



VERSILIA EMERGENCY BIKE PLAN



UNIONE DEI COMUNI DELLA VERSILIA

RUP Ingegnere Francesco Vettori

Progetto **UPstudio Viareggio**

Architetto Massimo Ceragioli
Ingegnere Giovanna Simonelli
Architetto Luca Leonardi

Progettazione di fattibilità Rete per la Mobilità di Emergenza Versiliese

ABACO DEGLI INTERVENTI

Seravezza, 18 maggio 2020

INTRODUZIONE

La Rete di Mobilità di Emergenza Versiliese è sostanzialmente un aggiornamento del Versilia Bike Plan (piano per la mobilità ciclistica della Versilia del 2010) adeguato e aggiornato all'emergenza sanitaria in corso. Come nel VBP l'obiettivo è connettere i poli generatori e attrattori di traffico quali stazioni ferroviarie, parcheggi d'interscambio, centri direzionali, poli produttivi, poli scolastici e universitari, ospedali. Nella stesura del piano particolare attenzione è stata data alle scuole, che saranno connesse alla rete con percorsi diretti e sicuri.

La RMEV è stata pensata per essere realizzata in tempi brevi e con costi contenuti con l'idea che possa essere anche una sperimentazione per in futuro procedere con soluzioni più strutturate. Di seguito riportiamo quelli che sono le modalità operative e gli strumenti previsti per la realizzazione della rete oltre ad alcuni schemi grafici che illustrano gli interventi e come verrà modificata la sezione stradale. Questi schemi sono stati fatti su varie tipologie di strade individuate nel piano.

Ricordiamo che la logica è quella di ottenere un risultato immediato e poco costoso per questo il piano non prevede sostanziali opere edilizie ma solo di segnaletica orizzontale e verticale.

MODALITÀ OPERATIVE

Interventi

Recuperare corsie dedicate sugli assi principali

Laddove vi sono assi stradali molto ampi, dotati di più di una corsia per senso di marcia, di corsie di larghezza superiore ai tre metri, occorre dedicare in entrambe le direzioni di marcia la corsia più a destra, di non meno di 2,5 metri di larghezza, alla RME, fino all'attestamento sulle intersezioni. A tale scopo si può riconvertire una delle corsie dedicate alle auto, riducendo eventualmente la larghezza delle corsie rimanenti qualora questo permetta di aggiungere la corsia RME.

Realizzare controviai ciclabili

Le strade dotate di controviai possono rendere queste corsie delle strade a precedenza ciclabile, con l'inserimento del limite di velocità a 30km/h e il posizionamento di elementi rallentatori e segnalatori.

Realizzare Zone a Traffico Moderato

Le strade locali di quartiere (tipo F) possono essere tramutate in strade F-bis: percorsi destinati prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabili. In queste zone pedoni e ciclisti hanno la precedenza sulle automobili per le quali il limite di velocità consentito è di 20 km/h. Anche in questo caso è utile ricorrere al posizionamento di elementi rallentatori e segnalatori.

Identificare itinerari complementari e paralleli

Nei casi in cui le strade principali necessarie per la connessione delle polarità e la realizzazione dei corridoi di mobilità smart non siano nelle condizioni fisiche di ospitare le corsie ciclabili si possono individuare viabilità parallele da dedicare esclusivamente alla mobilità smart o, come nel caso dei controviali, in strade a preferenza ciclabile o in Zone a Traffico Moderato, tenendo fermi i punti di raccordo con le polarità e i parcheggi scambiatori.

STRUMENTI

Realizzare con segnaletica di cantiere

La totalità degli interventi proposti può essere realizzata con modifiche ed integrazioni alla segnaletica orizzontale e verticale ed, in alcuni casi, con l'ausilio di delimitatori di carreggiata o elementi di arredo. E' quindi opportuno effettuare gli interventi con segnaletica di cantiere (colore giallo) secondo quanto previsto dagli artt. 31 e 32 del Regolamento del Codice della Strada.

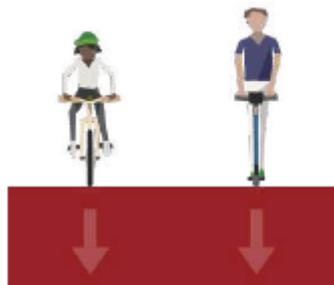
Gli interventi saranno segnalati secondo gli schemi del D.M. 10 luglio 2002 "Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo" e Decreto Interministeriale 22 gennaio 2019 "Individuazione della procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare".

