

294_Biciplan del Comune di Udine

294_A_BP_SDP_05G
Azioni e servizi a favore della ciclabilità

Udine centro



BICIPLAN DI



Piano della mobilità ciclistica del Comune di Udine

CIG Z022C3FC1C

Committente:

Comune di Udine
Via Lionello, 1 - 33100 - Udine (UD)
p.i./c.f. 00168650307
protocollo@pec.comune.udine.it

Servizio Viabilità

Dirigente:

arch. Francesca Savoia

arch. Ivan Novello
ing. Cristina Croppo
arch. Sofia Borgo

Progettisti incaricati:

STRADIVARIE
Architetti Associati

Via Cecilia de Rittmeyer, 14 - 34134 - Trieste
p.i./c.f. 01175480324
t. 040 2601675
studio@stradivarie.it - www.stradivarie.it

Coordinatore unico della progettazione:

arch. Claudia Marcon

Progettisti:

arch. Claudia Marcon
arch. Elisa Crosilla

codice elaborato:

oggetto:

SDP_05G

**Azioni e servizi a favore della
ciclabilità**

Udine Centro

codice file:
294_A_BP_SDP_05G

rev:
01

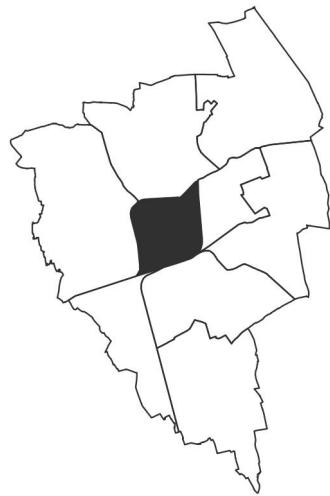
data:

Indice

Udine centro

1. La città storica	7
2. Caratteristiche e anagrafica	8
3. Progettualità in atto	10
4. Polarità	12
5. Connettività della rete	14
6. Interventi sulla ciclabilità	16
7. Esiti dal questionario	20
8. Glossario	24
9. Parcheggi e servizi	26





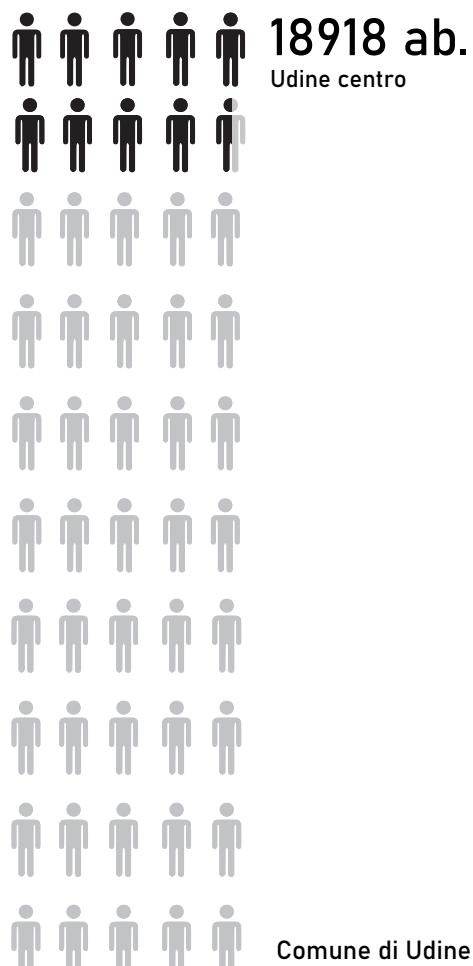
1. La città storica

Il centro rappresenta il primo nucleo insediativo della città, le cui cinta murarie sono in parte rimarcate dall'anello viario che lo circonda. Dal punto di vista urbanistico il centro conserva la tipica impronta delle città medioevali. La città si è sviluppata intorno al colle del castello, espandendosi a partire dal X secolo. Si contarono ben cinque cerchie murarie successive, fino al XV secolo, con relative porte e portoni. Via Mercatovecchio, alle pendici del colle, fa parte del primo insediamento subcastrale con le prime abitazioni e botteghe. Nel XII secolo l'arrivo di mercanti toscani e il conseguente accrescere dei traffici rende necessaria una cinta muraria. Della prima cerchia muraria, risalente al 1171, è ancora visibile la Porta Ovest:

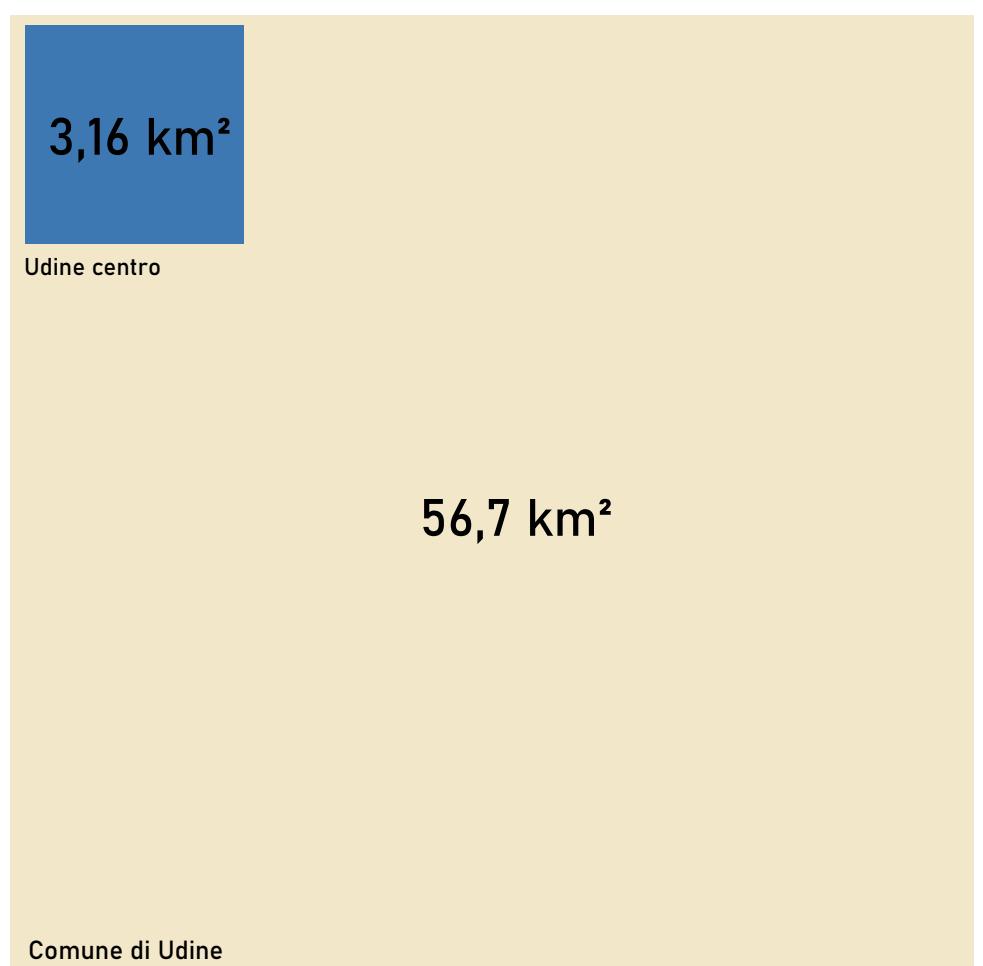
si tratta di porta Poscolle antica, al termine di via Rialto. In questa epoca Udine è una villa, ovvero un borgo rurale, retta da un gastaldo nominato dal patriarca di Aquileia. Tra i monumenti più famosi presenti nel centro si trovano: il Castello sito su di un colle che domina la città, il Duomo, la Loggia del Lionello, il Palazzo Arcivescovile con gli affreschi del Tiepolo, la piazza Libertà in stile veneziano e piazza Matteotti, che rappresenta il cuore cittadino assieme a via Mercatovecchio.

2. Caratteristiche e anagrafica

Popolazione

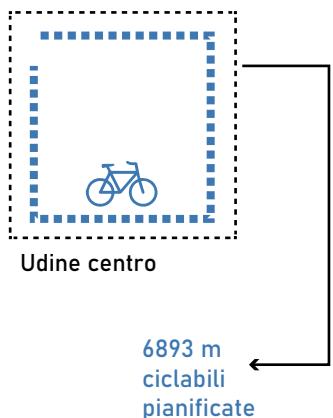


Estensione

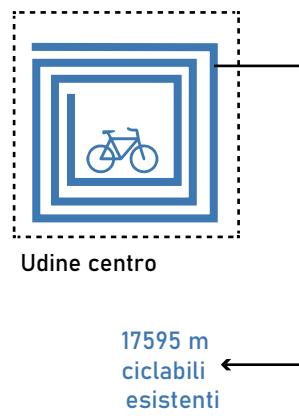


● = 2.000 ab. ca.

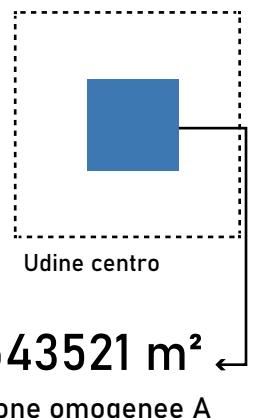
Percorsi ciclabili pianificati



Percorsi ciclabili esistenti



Zone omogenee A



3. Progettualità in atto

In pagina vengono riportate le progettualità attualmente in atto o previste dal Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2020/2022 dell'Amministrazione Comunale di Udine, nonchè gli interventi previsti dal Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) il quale individua gli ambiti di intervento sotto forma di dorsali, costole e percorsi principali sui quali si ritengono necessarie azioni specifiche.





Miglioramento viabilità Piazzale Oberdan
fonte: Progetto Experimental City

Nuovo impianto illuminazione pubblica vialetti Piazza I Maggio al castello
fonte: Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2020/2022

Lotto B via Mercatovecchio (Piazzetta Marconi)
fonte: Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2020/2022

Interventi adeguamento Casa Cavazzini
fonte: Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2020/2022

Riqualificazione di Piazzetta del Pozzo
fonte: Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2020/2022

Udine centro

Progettualità in atto

Interventi previsti dal PEBA
(dorsali, costole e percorsi)

4. Polarità

In pagina vengono evidenziate le principali polarità esistenti suddivise secondo due grandi categorie:

» attrezzature e servizi (colore giallo), ossia l'insieme delle dotazioni di cui il quartiere si compone. Tale categoria raggruppa al suo interno le strutture scolastiche e universitarie, sanitarie e assistenziali, sportive e per il

tempo libero, piuttosto che quelle legate alla presenza di grandi parchi urbani e spazi verdi ad uso pubblico;

» poli artigianali, industriali e commerciali (colore blu), ovvero la selezione delle zone D e H derivanti dal Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) vigente.



