre di posteggio) intralcia e rende lento e difficoltoso anche il flusso veicolare.



Via Carducci

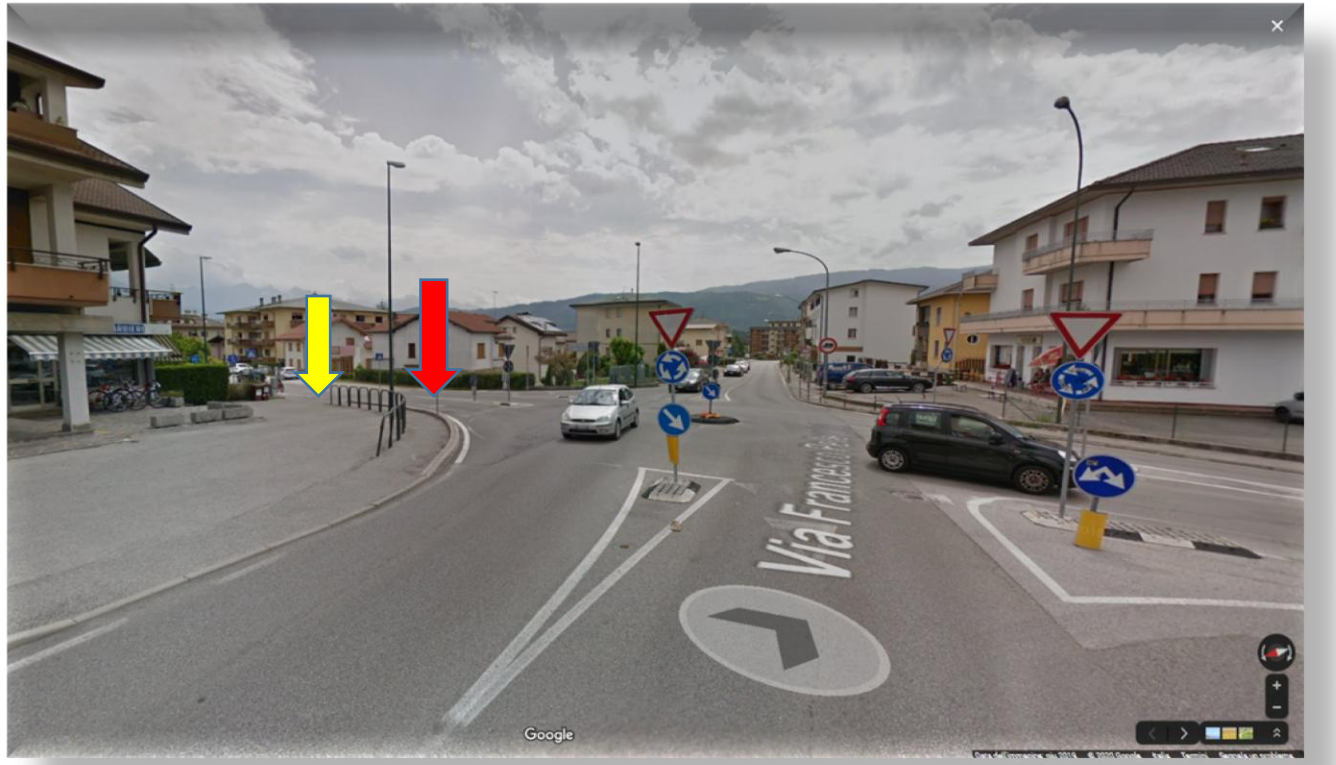
*La continuità della **linea rossa** è possibile solo chiudendo al traffico veicolare via Carducci, consentendo l'accesso e l'uscita delle sole auto del parcheggio Metropolis.*
La larghezza della careggiata che affaccia su via Feltre è sufficientemente ampia per consentire l'uscita delle auto dal parcheggio e il contemporaneo passaggio dei ciclisti nelle due direzioni.

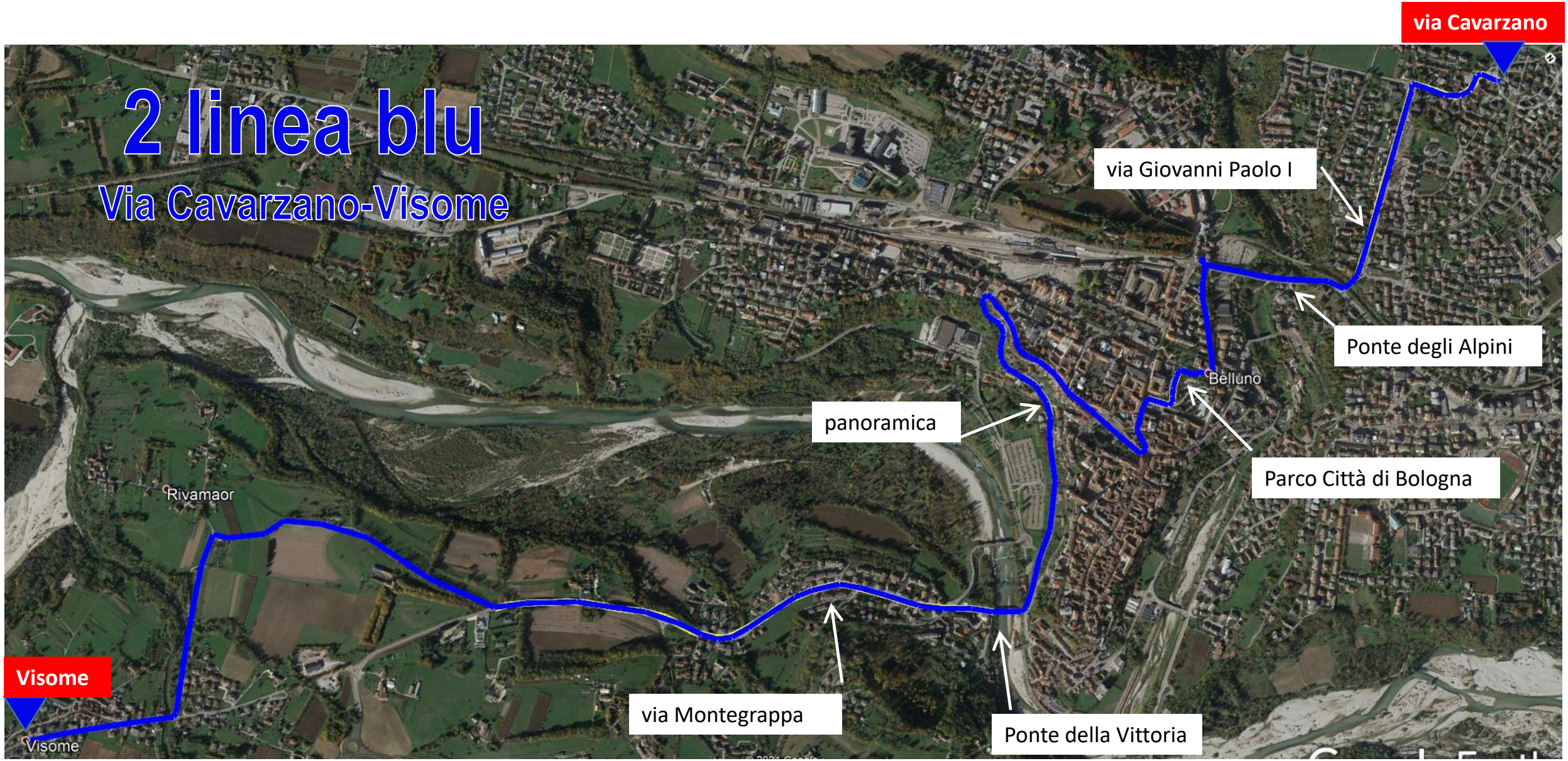


Rotonda via Pellegrini

Recentemente è stato allargato il marciapiede sul lato nord di via Doglioni creando un collegamento ciclopedonale sicuro tra il ponte degli Alpini e la rotonda di via Pellegrini. Quest'ultima è stata modificata per aumentarne l'efficacia e quindi la sicurezza