In questo modo potranno essere segnalate particolarità dal punto di vista delle dimensioni e della conformazione della strada integrando la segnaletica verticale ed orizzontale con segnali di cantiere.



SOLUZIONI

Le soluzioni infrastrutturali che seguono sono le più semplici, veloci ed economiche da realizzare nel breve periodo per modificare la viabilità e rispondere in modo efficiente all'emergenza.



CORSIA CICLABILE MONODIREZIONALE

Min. 150 cm



CORSIA CICLABILE BIDIREZIONALE

Min. 250 cm



STRADA A PREVALENZA CICLABILE (F-bis)

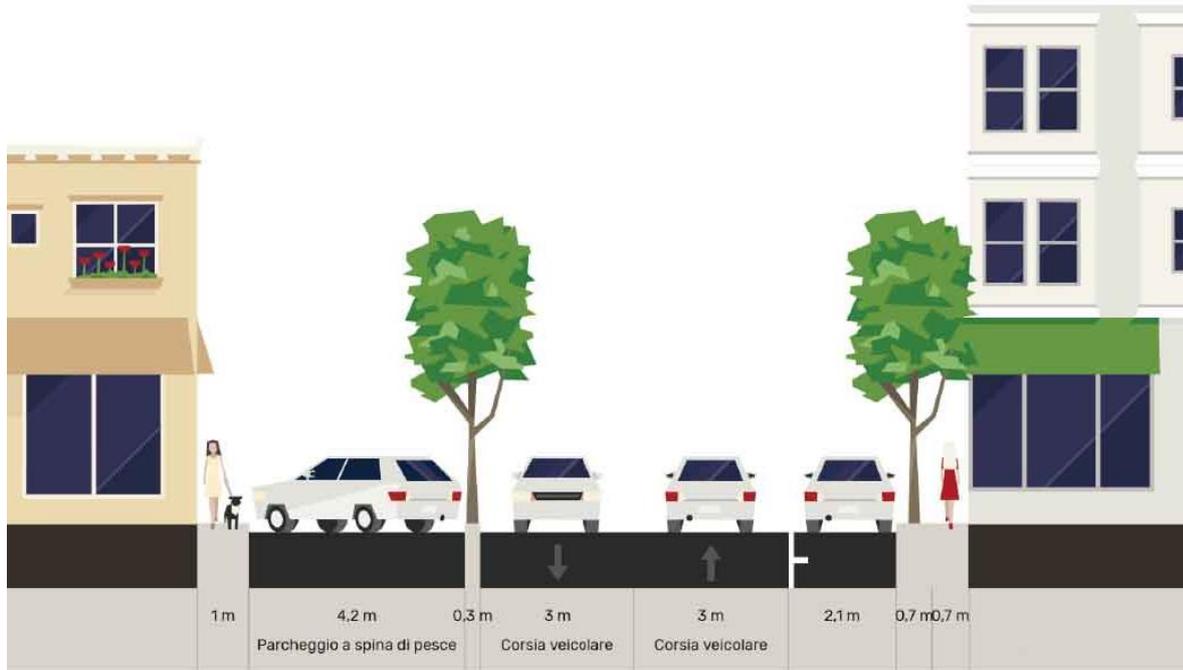
Min. 275 cm

ABACO DEGLI INTERVENTI

Di seguito si riportano alcuni esempi di modifica della sezione stradale su alcune strade della Versilia realizzabili fin da subito con l'integrazione e la modifica della segnaletica verticale e orizzontale.

