

| | | | | | |
|---|--|--|---|------------|-----------|
| REGIONE AUTONOMA FRIULI - VENEZIA GIULIA | | | | | |
| Committente: COMUNE DI FAGAGNA | | | | | |
| Lavoro: BICIPLAN Piano della mobilità ciclistica comunale | | | | | |
| All. N: 1.1 | | | | | |
| Scala: : | Elaborato: Relazione del Piano della mobilità ciclabile comunale | | IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Ing. Chiara Aita | | |
| Progettazione D'ORLANDO ENGINEERING S.R.L. Ing. Paolo Gerussi | | | IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Ing. Chiara Aita | | |
| 04 | 21-03-24 | Agg. Rev. 04 | gerussi | gerussi | gerussi |
| 03 | 20-12-23 | Agg. Rev 03 | gerussi | gerussi | gerussi |
| 02 | 13-12-23 | Agg. rev. 02 | gerussi | gerussi | gerussi |
| 00 | 28-08-23 | Emissione | gerussi | gerussi | gerussi |
| Revisione | Data | Motivazioni | Redatto | Verificato | Approvato |
| Studio Tecnico D'ORLANDO ENGINEERING SRL Via Carducci, 62/A - 33100 Udine 0432 21883 info@dr-eng.it | | | SISTEMA CON CERTIFICAZIONE ISO 9001:2000 (N. IT06/0046 - RILASCIATA DA SGS ITALIA S.P.A.) | | |
| lavoro: 3392 | | Nome file: Z:\Lavori\3392 - BICIPLAN - Fagagna\copertine\3392_biciplan_fagagna_cp.docx | | | |

Sommario

| | | |
|------|---|----|
| 1. | PREMESSE | 2 |
| 2. | OBIETTIVI E FINALITA' | 2 |
| 3. | LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO | 3 |
| 4. | LA FILOSOFIA DEL BICIPLAN | 3 |
| 4.1 | LE NUOVE MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA | 4 |
| 5. | LE FASI PROGETTUALI | 6 |
| 6. | ANALISI DELLA DOMANDA DELLA MOBILITÀ CICLISTICA LOCALE | 7 |
| 6.1 | IL PROCESSO PARTECIPATIVO | 7 |
| 6.2 | I CONTENUTI E LE RISPOSTE AL QUESTIONARIO | 7 |
| 6.3 | I RISULTATI EMERSI DAL QUESTIONARIO | 7 |
| 7. | ESAME DELLA INCIDENTALITÀ | 8 |
| 8. | LA FASE CONOSCITIVA DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI | 8 |
| 8.1 | OFFERTA DELLA MOBILITÀ CICLISTICA LOCALE - CONSISTENZA DELLA RETE LOCALE | 8 |
| 8.2 | I PERCORSI REGIONALI (RECIR) | 10 |
| 8.3 | I PERCORSI DELLA COMUNITÀ COLLINARE | 11 |
| 8.4 | I POLI ATTRATTORI PRESENTI NEL TERRITORIO | 11 |
| 8.5 | I POLI INTERMODALI | 13 |
| 8.6 | LE AREE ATTREZZATE PER LA SOSTA DELLE BICICLETTE | 13 |
| 9. | LA FASE PROGRAMMATICA | 13 |
| 9.1 | LA STRUTTURA DELLA RETE VIABILISTICA ESISTENTE | 13 |
| 10. | LA GERARCHIA DELLE RETI CICLABILI | 14 |
| 11. | LIVELLO 1 – RETE CICLABILE PRIORITARIA | 14 |
| 11.1 | FAGAGNA – SAN GIOVANNI IN COLLE - BATTAGLIA – MADRISIO | 14 |
| 11.2 | FAGAGNA – VILLAVERDE – CASTELLO D'ARCANO – OASI DEI QUADRI | 14 |
| 11.3 | FAGAGNA – CICONICCO – VILLALTA | 15 |
| 11.4 | PROPOSTA PER IL COLLEGAMENTO TRA LA FVG 7 “CICLOVIA DEL FRIULI” E LA FVG1 “CICLOVIA ALPE ADRIA” | 16 |
| 12. | PISTE CICLABILI DI LIVELLO 2 – ZONE 30 | 17 |
| 12.1 | LA PERIMETRAZIONE DELLE ZONE 30 | 18 |
| 12.2 | ATTRAVERSAMENTI RIALZATI | 19 |
| 12.3 | MINI ROTATORIE | 20 |
| 13. | PISTE CICLABILI DI LIVELLO 3 | 21 |
| 14. | PISTE CICLABILI DI LIVELLO 4 – VIE VERDI CICLABILI | 22 |
| 15. | PISTE CICLABILI DI LIVELLO 4 – SENTIERI CICLABILI O PERCORSO NATURA | 23 |
| 16. | PUNTI DI INTERSCAMBIO | 23 |
| 17. | PUNTI DI RICARICA PER BICI ELETTRICHE | 24 |
| 18. | INTERSEZIONI E ATTRAVERSAMENTI CON CRITICITÀ | 24 |
| 19. | TUTELA DELLA BIODIVERSITÀ | 24 |
| 20. | DEFINIZIONE DELLE SEZIONI TIPOLOGICHE DA ASSEGNARE AI TRACCIATI | 24 |
| 20.1 | SCHEDA 17 - PERCORSO CICLOPEDONALE PROMISCUO SU MARCIAPIEDE | 25 |
| 20.2 | SCHEDA 12 - PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE | 26 |
| 20.3 | SCHEDA 20 - PISTA CICLOPEDONALE EXTRAURBANA | 27 |
| 21. | COSTI DEGLI INTERVENTI E QUADRI DI SPESA | 28 |
| 22. | CRONOPROGRAMMA DEGLI INTERVENTI | 28 |

1. PREMESSE

Con Determinazione n. 13 del 25-10-2021, l'Amministrazione del Comune di Fagagna ha affidato al sottoscritto ing. Paolo Gerussi dello studio D'Orlando Engineering s.r.l. di Udine la redazione del "Piano della mobilità ciclistica comunale BICIPLAN del Comune di Fagagna" in ottemperanza alla L.R. n. 8 del 23 febbraio 2018 "Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa".-

Per la redazione del BICIPLAN del Comune di Fagagna si è fatto riferimento alle indicazioni contenute nei seguenti documenti :

- *"BICIPLAN Linee guida"* e relativi allegati approvato dalla Direzione Centrale e infrastrutture e territorio della Regione Friuli Venezia Giulia – Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione con Decreto n. 2950 del 02-07-2019;
- *"Linee guida per i Biciplan"* contenute nel *"Piano generale della mobilità ciclistica 2022-2024"* approvato con Decreto 23/08/2022 : *"Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"* emanate dal Mims (Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili).-

2. OBIETTIVI E FINALITA'

Il Biciplan é finalizzato a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere lo sviluppo di tutti gli aspetti legati alla ciclabilità, dunque ad intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

Gli obiettivi generali sono:

- migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana;
- tutelare il patrimonio naturale e ambientale;
- ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo;
- valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica.-

A livello locale gli obiettivi del Biciplan sono :

- favorire il collegamento sicuro con i servizi essenziali presenti nel Comune quali scuole, uffici pubblici comunali, ambulatori medici, farmacie, uffici postali, banche, centri sportivi, attività commerciali;
- favorire il collegamento sicuro con i luoghi di lavoro;
- connettere le frazioni e il Capoluogo, per consentire a queste ultime di fruire di servizi non presenti all'interno dei centri abitati minori;
- valorizzare le località di maggior interesse turistico, storico, artistico, culturale e naturalistico;
- favorire l'intermodalità tra bicicletta e trasporto pubblico locale;
- favorire la connessione tra la rete ciclabile comunale e quella dei comuni limitrofi;
- favorire la connessione tra la rete locale e le direttrici cicloturistiche di livello transfrontaliero.-

In conformità con gli indirizzi dettati dalle Linee guida predette il Biciplan individua :

- i percorsi ciclabili esistenti (o in fase di progettazione) nel territorio comunale e le relative caratteristiche in termini di estensione, tipologia costruttiva, sedime, ecc.... ;
- i servizi attrattori presenti nel territorio comunale: Municipio, scuole, centri sportivi, sedi delle associazioni, ambulatori medici, uffici postali, farmacie, etc;
- i tracciati delle ciclovie di interesse regionale e transfrontaliero che attraversano il territorio comunale;
- le località di interesse turistico e paesaggistico.-

In base alle informazioni raccolte il Biciplan definisce:

- a. **la rete prioritaria delle ciclovie** destinate all'attraversamento e al collegamento tra le parti del paese lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;
- b. **la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati;**
- c. **la rete delle vie verdi ciclabili**, destinata a connettere le aree verdi e i parchi del paese, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere a) e b);
- d. **i sentieri ciclabili o i percorsi natura.-**

Oltre agli interventi destinati in modo specifico ai percorsi ciclabili, il Biciplan prevede :

- interventi da realizzare sui principali nodi di interferenza con il traffico veicolare e sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti finalizzati a migliorare la sicurezza dei ciclisti;
- azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei nodi di interscambio modale;
- attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;

L'elenco evidenzia il fatto che il Biciplan non deve semplicemente occuparsi di percorsi ciclabili ma anche di tutte le azioni necessarie per implementare l'utenza ciclabile, con particolare attenzione alla sicurezza e alla risoluzione dei nodi di interferenza con il traffico autoveicolare.

3. LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Il quadro normativo di riferimento è costituito da :

- Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - "*Nuovo Codice della Strada*" e s.m.i.;
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - "*Regolamento di esecuzione ed attuazione del Nuovo Codice della Strada*";
- Direttive Ministeriali per "*Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico*", (G.U. n. 146 del 24 giugno 1995) per l'applicazione, in ambito urbano, delle disposizioni contenute nell'art. 36 del Codice della Strada;
- Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 - "*Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*";
- Decreto ministeriale 5 novembre 2001 - "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*";
- Decreto ministeriale 19 aprile 2006 - "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali*";
- Legge 11 gennaio 2018 n. 2 - "*Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*";
- Legge Regionale n. 8 del 23 febbraio 2018, n.2 - "*Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica e diffusa*".-
- D.L. n. 34 del 19-05-2020 (Decreto rilancio) riguardanti modifiche al Codice della Strada e la definizione di due nuove tipologie stradali per velocipedi;
- D.L. n. 76 del 16-07-2020 (Decreto semplificazioni) – art. 49 "*Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali*".-

4. LA FILOSOFIA DEL BICIPLAN

La filosofia da adottare nella stesura del Biciplan è racchiusa in questi concetti contenuti nel "PGMC - Piano generale della mobilità ciclistica 2022-2024" :

- **promuovere un cambio di mentalità sull'uso del mezzo a due ruote** con l'obiettivo di far acquisire alla bicicletta piena dignità come mezzo di trasporto, non solo ecologico e salutare, ma anche conveniente;
- **ridisegnare lo spazio urbano in una logica di compatibilità e convivenza tra i diversi utenti ed utilizzatori della strada;**
- **definire regole chiare di convivenza sulle strade** definendo modelli di coabitazione tra gli utenti della strada. Va ripensata la coabitazione tra pedoni e biciclette in **percorsi promiscui**, adottando modelli ormai ampiamente affermati nel resto d'Europa (superando la filosofia, sin qui prevalente, dei percorsi ciclopedonali) attraverso la riduzione della velocità massima consentita a 30 km/h.-

Una svolta fondamentale è stata la definizione di “*Corsia ciclabile*” introdotta dal D.L. n. 34 del 19-05-2020 (*Decreto rilancio*) applicabile alla “Strada urbana ciclabile (E-bis)”; **con il D.L. n. 76 del 16-07-2020 (*Decreto semplificazioni*) il concetto di “Corsia ciclabile” è stato esteso anche alle strade extraurbane .-**

Tale definizione di “corsia ciclabile” consente di destinare ad un traffico a prevalenza ciclo-pedonale (con limite a 30 km/ora) numerose strade (già pavimentate in conglomerato bituminoso) presenti nel territorio del Comune di Fagagna :

- la “S.P. n. 83 dei 4 Venti”;
- la strada comunale che da Battaglia conduce a Villaverde (Via Sant’Andrea);
- la strada comunale che da San Giovanni in Colle conduce al Cimitero di Madrisio e alla *Chiesa di Madonna di Taviele* (Via del Codarut);
- la strada comunale in Frazione di Villalta che corre parallela al Rio Tampognacco (via Tampognacco);
- la strada comunale di Ciconicco che conduce al Cimitero di Villalta (Via Lovaria);
- la strada comunale che da Villata porta a Fagagna (Via Fagagna);
- la strada comunale che da Villata porta a Moruzzo (Via Castello di Villalta).-

Questa nuova destinazione di traffico a prevalenza ciclo pedonale è oltretutto giustificata dalla constatazione che queste strade rientrano tra le “**strade a basso traffico**” così come definite dalla *Legge 11 gennaio 2018 n. 2 (Strada a basso traffico: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquecento veicoli al giorno - 20,8 veicoli ad ogni ora - calcolata su base annua senza punte superiori a cinquanta veicoli all’ora ovvero *meno di un veicolo al minuto*).-*

4.1 LE NUOVE MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

Le nuove definizioni degli elementi stradali sono state recepite dal Codice della Strada agli articoli :

- art. 3 – 12-bis corsia ciclabile
- art. 2 – E-bis strada urbana ciclabile
- art. 2 – F-bis itinerario ciclopedonale

A decretare il definitivo inquadramento giuridico dei concetti suesposti ha provveduto il D.L. n. 34 del 19-05-2020 (*Decreto rilancio*) con modifiche al Codice della Strada.-

4.1.1 LE CORSIE CICLABILI NELLE STRADE URBANE E-BIS

La Strada urbana ciclabile è delimitata da una linea bianca tratteggiata su strada urbana (anche a doppio senso di marcia) che delimita lo spazio prioritariamente riservato alle biciclette (corsia per le bici) attraverso modifiche alla segnaletica orizzontale.- Hanno la caratteristica di evidenziare il naturale spazio per il ciclista, ovvero sul margine destro della strada (e non sul marciapiede, spazio naturale per i pedoni) e non prevedono specifiche dimensioni proprio per consentirne la realizzazione nei contesti dove non sono possibili altre soluzioni.-



Esempio di applicazione in Olanda



Reggio Emilia

Nonostante non separino fisicamente le biciclette dalle automobili, non presentano problemi di sicurezza: il maggior rischio per chi pedala, infatti, si presenta alle intersezioni dove le piste soft hanno dimostrato di aumentare la visibilità del ciclista nei confronti degli automobilisti.-

Tutti i dati e la manualistica europea evidenziano che il rischio di incidente alle intersezioni tra ciclisti e automobili è 5 volte inferiore in presenza di piste soft rispetto alle piste ciclabili in sede protetta, specialmente in ambiti urbani consolidati.-

Alle auto non è normalmente consentito impegnare lo spazio destinato alla circolazione delle biciclette. La linea tratteggiata della pista soft può essere valicata dalle auto solo in caso di necessità, per brevi tratti e solo se non è impegnata da biciclette. I veicoli che la attraversano devono sempre dare la precedenza alle biciclette in transito.-



Soprattutto i Comuni dove le reti ciclabili è molto estesa (Parma, Bologna, Milano, Torino, Firenze) stanno realizzando nuovi tracciati ciclabili con queste caratteristiche.-

4.1.2 LE CORSIE CICLABILI NELLE STRADE EXTRAURBANE

Anche nelle strade extraurbane o vicinali, soprattutto quelle a “basso traffico”, possono essere realizzate le corsie ciclabili adottando le nuove regole del D.L. 76/2020.-

Di recente, in Via del Brancolo in Comune di Staranzano, è stata realizzata una ciclabile lungo il sedime di una strada comunale, già pavimentata in conglomerato bituminoso, mediante la sola apposizione di una segnaletica orizzontale opportunamente rafforzata.-





5. LE FASI PROGETTUALI

Il percorso progettuale si articola attraverso le seguenti fasi :

a. una fase di analisi che individua :

- la potenziale domanda
- l'incidentalità legata alla mobilità ciclistica finalizzata a individuare le soluzioni per ridurre e/o eliminare gli incidenti;

b. una fase infrastrutturale che individua:

- i percorsi di livello regionale (RECIR - Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale) che attraversano il territorio comunale;
 - le reti individuate dal PPR (Piano Paesaggistico Regionale);
 - i percorsi individuati dalla Comunità Collinare del Friuli (16 percorsi tematici e quello di Colli in bici);
 - i percorsi individuati dai Biciplan dei comuni limitrofi già redatti o in fase di stesura;
 - i centri e i poli attrattori presenti nel territorio comunale:
 - uffici pubblici (sede comune, vigili urbani)
 - scuole
 - palestre e centri sportivi
 - farmacie
 - residenze per anziani
 - sedi di associazioni
 - punti di aggregazione (piazze, bar, osterie, caffè)
 - i poli intermodali e i punti d'interscambio tra trasporto pubblico locale e biciclette;
 - le aree attrezzate per la sosta delle biciclette;
 - i percorsi di collegamento verso i poli attrattori;
- c. una fase programmatica che individua:**
- il programma degli interventi secondo criteri di priorità;
 - i costi degli interventi;
 - le fonti di finanziamento;
 - i tempi previsti per la realizzazione;
 - un "Piano di manutenzione" finalizzato a garantire la piena efficienza dell'infrastruttura ciclabile.-

6. ANALISI DELLA DOMANDA DELLA MOBILITÀ CICLISTICA LOCALE

Il Comune di Fagagna non dispone di statistiche e/o analisi che consentono di ricostruire gli spostamenti dei ciclisti che si muovono da/per il territorio comunale e aree limitrofe con suddivisione per fasce orarie.-

Pertanto si è ritenuto opportuno analizzare, tramite l'osservazione diretta, la tipologia di utente e la frequenza di utilizzo delle ciclabili (ciclo pedonali) attualmente in esercizio :

- la ciclabile Fagagna (Parco del Cjastenar) – San Giovanni in Colle;
- la ciclabile Fagagna (Parco del Cjastenar) – Villaverde (priva di continuità per un tratto di circa 150ml);
- la ciclabile Ciconicco – Villata;

Nei primi due casi la ciclabile è utilizzata, pressoché in uguale misura, sia da pedoni che da ciclisti; la tipologia di ciclisti è costituita da abitanti di ogni età che utilizzano la bicicletta a scopo ludico (non sportivo) spesso in compagnia di minori (8÷10 anni).-

La ciclabile Ciconicco – Villata è utilizzata anche da persone che si recano negli esercizi commerciali che si trovano in corrispondenza alla rotatoria lungo l'intersezione tra la SR 464 e la S.P. del Medio Friuli.-

Altro elemento significativo è la constatazione che non emergono conflitti tra ciclisti e pedoni; pertanto questa tipologia (del tipo ciclo pedonale) è la più adatta per rispondere alle esigenze del tipo di utenza .-

6.1 IL PROCESSO PARTECIPATIVO

La realizzazione del Biciplan deve essere caratterizzata da una partecipazione da parte di tutti i portatori d'interesse (utenti, amministratori pubblici, associazioni...) che devono essere coinvolti nei processi decisionali sin dalle prime fasi di predisposizione del piano e poi informati dei risultati conseguiti.