Liceo Artistico Statale Giovanni Sello

Liceo Scientifico Statale Niccolò Copernico
ISIS Cecilia Deganutti

Brigata Alpina Julia

Chiesa di San Valentino

Parrocchia della Beata Vergine delle Grazie

Liceo Classico Statale Jacopo Stellini

Università degli Studi di Udine, Polo economico-giuridico

Teatro Nuovo Giovanni da Udine

Scuola dell'Infanzia e Nido Integrato "Immacolata"

Scuola Primaria Parificata Paritaria Collegio della Provvidenza

Scuola Pacifico Valussi

Chiesa di Santa Maria della Neve

Ires FVG
Accademia di Belle Arti G.B. Tiepolo
Istituto Volta

Museo Diocesano e Gallerie del Tiepolo
Palazzo Antonini Belgrado

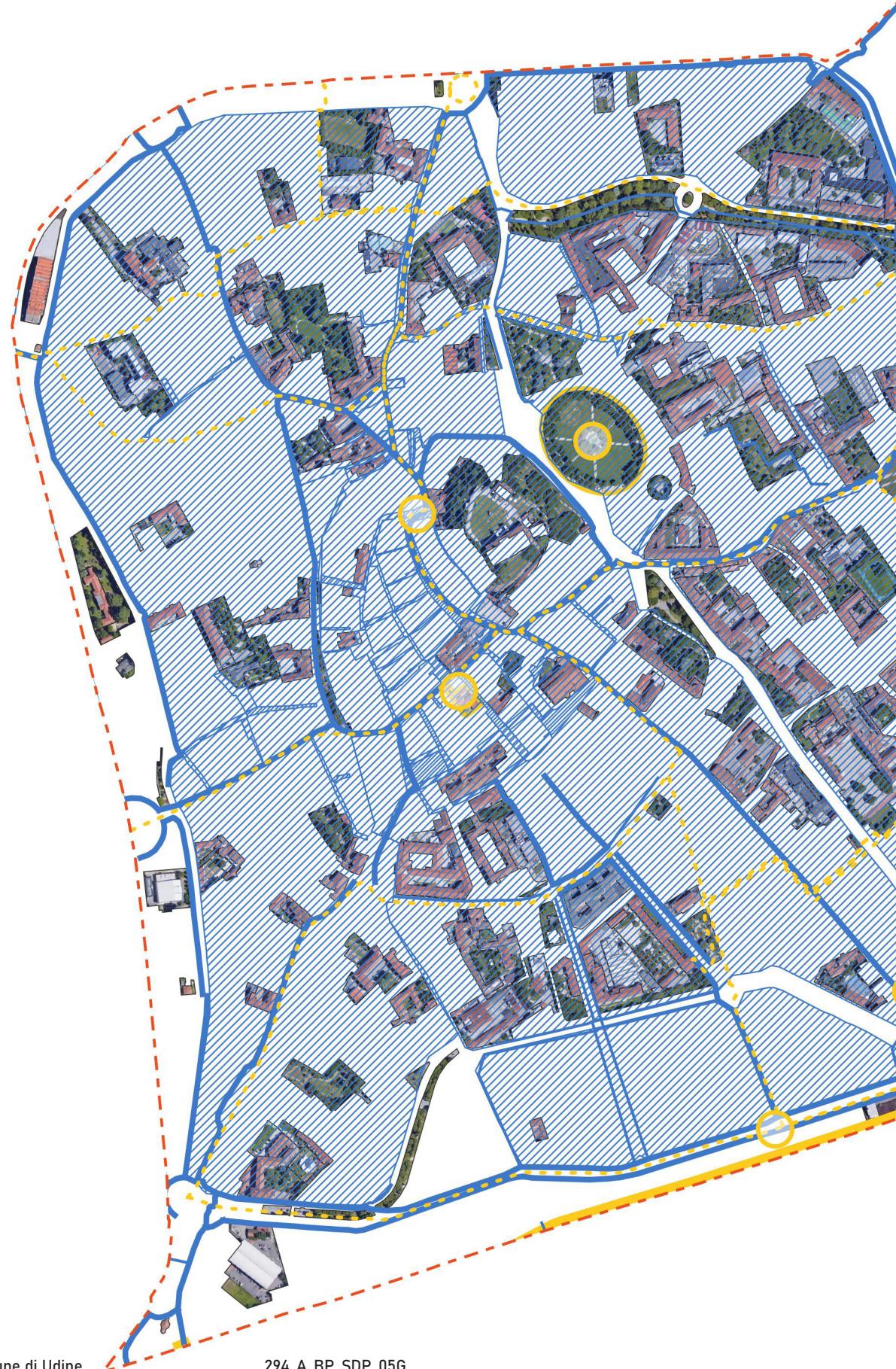
 Udine centro

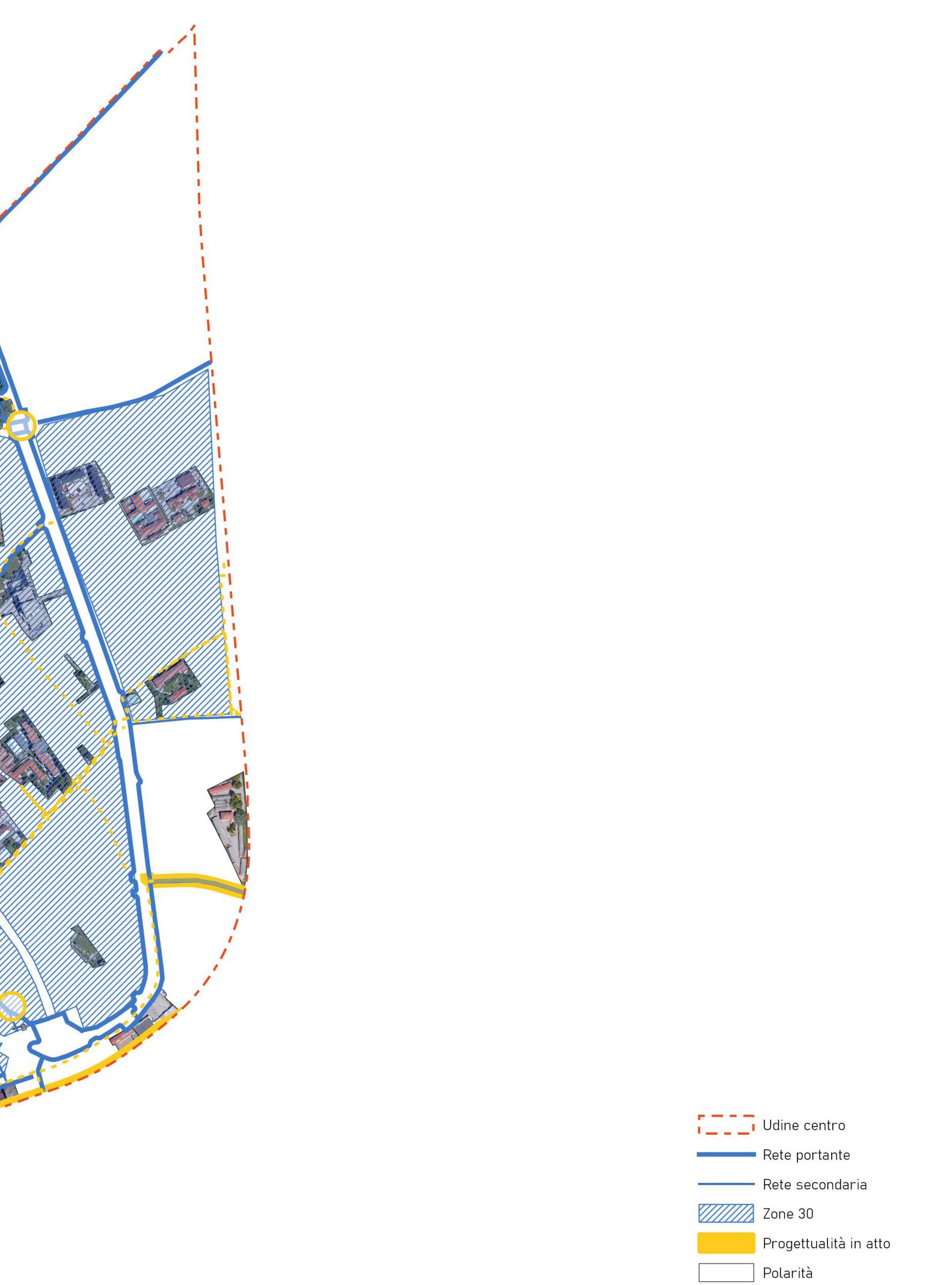
 Attrezzature e servizi

 Poli artigianali, industriali e commerciali

5. Connattività della rete

In pagina si espone una sintesi delle principali polarità esistenti con le progettualità in atto e gli interventi proposti dal Biciplan. Questo confronto permette di verificare la connessione della rete proposta rispetto alle risorse esistenti e i progetti in atto.





6. Interventi sulla ciclabilità

Il centro storico di Udine rappresenta il grande polo attrattore della città in cui si concentrano gran parte dei commerci al dettaglio, dei locali e dei servizi. Il quartiere quindi deve essere considerato come un'unica area in cui il ciclista si muove liberamente nella maglia stradale. Altra caratteristica del centro è data dalla presenza di sezioni stradali ristrette che spesso non permettono la separazione del flusso ciclabile da quello veicolare o pedonale e che, vista la loro storicità, è necessario preservare nella loro integrità. Il centro tuttavia rappresenta l'area in cui avvengono i maggiori spostamenti in bicicletta e che, come si evidenzia dai dati sull'incidentalità, è maggiormente soggetto a eventi incidentali con coinvolgimento di ciclisti.

Due macro strategie per il centro

Per garantire la ciclabilità del quartiere si rende quindi necessario attuare una strategia d'azione che permetta la convivenza in sicurezza dei veicoli, pedoni e ciclisti, senza stravolgere la natura delle sue strade e degli spazi aperti. Il Biciplan per rispondere a tali esigenze propone due macro strategie:

» la prima che prevede, in linea con il PUM di Udine, di estendere la zona 30 a tutto il centro storico. Tale soluzione permette di moderare la velocità veicolare così da migliorare e mettere in sicurezza la circolazione delle biciclette e dei pedoni. Tale scelta è dovuta all'unicità dell'ambito in cui i diversi servizi e commerci sono distribuiti in maniera omogenea e capillare e quindi implicano degli spostamenti liberi e dettati da esigenze diversificate;

» la seconda che mira a costruire dei "raggi ciclabili" e un "ring ciclabile", appartenenti alla rete portante, che garantiscono il collegamento del centro con gli assi esterni.

La struttura della rete e le tipologie di intervento sui capisaldi

La rete portante del quartiere è costituita dalla "circolare 1", che cinge il centro storico e funge da anello ciclabile e da otto raggi che, dalla suddetta circolare, percorrendo alcune vie del centro, convergono verso la collina del Castello.

La rete secondaria è composta dalla grande zona 30 del centro storico e dalla realizzazione di una zona 30, dal carattere residenziale tra viale Trieste, via Cividale e via del Bon che rappresenta l'ideale prolungamento della zona 30 prevista nel quartiere di Udine est.

La circolare 1 funge da anello di congiunzione degli assi ciclabili appartenenti alla rete portante che dal centro si dipanano nei diversi quartieri. I punti di contatto tra gli assi e la circolare sono detti capisaldi e, nel disegno del Biciplan, rappresentano i nodi infrastrutturali per i quali il Biciplan propone due tipologie di intervento:

» interventi di messa in sicurezza: tali snodi rap-

presentano i principali punti critici, a causa dell'elevato traffico veicolare o dell'elevata incidentalità, per i quali si dovranno prevedere degli studi di fattibilità per la messa in sicurezza;

» interventi di riqualificazione urbana: il Biciplan mira a sviluppare degli interventi di riqualificazione urbana dei capisaldi atti a enfatizzare e segnalare l'inizio di un asse ciclabile. Gli interventi proposti potranno prevedere l'installazione di una segnaletica informativa e direzionale che ha l'obiettivo di identificare a livello visivo il nodo e l'asse della rete portante che da esso si dirama verso i quartieri esterni.