Per favorire la mobilità ciclabile resta da risolvere l'attraversamento di via Pellegrini e l'accesso alla ciclabile che porta in via Barozzi.
Oggi chi proviene in bicicletta da via Doglioni, dopo aver superato via Pellegrini, deve transitare sul marciapiede, molto stretto, o attraversare l'area privata antistante i negozi.
Questo snodo è uno dei più importanti della ***linea rossa*** *in quanto svolge un'importante funzione anche in chiave cicloturistica.*
Di qua passano i cicloturisti che, provenienti dalla Monaco-Venezia, sono diretti in centro città

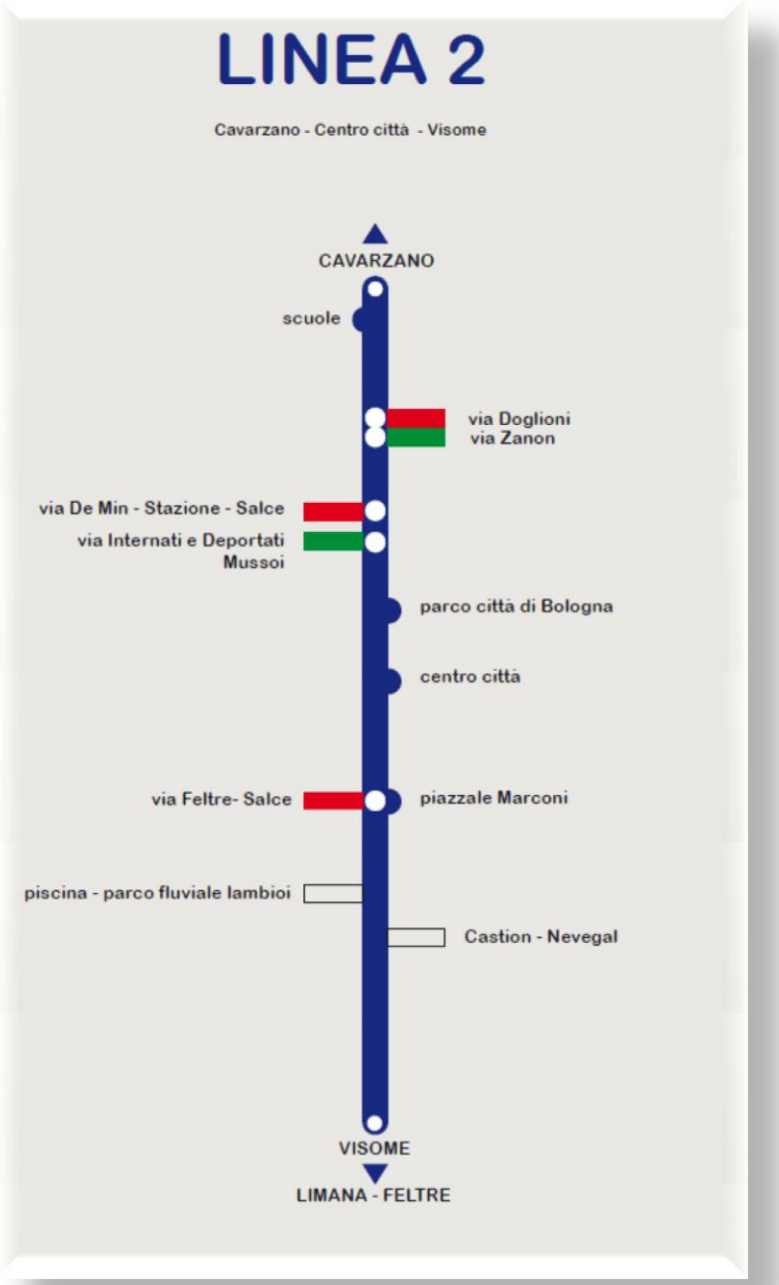



2 linea blu
Via Cavarzano-Visome
via Cavarzano
via Giovanni Paolo I
Ponte degli Alpini
Belluno
panoramica
Parco Città di Bologna
Rivamaor
Visome
Visome
via Montegrappa
Ponte della Vittoria

2 linea blu

Via Cavarzano-Piazza dei Martiri-Visome

- 6900 m di sviluppo
- di cui 4100 m (60%) esistenti e costituiti da percorsi ciclabili, un tratto a km 30 e una strada secondaria a bassissimo traffico

