



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

Sommario

0. PREMESSA	3
1. CRITICITA' E OBIETTIVI	3
2. LO STATO ATTUALE	7
3. OBIETTIVI DEL PROGETTO	8
4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO	9
4.1. Tratto 1-2	10
4.2. Tratto 2-3	12
4.3. Tratto 3-4	14
4.4. Tratto 4-5	16
4.5. Tratto 5-6	19
4.6. Tratto 6-7	22
4.7. Tratto 7-8	24
4.8. Tratto 8-9	26
4.9. Tratto 9-10	28
5. PROSPETTO DI COPERTURA DELLA SPESA COMPLESSIVA	30



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

0. PREMESSA

La presente relazione illustra la proposta progettuale dell'intervento denominato *“Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna”* promosso dal Comune di Oristano e rientrante nel *“PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)”* finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

1. CRITICITA' E OBIETTIVI

La città di Oristano ha sviluppato negli ultimi decenni un modello di mobilità fondato pressoché esclusivamente sull'uso dell'autovettura, sia per gli spostamenti interni al comune sia, e soprattutto, per gli spostamenti provenienti da altri comuni.

Troppo spesso i cittadini oristanesi si spostano in auto, anche per percorrere brevi distanze.

L'indagine condotta nell'ambito di redazione del PUM, che ha censito quasi 5.000 spostamenti, ha evidenziato che circa tre spostamenti su quattro vengono effettuati in auto e solo uno su quattro a piedi, in bici e con il trasporto pubblico.

In linea generale è evidente la netta propensione all'uso del mezzo privato.

In particolare l'auto come conducente è utilizzata nel 45% dei casi, circa un punto percentuale in più rispetto al valore nazionale (44%).

Se si aggiungono le quote relative agli altri mezzi motorizzati individuali (auto come passeggero e mezzi a due ruote) la percentuale arriva fino al 62%.

Le infrastrutture e gli spazi riservati alla mobilità lenta (ciclistica e pedonale), fatte poche eccezioni, risultano insufficienti e inadeguati, tanto da non



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

incoraggiare lo spostarsi a piedi e in bicicletta.

Assenza di isole ambientali, carenza di zone pedonali, marciapiedi spesso assenti o di larghezza insufficiente, piste ciclabili pressoché inesistenti in ambito urbano, congiuntamente alla numerosa presenza di autovetture in circolazione e sosta, spesso anche illegale (doppia fila, in aderenza agli edifici, ecc.) fanno dell'abitato di Oristano un luogo più adatto allo spostarsi in auto che non a piedi e in bicicletta.

In particolare, il limite più importante all'uso delle biciclette nel traffico urbano è la poca sicurezza, reale o percepita, in cui si trova il ciclista quando viaggia in uno spazio condiviso con le automobili.

Altri limiti sono la distanza da percorrere, le condizioni climatiche, lo stato della pavimentazione, l'assenza di infrastrutture stradali dedicate alla mobilità ciclistica, l'assenza di parcheggi sicuri, l'intermodalità col trasporto collettivo.

Il problema della sicurezza dei ciclisti è notevolmente complesso. Questo deriva in parte dalla difficoltà oggettiva di far convivere auto e biciclette, in parte dalla percezione distorta e amplificata del pericolo da parte dei ciclisti, soprattutto dei meno esperti, e in parte da una serie di pregiudizi e idee preconcepite che oppongono i ciclisti agli automobilisti.

Purtroppo queste distorsioni hanno condizionato molte decisioni e pratiche relative alle infrastrutture dedicate alle biciclette, facendo perdere di vista i veri problemi e facendo concentrare gli sforzi e gli investimenti su misure spesso inefficaci, se non addirittura controproducenti.

È un diffuso luogo comune ritenere che la realizzazione di piste ciclabili sia la prima e indispensabile soluzione, spesso l'unica, per favorire l'uso delle biciclette come mezzo di trasporto.

Le piste ciclabili devono essere considerate uno strumento utile per favorire e promuovere l'uso della bicicletta, ma la loro applicazione deve essere accompagnata da altri interventi tesi a favorire la mobilità ciclistica.



