

**PISTA CICLABILE CA' GRANDA, da V. Latisana (P.zza Istria)
a V. S. Monica (V.le F. Testi)**

Relazione al progetto esecutivo.

1. Motivazioni della scelta progettuale.

Dopo l'attacco da P.zza Istria, su V.le F. Testi (v. tav. 8 della Pista Ciclabile V.le Zara – V.le F. Testi), tramite V. Latisana e L.go Desio, il primo tratto dell'itinerario si svolge all'interno di un quartiere (delimitato dalle Vie Siderno, De Gasperis, Cà Granda, F. Testi) in cui il traffico motorizzato, già oggi, è molto calmo.

Si propone, quindi, di definire il quartiere come “zona residenziale, apponendo l'apposita segnaletica.

La ciclabilità vi si svolge con l'inserimento di interventi leggeri tendenti in primo luogo a garantire la sicurezza.

Particolare attenzione è dedicata alla sicurezza ciclabile ed alla sistemazione della sosta organizzata lungo la V. Valfurva, strada con intensa frequentazione commerciale di quartiere e con problemi connessi alle periodiche esondazioni del fiume Seveso.

L'attraversamento di una zona a parco di quartiere, in cui esiste anche una scuola, non crea problemi di compatibilità fra pedonalità e ciclabilità che vi si svolgono in promiscuo.

In V. Racconigi si è scelto l'attraversamento, data la scarsa frequentazione veicolare, e l'inserimento della ciclabilità in fregio agli ampi spazi verdi presenti fino all'incrocio con V.le Suzzani.

Anche lungo V. S. Monica la ciclabilità si inserisce parzialmente sul verde disponibile fino all'inserimento sul controviale Ovest di V.le F. Testi.

All'incrocio di V.le F. Testi è previsto uno dei punti di contatto ciclopedonale fra i due controviaali dello stesso in cui la velocità è moderata a 30 km/h (v. tav. 13 della Pista Ciclabile V.le Zara – V.le F. Testi).

2. Caratteristiche dell'itinerario.

Lungo il raccordo di P.zza Istria, un cordolo di opportuna larghezza garantisce la sicurezza della ciclabilità che si svolge in modo bidirezionale.

In V. Latisana la pista si spezza in due tracciati bidirezionali sui due marciapiedi con delimitazione tramite segnaletica orizzontale. La sosta è organizzata sui due lati della via in zone dedicate, lasciando la carreggiata a sezione costante fino a L.go Desio.

Il musone verso V. Zocchi è recuperato alla pedonalità con la creazione di stalli di parcheggio lungo la carreggiata.

In L.go Desio, a Est di V. Veglia, si mantiene la stessa sezione di carreggiata di V. Latisana, è recuperata a verde la zona a Sud, a fianco dell'edificio scolastico e,

con la creazione di stalli di parcheggio lungo la carreggiata, la ciclabilità si sviluppa in due tracciati monodirezionali sui marciapiedi, per riunirsi in bidirezionale all'attraversamento ciclopedonale di V. Veglia, a Sud del sovrappasso ferroviario, in favore di semaforo.

Attraversato il fornice Ovest del sovrappasso ferroviario, in promiscuo con la pedonalità, la ciclabilità entra in V. Siderno, inizio della zona residenziale, senza sistemazioni specifiche. La V. Siderno è a fondo cieco e poco trafficata: si imporrebbero lavori di sistemazione del fondo stradale e sarebbero auspicabili opere di arredo e di riqualificazione.

Imbocco e sbocco di V. Costalovara sono realizzati tramite il rialzamento della sede stradale a quota marciapiede con protezione dello stesso dalla sosta selvaggia.

Dopo l'attraversamento di V. P. L. Monti, la pista (tramite scivoli di accesso e uscita, pavimentata con autobloccanti drenanti) si svolge su di una porzione di verde affiancata al percorso pedonale pavimentato esistente.