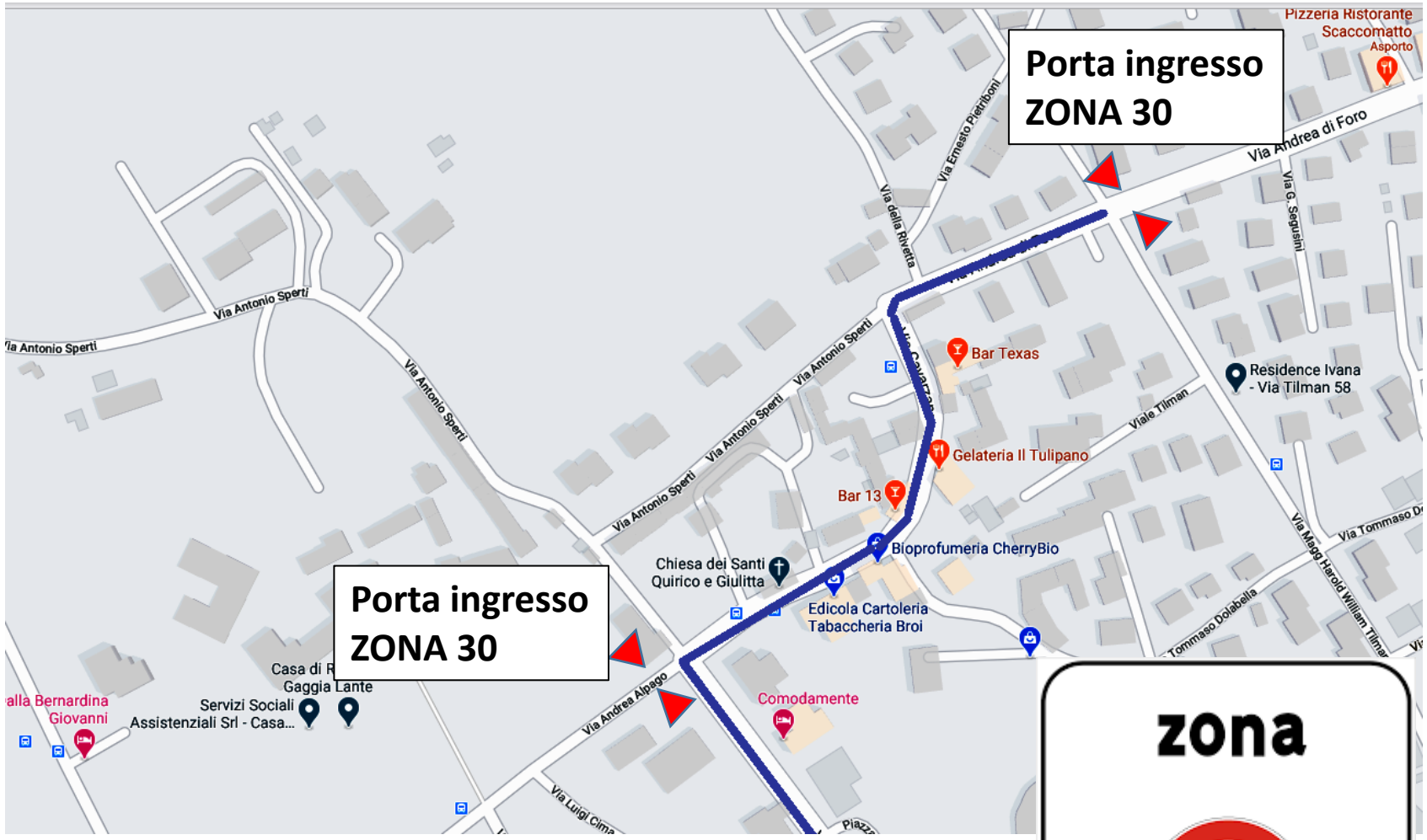


Gli spezzoni mancanti sulla linea blu :

- **Via Cavarzano**
- **Via Giovanni Paolo I**
- **Via Garibaldi**
- **Ponte della Vittoria**
- **Dosso di villa Buzzati**

via Cavarzano

Via Cavarzano come via Giovanni Paolo I sono interessate da un intenso traffico parassitario che by-passa la statale.
Le conseguenze sono inquinamento dell'aria, rumore, spazi urbani sottratti ai residenti con pericolo costante per le persone che usano la bicicletta o che si muovono a piedi.
Gli interventi di moderazione della velocità della auto dovranno essere realizzati in modo da ridurre l'ampiezza della carreggiata, restituendo spazi di qualità ai residenti e consentire il transito promiscuo tra auto, mezzi pubblici e biciclette



via Cavarzano

*Solo con interventi di **moderazione del traffico** che riducano l'ampiezza della carreggiata in favore degli abitanti del quartiere e delle attività commerciali sarà possibile rendere reale il limite di Km 30 (già instaurato con la sola segnaletica verticale).*
Ne ricaverà vantaggio non solo chi si sposta in bicicletta ma la qualità di vita complessiva del quartiere.

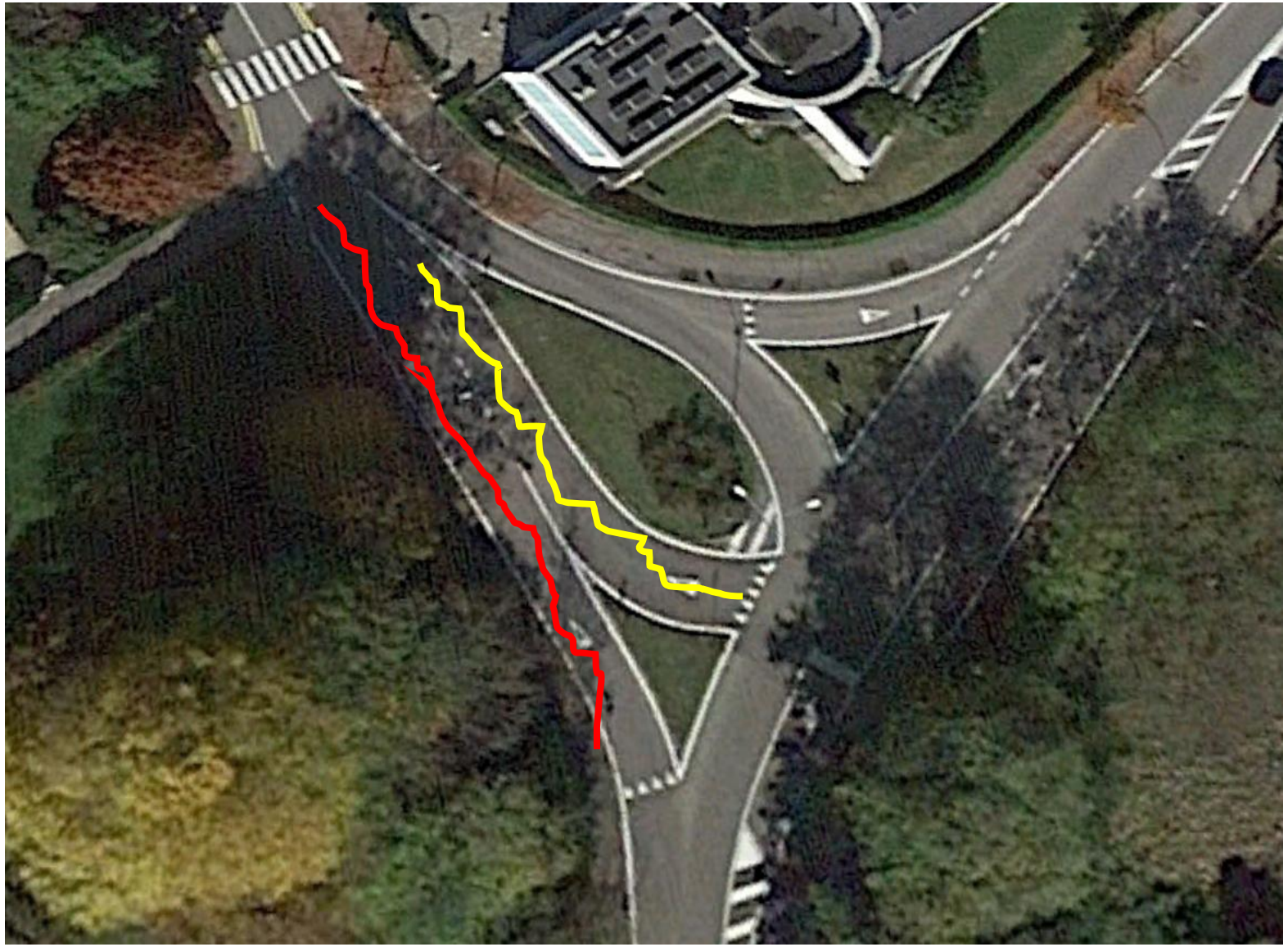
via Giovanni Paolo I: la ciclabile migliora la vivibilità del quartiere

La grande disponibilità di parcheggi lungo la via consente di creare un'unica ciclabile in sede propria a doppio senso sul lato ovest della strada.
Andrebbe a sostituire le attuali ciclabili in sede riservata, poco funzionali e poco utilizzate, che si sviluppano solo sul primo tratto della via, continuano su marciapiedi troppo stretti e infine cessano a poco meno della metà di via Giovanni Paolo I.
I pochi parcheggi gratuiti da spostare troveranno adeguata sistemazione a pochi metri di distanza, in via Castellani o nell'ampio parcheggio sotto utilizzato a lato del campo di calcio della Parrocchia.

Ciclabile bidirezionale lungo tutta la via

Innesto ciclabile in via Doglioni

Per l'innesto della ciclabile a doppio senso di marcia di via Giovanni Paolo I sul ponte della ferrovia è necessario destinare parte o tutta la carreggiata dello svincolo (in rosso nell'immagine) prossimo al marciapiede, destinando alla circolazione delle auto la carreggiata segnata in giallo (ridimensionando se necessario le due aiuole spartitraffico).



via Doglioni

Il recente allargamento del marciapiede sul ponte che attraversa la ferrovia ha ridotto il potenziale conflitto pedoni-ciclisti.
Ma la soluzione definitiva resta una ***passerella ciclabile*** *a fianco del ponte esistente.*
L'opera è inserita nel Piano Generale dei percorsi ciclabili del 2006.