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

Bisogna in ogni caso evitare che le piste ciclabili aumentino i pericoli per i ciclisti, che la sicurezza apparente li distraiga da altri reali pericoli, che rallentino le biciclette al punto da fargli perdere l'utilità come mezzo di trasporto relegandole a mezzo ricreativo. È pertanto necessario che gli interventi siano realizzati seguendo un approccio "strategico", rivolto al sistema della mobilità, piuttosto che "tattico" rivolto a realizzare una soluzione puntuale e separata da altri interventi.

Le piste ciclabili rappresentano comunque una forte dichiarazione dell'interesse che una Amministrazione pone al problema della mobilità ciclistica, infondono confidenza nei ciclisti potenziali, che saranno così più invogliati ad usare la bicicletta, in particolare i ciclisti meno esperti.

Pertanto, si ritiene che oltre alla realizzazione delle piste ciclabili, o più in generale di infrastrutture specifiche dedicate alle biciclette (rastrelliere, bike sharing), gli interventi debbano anche dirigersi verso il miglioramento della viabilità ordinaria (franchi laterali, ridotta velocità, ridotto traffico veicolare, ombreggiamento, pavimentazione regolare, assenza di "sosta in doppia fila", ecc.) affinché la ciclabilità si sviluppi in promiscuo con la mobilità veicolare, in condizioni di sicurezza e comfort.

In questo senso, quindi, anche alcuni degli interventi relativi al sistema del trasporto privato e della mobilità pedonale, come l'istituzione di aree pedonali e a pedonalità privilegiata, di zone a traffico e/o velocità limitata, possono considerarsi a tutti gli effetti anche come interventi per la promozione della mobilità ciclistica.

Gli interventi sono indirizzati alla costruzione di una rete ciclabile urbana, connessa e continua, a partire dalle infrastrutture esistenti. Nella prima fase di attuazione del PUM, si prevede la revisione delle ciclabili esistenti in modo da eliminare le criticità esistenti, in particolare in corrispondenza degli attraversamenti delle intersezioni.



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS



REGIONE AUTÓNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

Gli attraversamenti ciclabili, infatti, devono essere previsti per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione e devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali coi dovuti adattamenti richiesti dall'utenza ciclistica.

Analogamente agli attraversamenti pedonali, in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili, i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai ciclisti che hanno iniziato l'attraversamento.

In corrispondenza degli attraversamenti le piste ciclabili non devono essere interrotte e il segnale di "Pista Ciclabile", che deve essere posto all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei velocipedisti, deve essere ripetuto dopo ogni intersezione.

La segnaletica da adottare negli attraversamenti ciclabili dovrà essere quella prevista dal codice della strada e relativo regolamento, eventualmente "rafforzata" aggiungendo al segnale zebrato una pavimentazione in colore contrastante.

Le infrastrutture ciclabili sono previste lungo le strade maggiormente frequentate dal traffico veicolare e/o percorse a velocità più elevata, ossia dove risulta opportuna una separazione tra le correnti motorizzate e quelle ciclistiche. Lungo la viabilità locale, dove i flussi di traffico e le velocità di percorrenza risultano modesti, viene invece perseguito lo sviluppo dello spazio condiviso tra flussi motorizzati e ciclistici.

Si prevede, inoltre, di accompagnare lo sviluppo della rete ciclabile urbana attraverso la distribuzione su tutto il territorio di rastrelliere per bici e l'attuazione di piccoli interventi locali che facilitino l'utilizzo della bicicletta, come, ad esempio, il "doppio senso ciclabile" e la "casa avanzata".

La rete urbana, oltre alle ciclabili esistenti e da realizzare nell'ambito delle costruzioni delle nuove strade "Circonvallazione comunale" e "Ingresso sud", si compone di un insieme di nuove piste ciclabili, la cui attuazione è



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

programmata nel breve periodo per quelle realizzazioni che comportano un modesto impatto sul sistema della sosta e della circolazione veicolare e un limitato impegno finanziario, e nel medio-lungo periodo per quelle piste che necessitano della costruzione, preventiva o contestuale, di altre opere con impegno finanziario e temporale non trascurabile.