Dopo aver definito gli indirizzi generali da seguire nella stesura del Biciplan sono stati organizzati due incontri con l'associazione "Amici del territorio" che, più di altre, conosce i numerosi percorsi e sentieri dell'intero territorio; durante questi incontri sono state condivise le scelte progettuali e sono stati recepiti alcuni suggerimenti in merito alle priorità da assegnare agli interventi.-

In collaborazione con la stessa Associazione è stato redatto il Questionario che, prima della sua divulgazione, è stato presentato nell'assemblea pubblica del 29-06-23 tenutasi presso la sala Consiliare del Palazzo Municipale.-

In tale occasione sono stati rappresentati alcuni elaborati grafici che hanno consentito di illustrare i criteri progettuali alla base del Biciplan in corso di stesura.-

Dalla discussione sono emerse considerazioni favorevoli alle soluzioni prospettate e anche suggerimenti ritenuti meritevoli di essere presi in considerazione.-

La divulgazione del Questionario è avvenuta attraverso una news nella HomePage del sito comunale .-

6.2 I CONTENUTI E LE RISPOSTE AL QUESTIONARIO

Il Questionario, è stato presentato in una assemblea pubblica la sera del 29-06-23 presso la sala Consigliare nel Municipio di Fagagna.-

Il numero dei cittadini che hanno risposto al questionario è stato di 110 a grande maggioranza residenti.-

Molti punti del questionario non hanno avuto risposta; le risposte ad altri punti sono state lacunose; pertanto anche la restituzione delle risposte presenta punti di incertezza.-

6.3 I RISULTATI EMERSI DAL QUESTIONARIO

A seguito delle risposte pervenute si possono fare le seguenti considerazioni:

- Le schede dei residenti di Fagagna sono state molto più numerose rispetto ai non residenti;

- L'età media è di 48 anni equamente divisa tra uomini e donne; i giovani, sotto ai 20 anni, non sono interessati al problema; cominciano a esprimersi dai 20 anni in su;
- L'auto è il mezzo più utilizzato per andare a lavorare ; nessuno utilizza mezzi pubblici;
- La metà degli studenti si reca a scuola a piedi; in bici circa il 30% e il 20% con mezzi pubblici;
- Quasi la metà utilizza la bici per divertimento con prevalenza su asfalto; la percentuale di chi usa la bici per motivi di salute è piuttosto bassa (meno del 10%) ed è uguale a quella di chi la usa per risparmiare; significa che l'uso della bicicletta non è visto come mezzo di prevenzione salutistica;
- Poco meno della metà utilizza la bici 1 volta a settimana; il 20%: 2 volte la settimana; il 17% non utilizza mai la bici; il 12% utilizza la bici frequentemente; solo l'8% la usa abitualmente;
- Sia i residenti che i forestieri non utilizzano la bici sia perché ritengono pericolosi gli altri utenti veicolari sia per assenza di piste ciclabili;
- Sugli interventi in progetto (domanda rivolta solo ai residenti) sono stati indicati per ordine di importanza:
 - 1 Completamento della ciclabile lungo al SR 464 nel tratto palestra di Ciconicco ;
 - 2 Prolungamento ciclabile di Ciconicco fino a San Vito di Fagagna lungo la SR 464 ;
 - 3 Completamento ciclabile per Villaverde ;
 - 4 Nuova ciclabile lungo via Caporiacco fino all'Oasi dei Quadri;
 - 5 Completamento ciclabile per Battaglia – Madrisio ;
- Sugli interventi di riclassificazione per ordine di importanza:
 - 1 Strada dei Quattro Venti ;
 - 2 Strada di collegamento Quattro Venti con la collina del Cardinale ;
 - 3 Strada S. Giovanni in Colle – Madonna di Taviele ;
 - 4 Via Tampognacco Villalta ;
 - 5 Strada Battaglia – Villaverde ;
- Sugli interventi da realizzare per ordine di importanza:
 - 1 Realizzazione di nuove piste ciclabili ;
 - 2 Trasformazione di strade a basso traffico in itinerari ciclopedonali ;
 - 3 Realizzazione zone 30 ;
 - 4 Realizzazione posteggi sicuri per bici .-

7. ESAME DELLA INCIDENTALITA'

Anche se il Comune di Fagagna non dispone di statistiche riguardanti incidenti accaduti nel territorio comunale che hanno coinvolto ciclisti, tuttavia, da un esame congiunto effettuato con la Polizia Locale, è emerso che, negli ultimi anni, non si sono registrati incidenti di questo tipo.-

8. LA FASE CONOSCITIVA DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

Prima di procedere alla fase programmatica, è necessario avere un quadro conoscitivo dello stato di fatto della rete ciclabile esteso fino a comprendere i tracciati di gerarchia superiore (come quelli individuati dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica).-

8.1 OFFERTA DELLA MOBILITA' CICLISTICA LOCALE - CONSISTENZA DELLA RETE LOCALE

Attualmente (cfr. tav. 2.1) il territorio del Comune di Fagagna è servito dalle seguenti vie ciclabili :

1. ciclabile Fagagna (Parco del Cjastenar) – San Giovanni in Colle:
 - tipologia : ciclabile bidirezionale in sede propria – ciclabile bidirezionale su marciapiede
 - lunghezza: 175 ml – 710 ml



2. Fagagna (Parco del Cjastenar) – Villaverde (priva di continuità per un tratto di circa 150 ml):
- tipologia : ciclabile bidirezionale in sede propria
 - lunghezza: 425 ml + 1.065



3. ciclabile Ciconicco – Villalta – Martignacco (priva di continuità per un tratto di circa 170 ml);
- tipologia : ciclabile bidirezionale in sede propria
 - lunghezza: ml 1.010 + ml 765



- ciclabile Fagagna – San Vito di Fagagna
- tipologia : ciclabile bidirezionale in sede propria
- lunghezza: ml 521



4. la ciclabile Villaverde – Castello d'Arcano;
- tipologia : ciclabile bidirezionale in sede propria
 - lunghezza: ml 1.090



5. la ciclabile Fagagna - Moruzzo (Case Pegoraro);
- tipologia : ciclabile bidirezionale in sede propria
 - lunghezza: ml 475



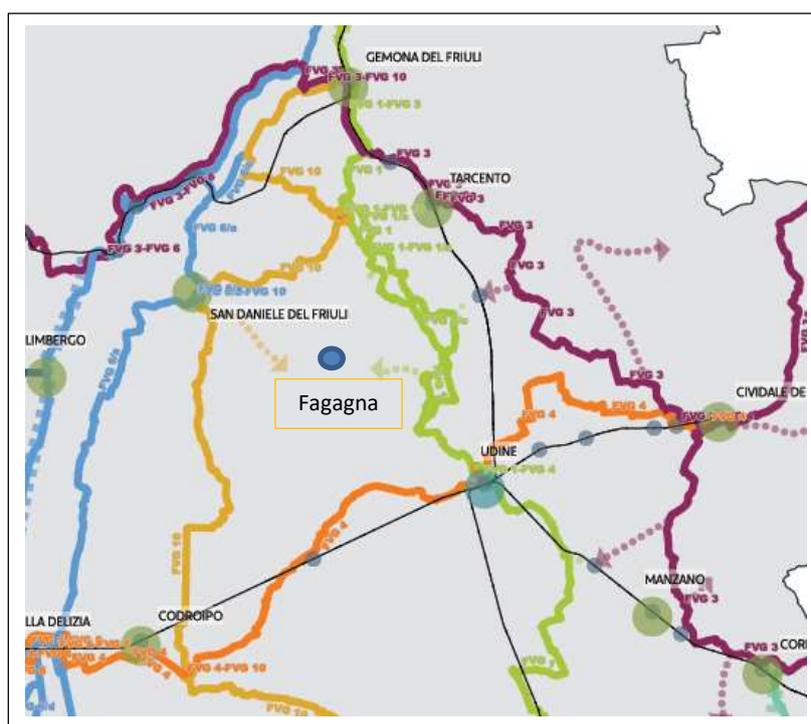
Oltre a queste ciclovie il territorio è attraversato da numerose strade “a basso traffico” (cfr. *Legge 11 gennaio 2018 n. 2*), pavimentate in conglomerato bituminoso, utilizzate, già ora, da numerosi ciclisti e pedoni per attività ludiche e sportive (passeggiate/corse).

Altro elemento peculiare del territorio è costituito dalla presenza di numerose strade, con fondo in “terra”, a servizio dei mezzi meccanici utilizzati dagli operatori agricoli.-

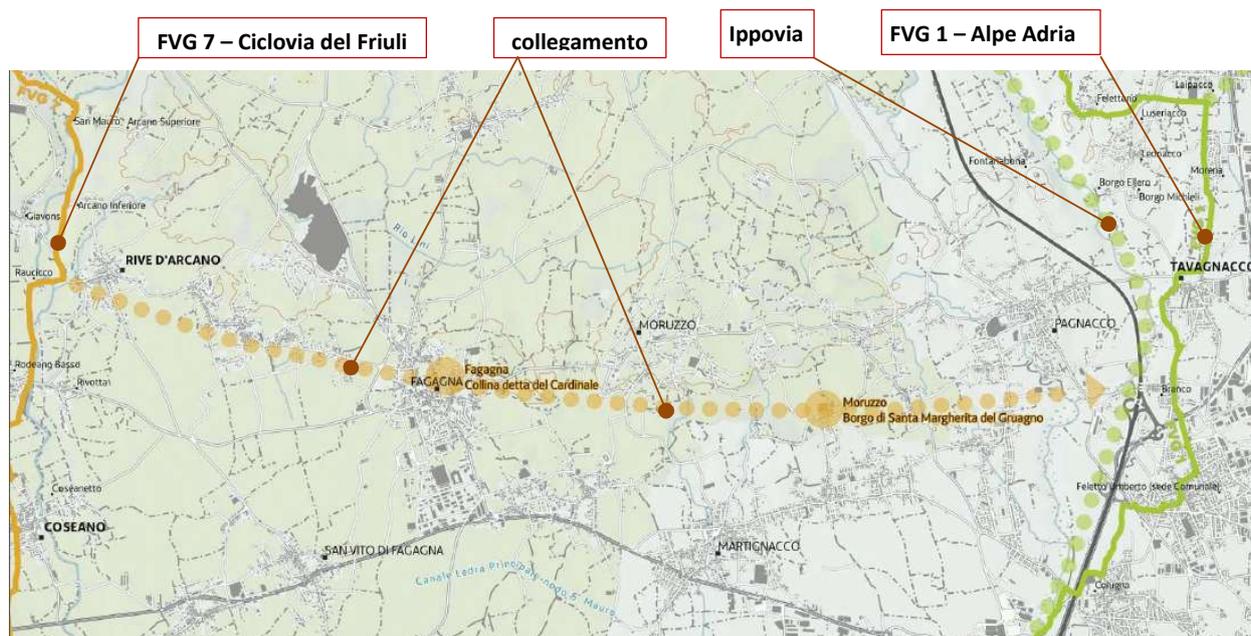
Infine, soprattutto la parte collinare del territorio comunale è disseminata di percorsi utilizzati per attività ludiche.-

8.2 I PERCORSI REGIONALI (RECIR)

I percorsi individuati dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica che interessano l'area del Friuli centrale sono rappresentati nella tavola P6.1 del PREMOCI (di cui uno stralcio).-



In particolare quelli che riguardano l'area Collinare sono rappresentati nella **tavola P6.3D – Quadrante D** – della Proposta di Piano del PREMOCI.-