Comune di Camaiore Lido - Via Italica

Intervento: modifica parcheggi, da spina di pesce a in linea, si recupera lo spazio per una ciclopedonale – nuova segnaletica orizzontale per parcheggi e segnalazione



Stato attuale



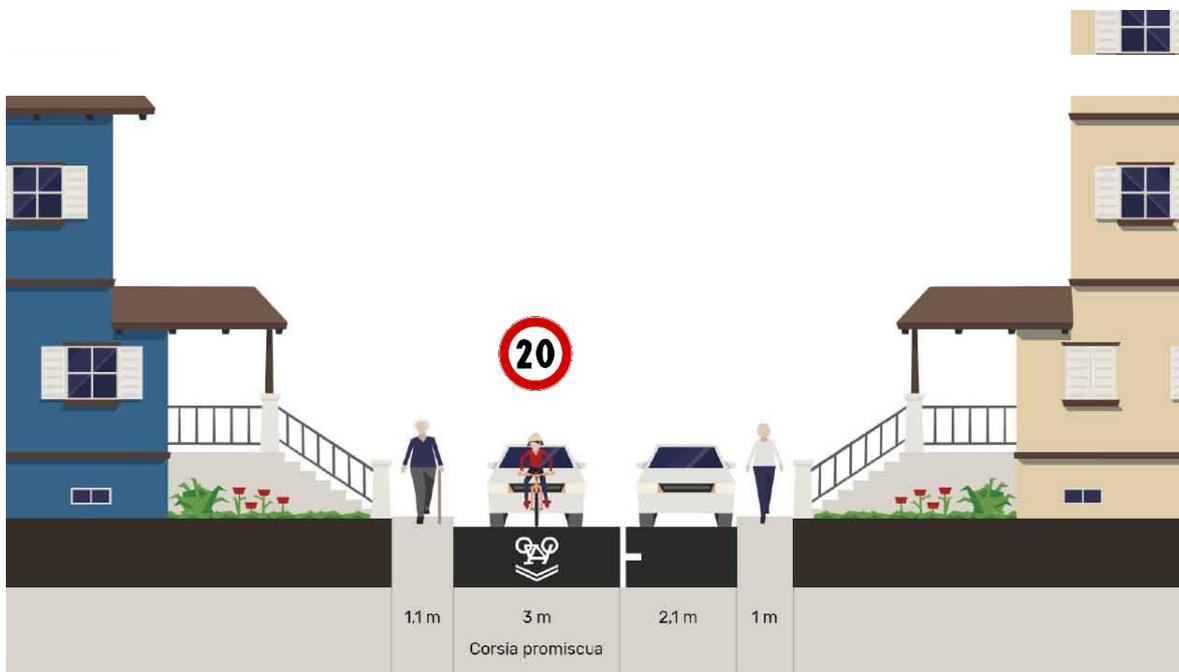
Stato modificato

Comune di Camaiore Lido - Via Giotto

Intervento: trasformazione della strada in ZTM, limite velocità 20 km/h – segnaletica orizzontale e verticale



