

PROGETTO ESECUTIVO DELL'ITINERARIO CICLABILE
V.LE FERMI – P.LE ISTRIA

RELAZIONE TECNICA

PREMESSA

L'itinerario realizza un collegamento ciclabile fra il tratto di pista ciclabile esistente in V.le Fermi, angolo Via Cormano, verso Affori e i due itinerari previsti, rispettivamente, lungo l'asse Zara – Testi e da P.le Istria a Via Santa Monica.

L'itinerario si conetterà, altresì, in V.le Fermi con l'itinerario previsto nel Parco Nord tramite una passerella ciclopedonale la cui realizzazione è prevista a cura dello stesso Ente Parco Nord.

La sua importanza risiede, quindi, essenzialmente nell'estendere l'effetto rete fra itinerari esistenti e/o previsti che congiungono fra loro importanti quartieri urbani con aree verdi di svago quali Parco Nord e Parco delle Groane.

VARIANTE VIA FIUGGI

Negli studi preliminari dell'U.T.C. si prevedeva di percorrere, dopo V.le Fermi, Via Populonia, Via Cufra, Via Trescore, P.zza Caserta, Via Lussimpiccolo e P.le Istria.

Dopo attente valutazioni e verifiche sul posto, si è ritenuto preferibile abbandonare il percorso Populonia – Istria sostituendolo con quello lungo Via Fiuggi e L.go Desio per i seguenti motivi:

- la Via Cufra, nonostante la sezione non particolarmente larga e la sosta ammessa su un lato, è percorsa da un intenso traffico veicolare proveniente da Fermi – Populonia: la pista ciclabile avrebbe sacrificato il parcheggio auto (in una zona operativa che già offre scarse possibilità) o avrebbe richiesto un restringimento della carreggiata non opportuno, proprio in rapporto al traffico;
- l'attraversamento di Via Murat per immettersi in Via Cufra avrebbe presentato non lievi problemi di sicurezza proprio per i ciclisti dovuti alla svolta a destra del considerevole flusso di veicoli da Via Populonia a Via Murat; la soluzione di detti problemi era l'inserimento di un apposito tempo semaforico che avrebbe, specie nelle ore di punta, ampliato i problemi di code di veicoli con conseguenti riflessi negativi anche sull'incrocio con Via Valassina;
- la Via Fiuggi ha già oggi carattere residenziale e di sosta dei veicoli e la realizzazione lungo la stessa di una pista ciclabile non crea problemi né di

- sosta né di traffico, anche se è da prevedere un senso unico completo fra Via Murat e L.go Desio, oggi limitato alla parte finale della via, verso L.go Desio;
- il collegamento in L.go Desio con l'itinerario Istria – Santa Monica (Cà Granda), oltre che ridurre sensibilmente la lunghezza degli interventi, con conseguente risparmio economico, evita il doppio attraversamento ciclabile, a poca distanza uno dall'altro, di Via Veglia;
 - l'attraversamento ciclabile di Via Populonia per imboccare Via Fiuggi non presenta alcun problema, avvenendo a fianco dell'esistente passaggio pedonale in protezione di semaforo;
 - la variante progettata è stata discussa ed approvata nel novembre 97 in sede di presentazione del progetto di massima.

ANALISI DEL PROGETTO

Dopo l'attraversamento di Via Cormanò, l'itinerario si sviluppa nella vasta area verde che fiancheggia V.le Fermi sul lato Ovest, seguendo quasi ovunque il "sentiero" spontaneo che si è venuto a creare nel tempo.

Dove è prevista la passerella ciclopedonale di attraversamento di V.le Fermi, il tracciato terrà conto della posizione del relativo attacco, come previsto nel progetto del Parco Nord, e si collegherà anche alla relativa rampa d'accesso. Il dettaglio sarà da concordare direttamente con l'Ente Parco Nord.

All'altezza dei giardini prospicienti la Via Trevi (in fregio al terrapieno del rilevato ferroviario) il tracciato si inserisce ad un certo punto dei giardini stessi e prosegue, poi, tramite l'adeguamento della rampa, sotto la ferrovia con un tratto promiscuo ciclopedonale.

Tenuto conto dell'alta velocità con la quale d'abitudine i veicoli transitano nel sottopasso ferroviario, si propone di proteggere il tratto di marciapiede esistente, che sarà percorso in promiscuo ciclopedonale, con un guard-rail o con un parapetto in acciaio inox.

Dopo l'attraversamento di Via Cannero si è previsto che la ciclabilità attraversi la corsia veicolare che immette in Via Crespi (consuetamente percorsa dai veicoli a velocità ben superiore ai 50 km/h) opportunamente ridotta in larghezza a m. 5,50 (sia per indurre i veicoli a rallentare che per accorciare l'attraversamento ciclabile) per portare la pista ciclabile nella vasta aiuola verde ed alberata, con successivo attraversamento dello sbocco in curva di Via Crespi verso V.le Fermi, percorso da scarso traffico ed a velocità ridotta.

In alternativa si presenta anche la soluzione che prevede di portare l'attraversamento ciclabile all'imbocco di Via Crespi, con un'aiuola centrale di sicurezza, preceduto oltre che dal predetto restringimento della carreggiata veicolare anche dalla formazione di un'adeguata chicane atta a rallentare il più possibile i veicoli provenienti da V.le Fermi e segnalata da una doppia serie di

fasce trasversali corrugate, realizzate in cubetti di porfido, come rallentatori sonori.

Si ritiene questa seconda soluzione più incisiva ai fini del doveroso rallentamento della velocità dei veicoli e, quindi, della sicurezza dei ciclisti e dei pedoni: in tal modo si evita, altresì, di invadere con opere di pavimentazione la vasta aiuola esistente.

Da Via Crespi a Via Valassina l'itinerario sfrutta l'esistente sede ciclopedonale con opportuno adattamento in corrispondenza di Via Pavoni.

L'attraversamento di Via Valassina e di Via Populonia tiene conto del progetto di sistemazione superficiale predisposto dalla MM per la realizzazione della metrotramvia verso Niguarda e Parco Nord.

Via Fiuggi viene percorsa sul lato Nord su marciapiede fino a V. Murat e in sede protetta da cordolo in granito fino alla connessione, dopo l'attraversamento dell'attacco di Via Galli, con l'itinerario Istria – Santa Monica (Cà Granda).

L'itinerario è realizzato lungo tutto il suo sviluppo come pista bidirezionale, salvo i citati tratti in promiscuo coi pedoni.