Parco città di Bologna

L'attraversamento in bicicletta del parco è un fondamentale passaggio per dare completamento, fino in centro, della ***linea blu.***
L'intervento , che dovrebbe essere già in fase avanzata di progettazione da parte del Comune, consente di collegare la ciclabile di Via Diziani con Piazza Piloni

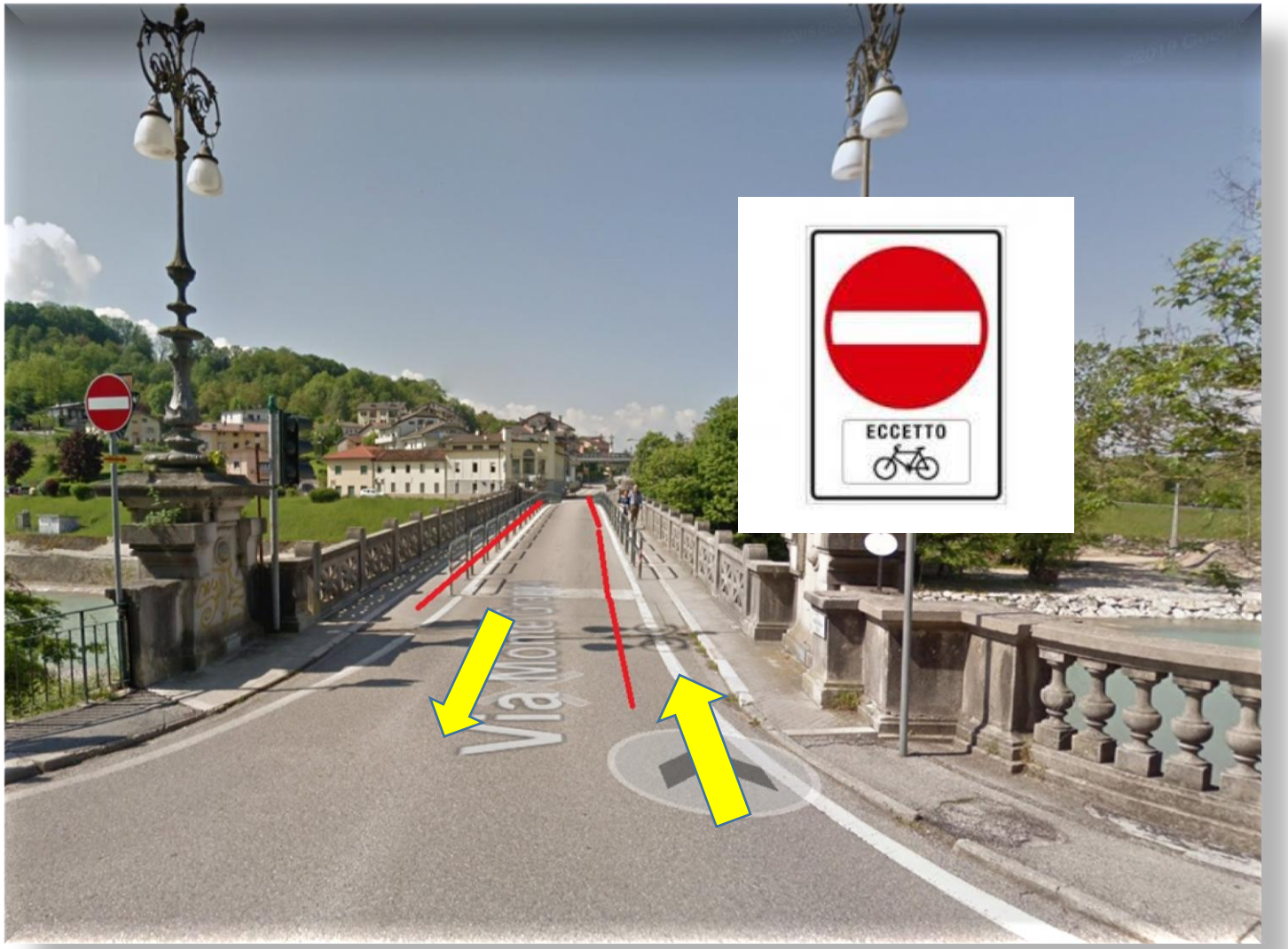
via Garibaldi

*Via Garibaldi percorribile nei due sensi dalle biciclette è un tassello fondamentale per dare continuità alla **linea blu** tra la piazza e la «panoramica».*
E' possibile consentire il passaggio alle biciclette applicando la nuova tipologia di strada inserita dall'art. 49 comma 5-ter lettera a) del D.L. 16 luglio 2020 n. 76 all'art. 2 lettera E-bis - Strade urbane ciclabili [1] del CDS