- A ovest, la “ FVG 7 - Ciclovía del Friuli” in riva destra del Torrente Corno che attraversa, fra gli altri, i Comuni di Rive d’Arcano e Coseano confinanti con Fagagna;
- A est, la “FVG1 - Ciclovía Alpe Adria” (e la sua diramazione “Ippovia del Cormor”) che si snoda in riva sinistra del Torrente Cormor che attraversa, fra gli altri, i Comuni di Colloredò di Montalbano e Pagnacco limitrofi al Comune di Fagagna;
- Al centro, il collegamento (dal tracciato non ancora definito) tra la FVG 7 e la FVG 1 passando per il “Castello d’Arcano” (in Comune di Rive d’Arcano), per la “Collina del Cardinale” (in comune di Fagagna) e per Santa Margherita del Gruagno (in comune di Moruzzo).-

8.3 I PERCORSI DELLA COMUNITÀ COLLINARE

Da anni la Comunità Collinare ha messo in atto attività per divulgare la conoscenza di percorsi ciclabili che si snodano tra le colline del territorio chiamati “Collinbici”; la divulgazione avviene attraverso la divulgazione di opuscoli cartacei ma anche attraverso siti tematici; inoltre una segnaletica chiara e opportunamente disposta consente di individuare facilmente e percorrere agevolmente questi tracciati.-

8.4 I POLI ATTRATTORI PRESENTI NEL TERRITORIO

L’esame dei centri e dei poli attrattori presenti nel territorio comunale è fondamentale al fine dell’individuazione dei percorsi di maggior interesse da prevedere nella parte programmatica del Biciplan e delle loro priorità.-

I centri attrattori vengono suddivisi nei seguenti sottogruppi :

8.4.1 UFFICI PUBBLICI

Palazzo comunale (ubicato in via Umberto I° al centro del capoluogo) in cui risiedono:

1. Sindaco e Giunta;
2. Uffici tecnici e amministrativi;
3. Sala consigliare;
4. Comando di Polizia locale;
5. Ufficio turistico;
6. Ufficio postale.

8.4.2 SCUOLE

7. Scuole elementari e medie nel capoluogo (in via dei Colli);
8. Scuola dell'infanzia a Madrisio;
9. Scuola primaria a Ciconicco;
10. Scuola dell'infanzia e primaria delle Suore di Maria Bambina nel capoluogo.

8.4.3 PALESTRE E CENTRI SPORTIVI

11. Palestra nel comprensorio scolastico di Fagagna capoluogo;
12. Palestra presso le scuole di Ciconicco;
13. Centro sportivo di via Tonutti con due campi di calcio, campi da tennis, campi di padel, bocciodromo e relativi spogliatoi;
14. campo di calcio a Ciconicco;
15. campo di calcio a Madrisio;
16. campi da tennis all'interno del perimetro della Collina del Cardinale;
17. campo di aeromodellismo in Località Florit lungo la S.P. dei "Quattro venti";
18. Centri per l'equitazione a Villalta in via Orgnani e in via Molini sul Ledra;
19. Campo da golf a 18 buche "Golf Club Udine" a Villaverde.-

8.4.4 PRESIDI MEDICI

20. Distretto Sanitario, via dei Colli;
21. dott. Pecile Giovanni, medico di famiglia, via Porta Ferrea;
22. dott.ssa Clemente Lodovica, medico di famiglia, via dei Colli;
23. My Med poliambulatorio località Villaverde.-

8.4.5 FARMACIE

24. Farmacia all' "Angelo Gabriele" in via Umberto I° nel capoluogo;
25. Farmacia "La corte" nel centro commerciale presso la rotatoria all'intersezione tra la S.R. 464 e la S.P. del Medio Friuli.-

8.4.6 RESIDENZE PER ANZIANI

26. Gruppo Zaffiro in via dei Colli.-

8.4.7 SEDI DI ASSOCIAZIONI

27. Palazzo Picco, in via Umberto I° nel Capoluogo, sede di scuola di danza, salotto musicale;
28. Scuola di musica della Banda musicale C. Borgna di Madrisio in via Maggiore a Madrisio;

8.4.8 EDIFICI DI CULTO

29. Chiesa di San Giacomo (Capoluogo);
30. Chiesa della Pieve (Capoluogo);
31. Chiesa dei Santi Pietro e Paolo (Villalta);
32. Chiesa di SS. Cosma e Damiano (Ciconicco);
33. Chiesa di Santo Stefano (Battaglia);
34. Chiesa di Sant'Andrea Apostolo (Madrisio).-

8.4.9 CIMITERI

35. Cimitero di Fagagna capoluogo adiacente la Chiesa della Pieve;
36. Cimitero di Battaglia adiacente la Chiesa di Santo Stefano;
37. Cimitero di Madrisio all'incrocio tra la SP 66 e via del Codarut;
38. Cimitero di Villalta presso Chiesa dei Santi Pietro e Paolo;
39. Cimitero di Ciconicco presso la Chiesa di SS. Cosma e Damiano .-

8.4.10 LUOGHI DI INTERESSE STORICO E ARTISTICO

40. Castello di Villalta (Villata);

41. Castello di Fagagna (punto panoramico – capoluogo);
42. Casaforte d'Arcano “La Brunelde” (Casali Lini)
43. Chiesa tardo medioevale “Madonna di Taviele” (Madrasio)
44. Museo Civiltà contadina di Cjase Cocel (Capoluogo);
45. Chiesa di San Leonardo (capoluogo)

8.4.11 LUOGHI DI INTERESSE NATURALISTICO E PAESAGGISTICO

46. Parco del Cjastentar (Capoluogo);
47. Biotopo Prati umidi - Oasi naturalistica “dei Quadris” (capoluogo);
48. Collina del Cardinale (punto panoramico - capoluogo);
49. Forte di Fagagna (punto panoramico - capoluogo).-

8.5 I POLI INTERMODALI

Attualmente, il Comune di Fagagna non dispone di alcun polo intermodale in quanto le corriere del servizio pubblico gestito da FVG (TPL trasporto pubblico locale) non sono attrezzate per il trasporto delle biciclette.-

8.6 LE AREE ATTREZZATE PER LA SOSTA DELLE BICICLETTE

Nel territorio comunale non esistono aree attrezzate per la sosta delle biciclette gestite dal Comune .-

Alcune strutture ricettive in ambito comunale (Bed-and-Breakfast) hanno attivato un servizio di “bike sharing” mettendo a disposizione degli ospiti biciclette a pedalata assistita.-

9. LA FASE PROGRAMMATICA

Se risulta relativamente facile individuare i tratti di piste ciclabili in sede propria che vanno a completare i collegamenti tra capoluogo e Frazioni (Rete prioritaria di livello 1), più arduo risulta trovare una soluzione per consentire ai ciclisti di entrare nei nuclei abitati (Capoluogo e frazioni) e di percorrerli in piena sicurezza.-

La difficoltà nasce dalla tipologia della struttura urbana del capoluogo e delle frazioni.-

9.1 LA STRUTTURA DELLA RETE VIABILISTICA ESISTENTE

A partire dall'età medioevale le unità abitative sono state costruite a ridosso di un unico asse strade che, ancora attualmente, unisce i nuclei abitati di Villalta, Ciconicco, Fagagna capoluogo, San Giovanni in Colle, Battaglia e Madrisio; l'espansione urbana, iniziata nel secondo dopoguerra, si è sviluppata attorno a questi assi principali mantenendo la loro centralità; inoltre, con gli anni, le frazioni di Villalta e Ciconicco sono diventate un tutt'uno così come Battaglia e Madrisio; pertanto, anche nella viabilità attuale, sono rimaste inalterate le strettoie e i restringimenti nati in origine.-

Le dimensioni delle strade interne al tessuto urbano non consentono la realizzazione né di percorsi ciclopedonali su marciapiede, né l'uso ciclabile delle banchine né, tantomeno, ciclabili in sede propria.-

Pertanto l'unico intervento che consente l'accesso, l'attraversamento e la fruibilità dei centri urbani alle biciclette é l'introduzione delle Zone 30.-

10. LA GERARCHIA DELLE RETI CICLABILI

Ai sensi dell'art. 11 delle Norme di attuazione del PREMOCI la classificazione delle ciclovie è riportata nella tabella seguente:

| NOME LAYER | VALORE CAMPO "RETE" | CONTENUTI | Classificazione a livello locale |
|------------|---------------------|---|----------------------------------|
| RECIR RSC | RECIR | Tracciati delle ciclovie appartenenti alla rete delle ciclovie di interesse regionale {RECIR. art. A della LR. n. 8/2018). | |
| | RSC | Tracciati delle ciclovie appartenenti alla rete sovracomunale (RSC art 5 della LR. a 8/2018). | |
| RECIC | Rete prioritaria | Tracciati delle ciclovie appartenenti alla rete comunale (RECIC art. 6 della L.R. n. 8/2018) classificati come itinerari portanti o prioritari ai sensi dell'art. 6 comma 2 lett. a) della L n. 2/2018. | 1 |
| | Rete secondaria | Tracciati delle ciclovie appartenenti alla rete comunale (RECIC, art 6 della LR. a 8/2018) classificati come itinerari secondari ai sensi dell'art 6 comma 2 lett. b) della L n. 2/2018. | 3 |
| | Vie verdi | Tracciati delle ciclovie appartenenti alla rete comunale (RECIC art 6 della LR. n. 3/2018) classificati come vie verdi ai sensi dell'art. 6 comma 2 lett. c) della L n. 2/2018. | 4 |
| | Cicloescursionismo | Eventuale sottogruppo di itinerari cicloescursionistici, quali i percorsi prevalentemente sterrati adatti alle mountain bike e/o percorsi con pendenze rilevanti dedicati altee-bike | |
| ZONE 30 | - | Poligoni con la delimitazione delle zone 30 (esistenti e pianificate). | 2 |

Le nuove reti ciclabili vengono suddivise, a livello locale, in base al seguente modello gerarchico:

- livello 1** piste ciclabili di importanza prioritaria
- livello 2** Zone 30
- livello 3** Strade F-bis
- livello 4** Vie verdi – Percorsi natura – itinerari cicloescursionistici

11. LIVELLO 1 – RETE CICLABILE PRIORITARIA

A questa categoria appartengono gli itinerari ciclabili destinati :

- al collegamento tra le Frazioni e il Capoluogo;
- all'attraversamento dei centri abitati (tramite l'introduzione delle Zone 30);
- al raggiungimento dei Poli attrattori.-

11.1 FAGAGNA – SAN GIOVANNI IN COLLE - BATTAGLIA – MADRISIO

Da un paio d'anni è in esercizio il percorso ciclopedonale che nasce in corrispondenza alla rotatoria del Parco del Cjastenar e conduce a San Giovanni in Colle.-