I nodi viari/capisaldi sono:

- Asse 1: Viale Trieste - Via Buttrio - Via Parini - Largo Carlo Goldoni
- Asse 2 / Asse 3: Piazzale Gabriele D'Annunzio
- Asse 4/5: Viale Giuseppe Duodo - Viale delle Ferriere - P.le Gio Battista Cella
- Asse 7: piazza XXVI Luglio
- Asse 8/9: Piazzale Paolo Diacono
- Asse 10: Piazzale Osoppo
- Asse 11: Via Planis - Via Antonio Caccia - Viale Renati
- Asse 12: piazzale Guglielmo Oberdan

L'asse 6 inizia nel quartiere "Cormor, San Domenico, Villaggio del Sole, San Rocco in via Cecilia Gradenigo Sabbadini".

Oltre a tali punti il Biciplan ha individuato altri nodi viari soggetti a fenomeni di incidentalità con coinvolgimento delle biciclette per i quali si propongono degli interventi di messa in sicurezza/azioni miglioramento della mobilità ciclabile.

- Piazzale della Repubblica
- via Cusignacco - via Tullio
- via Scala Nuovo - viale delle Ferriere
- Piazza Primo Maggio

Il centro storico è ben servito da postazioni biciclette che si concentrano nella parte ovest del centro. Vista l'attrattività della zona è fondamentale garantire e migliorare le dotazioni a servizio delle ciclisti. In particolare si prevede di inserire di inserire nuove postazioni biciclette, che potranno essere dotate di altri servizi al ciclista quali ad esempio punti di ricarica e-bike, bike box e kit di riparazione. Nel quartiere si propone di inserire delle nuove postazioni biciclette nei pressi dei principali snodi del quartiere:

- Parcheggio Renati
- Liceo Percoto
- Largo Cappuccini
- Parcheggio Andreuzzi
- Parcheggio Magrini
- Viale Diaz
- Piazza Primo Maggio

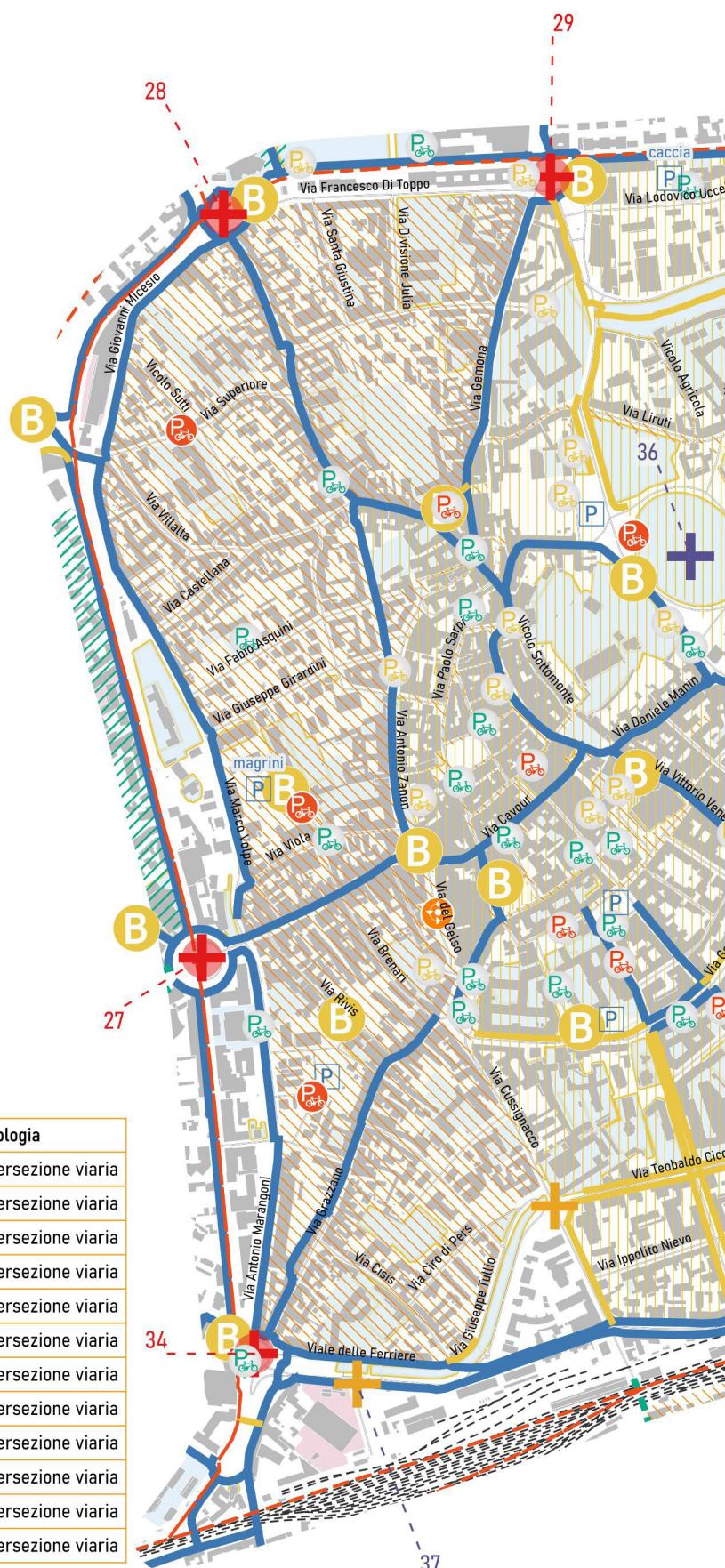
Nel quartiere è presente l'autostazione e la stazione di Udine che, come indicato dal Piano del Trasporto Pubblico

Regionale, costituiscono il Centro Intermodale di valenza regionale. In linea con le direttive del Piano Regionale, il Biciplan mira a implementare l'interscambio tra i diversi mezzi attraverso il potenziamento delle dotazioni a favore dei ciclisti. Si propone quindi l'inserimento di un hub di interscambio bici – treno – autobus dotato di servizi atti a garantire la sosta della bicicletta anche nelle ore notturne quali ad esempio bike box o aree coperte per il parcheggio delle biciclette, punti di ricarica e-bike; kit di riparazione della bicicletta, fontanelle e pannelli informativi sulla rete ciclabile della città.