[1]E-bis - Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi

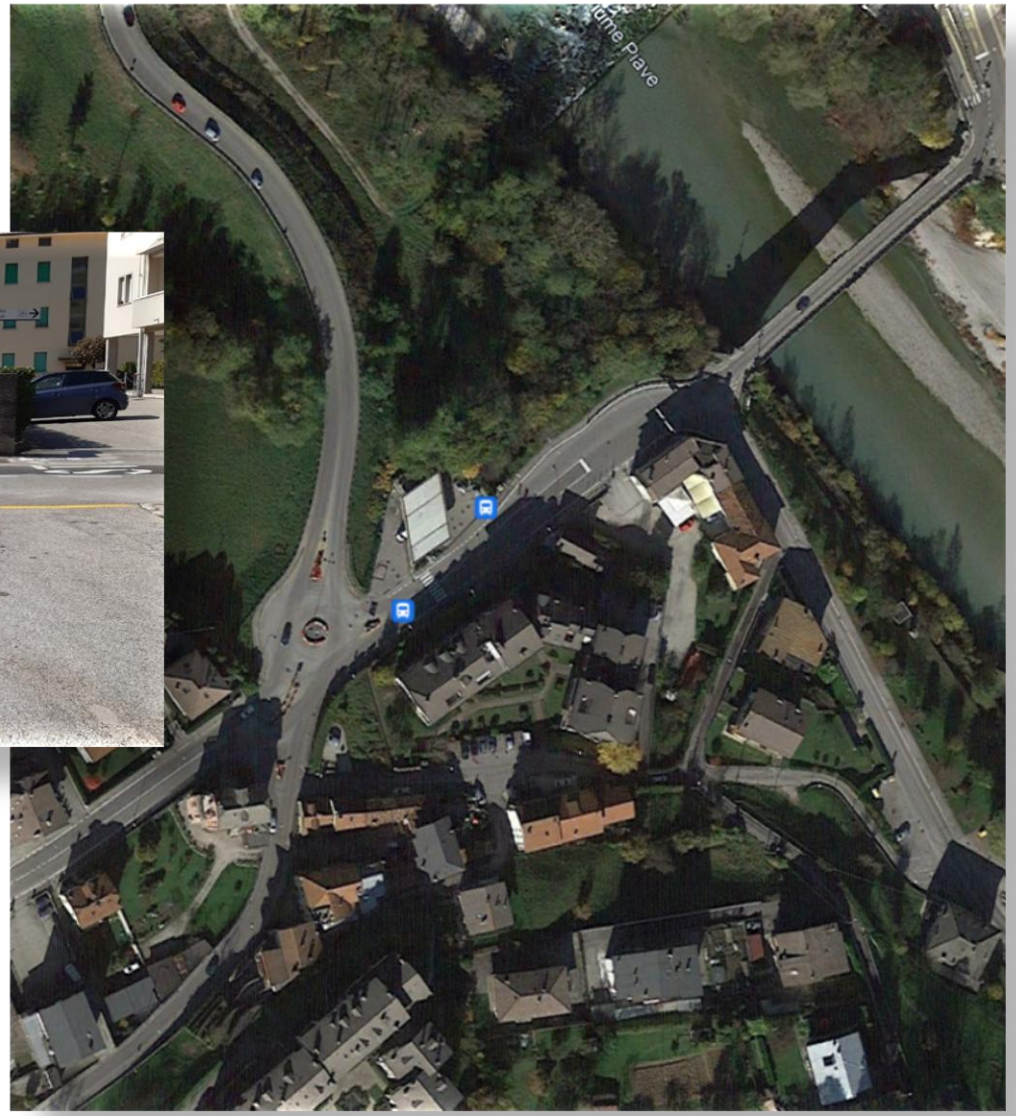
ponte della Vittoria

Allo stato attuale l'insufficiente larghezza del passaggio pedonale in direzione sinistra Piave impedisce il transito delle biciclette .
Il ponte della Vittoria è l'unico Ponte sul Piave che consente, provenendo dalla ciclabile della panoramica, di proseguire in bicicletta per la sinistra Piave.
Un semplice e poco costoso intervento di inversione delle larghezze dei due passaggi pedonali risolverebbe la mobilità ciclabile da e per il centro di Belluno.



Rotonda di via Montegrappa

La definitiva sistemazione della viabilità in questa zona avverrà con la costruzione del ponte che sostituirà l'attuale Bailey sul Piave.
*Passeranno anni. Nel frattempo, per completare la **linea blu**, è necessario predisporre sulla rotonda che sta tra il ponte della Vittoria e le corsie ciclabili già esistenti in via Montegrappa l'opportuna segnaletica orizzontale e verticale che segnali il passaggio delle biciclette.*
Infatti nelle attuali condizioni l'attraversamento della rotonda in bicicletta è molto pericoloso e dissuade chiunque voglia raggiungere il centro in bicicletta (2 km).



Dosso di villa Buzzati

E' un passaggio obbligato per chi, cicloturista o ciclista urbano, proviene dalla sinistra Piave in direzione Belluno.
In quel punto il transito dei ciclisti è reso particolarmente pericoloso dall'improvviso restringimento della carreggiata, dalla scarsa visibilità dovuta al dosso e dalla velocità delle auto lungo la strada larga e rettilinea che precede il dosso.
*Per completare la **linea blu** fino a Visome (soprattutto per i tragitti casa-lavoro, casa-scuola) è necessario provvedere:*

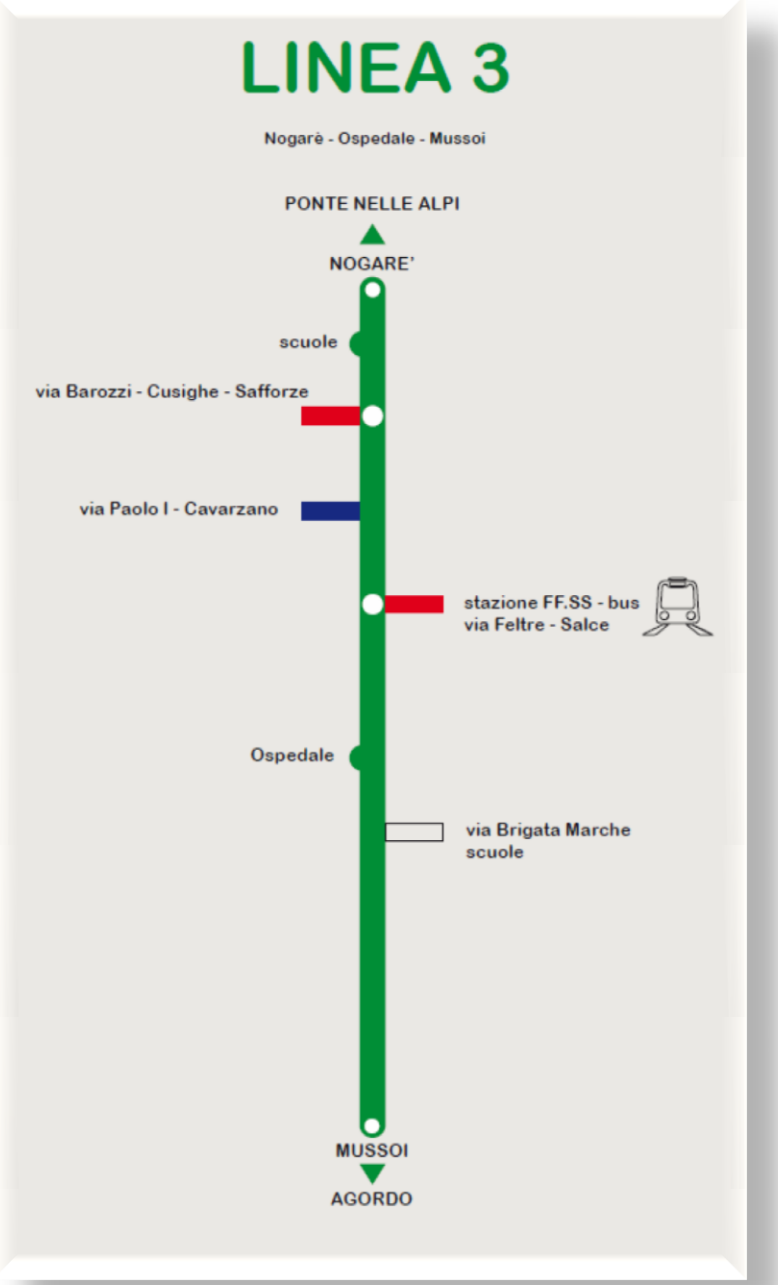
- *al prolungamento delle attuali corsie ciclabili[1] fino all'imbocco di via Rivamaor*
- *ridurre la velocità delle auto sul dosso limitandola a 30 km/ora e segnalando la presenza di ciclisti in carreggiata con opportuna cartellonistica o sistemi segnalazione luminosa*

[1)] *La strada in questione è stata da tempo declassata da strada provinciale a strada comunale. In ogni caso il DL 76/20 ha espunto l'aggettivo "urbane" (presente invece nel precedente DL 34/20), riferito alle strade in cui sono realizzabili le corsie ciclabili, ampliando la possibilità e la volontà di applicazione di queste ultime anche alle strade extraurbane.*