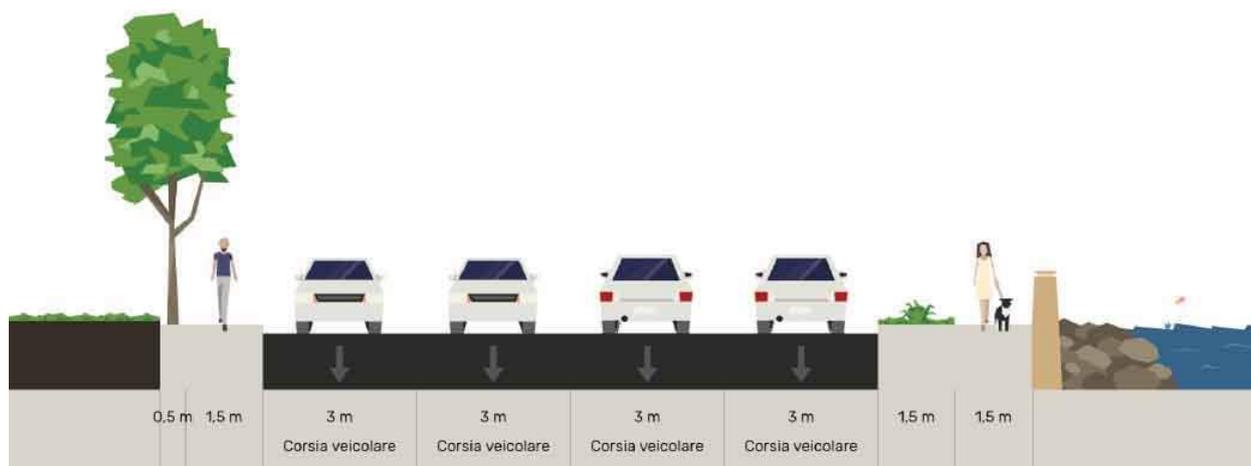
Stato attuale



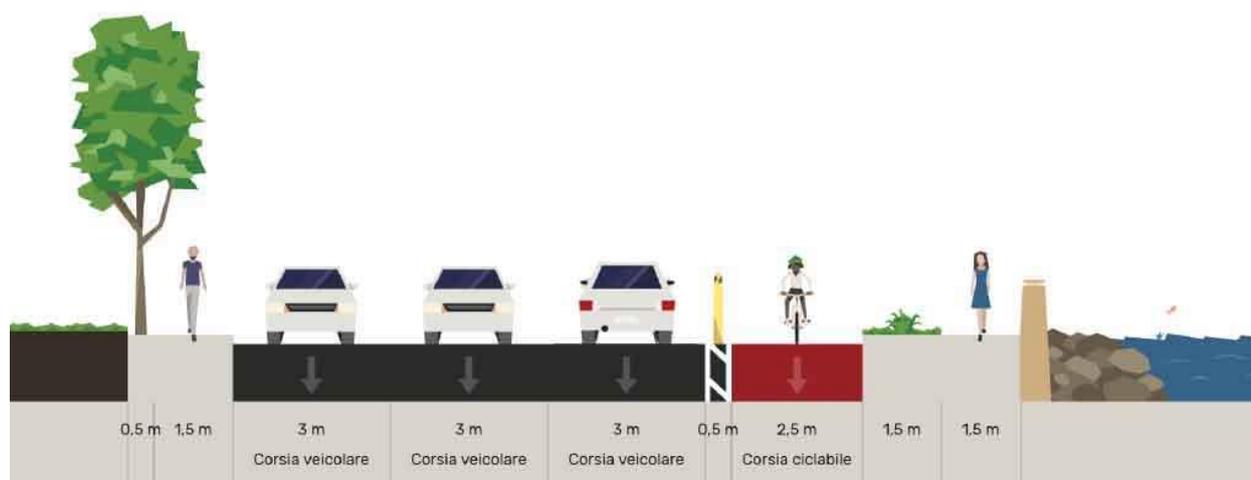
Stato modificato

Comune di Viareggio – Viale Einaudi

Intervento: riduzione di una corsia per creazione di corsia ciclabile con fondo verniciato delimitata dal traffico veicolare da dissuasori mobili