Gli interventi previsti sono riassunti nei seguenti punti:

- realizzazione di una rete continua di piste ciclabili di collegamento tra le frazioni e il centro;
- realizzazione di una rete continua di piste ciclabili lungo la viabilità principale e secondaria, a integrazione delle piste esistenti;
- implementazione del Sistema di Bike Sharing, sia per la mobilità di scambio auto/trasporto pubblico/bici sia per la mobilità ciclistica interna all'abitato;
- realizzazione di un ciclo-posteggio presso la stazione ferroviaria;
- modificare la mentalità dei cittadini, sensibilizzandoli ed orientandoli verso l'uso di mezzi alternativi all'auto;

2. LO STATO ATTUALE

Allo stato attuale le frazioni che non risultano ancora connessa al centro abitato di Oristano con una specifica infrastruttura ciclabile sono Donigala Fenughedu, Nuraxinieddu e Massama.

La frazione di Torregrande risulta, invece, collegata da una pista ciclabile che si sviluppa lungo l'asse costituito dalla SP1, dal ponte di Brabau e dal viale Repubblica e la frazione di Silì da una pista ciclabile che si sviluppa lungo via Vandalino Casu.

Nell'ambito dei lavori relativi all'adeguamento della SS292, nel tratto compreso tra la strada SS131 ed il ponte del Rimedio, è prevista la



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

realizzazione di una pista ciclabile che collega le frazioni di Massama e Nuraxinieddu alla intersezione a rotatoria tra la SP1 la SP56 e la SS292 stessa, nei pressi della Basilica Santuario Nostra Signora del Rimedio.

Al fine di garantire la continuità del collegamento ciclabile sino al centro abitato di Oristano, si prevede di realizzare una pista ciclabile lungo la SP56, carreggiata est, tra l'intersezione a rotatoria, dove termina la pista ciclabile da realizzare nell'ambito dei lavori di adeguamento della SS292, e il nuovo ponte del Rimedio sul fiume Tirso, dove è presente una pista ciclabile che termina in prossimità del Centro Commerciale di Porta Nuova e che si prevede di collegare con l'esistente pista ciclabile arginale.

3. OBIETTIVI DEL PROGETTO

La Città di Oristano è individuata come snodo della rete delle Ciclovie della Sardegna, i cui rami si dipartono a nord verso Bosa, a ovest verso la costa del Sinis, a sud verso Terralba e ad est verso l'interno della Sardegna.

Inoltre, l'Amministrazione Comunale ha approvato un importante progetto per la Rete delle Piste Ciclabili che interessa l'area vasta di Oristano, con il coinvolgimento di una rete territoriale di 17 comuni.

La soluzione progettuale individuata ha l'obiettivo di realizzare la connessione est/ovest all'interno dell'ambito urbano di Oristano, con partenza dal Foro Boario (incrocio tra Via Ricovero, Via Umbria e Via Vandalino Casu), e arrivo lungo Viale Repubblica, nodo nel quale è già stato sviluppato un percorso che consente il collegamento con Oristano Nord, Torregrande, Cabras e, attraverso il percorso del progetto Phoenix, fino a Tharros/San Giovanni di Sinis. Inoltre il progetto si propone di migliorare la circolazione e la sicurezza in ambito urbano contestualmente al miglioramento dell'appetibilità della mobilità ciclistica nelle strade nelle quali attualmente la circolazione è



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

riservata alle auto.

4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

La scelta del tracciato e della tipologia è stata delineata dalla necessità di realizzare percorsi che siano potenzialmente utilizzabili e appetibili dal più alto numero e dalla tipologia più diversificata di utenti, compresi soprattutto quelli che ad oggi non usano ancora la bicicletta.

In quest'ottica, compatibilmente con le caratteristiche delle sedi stradali esistenti, si è individuato il percorso secondo una rotta ciclistica non più lunga del 20% del percorso diretto cercando contestualmente di mantenere una certa linearità.

Il progetto prevede la realizzazione di un percorso ciclabile prevalentemente della tipologia "in sede propria" escluso un breve tratto in cui sarà di tipo "ciclo – pedonale.