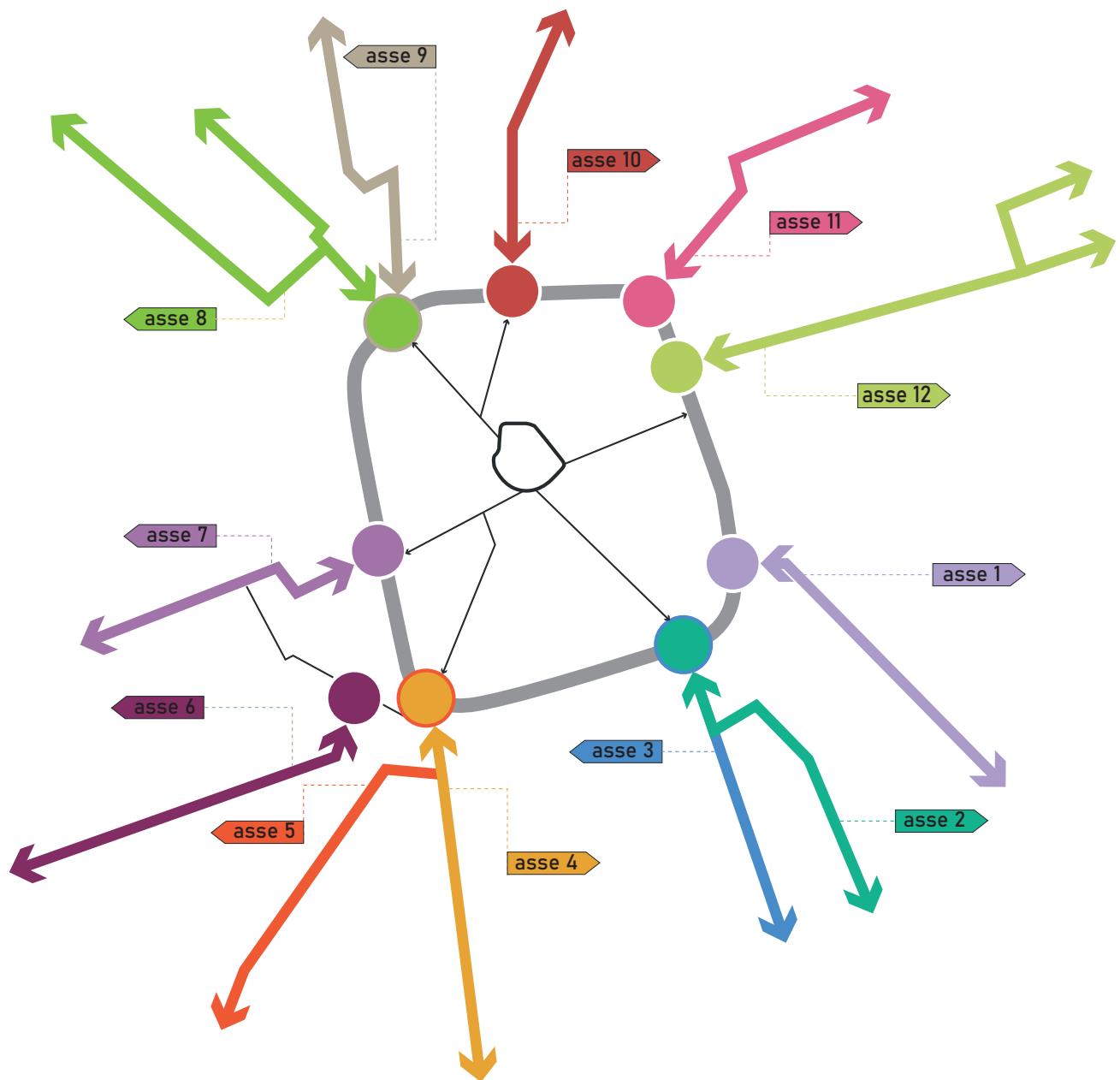
Il quartiere è ben servito dalla rete del bike sharing esistente che conta ben 16 stazioni all'interno del centro storico. In linea con le progettualità in atto da parte del comune si prevede la realizzazione di ulteriore stazione in prossimità dell'innesto con via Cividale.

Nell'ottica di uno scenario futuro di sviluppo del Biciplan si propone l'inserimento di un "asse verde" ciclabile che segue il tratto di futura dismissione della linea ferroviaria Udine-Gemona. La riconversione in "via verde" di tale tracciato non rientrano tra le priorità del Biciplan ma rappresenta una linea di indirizzo per lo sviluppo futuro della rete ciclabile.

6.1 Mappa degli interventi proposti



6.2 I capisaldi della rete portante

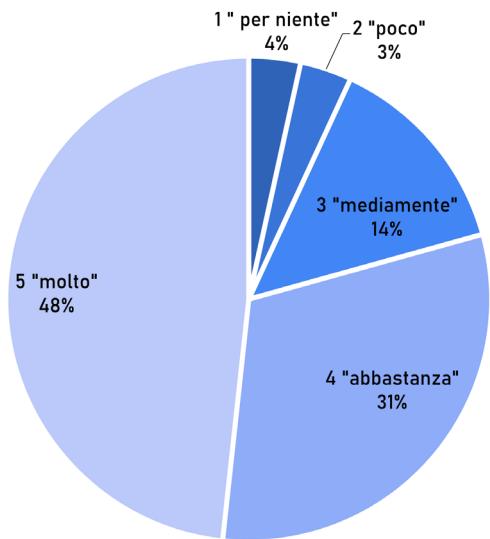


-  Caposaldo asse 1_ intersezione Viale Trieste - Via Buttrio - Largo Carlo Goldoni
-  Caposaldo asse 2_ Piazzale Gabriele D'Annunzio
-  Caposaldo asse 3_ Piazzale Gabriele D'Annunzio
-  Caposaldo asse 4_ Viale Giuseppe Duodo - Viale delle Ferriere -Piazzale Gio Battista Cella
-  Caposaldo asse 5_ Viale Giuseppe Duodo - Viale delle Ferriere -Piazzale Gio Battista Cella
-  Caposaldo asse 6_ Via Cecilia Gradenigo Sabbadini
-  Caposaldo asse 7_ Piazzale XXVI Luglio
-  Caposaldo asse 8_ Piazzale Paolo Diacono
-  Caposaldo asse 9_ Piazzale Paolo Diacono
-  Caposaldo asse 10_ Piazzale Osoppo
-  Caposaldo asse 11_ intersezione Via Planis - Antonio Caccia - Viale Renati
-  Caposaldo asse 12_ Piazzale Guglielmo Oberdan