Stato attuale



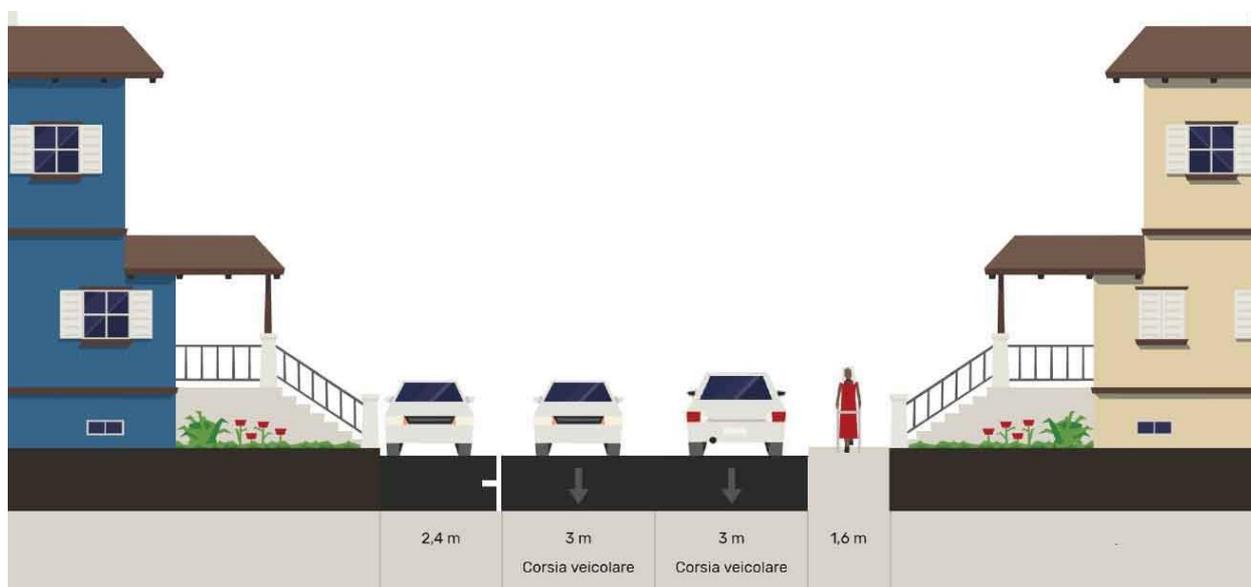
Stato modificato



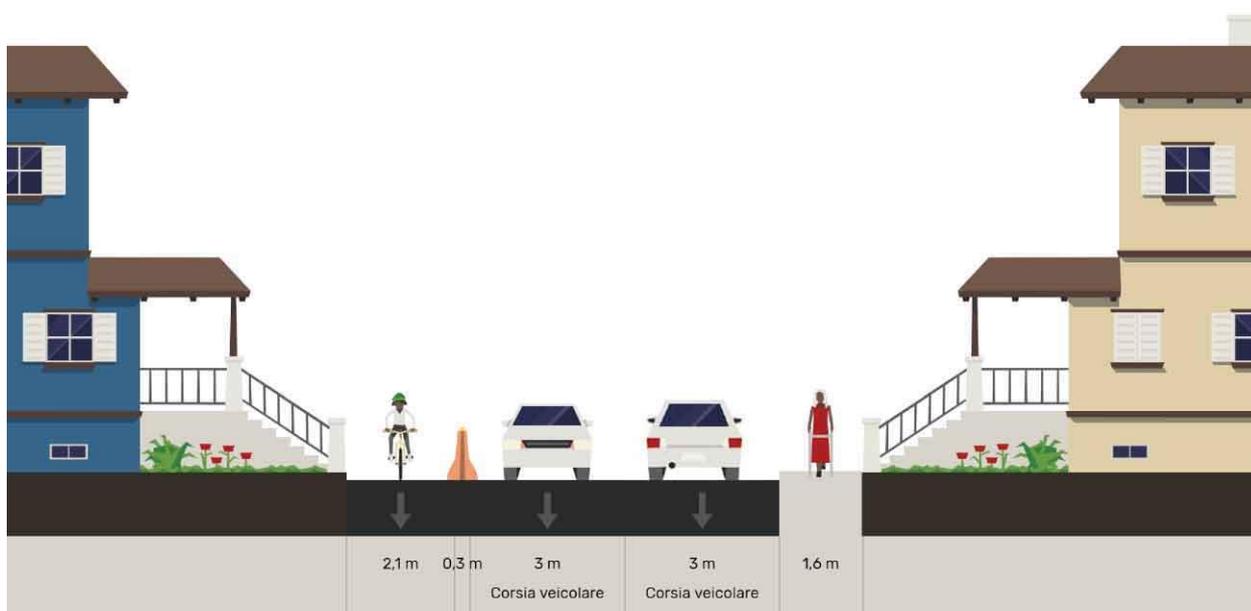
CE.023.021.a	DELINEATORE SPARTITRAFFICO FLESSIBILE IN PLASTICA - DI ALTEZZA DA 60 A 69 CM
--------------	--

Comune di Camaiore Lido - Via Trieste

Intervento: Eliminazione di alcuni parcheggi e creazione corsia ciclabile protetta dal traffico veicolare da barriere tipo new jersey