Si prevede il prolungamento dell'attuale tracciato fino all'incrocio tra Via Tagliamento e Via Principale mantenendo inalterata la tipologia attuale.-

- Lunghezza ml 515
- Tipologia percorso ciclopedonale
- Cfr. Scheda 17 – Linee guida per la redazione del Biciplan - RFVG

11.2 FAGAGNA – VILLAVERDE – CASTELLO D'ARCANO – OASI DEI QUADRI

11.2.1 TRATTO LUNGO LA SP 10 DEL MEDIO FRIULI

Recentemente, in fregio alla SP 10, è stato realizzato un tratto di ciclabile in sede propria che nasce in corrispondenza alla rotatoria del Parco del Cjastenar e prosegue fino all'incrocio tra la SP 10 e via S. Daniele.-

Tenuto conto che poco oltre l'incrocio (circa 125 ml) esiste un marciapiede ciclopedonale della larghezza media di 3,00 ml, si prevede di realizzare il congiungimento tra i due tratti mediante un prolungamento del marciapiede ciclopedonale.-

- Lunghezza ml 125
- Tipologia percorso ciclopedonale
- Cfr. Scheda 17 – Linee guida per la redazione del Biciplan - RFVG

11.2.2 TRATTO LUNGO LA SP 100 DI COLLOREDO (VIA CAPORIACCO)

Uno dei tratti più importanti della rete ciclabile con priorità di livello 1 è quello che andrà a congiungere l'Oasi naturalistica dei Quadri con la ciclabile per Villaverde.-

Pertanto si prevede di realizzare una pista ciclabile bidirezionale in sede propria che, partendo dal piazzale dell'Oasi, percorre il margine ovest lungo via Caporiacco, devia in via Nuova Olanda fino a raggiungere l'incrocio con la SP 10; qui verrà realizzata la connessione con la ciclabile per Villaverde tramite un opportuno attraversamento.-

- Lunghezza ml 1.250
- Tipologia pista ciclabile bidirezionale in sede propria
- Cfr. Scheda 20 – Linee guida per la redazione del Biciplan - RFVG

11.3 FAGAGNA – CICONICCO – VILLALTA

11.3.1 TRATTO LUNGO LA SR 464 A CICONICCO

Lungo il margine nord della SR 464, nel tratto tra Villalta e Ciconicco, si snoda la ciclabile bidirezionale in sede propria che congiunge il Centro commerciale situato presso la rotatoria “alle Crocere” con la piazza centrale di Martignacco; il tracciato della lunghezza di circa 3 km è interrotto per un breve tratto di circa 170 ml in corrispondenza all'incrocio con Via del Cristo a Ciconicco; è un intervento di assoluta priorità.-

- Lunghezza ml 170
- Tipologia pista ciclabile bidirezionale in sede propria
- Cfr. Scheda 12 – Linee guida per la redazione del Biciplan - RFVG

11.3.2 TRATTO LUNGO LA SR 464 - Z.I. DI FAGAGNA

Per dare continuità alla rete ciclabile esistente lungo la SR 464 in direzione del Comune di San Vito di Fagagna si prevede di prolungare l'attuale ciclabile bidirezionale in sede propria fino a raggiungere Via San Vito a confine tra i due comuni.-

- Tratto in fregio al margine nord della SR 464
 - Lunghezza ml 1.480
 - Tipologia pista ciclabile bidirezionale in sede propria
 - Cfr. Scheda 12 – Linee guida per la redazione del Biciplan - RFVG
- Tratto in corrispondenza al Centro commerciale sul vecchio sedime di Via Spilimbergo
 - Lunghezza ml 310
 - Tipologia pista ciclabile bidirezionale in sede propria
 - Cfr. Scheda 12 – Linee guida per la redazione del Biciplan - RFVG

11.3.3 COLLEGAMENTO FAGAGNA - CICONICCO

Il primo tratto del tracciato si innesta sulla ciclabile di Via Pellis di Ciconicco ed è ubicato in riva sinistra del Rio Lanfora (parallelo alla SP 10 “del Medio Friuli”); il tratto è compreso tra via Pellis e via S. Nicolò a Ciconicco; quindi prosegue sul margine est della Provinciale fino all'incrocio con Via Marcuzzi; attraversata la Provinciale si posiziona sul margine sud della via fino all'incrocio con Via Comelli.-

- Tratto in riva sinistra del Rio Lanfora
 - Lunghezza ml 250
 - Tipologia pista ciclabile bidirezionale in sede propria
 - Cfr. Scheda 12 – Linee guida per la redazione del Biciplan - RFVG

- Tratto in margine est SP 10
 - Lunghezza ml 205
 - Tipologia pista ciclabile bidirezionale in sede propria
 - Cfr. Scheda 12 – Linee guida per la redazione del Biciplan - RFVG
- Tratto in margine sud Via Marcuzzi
 - Lunghezza ml 310
 - Tipologia pista ciclabile bidirezionale in sede propria
 - Cfr. Scheda 12 – Linee guida per la redazione del Biciplan - RFVG

11.4 PROPOSTA PER IL COLLEGAMENTO TRA LA FVG 7 “CICLOVIA DEL FRIULI” E LA FVG1 “CICLOVIA ALPE ADRIA”

Tra i tracciati ciclabili di importanza prioritaria rientra senz'altro il collegamento tra la FVG7 “Ciclovias del Friuli” e la FVG1 “Ciclovias Alpe Adria” (con la sua diramazione “Ippovia del Cormor”) passando per il “Castello d'Arcano” (in Comune di Colloredo), per la “Collina del Cardinale” (in comune di Fagagna) e per Santa Margherita del Gruagno (in comune di Moruzzo).

In questa sede si propone una soluzione che non solo soddisfa le richieste del Piano Regionale ma presenta i seguenti vantaggi :

- consente di raggiungere anche il Castello di Brazzà in Comune di Moruzzo e il castello di Fontanabona in Comune di Pagnacco;
- i costi di realizzazione sono contenuti in quanto il tracciato si sovrappone a tratti di “strade a basso traffico” e a tratti di ciclabili esistenti e/o in corso di costruzione;
- i tempi di realizzo sono di molto inferiori a qualunque altra soluzione in quanto il tracciato proposto costituisce una sorta di “cucitura” di tracciati esistenti.-

Descrizione del percorso per il collegamento con l'Ippovia

L'innesto con la FVG7 avviene in corrispondenza la nodo idraulico di San Mauro tra il Canale Ledra-Tagliamento e il Torrente Corno.-

Da qui si percorre via Arcano Superiore (strada a basso traffico pavimentata in conglomerato bituminoso) passando a fianco del castello di Arcano Superiore fino all'intersezione con la SP 116 “di Arcano”.-

Qui il tracciato si immette nella ciclabile bidirezionale in sede propria (ml 1.350 lungo il margine sud della Provinciale) che il Comune di Rive d'Arcano ha in previsione di realizzare fino all'incrocio con via Farla (al confine tra Rive d'Arcano e Fagagna) dove andrà a congiungersi con il tratto di ciclabile in fase di completamento (appalto del Comune di Fagagna) che, correndo a margine della SP 116 arriva fino all'incrocio con la SP 10 “del Medio Friuli”.-

Il tracciato prosegue lungo la futura pista ciclopedonale lungo la SP 10 (tratto che rientra tra le prossime realizzazioni del Comune di Fagagna) fino all'incrocio con Via Nuova Olanda.-

Da qui il tracciato si immetterà nella nuova ciclabile bidirezionale in sede propria che il Comune di Fagagna realizzerà nel prossimo quinquennio lungo via Nuova Olanda, proseguendo fino all'Oasi dei Quadri lungo via Caporiacco.-

In corrispondenza dell'incrocio con Via Casali Lini il tracciato si sovrappone alla SP 83 “dei Quattro Venti” (strada a basso traffico pavimentata in conglomerato bituminoso) che, dopo un percorso di circa 7,2 km, si immette sulla SP 49 Osovana.-

Attraversata a SP Osovana il tracciato percorre un breve tratto di ciclabile (esistente) bidirezionale in sede propria per poi immettersi su Via Modoletto in Comune di Pagnacco che conduce al Castello di Fontanabona (strada a basso traffico pavimentata in conglomerato bituminoso); quindi si prosegue su Via Fontanabona (“strada a basso traffico”) fino all'incrocio con via Citon; da qui si imbecca una strada campestre che, superato il Torrente Cormor tramite un guado, si congiunge con la Ippovia (a sua volta collegata con la FVG 1).-

Deviazione per la Collina del Cardinale a Fagagna

In corrispondenza del km 0+870 si imbecca Via della Pieve (strada a basso traffico pavimentata in conglomerato bituminoso) per raggiungere la Collina del Cardinale dopo aver percorso 1.200 ml.-

Deviazione per il Castello di Brazzà e per Santa Margherita del Gruagno

In corrispondenza alla “Fontana detta dei Quattro Venti” lungo la SP 83, si imbecca Via Colloredo (strada a basso traffico pavimentata in conglomerato bituminoso) fino a raggiungere il Castello di Brazzà; da qui, si imbecca Via del Castello Stradon (strada a basso traffico pavimentata in conglomerato bituminoso) e, attraversata la SP 51 “dei Colli”, si raggiunge il Borgo di Santa Margherita del Gruagno attraverso un tracciato campestre che nelle previsioni del Comune di Moruzzo diventerà una ciclabile bidirezionale in sede propria.-

Tracciato per il collegamento diretto con la FVG 1 Alpe Adria

Attraverso un tracciato campestre situato in prossimità del Forte di Santa Margherita si può raggiungere la SP 59 “di Brazzacco” in Frazione di Alnicco e immettersi in Via dei Rimini (strada a basso traffico pavimentata in conglomerato bituminoso) fino a intercettare il sedime del vecchio rilevato ferroviario che consente di raggiungere la ciclopedonale lungo Via dei Platani in Comune di Pagnacco; il tracciato ciclabile è collegato direttamente con la FVG1 presso il ponte sul Torrente Cormor situato poco più a valle .-

Tipologia : *Strada F-bis – Itinerario ciclopedonale – Scheda 19 – Linee guida Biciplan - RFVG*

| | | |
|--|------------|-----|
| Lunghezza complessiva: (collegamento con la Ippovia) | km. 22,095 | |
| Lunghezza strada esistente a basso traffico : (collegamento con la Ippovia) | km. 13,510 | 62% |
| Lunghezza ciclabili esistenti : | km. 2,930 | 13% |
| Lunghezza nuovi tratti da realizzare : | km. 5,655 | 25% |