3 linea verde

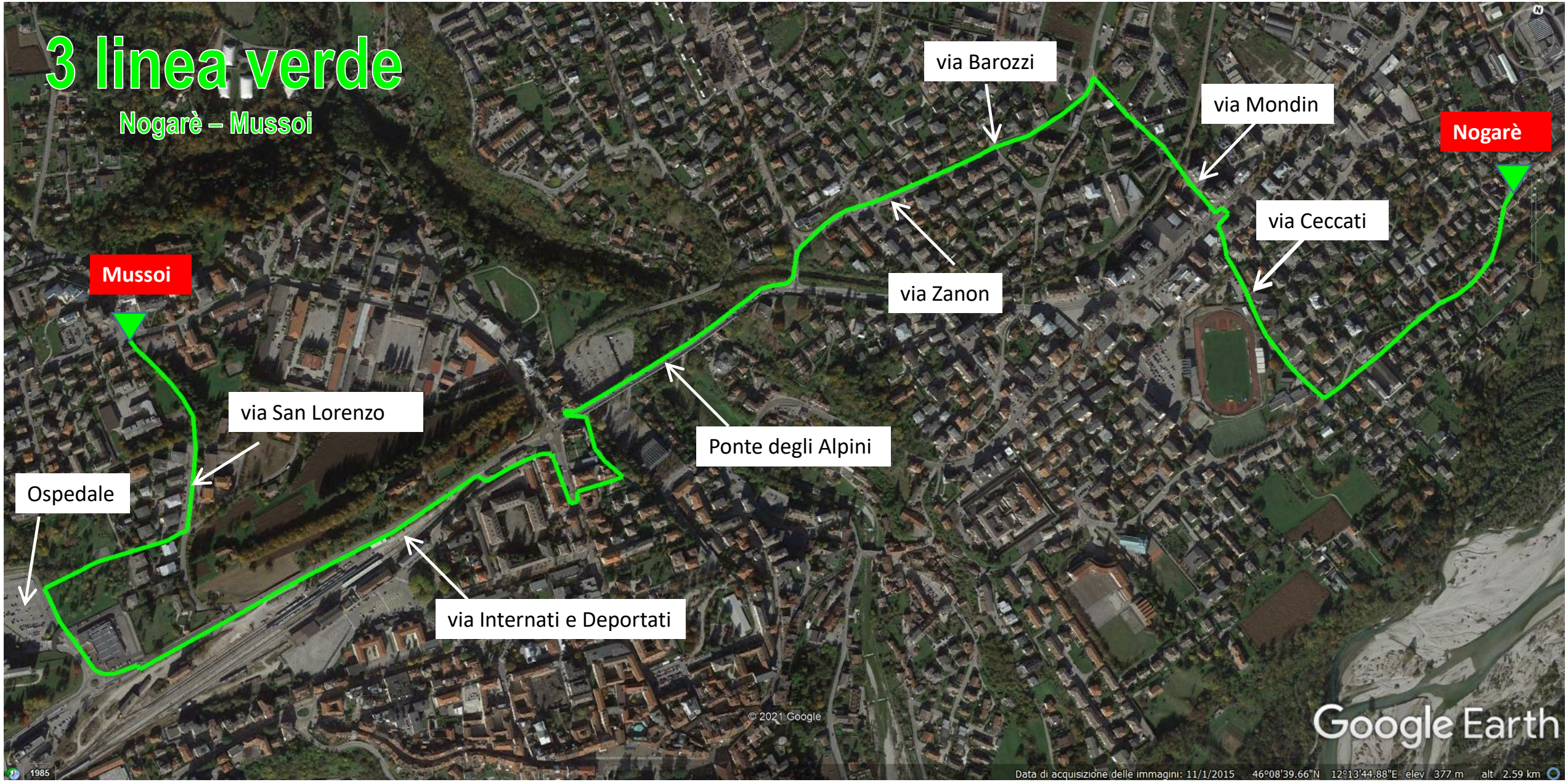
Nogarè – Baldenich – Ospedale – Mussoi

- sviluppo di circa 4200 m
- di cui 2500 m (60%) già ciclabili



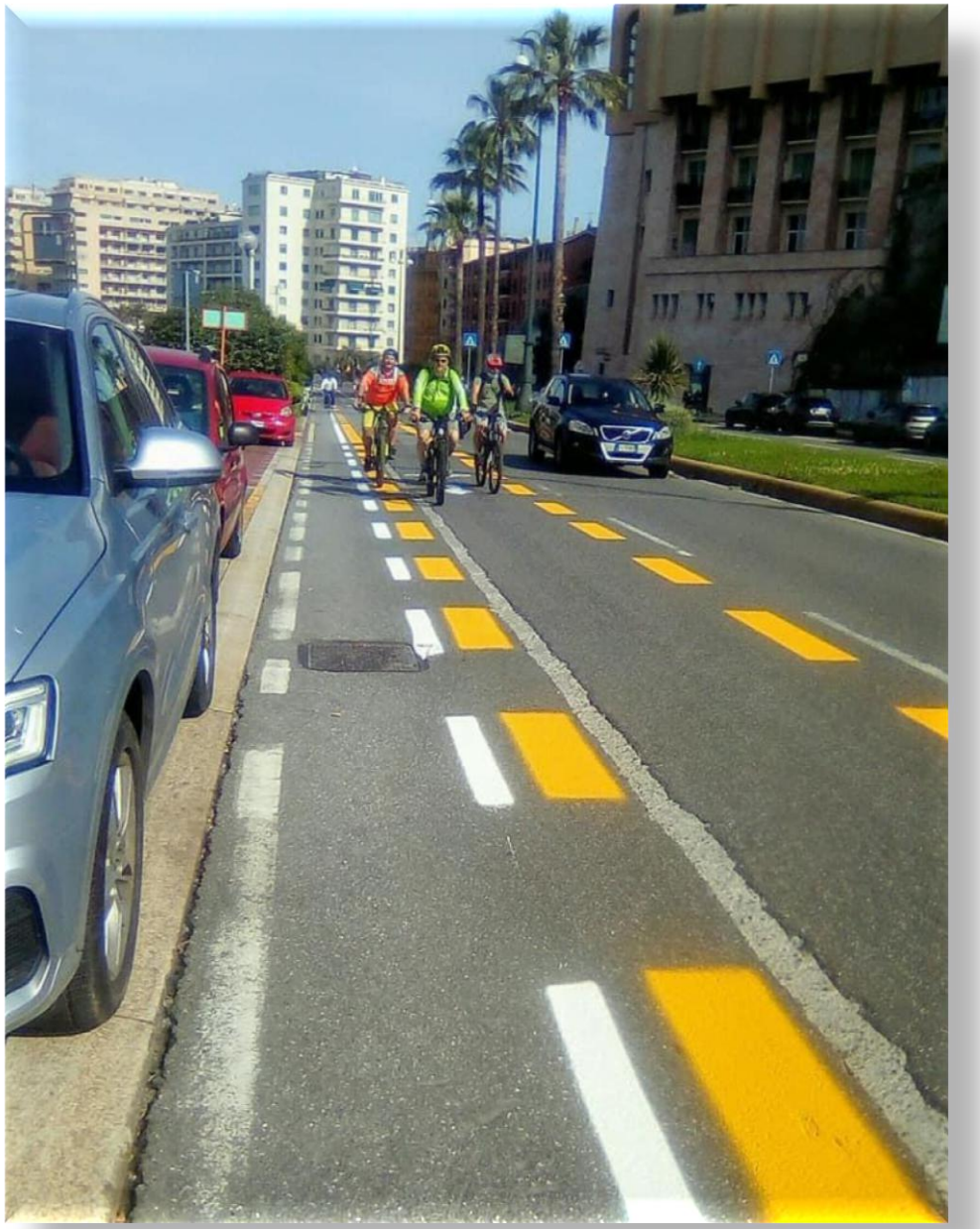
3 linea verde

Nogarè – Mussoi



Gli spezzoni mancanti sulla linea verde:

- **Attraversamento via Vittorio Veneto**
- **Attraversamento via Pellegrini**
- **Ciclabile la «Vignetta»**
- **Collegamento Ospedale con via Brigata Marche**