Planimetricamente il tracciato interesserà i seguenti tratti:

- **Tratto 1-2:** il primo tratto di Via Umbria compreso tra l'intersezione con la Via Vandalino Casu e la Via Cilento;
- **Tratto 2-3:** l'ultimo tratto della Via Cilento compreso tra la Via Umbria e Via Sardegna;
- **Tratto 3-4:** il tratto di Via Sardegna compreso tra l'intersezione con Via Cilento e la Via Sabina;
- **Tratto 4-5:** il tratto che, interessando la Via Sabina e la Via Friuli, costeggia la Piazza 11 Settembre 2001 e si innesta nella Via Lazio;
- **Tratto 5-6:** il tratto comprendente la Via Lazio, Piazza Italia e la Via Lombardia;
- **Tratto 6-7:** il tratto di Via Tirso compreso tra la Via Lombardia e la Via Sebastiano Satta;



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

- **Tratto 7-8:** il tratto di Via Sebastiano Satta compreso tra la Via Tirso e la Via Cagliari;
- **Tratto 8-9:** il tratto di Via Cagliari compreso tra la Via Satta e la Via Tharros;
- **Tratto 9-10:** il tratto di Via Tharros compreso tra la Via Cagliari e l'inizio di Viale Reppubblica.

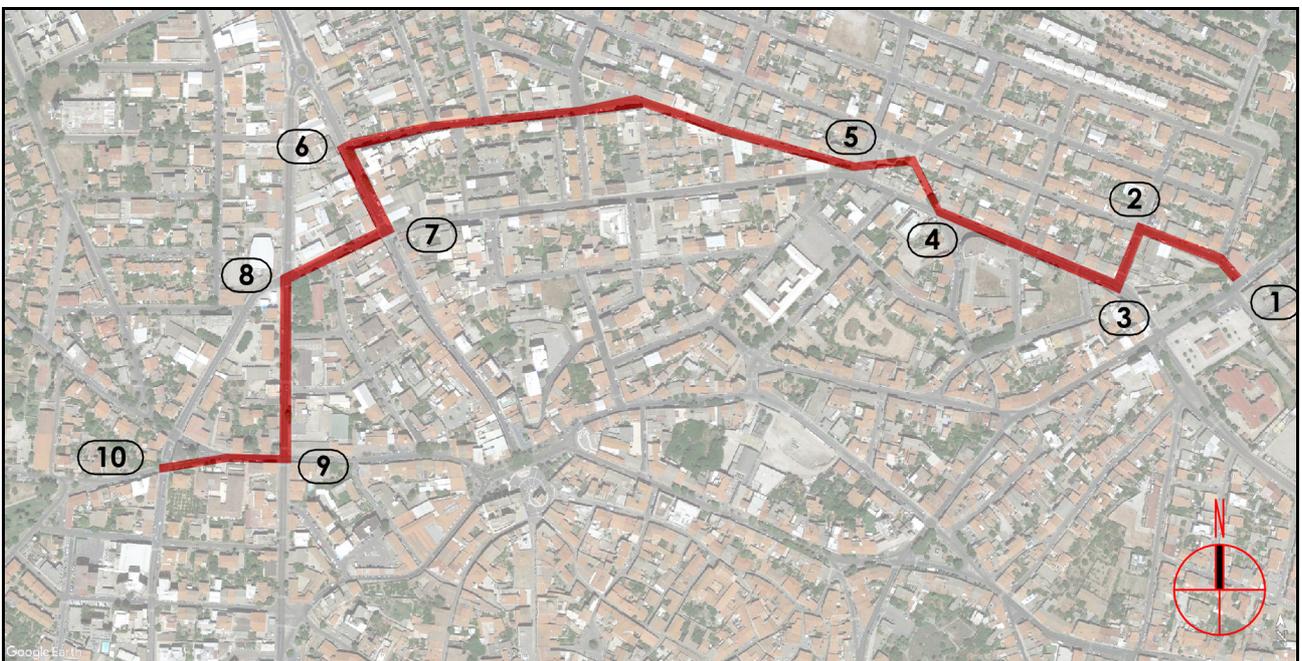


Figura 1 – Aerofotogrammetria del tracciato di progetto

4.1. Tratto 1-2

L'attuale sede stradale della Via Umbria, interessata dall'intervento, presenta una carreggiata con doppio senso di circolazione e marciapiedi da entrambe i lati, nella quale è presente un flusso veicolare caratterizzato da elevate velocità comportanti elevate emissioni di CO₂ e una sosta in entrambe i lati della carreggiata con conseguenti problemi di sicurezza; Tutto ciò determina delle criticità nella coesistenza della mobilità pedonale, ciclabile e veicolare;