12. PISTE CICLABILI DI LIVELLO 2 – ZONE 30

L'asse viario attorno al quale si è sviluppata la struttura urbana del Comune di Fagagna (sia del Capoluogo che delle frazioni di Villalta, Ciconicco, Battaglia e Madrisio) é rimasto pressoché inalterato a partire dai secoli scorsi.-

Tale asse è costituito da una unica strada che, partendo da Villalta, attraversa Ciconicco, il Capoluogo, Battaglia e Madrisio con andamento est – ovest senza soluzione di continuità.-

Dell'antico tracciato sono rimasti inalterati alcuni punti “critici “ che, a causa della ridottissima larghezza della sezione stradale non consentono la realizzazione di percorsi ciclabili o ciclopedonali all'interno della struttura urbana.-



Fagagna ml 4,25



Fagagna ml 3,72



Fagagna ml 6,13



Fagagna ml 5,19



Villalta ml 3,57



Ciconicco ml 4,08

Da alcuni anni, in alcuni di questi ambiti urbani, l'Amministrazione comunale ha già provveduto a limitare la velocità veicolare tramite la posa di segnaletica verticale (art. 116 – Figura II 50 del Regolamento di attuazione del Codice della strada) con limite massimo di velocità a 30 km/h; per cui, di fatto, come si può evincere dalla “tav. 2.4 - Zone 30”, il Capoluogo é già “Zona 30”.-



Il Biciplan estende questa zona a tutto il nucleo urbano del Capoluogo e lo introduce, ex novo, in quello delle Frazioni.- .-

La zona 30 non limita il traffico veicolare ma lo modera proteggendo, in primo luogo, pedoni e ciclisti.-

Le regole di circolazione, che vengono istituite nelle Zone 30 sono esposte con segnaletica verticale e orizzontale che viene posizionata su tutte le strade d'ingresso.



Le misure di moderazione del traffico che verranno utilizzate sono :

- porte d'ingresso
- attraversamenti rialzati
- intersezioni rialzate
- strettoie
- mini rotatorie

12.1 LA PERIMETRAZIONE DELLE ZONE 30

Sono state individuate le seguenti Zone 30 (cfr. tav. 2.4 Zone 30):

1. Zona 30 di Madrisio - Battaglia
2. Zona 30 di Villaverde
3. Zona 30 di Fagagna (estensione di quella già esistente)
4. Zona 30 di Ciconicco - Villalta

Tutte le strade che danno accesso ad una Zona 30 vengono dotate di una “Porta di accesso” in modo da delimitare e segnalare l'accesso ad un ambito urbano all'interno del quale vige il limite di velocità 30 km/ora; in tali ambiti la segnaletica verticale intesificata, l'uso di pedane rialzate, i stringimenti di carreggiata, l'uso del verde indicano all'automobilista che la piattaforma stradale è destinata (in ordine di precedenza) ai pedoni, ai ciclisti e agli automobilisti.-

Di seguito l'elenco delle vie dove verranno installate le “Porte di accesso” analoghe a quella già presente in via Udine che indica l'accesso in Via Umberto I°.-

- Zona 30 di Madrisio - Battaglia
 1. Porta di Via Farla
 2. Porta di Via Pozzalis
 3. Porta di Via Madonna di Tavieles
 4. Porta di Via Maggiore



5. Porta di Via Tagliamento
6. Porta Via Santo Stefano
- Zona 30 di Villaverde
 7. Porta di Via Santo Stefano
 8. Porta di Via delle acacie
 9. Porta di Via dei pini
- Zona 30 di Fagagna
 10. Porta di Via San Daniele
 11. Porta di Via Caporiacco
 12. Porta di Via Asquini
 13. Porta di Via S. Antonio
 14. Porta di Via G.L. Pecile (direzione San Daniele)
 15. Porta di Via Tonutti
 16. Porta di Via Comelli
 17. Porta di Via Udine (direzione Udine)
 18. Porta di Via Torbere
 19. Porta di Via dei Colli
 20. Porta di Via della Pieve
- Zona 30 di Ciconicco - Villalta
 21. Porta di Via San Nicolò
 22. Porta di Via Napoleone Pellis
 23. Porta di Via San Rocco
 24. Porta di Via del Cristo
 25. Porta di Via Molino
 26. Porta di Via Selvuzzis
 27. Porta di Via Orgnani
 28. Porta di Via Castello di Villalta
 29. Porta di Via Fagagna
 30. Porta di Via Lovaria
 31. Porta dei Roncs

A lato è rappresentata una soluzione di “porta di accesso” da posizionare all’ingresso di via Udine e di Via G.L. Pecile nel Capoluogo; l’intensità di traffico è molto elevata soprattutto nelle ore di punta in quanto l’asse viario si sovrappone alle strade provinciali SP10 (via Udine) e SP 5 (via G.L. Pecile); pertanto la “porta di accesso” deve mantenere la doppia carreggiata (3,50 + 3,50 ml) ma, nel contempo, evidenziare l’ingresso in una zona urbana dove coesistono pedoni, ciclisti e veicoli a motore; l’attraversamento rialzato viene preceduto, in entrambe le direzioni, da una diversa tipologia di pavimentazione (ad esempio porfido mattonelle) in modo da “allertare” i conducenti dei veicoli a motore.-



12.2 ATTRAVERSAMENTI RIALZATI

Permettono di ridurre il dislivello presente fra la carreggiata e i marciapiedi, garantendo la continuità della rete pedonale da cui vengono eliminate le barriere architettoniche costituite dai gradini dei marciapiedi; costituiscono inoltre un rallentatore di velocità per gli automobilisti.-

Intervento già realizzato lungo via Umberto I° a Fagagna.-



Esempio di attraversamento rialzato



Via Umberto I° a Fagagna

Si prevede di realizzarli lungo le principali vie di accesso alle Zone 30 .-

- Zona 30 di Madrisio - Battaglia
 1. Rialzo lungo Via Pozzalis
 2. Rialzo lungo Via Maggiore
 3. Rialzo lungo Via Battaglia
- Zona 30 di Fagagna
 4. Rialzo lungo Via San Daniele
 5. Rialzo lungo Via A. Bortolotti
 6. Rialzo lungo Via F. Asquini
 7. Rialzo lungo Via dei Colli
- Zona 30 di Ciconicco - Villalta
 8. Rialzo lungo Via San Nicolò
 9. Rialzo lungo Via N. Pellis
 10. Rialzo lungo Via Molino
 11. Rialzo lungo Via Selvuzzis
 12. Rialzo lungo Via del Castello di Villalta

12.3 MINI ROTATORIE

Sono costituite da un anello, all'interno del quale vige il diritto di precedenza, in cui confluiscono i veicoli provenienti da più strade.

Si distinguono dalle altre rotatorie per le dimensioni molto contenute sia dell'isola centrale (che spesso è parzialmente o totalmente sormontabile), sia dell'anello, che è sempre ad un'unica corsia di marcia. Soluzione già sperimentata con esito positivo in centro a Fagagna in corrispondenza dell'intersezione tra via Umberto I°, via dei Colli e via Diaz.-



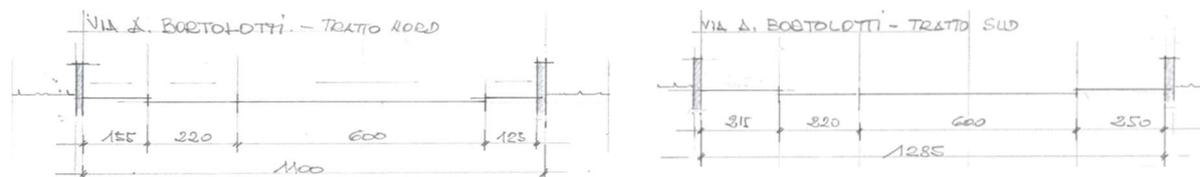
- Zona 30 di Madrisio - Battaglia
 1. Mini rotatoria nell'incrocio tra Via Farla e Via Pozzalis
- Zona 30 di Villaverde
 2. Mini rotatoria nell'incrocio tra Via Santo Stefano e Via delle Acacie
- Zona 30 di Fagagna
 3. Mini rotatoria nell'incrocio tra Via San Daniele e Via Caporiacco
 4. Mini rotatoria nell'incrocio tra Via Zoratti e Via Udine
 5. Mini rotatoria nell'incrocio tra Via A. Bortolotti e Via Udine
- Zona 30 di Ciconicco - Villalta
 6. Mini rotatoria nell'incrocio tra Via Selvuzzis e Via Bevilacqua

12.3.1 LA SOLUZIONE PER VIA A. BORTOLOTTI

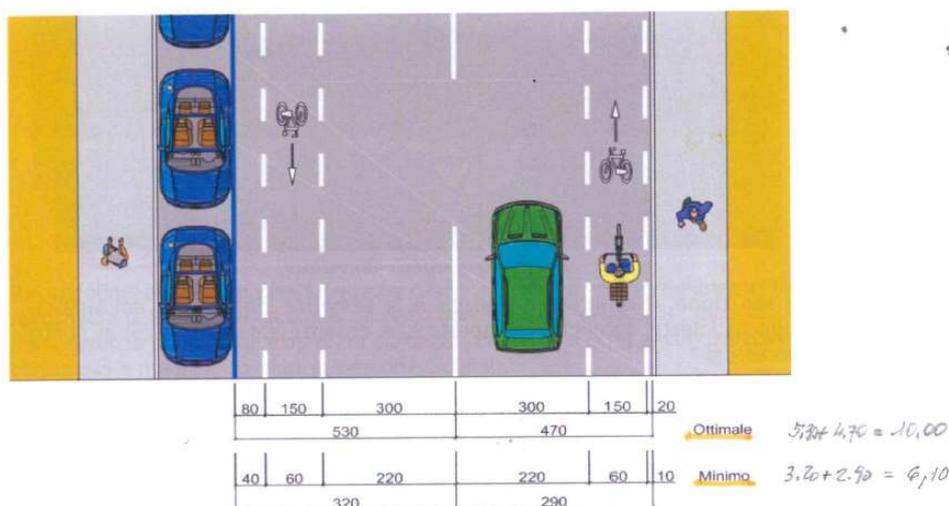
La soluzione di includere Via A. Bortolotti nell'ambito della Zona 30 del Capoluogo è stata assunta dopo aver constatato l'impossibilità di realizzare due corsie ciclabili monodirezionali all'interno della piattaforma stradale .-