7. Esiti dal questionario

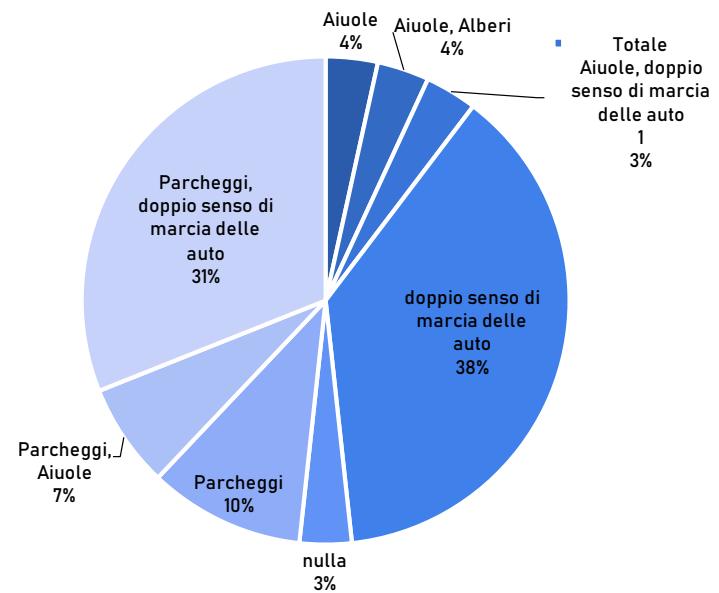
Di seguito si riportano gli esiti del questionario somministrato durante la fase conoscitiva del Piano. Tali esiti non hanno valore scientifico ma vengono riportati a titolo esemplificativo.

Sarebbe disposto a far chiudere al traffico veicolare una strada all'interno del suo quartiere, per farla diventare una piazza o un parco?



I dati illustrati di seguito si riferiscono ai partecipanti residenti nel quartiere in esame.

A cosa sarebbe disposto a rinunciare, per permettere la creazione di una ciclabile (su sede propria), all'interno di una strada?



Quale aspetto dovrebbero avere le strade del suo quartiere?



Quali immagini preferirebbe vedere nella città?



Quali elementi di arredo urbano preferisce?



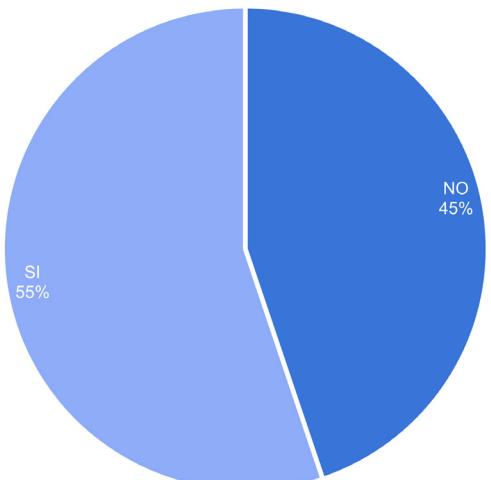
Qual è il livello di illuminazione notturna che vorrebbe avere nel suo quartiere?



Quali immagini di strada preferisce?



Ritiene che Udine sia una città a misura di bicicletta?







 **17.216 m** di rete portante

 **5.013 m** di rete secondaria

 **4** zone 30

 **16** stazioni bike sharing esistenti

 **1** stazione bike sharing prevista

8. Glossario

8.1 Premessa

I seguenti paragrafi illustrano e inquadrono a livello normativo gli interventi applicabili per favorire la ciclabilità all'interno del quartiere in esame.

8.2 Zone 30 e ambiti del traffic calming

Nelle strade in contesti urbani è necessario che il pedone e il ciclista si muovano liberamente nello spazio pubblico e abbiano massima accessibilità a tutti i servizi, pubblici e privati. Per tali strade si consigliano interventi volti all'istituzione delle così dette "Zone 30". Le "zone 30", sono ambiti di strada in cui la velocità non potrà superare i 30 km orari e ciò deve essere indotto nell'automobilista attraverso non l'istituzione di un "limite 30km/h" bensì attraverso interventi di riduzione e rallentamento del traffico (area-wide e traffic-calming), adottando una serie di misure di ingegneria stradale. La promozione e lo sviluppo delle zone 30 è volto dunque a garantire una maggiore sicurezza agli utenti deboli della strada, moderando il traffico e rendendo le strade a portata di ciclista, pedone e bambino.

Secondo la normativa, la strada urbana o extraurbana sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari o a un limite inferiore (segnalata con le modalità stabilite dall'articolo 135, comma 14, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495); è considerata «strada 30» anche la strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri riservata ai veicoli non a motore, eccetto quelli autorizzati, e sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari.

Dispositivi dissuasori del traffico

CO

L'istituzione della zona viene messa in atto tramite segnaletica verticale e orizzontale e mediante la messa in opera di dispositivi dissuasori del traffico. Tali dispositivi possono eventualmente esser messi in opera anche in contesti urbani o residenziali per dissuadere la velocità dei veicoli. Ci sono tre principali azioni che concorrono a "rompere" il normale utilizzo della strada da parte dei veicoli:

- **Rottura orizzontale della longitudinalità della carreggiata:** l'intervento di rottura mira a ostacolare la percezione della longitudinalità della strada, la quale va a favorire la velocità del veicolo, mediante elementi che incrementano lo spazio per il pedone che interrompono le linee ai lati della strada.
- **Rottura verticale della carreggiata:** l'intervento costringe il guidatore a rallentare la velocità, me-

diante l'inserimento di elementi verticali che vanno a rompere la scorrevolezza orizzontale del manto stradale.