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna



Figura 2 – Aerofotogrammetria del tratto 1-2 in Via Umbria



Figura 3 - Via Umbria

L'intervento prevede la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria di tipo bidirezionale con spartitraffico invalicabile che andrà a collocarsi sul lato esposto a meridione della carreggiata mentre su quello esposto a



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

settentrione saranno ricavati degli stalli di sosta di tipo "a nastro" attraverso un ridimensionamento della carreggiata che diverrà ad unico senso di circolazione nella direzione est – ovest.

E', inoltre, prevista l'implementazione di un impianto di illuminazione dedicato esclusivamente al percorso ciclabile in quanto l'attuale illuminazione pubblica obsoleta, disposta sullo stesso lato, non consentirebbe un'adeguata illuminazione del percorso in progetto.



Figura 4 - Via Umbria

4.2. Tratto 2-3

L'attuale sede stradale della Via Cilento, interessata dall'intervento, presenta una carreggiata con doppio senso di circolazione e marciapiedi da entrambe i lati, nella quale è presente un flusso veicolare caratterizzato da elevate velocità comportanti elevati valori di CO₂ e una sosta in entrambe i lati della carreggiata.

Tutto ciò determina delle criticità nella coesistenza della mobilità pedonale,



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

ciclabile e veicolare;

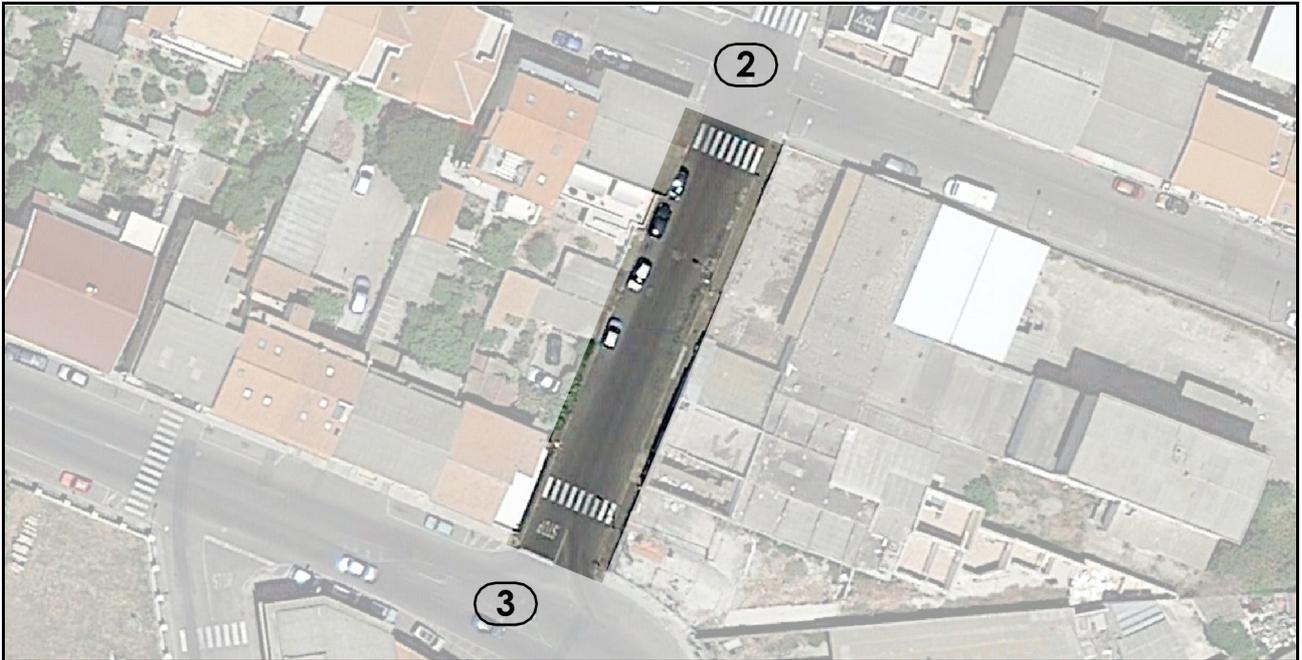


Figura 5 – Aerofotogrammetria del tratto 2-3 in Via Cilento



Figura 6 - Via Cilento

L'intervento prevede la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria con