Stato attuale



TOS20
_17.P0
5.001.0
06

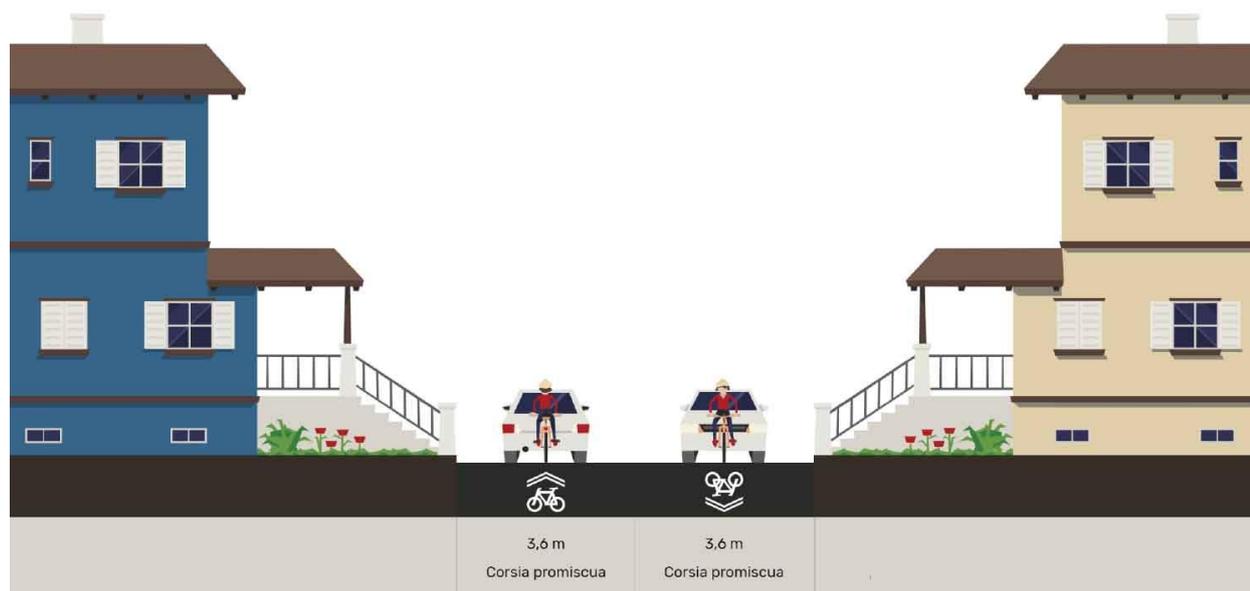
Barriera new jersey in polietilene zavorrabile con acqua o sabbia, dotata di tappi di carico e scarico e sistema di collegamento tra i diversi elementi per realizzare filari continui, H.50 cm

Comune di Forte dei Marmi - Via della Barbiera

Intervento: Realizzazione di Zona a Traffico Moderato con limite di velocità di 20 km/h