Lo stato di fatto di Via A. Bortolotti è il seguente (vista con spalle a monte) :

Premesso che gli stalli di sosta devono essere mantenuti, la dimensione della carreggiata da 6,00 ml non è sufficiente per la realizzazione delle corsie ciclabili anche di dimensioni minime come indicato dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica (Allegato A - Indirizzi per la redazione dei Biciplan):



La Zona 30 viene estesa anche a Via F. Comelli per dare continuità alla futura pista ciclabile di via Marcuzzi.-



13. PISTE CICLABILI DI LIVELLO 3

Numerose sono le “strade a basso traffico” presenti nel territorio comunale; solitamente la pavimentazione, in conglomerato bituminoso, presenta un buon grado di conservazione.-

Essendo ubicate prevalentemente nella zona collinare attraversano le zone di maggior pregio ambientale e naturalistico.-

In relazione alla definizione di “Corsia ciclabile” introdotta dal D.L. n. 34 del 19-05-2020 (*Decreto rilancio*) applicabile sia alla “Strada urbana ciclabile (E-bis)” estesa poi anche alle strade extraurbane (D.L. n. 76 del 16-07-2020 - *Decreto semplificazioni*), si prevede di realizzare corsie ciclabili monodirezionali nelle seguenti strade (già bitumate) :

- Madrisio - Battaglia
 1. Via Farla ml 1.350
 2. Via della Chiesa ml 515
 3. Via Santo Stefano ml 1.030
 4. Via del Codarut ml 1.825
- Fagagna
 5. SP 83 dei Quattro Venti ml 3.960
 6. Via della Pieve ml 950
 7. Via Casali Vena – Casali Lini ml 1.700
 8. Via Casali Lini ml 440
 9. Strada “del Cjamp Bolan” ml 2.320

- Ciconicco - Villalta

| | | | |
|-----|---------------------------|----|-------|
| 10. | Via Fagagna – Via Torbere | ml | 1.520 |
| 11. | Via Lovaria | ml | 495 |
| 12. | Via Castello di Villalta | ml | 890 |
| 13. | Via Tampognacco | ml | 780 |

Tutte queste strade hanno una larghezza variabile tra 4,50÷5,50 ml. -

In applicazione alle nuove Regole introdotte dal DL 76/2000, lungo queste strade verrà realizzata, su entrambi i lati della carreggiata, una corsia ciclabile di larghezza pari a 1,50 ml mediante il tracciamento di una **striscia tratteggiata** che delimita lo spazio riservato al ciclista di **uso non esclusivo** in quanto può essere impegnata da altri veicoli motorizzati “.. **per brevi tratti**” solo per manovre temporanee e occasionali (esempio: per agevolare l'incrocio con veicoli provenienti in senso opposto); il tratteggio della linea indica che, in caso di necessità, può essere superata.-



Esempio di strada extraurbana a prevalente uso ciclabile (i pittogrammi possono sostituire la colorazione)

14. PISTE CICLABILI DI LIVELLO 4 – VIE VERDI CICLABILI

La Legge 11 gennaio 2018 n. 2, all'art. 2, comma c), introduce la definizione di “**via verde ciclabile** : pista o strada ciclabile in sede propria sulla quale non è consentito il traffico motorizzato”.-

Il territorio del Comune di Fagagna, per una buona metà, è adagiato sulle prime pendici delle colline moreniche; pertanto è solcato da numerosi sentieri con fondo in “terra battuta” che hanno le caratteristiche per essere inquadrati come “Vie verdi ciclabili”; con la precisazione che trattandosi di strade campestri costruite a servizio dell'attività agricola, devono poter essere percorse anche da mezzi agricoli condotti dai proprietari dei fondi agricoli prospicienti la “via verde”; pertanto è richiesta l'apposizione di una segnaletica “rafforzata” a salvaguardia dei ciclisti che la percorrono.-

- Madrisio - Battaglia

| | | | |
|----|----------------------|----|-------|
| 1. | Sez. B.9 – Sez. F.9 | ml | 1.050 |
| 2. | Sez. B.10 – Sez. B.1 | ml | 460 |
| 3. | Sez. B.1 – Sez. F.49 | ml | 750 |

- Fagagna

| | | | |
|-----|-------------------------|----|-------|
| 4. | Sez. F.37 – Sez. F.32 | ml | 990 |
| 5. | Sez. F.36 – Sez. F.35 | ml | 275 |
| 6. | Sez. F.33 – Sez. F.30 | ml | 640 |
| 7. | Sez. F. 21 – Sez. F. 20 | ml | 510 |
| 8. | Sez. F. – Sez. F. 19 | ml | 700 |
| 9. | Sez. F. 17 – Sez. F. 18 | ml | 195 |
| 10. | Sez. F. 10 – Sez. F. 12 | ml | 1.780 |
| 11. | Sez. F. 11 – Sez. V. 4 | ml | 750 |
| 12. | Sez. F. 12 – Sez. F. 13 | ml | 1.850 |

- Ciconicco - Villata

| | | | |
|-----|-----------------------|----|-----|
| 13. | Sez. F. 9 – Sez. C. 8 | ml | 850 |
| 14. | Sez. F. 8 – Sez. F. 6 | ml | 690 |

15. Sez. F. 6 – Sez. C. 7 ml 650

15. PISTE CICLABILI DI LIVELLO 4 – SENTIERI CICLABILI O PERCORSO NATURA

La Legge 11 gennaio 2018 n. 2, all'art. 2, comma d), introduce la definizione di “*sentiero ciclabile o percorso natura* : itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde dei fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette”.-

- Madrisio - Battaglia

1. Sez. V4 – Sez. V5 ml 800
2. Sez. B13 – Sez. B8 ml 1.50
3. Sez. B12 – Sez. B7 ml 290

Questo tracciato, che partendo da via Sant'Andrea a nord di Madrisio giunge in via S. Stefano a Battaglia, attraversa un *arrenateretro* e un *magredo evoluto* inseriti nella Banca dati dei Prati stabili (anche se non tutelato); pertanto il percorso potrà utilizzare unicamente i sedimi già tracciati e consolidati; inoltre gli interventi di manutenzione dovranno conformarsi alle indicazioni previste per i prati tutelati.-

4. Sez. B3 – Sez. B2 ml 1.215

- Fagagna – Ciconicco - Villalta

5. Sez. F28 – Sez. F15 ml 2.090
6. Sez. F44 – Sez. F45 ml 750
7. Sez. F42-F43-F45-F46 ml 990

Questo tracciato ciclabile, interno al Sito “Natura 2000”, percorre i sentieri sterrati esistenti già consolidati posti ai margini delle aree tutelate.-

16. PUNTI DI INTERSCAMBIO

Uno degli obiettivi del Biciplan è quello di favorire l'interscambio gomma – bicicletta.-

Nel caso specifico del Comune di Fagagna esistono già tali connessioni anche se, per quanto si è potuto accertare, non vengono utilizzate in quanto la tipologia di ciclisti che percorre il territorio collinare non necessita di tale servizio.-



Ciconicco lungo la SR



Villalta lungo la SR 464



Fagagna Via G.L. Pecile

Tuttavia rafforzare e migliorare tale servizio di interscambio sarebbe un ulteriore elemento di attrazione rivolto soprattutto all'utenza che utilizza il servizio di “Bici Bus”.-



17. PUNTI DI RICARICA PER BICI ELETTRICHE

La diffusione delle bici elettriche va di pari passo con l'aumentare del numero dei ciclo amatori provenienti soprattutto da Austria e Germania; per attirare nel territorio tale tipo di utenza è necessario prevedere la realizzazione di punti di ricarica per le bici elettriche da ubicare nei punti ritenuti più "strategici" del territorio comunale; ad esempio:

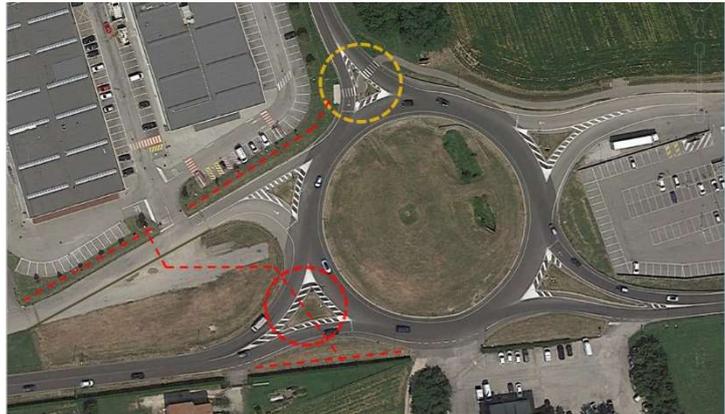
1. Piazza Unità d'Italia nel Capoluogo
2. Museo di Cjase Cocel
3. Oasi dei Quadris



18. INTERSEZIONI E ATTRAVERSAMENTI CON CRITICITA'

Alcune intersezioni presenti nella rete viabilistica locale presentano forti criticità quando vengo percorse dall'utenza debole (ciclisti e/o pedoni).-

Si richiamano i punti più pericolosi proponendo soluzioni rivolte a garantire l'utilizzo in sicurezza dell'infrastruttura.-Rotatoria lungo la SR 464 a Ciconicco



La possibilità di attraversare la SR 464 per raggiungere le attività commerciali

e le unità abitative situate sul lato sud della strada sono pressoché precluse a ciclisti e pedoni soprattutto nelle ore di maggior traffico (a meno di correre rischi di incidenti).-

Pertanto si propone di realizzare un nuovo attraversamento ubicato nell'isola spartitraffico lato ovest analogo a quello esistente sull'isola lato nord; per raggiungere il nuovo attraversamento potrebbe essere realizzato un distacco dal nuovo tracciato ciclopedonale che si prevede di realizzare in direzione San Vito di Fagagna.-

19. TUTELA DELLA BIODIVERSITA'

In linea generale, in fase di esecuzione dei lavori in prossimità delle aree di pregio ambientale, si dovrà adottare particolare attenzione ai periodi produttivi e di nidificazione delle specie avifaunistiche presenti.-