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

spartitraffico insormontabile di tipo bidirezionale che andrà a collocarsi sul lato esposto a occidente della carreggiata mentre su quello esposto a oriente saranno ricavati degli stalli di sosta di tipo “a nastro” attraverso un ridimensionamento della carreggiata che diverrà ad unico senso di circolazione nella direzione nord – sud;

E', inoltre, prevista l'implementazione di un impianto di illuminazione dedicato esclusivamente al percorso ciclabile in quanto l'attuale illuminazione pubblica obsoleta, disposta sul lato opposto, non consentirebbe un'adeguata illuminazione del percorso in progetto.

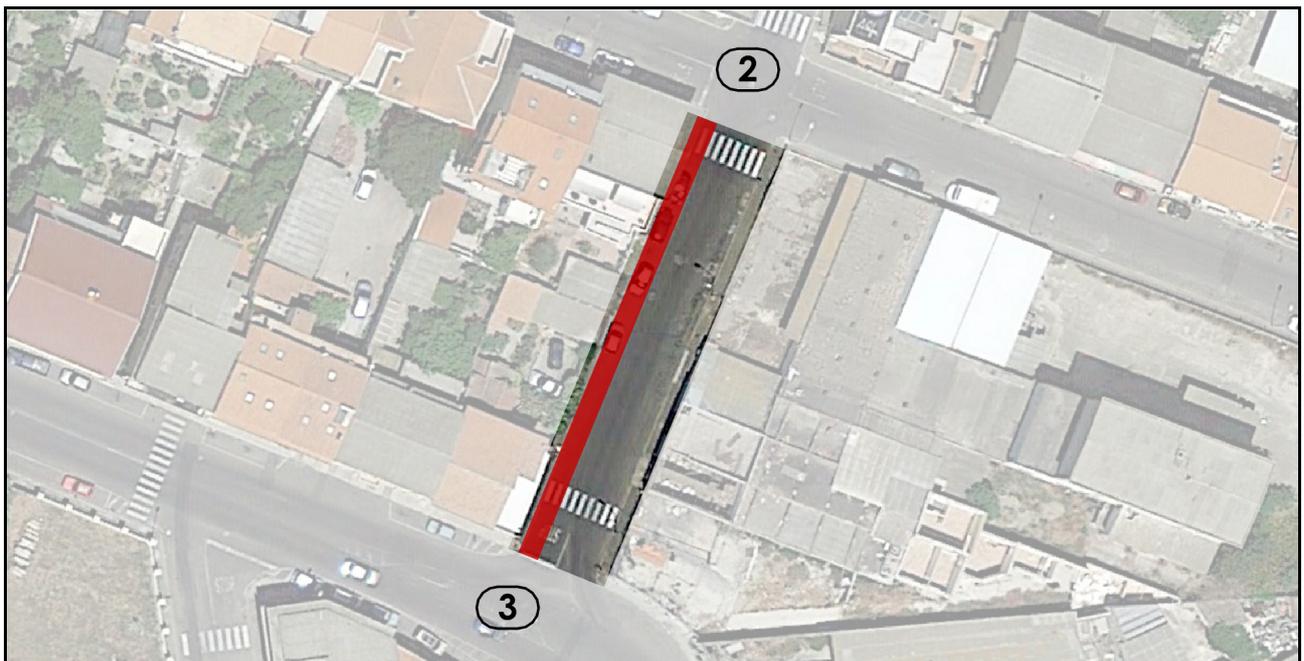


Figura 7 – Inserimento del percorso nel tratto 2-3

4.3. Tratto 3-4

L'attuale sede stradale della Via Sardegna, interessata dall'intervento, presenta una doppia carreggiata ciascuna con una sola corsia ad unico senso di circolazione, stalli di parcheggi di tipo “a nastro” e marciapiedi laterali, nella quale è presente un flusso veicolare caratterizzato da elevate



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

velocità comportanti elevati valori di CO₂ e una sosta spesso in doppia fila in ciascun lato delle rispettive carreggiate.