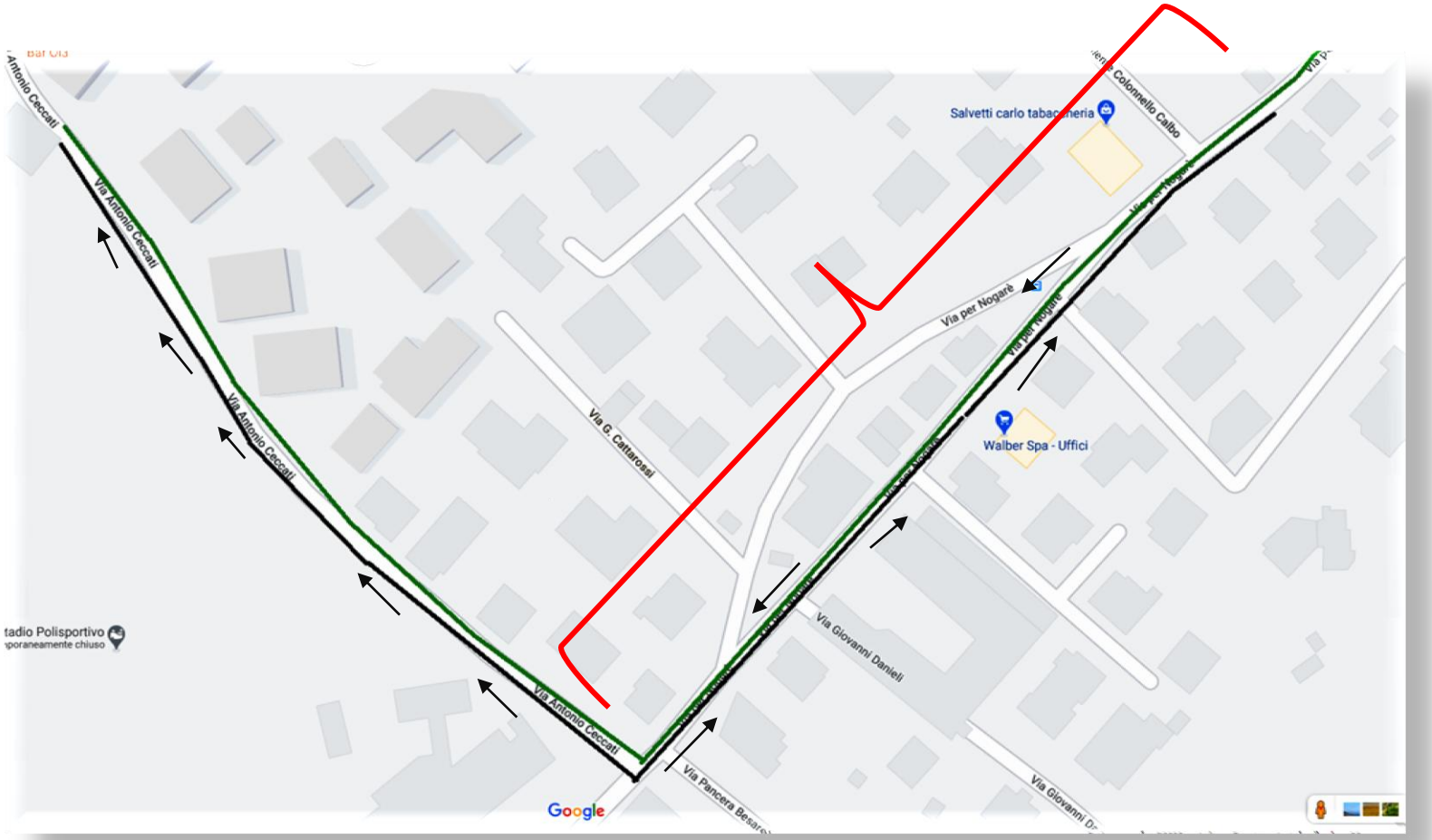
via Nogarè

Nel corso dell'estate 2021 sono state tracciate due corsie ciclabili lungo via Nogarè ed è stato limitata la velocità delle auto a 30 km con segnaletica a terra e verticale
La sola presenza di questi due semplici provvedimenti ha reso più sicura la strada per ciclisti e residenti.
Andrebbe tuttavia fatto un'ulteriore passo per la vivibilità del quartiere: trasformare la via in Strada urbana ciclabile

Articolo 2 comma 3 Codice della Strada

via Ceccati

Le corsie ciclabili tracciate lungo via Nogarè proseguono su via A. Novello e quindi su via F.M. Colle, offrendo un valido contributo alla moderazione del traffico in quelle vie.
Ma portano il ciclista al semaforo: un punto morto che non consente di proseguire in sicurezza.
Le corsie dovrebbero proseguire quindi anche su via Ceccati che offre continuità su via Mondin, creando continuità alla ***linea verde***



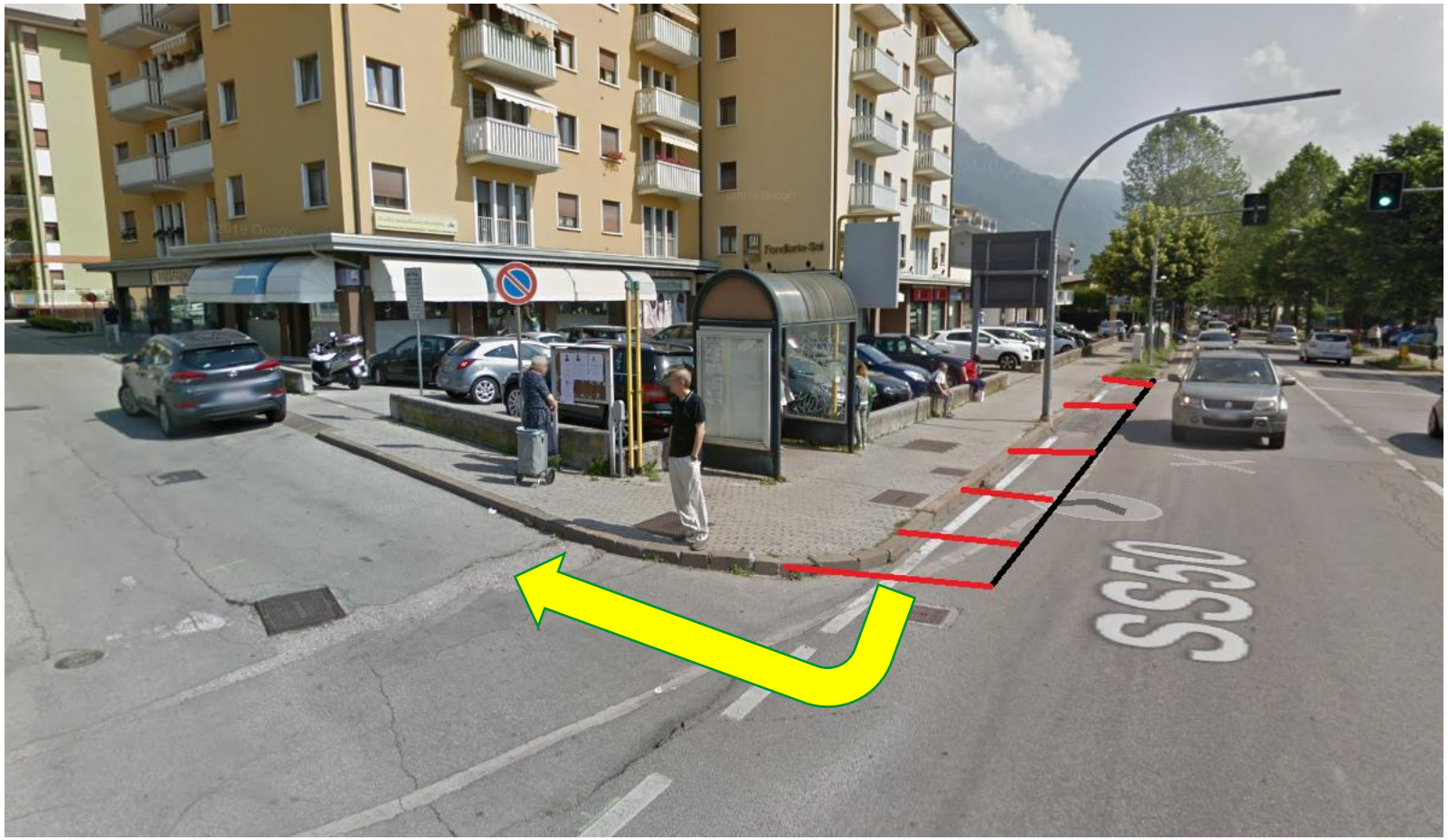
via Vittorio Veneto: agevolare l'accesso al semaforo a chiamata