Stato attuale



Stato modificato



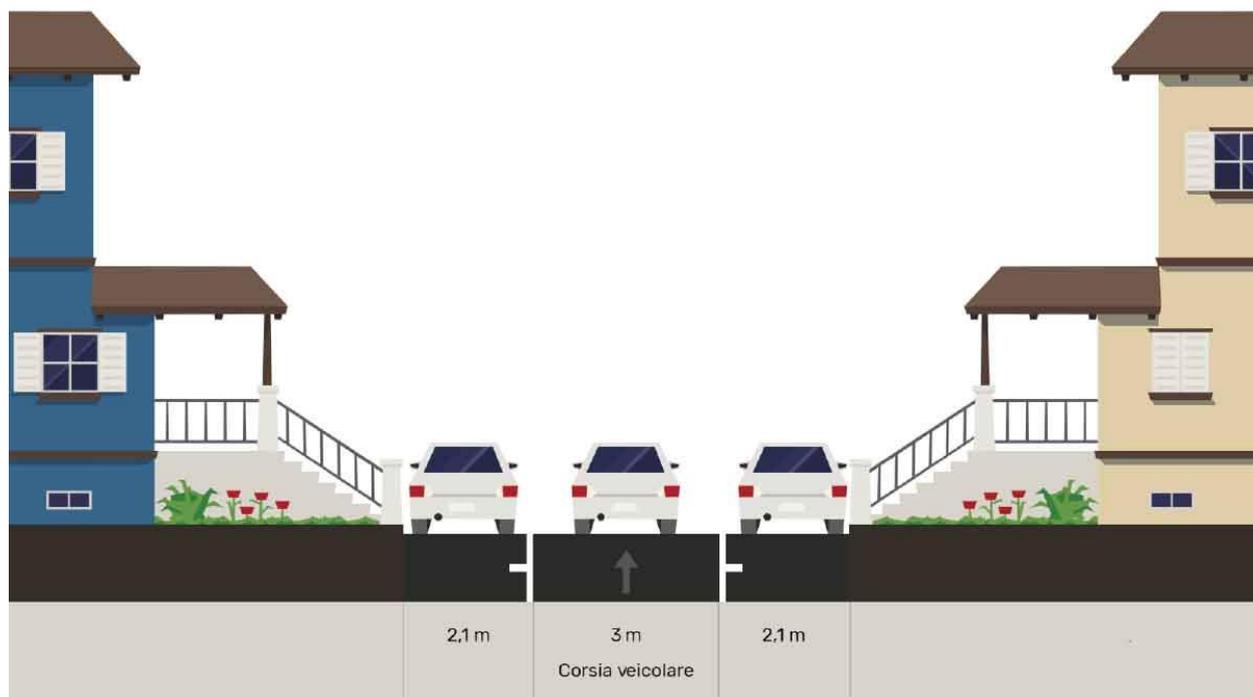
**AREE A PRECEDENZA
PEDONALE**

TOS20_PR
.P51.004.0
05

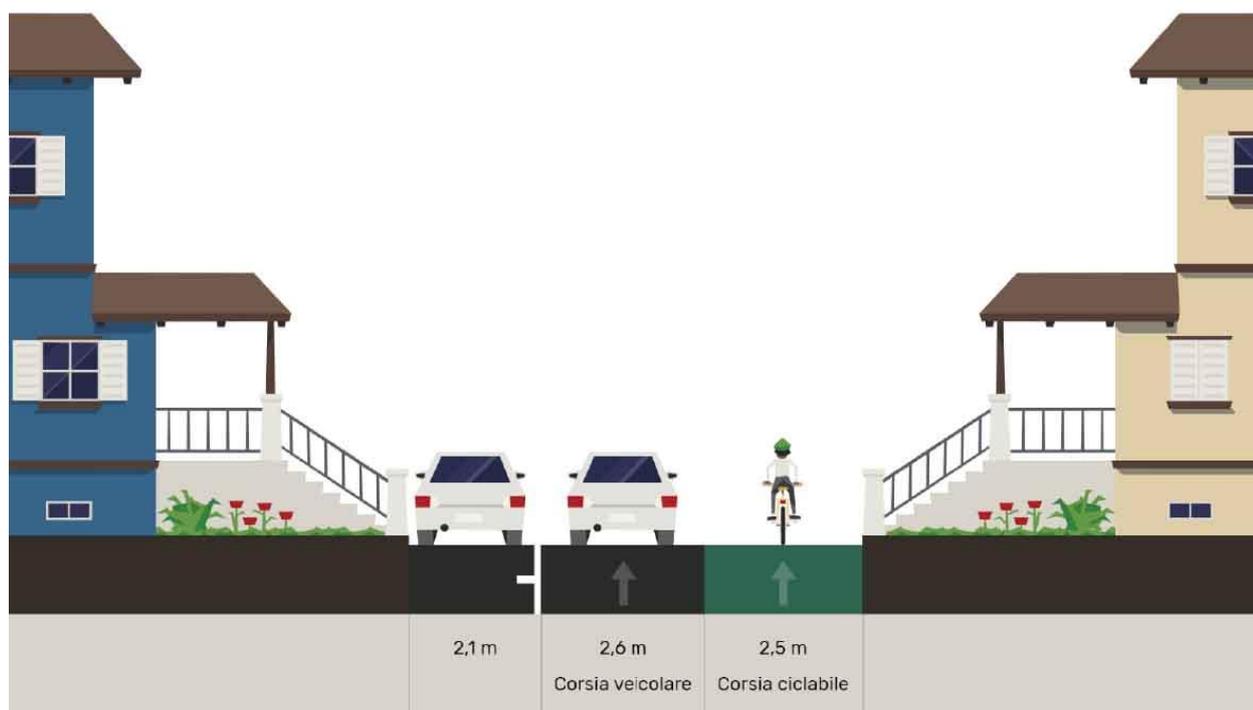
Segnale romboidale o quadrato in alluminio, scatolato e rinforzato, sgrassato, fosfatato, verniciato con antiruggine e smalto grigio a fuoco, previa mano di ancorante nella parte posteriore, rivestito nella parte anteriore interamente con pellicola retroriflettente a pezzo unico, completo di attacchi speciali; per tutti i simboli. Lato cm 60 con pellicola retroriflettente cl. 2

Comune di Pietrasanta, Marina - Via Sant'Antonio

Intervento: Eliminazione della doppia fila di parcheggi che rendono la carreggiata troppo stretta e realizzazione di corsia ciclabile e pedonale con sola segnaletica orizzontale



Stato attuale



Stato modificato