In V. Val Cismon e fino all'ingresso in V. De Angelis, il percorso bidirezionale viene protetto da un doppio cordolo in granito per viaggiare contromano fino all'accesso, tramite scivolo, al marciapiede di V. De Angelis ed alla carreggiata Est di V. De Gasperis. Un musone, all'angolo a 90° gradi di V. Val Cismon, funge da moderatore del traffico veicolare a senso unico.

Fino all'incrocio con V.le Cà Granda, il percorso prosegue in modo bidirezionale protetto sulla carreggiata Est di V. De Gasperis.

L'attraversamento ciclabile di V.le Cà Granda è abbinato alla pedonalità.

La soluzione proposta in V. Valfurva si richiama a quelle già attuate in altra zona della città (v. V.le Doueth, a fianco del Parco Sempione). La ciclabilità si svolge in modo monodirezionale in carreggiata, a fianco dei marciapiedi di destra, protetta da un cordolo in granito.

La sosta dei veicoli è prevista lungo i marciapiedi di sinistra e sugli spazi lasciati liberi dai vasconi di contenimento della tracimazione del fiume Seveso, in stalli definiti che contribuiscono ad eliminare l'attuale situazione caotica dovuta all'intensa frequentazione commerciale di quartiere ed ai problemi connessi alle periodiche esondazioni del fiume Seveso.

All'inizio del parco di quartiere fra V. Moncalieri e V. Racconigi la ciclabilità si raccoglie e si svolge in promiscuo con la pedonalità fino al superamento della scuola, dopo la quale rientra in una strada a fondo cieco, fino all'innesto su V. Racconigi, con un attraversamento a raso con segnaletica orizzontale.

Tramite uno scivolo ed un raccordo agevolato, la pista in asfalto percorre tutta V. Racconigi affiancando la pedonalità e sovrapponendosi, parzialmente, al verde. In corrispondenza degli accessi che si dipartono dalla carreggiata, la pista si arretra dal ciglio del marciapiede per garantire la sicurezza in corrispondenza degli accessi che si dipartono dalla carreggiata.

Lungo il breve tratto su V.le Suzzani si mantengono le stesse caratteristiche: la pista si abbina alla pedonalità nell'attraversamento, tramite scivoli, di V.le Suzzani, dove è prevista una specifica segnaletica di avviso, data l'assenza di semaforo.

Lungo V. S. Monica, il largo marciapiede permette una minima erosione delle aiuole del lato Sud per far posto alla pista bidirezionale, in asfalto, delimitata da segnaletica orizzontale verso il marciapiede. Due scivoli danno la continuità della pista all'attraversamento di V. Koerner.

All'incrocio con V.le F. Testi, la pista si innesta sul controviale Ovest, in cui è progettata la moderazione del traffico, e si connette con la ciclabilità prevista anche nel controviale Est tramite l'attraversamento abbinato alla pedonalità, in favore di semaforo. E' così garantita l'accessibilità ciclabile verso il centro città e verso Sesto S. Giovanni.

3. Note particolari.

La protezione delle due piste monodirezionali in V. Valfurva si realizza tramite un cordolo in granito di larghezza cm. 30 in analogia, come citato, alla soluzione già adottata dal Comune di Milano in V. Douhet.

La protezione dovrebbe avere una larghezza di cm. 70, ma la sezione stradale permette solo l'inserimento di un cordolo di larghezza cm. 30 per poter garantire una sezione stradale utile al passaggio del traffico veicolare ed alla presenza di stalli di parcheggio.

In V. Valfurva il traffico veicolare è molto moderato, anche se la presenza di veicoli in sosta è numerosa data la frequentazione dei vari servizi commerciali molto frequentati. Si è privilegiata, quindi, la maggiore sicurezza della ciclabilità, affiancata alla pedonalità, mentre gli stalli di sosta sono stati ricavati sul lato sinistro della carreggiata, data la modestia del traffico veicolare.

Il riutilizzo per la sosta regolamentata degli spazi lasciati liberi dai vasconi sull'ampio parterre centrale costituisce una buona risposta all'alta richiesta di stalli di parcheggio per i veicoli.