Considerati gli spazi disponibili, l'attraversamento della statale è possibile usufruendo del passaggio pedonale a chiamata esistente. Sono necessari pochi fondamentali piccoli interventi:

1. Spostare i 4 parcheggi di via Ceccati in via A. Della Lucia, ricavando lo spazio per un tratto di ciclabile a doppio senso.
2. Instaurare il doppio senso ciclabile per l'accesso in via Ceccati da via Pellegrini
3. Creare una rampa d accesso al marciapiede che porta al semaforo

via Mondin: accesso

L'accesso a via Mondin dal semaforo richiede o l'allargamento del marciapiede esistente per consentire l'uso promiscuo con i pedoni oppure tracciare una corsia ciclabile nello spazio antistante la fermata che sarò condiviso con dell'autobus



Art. 3, c. 1, nuovo n. 12-bis) Cds…*La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata [...].*

via Internati e Deportati: accesso all'ospedale

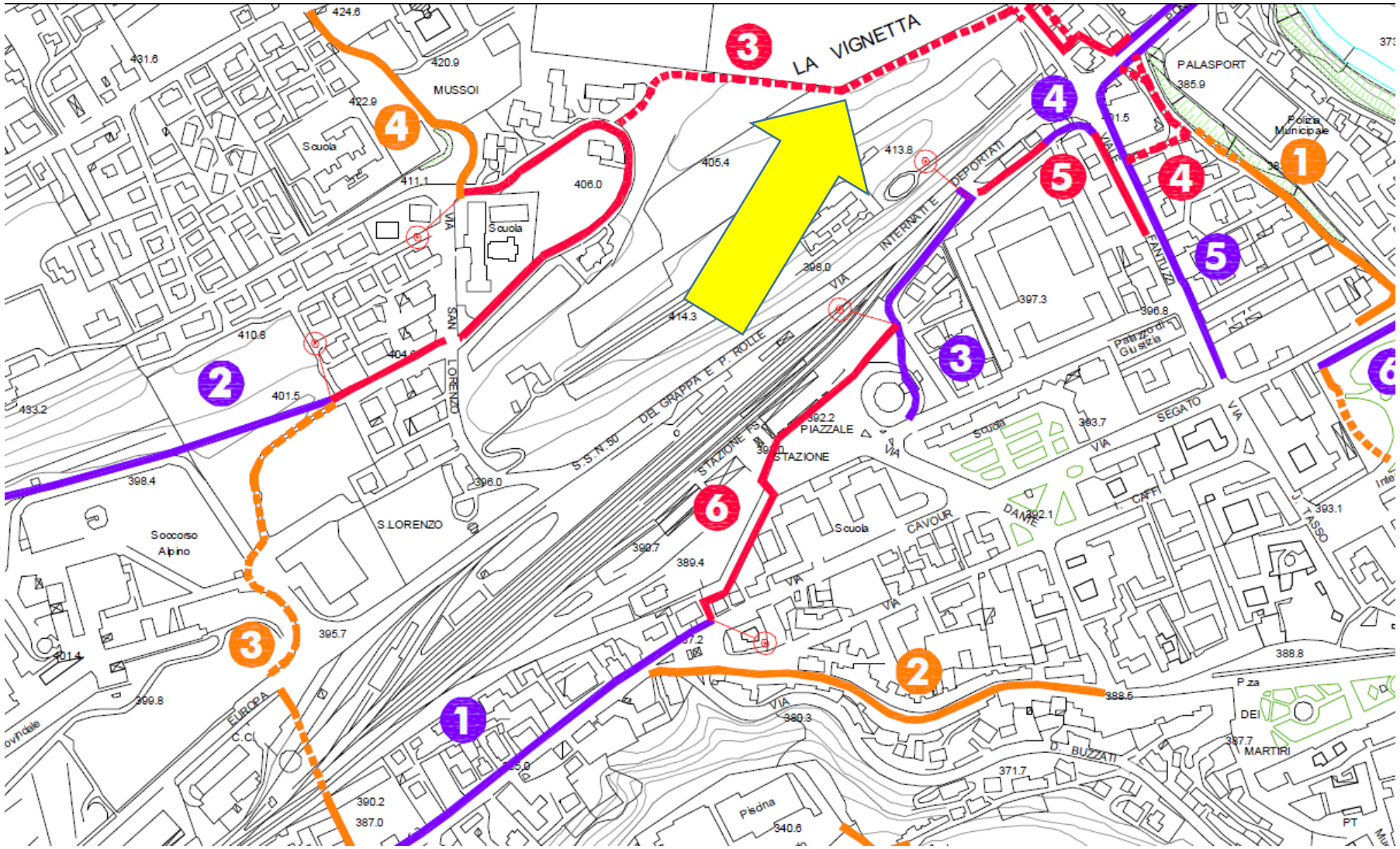
Attualmente l'unico modo per raggiungere l'ospedale in bicicletta è quello di rischiare la vita sulla statale 50.
Come abbiamo più volte chiesto, il marciapiede dovrebbe essere trasformato in ciclopedonale in attesa che venga realizzata la ciclabile della Vignetta.
La larghezza del marciapiede (che è la stessa di quello del ponte degli alpini) e la temporaneo presenza di studenti per pochi minuti al giorno non sono elementi ostativi al passaggio delle biciclette.

Ciclabile «La Vignetta»

È un percorso di fondamentale importanza per la mobilità ciclabile cittadina: collegherebbe il Ponte degli alpini con Mussoi, l'ospedale è L'istituto P.F. Calvi, risolvendo il problema della promiscuità d'uso del marciapiede di via Internati e Deportati

Ciclabile «la Vignetta»

La ciclabile è prevista nel «Piano generale percorsi ciclabili della Città di Belluno del 2006» ed è ripresa anche nel PAT recentemente approvato dal Consiglio Comunale



via Brigata Marche: collegamento con l'ospedale

Un altro tratto fondamentale per i collegamenti ciclabili urbani è quello tra via Brigata Marche e l'ospedale, totalmente privo di accesso ciclabile. La larghezza dell'attuale sterrato è incompatibile con il passaggio contemporaneo di pedoni e ciclisti. Andrebbe allargato utilizzando parte della proprietà confinante o sfruttando la larghezza sovradimensionata della strada d'accesso all'ospedale.

Osservazioni al PAT
Documento di dettaglio
Edizione 03/02/2022