- **Interventi sulla pavimentazione e sul paesaggio:** la modifica del "paesaggio" ordinario di una strada alla quale il guidatore è abituato comporta l'adozione di un regime di guida più prudente, mediante la modifica della pavimentazione, o l'inserimento di elementi che trasformano il paesaggio.

Tra i principali dispositivi che possono essere messi in opera a tale scopo ci sono i seguenti:

» **Dossi:** il dosso artificiale è uno degli unici dispositivi normati dal codice della strada; l'articolo 179 comma 5 recita: "I dossi artificiali possono essere posti in opera solo su strade residenziali, nei parchi pubblici e provvisti, nei residence, ecc.; possono essere installati in serie e devono essere presegnalati. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento"

» **Cuscini berlinesi:** sono particolari tipi di dossi, sperimentati per la prima volta a Berlino e successivamente utilizzato negli altri paesi nord-europei. In Italia è finalmente possibile sperimentare su precisa indicazione del Ministero dei Trasporti, di cui si riporta la documentazione tecnica nelle pagine successive.

» **Attraversamenti pedonali e platee rialzate:** gli attraversamenti rialzati hanno lo scopo di ridurre la velocità di transito e segnalare la presenza di un contesto sensibile o l'esistenza di uno spazio pubblico a forte valore architettonico-urbanistico. L'attraversamento è una struttura sulla quale il pedone gode della precedenza rispetto al traffico veicolare. Non sono quindi da intendersi come semplici demarcazioni colorate e rialzate ma come strutture fisiche integrate nello spazio stradale e come segmenti di reti di percorsi pedonali continui.

» **Colorazione dell'asfalto**

» **Pinch point.** Si tratta di strettoie artificiali realizzate sulla carreggiata in modo tale da costringere il passaggio del traffico a senso unico alternato. Secondo la norma questo tipo di intervento viene definito "Transito alternato a vista" ai sensi del comma 3, lett. a Art. 42 del Regolamento Attuativo del C.d.S.

» **Chicane**

» **Allargamento dei golfi**

» **Raggi di curvatura**

9. Parcheggi e servizi

9.1 Premessa - riferimenti normativi

Facendo riferimento alla direttiva MIT prot. 375 del 20.07.2017 - Allegato A del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT) è considerato opportuno garantire la presenza di servizi lungo gli itinerari ciclistici, di assistenza al ciclista e all'utente per migliorare la fruizione del tracciato stesso.

Il Piano, nella sua proposta, va a estendere tale necessità a tutti i percorsi ciclabili di fruizione sia turistica che per il cittadino. Tali servizi, possono avere una funzione specifica per il solo turista, per il solo cittadino o entrambi e vanno dal semplice stallo per la sosta delle biciclette alla colonnina di ricarica per le biciclette elettriche.

9.2 Attrezzature e dispositivi

Come appena descritto, le attrezzature di servizio e assistenza possono essere differenziate a seconda dell'utente che andrà ad usufruire di esse.

I dispositivi possono essere divisi nei seguenti gruppi:

- » **parcheggi** con rastrelliere che possono essere: coperti, scoperti, oppure custoditi;
- » **servizio bagagli**: armadietti per la custodia dei bagagli;
- » **punti di allacciamento alla rete**: colonnine per la ricarica della e bike e per i dispositivi elettrici e punti di accesso alla rete wi-fi;
- » **altri servizi**: punti con set di riparazione e ricambio per la bicicletta.

Parcheggi biciclette

Si intendono dunque tutti i dispositivi atti alla sosta della bicicletta. I vari dispositivi per la sosta garantiscono vari livelli di sicurezza, a partire dalle strutture a rastrelliera fino a quelle al chiuso custodite.

Nel caso in cui si scelga di inserire stalli sarà necessario valutare l'inserimento di una copertura di protezione dalle intemperie.

Esistono vari stalli per bici, con forme e modalità di appoggio diverse, da quelli con l'appoggio per la sola ruota anteriore a quelli con l'appoggio al telaio. In questa sede si andranno a consigliare gli stalli con appoggio al telaio, considerati più sicuri rispetto a quelli tradizionali, con altezza adeguata, evitando così il furto e possibili danni. Per approfondimenti ulteriori si rimanda alle indicazioni del

Decreto 2950 del 02/07/2019 della Regione FVG. "Biciplan - Linee guida" al punto 2.2.1.

Si intendono come Velo stazioni delle strutture per il parcheggio al coperto, tipo "bike-box" custoditi con accesso controllato, mediante una chiave o un codice da inserire. Vengono anche denominati "velo stazioni" o "velo-park" in quanto solitamente si trovano in corrispondenza delle stazioni o nei punti di snodo intermodale. Per approfondimenti ulteriori si rimanda al documento Decreto 2950 del 02/07/2019 della Regione FVG. "Biciplan - Linee guida" al punto 2.2.2/2.2.3.

Ulteriori servizi

Tale servizio prevede l'installazione di armadietti e box per il deposito bagagli che consente al turista di visitare liberamente il territorio durante una pausa ciclistica. La loro installazione è consigliata nelle aree di snodo all'interno della rete, nelle attrezzature ricettive, nei punti di interscambio modale e nelle velostazioni.

Installazione di punti per la ricarica elettrica per le e-bike, le quali possono essere a forma di colonna o puntuali a parete e punti di ricarica per i dispositivi elettronici.

Kit di strumentazione base per poter riparare la bicicletta, predisposti su un supporto a colonna o a parete.