In prossimità delle aree di maggior valore naturalistico e paesaggistico dovranno essere privilegiate pavimentazioni in terreno naturale o in "sterrato artificiale" (tipo *terra solida*); qualora sia inevitabile il taglio di vegetazione arborea e/o arbustiva, si dovrà provvedere a titolo compensativo la messa a dimora, a margine del nuovo tracciato ciclabile, esemplari selezionati tra le specie arbustive autoctone, e di realizzare, quando possibile, fasce boscate al fine di incrementare il patrimonio boschivo del territorio con il vantaggio di creare un elemento ombreggiante di protezione al vento.-

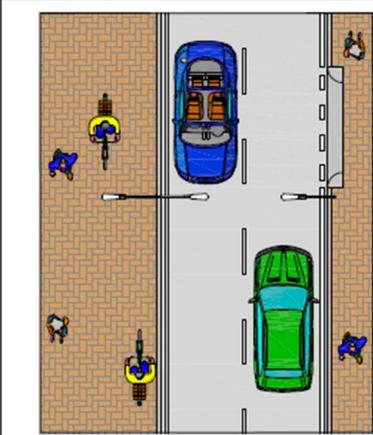
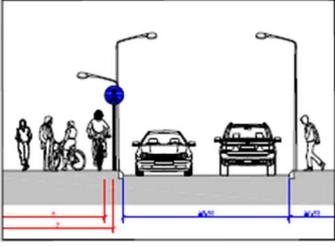
Nella scelta del tipo di pavimentazione delle piste ciclabili di dovrà fare ricorso a materiali il più possibile drenanti e permeabili; si dovrà evitare il tombamento di fossi e canali predisponendo adeguate opere di invarianza idraulica .-

20. DEFINIZIONE DELLE SEZIONI TIPOLOGICHE DA ASSEGNARE AI TRACCIATI

Per la definizione delle sezioni tipologiche si prendono come riferimento quelle riportate nelle schede delle Linee guida per la redazione del Biciplan emanate dalla Regione FVG.-

20.1 SCHEDA 17 - PERCORSO CICLOPEDONALE PROMISCUO SU MARCIAPIEDE

PERCORSO CICLOPEDONALE
TOTALMENTE PROMISCUO SU MARCIAPIEDE - Rif. CAP. 3.1 - 4.2.5 - 4.2.8

Percorso ciclopedonale bidirezionale ricavato direttamente su marciapiede, senza separazioni dai pedoni.
Grado di permeabilità **nullo**.
E' consigliata la realizzazione su tratti suburban) a scarso traffico pedonale e ad elevato grado di conflittualità con il traffico meccanizzato, riservando la protezione ai ciclisti lenti.




| Dimensionamento del percorso ciclabile | | | Segnaletica verticale | | Costo del percorso ciclabile | |
|--|---------------------------------|----------------------|--|---|------------------------------|--------------------|
| categoria | larghezza minima (m) | larghezza ideale (m) | 4-425 art. 122 | 5-425 art. 122 | costo al metro | costo al kilometro |
| A Rete principale | TIPOLOGIA NON ADOTTABILE | | la larghezza del marciapiede deve essere adeguatamente incrementata in base al traffico pedonale dove essere ricavato. | | 40,00 € | 40.000,00 € |
| B Rete secondaria | 350 | 390 |  |  | | |

Riferimenti normativi DM 557/99 Articolo 4 Comma 1c
Pavimentazione Preferibilmente in asfalto di colore nero
Segnaletica Nessuna
Note I percorsi promiscui pedonali e ciclabili sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:
 - larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai valori fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;
 - traffico pedonale ridotto ad assenza di attività attrattive di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.

Schede di guida alla progettazione secondo le principali tipologie realizzative **SCHEDA 17**

Linee guida per la redazione del Bicipian - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Da adottare nei seguenti tratti di progetto :

- San Giovanni in Colle - Battaglia – Madrisio ml 515
- Tratto in parallelo a SP 10 del Medio Friuli ml 125

20.2 SCHEDA 12 - PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE

PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE

TIPO DI SEPARAZIONE: AIUOLA ALBERATA - Rif. **DM 557/99**

Pista ciclabile bidirezionale ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare da aiuole.

Grado di permeabilità **basso**.

E' consigliata la realizzazione su strade di scorrimento o interquartiere.

| categoria | Dimensionamento del percorso ciclabile | | note | Segnaletica verticale | | Costo del percorso ciclabile | |
|-----------------------------|--|-----------------------|---|-----------------------|------------------|------------------------------|-------------------|
| | larghezza corsia (cm) | larghezza aiuola (cm) | | Art. 50 art. 122 | Art. 27 art. 122 | costo al metro | costo all'abbondo |
| A Rete principale | 300 | 350 | la aiuola non deve essere mai superiore a 50 cm di altezza per non creare un ostacolo e per non ridurre la visibilità | | | 200,00 € | 200.000,00 € |
| B Rete secondaria | 250 | 300 | | | | | |

Riferimenti normativi DM 557/99 Articolo 4 Comma 1a

Pavimentazione Preferibilmente in asfalto di colore nero
Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare

Segnaletica Pittogramma della bici di colore bianco (fig. II 427/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative freccia 20x50cm, stelo 6x50cm)
Per la linea di mezzaripa, si suggerisce un tratto di 1 metro con intervalli di 2 metri, mentre è resa continua nei tratti in cui evitare il sorpasso. Lo spessore può essere ridotto a 10 cm.

Note Si sconsiglia l'utilizzo di siepi che nella pratica costituiscono ostacolo e riducono la visibilità
Si consiglia l'utilizzo di alberature, utili anche per ombreggiare il percorso, e tappazzanti

Schede di guida alla progettazione secondo le principali tipologie realizzative
SCHEDA 12

Linee guida per la redazione del Biciplan - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

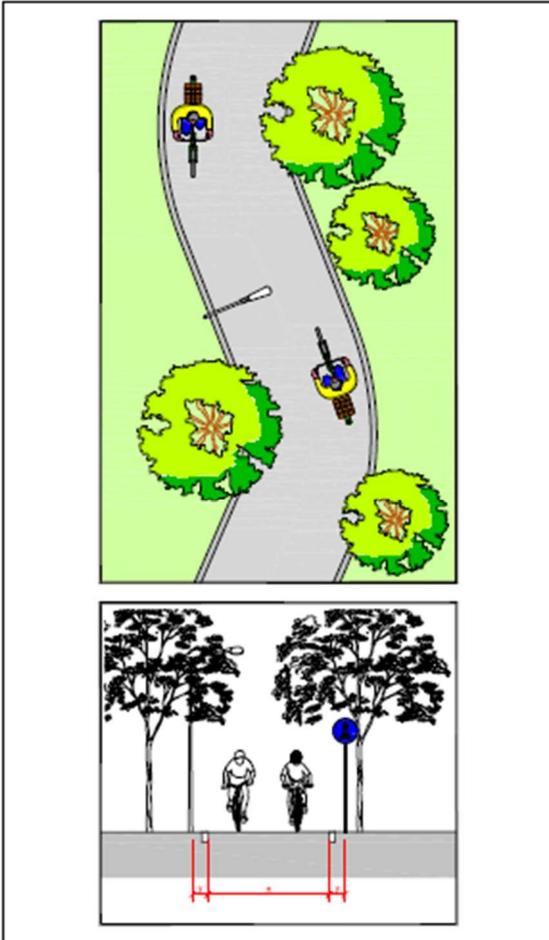
Da adottare nei seguenti tratti di progetto :

- in parallelo alla SR 464 a Ciconicco ml 170
- in parallelo alla SR 464 direzione San Vito di Fagagna ml 125
- Collegamento Fagagna – Ciconicco ml 250 + 205 + 310

20.3 SCHEDA 20 - PISTA CICLOPEDONALE EXTRAURBANA

PISTA CICLOPEDONALE EXTRAURBANA

AUTONOMA IN BITUME - Rif. CAP. 4.2.13



Pista ciclopedonale autonoma, staccata dal corpo stradale e pavimentata in bitume

Grado di permeabilità nullo.

In ambito urbano è consigliata la realizzazione in parchi e percorsi verdi (greenway).



Milano (MI) "parco nord"



Settimo M.se (MI)

| Dimensionamento del percorso cicloabile | | | | Segnaletica verticale | | Costo del percorso cicloabile | |
|--|---------------------|--|------|---|---|-------------------------------|--------------------|
| categoria | larghezza corsa (m) | larghezza pista (con o senza marcia) (m) | note | 40/5 art. 122 | 1p. 930 art. 122 | costo al metro | costo al kilometro |
| A <small>Rete principale</small> | 250 - 300 | 40 | |  |  | 250,00 € | 250.000,00 € |
| B <small>Rete secondaria</small> | 220 | 30 | | | | | |

Riferimenti normativi DM 557/99 Articolo 4 Comma 1a

Pavimentazione Preferibilmente in asfalto di colore nero

Segnaletica Pittogramma della bici di colore bianco (fig. II 427/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative freccia 20x50cm, stelo 6x50cm)

Note Seppur realizzata in ambiti naturalistici, il bitume rimane il materiale migliore per regolarità delle superfici ciclabili e per i costi di manutenzione dell'opera
Deve essere percorribile da mezzi di servizio e manutenzione

Schede di guida alla progettazione secondo le principali tipologie realizzate
SCHEDA 20

Linee guida per la redazione dei Biciplan - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Da adottare nei seguenti tratti di progetto :

- in parallelo alla SP 100 di Colloredo (in Via Caporiacco) ml 1.250

21. COSTI DEGLI INTERVENTI E QUADRI DI SPESA

Per la lettura dei Costi dei singoli interventi e dei relativi Quadri di spesa si rimanda agli specifici elaborati progettuali.-

22. CRONOPROGRAMMA DEGLI INTERVENTI

I criteri di scelta per la realizzazione degli interventi si possono così sintetizzare (in ordine di priorità) :

- completamento di tratti già esistenti
- collegamento tra Capoluogo e Frazioni
- collegamento con i Poli attrattori
- dare continuità agli interventi sovracomunali già programmati in accordo con i Comuni limitrofi di Moruzzo e Rive d'Arcano
- realizzazione Zone 30.-
- i tratti che costituiscono porzioni del collegamento tra la FVG 7 e la FVG 1.-

Nella tavola “All. n. 4 – Cronoprogramma suddiviso per lotti funzionali” è rappresentata una “ipotesi” di cronoprogramma per la realizzazione degli interventi suddivisa in periodi triennali di programmazione.-