Tutto ciò determina delle criticità nella coesistenza della mobilità pedonale, ciclabile e veicolare;

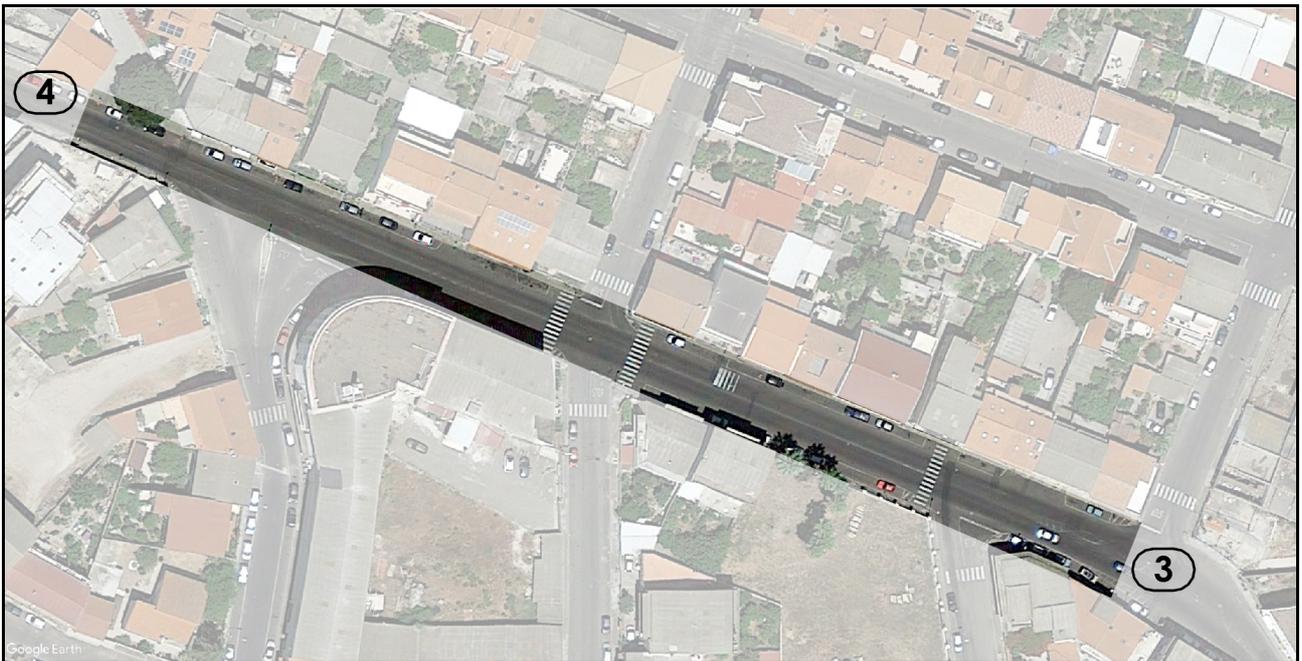


Figura 8 – Aerofotogrammetria del tratto 3-4 in Via Sardegna



Figura 9 - Via Sardegna



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

L'intervento prevede la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria con spartitraffico insormontabile di tipo bidirezionale che, attraverso un ridimensionamento della carreggiata, andrà a collocarsi sul lato della carreggiata esposta a settentrione occupando la porzione attualmente occupata dagli stalli di sosta che verranno spostati sul lato esposto a meridione del percorso ciclabile.

E', inoltre, prevista l'implementazione di un impianto di illuminazione dedicato esclusivamente al percorso ciclabile in quanto l'attuale illuminazione pubblica obsoleta, disposta sul lato opposto, non consentirebbe un'adeguata illuminazione del percorso in progetto.

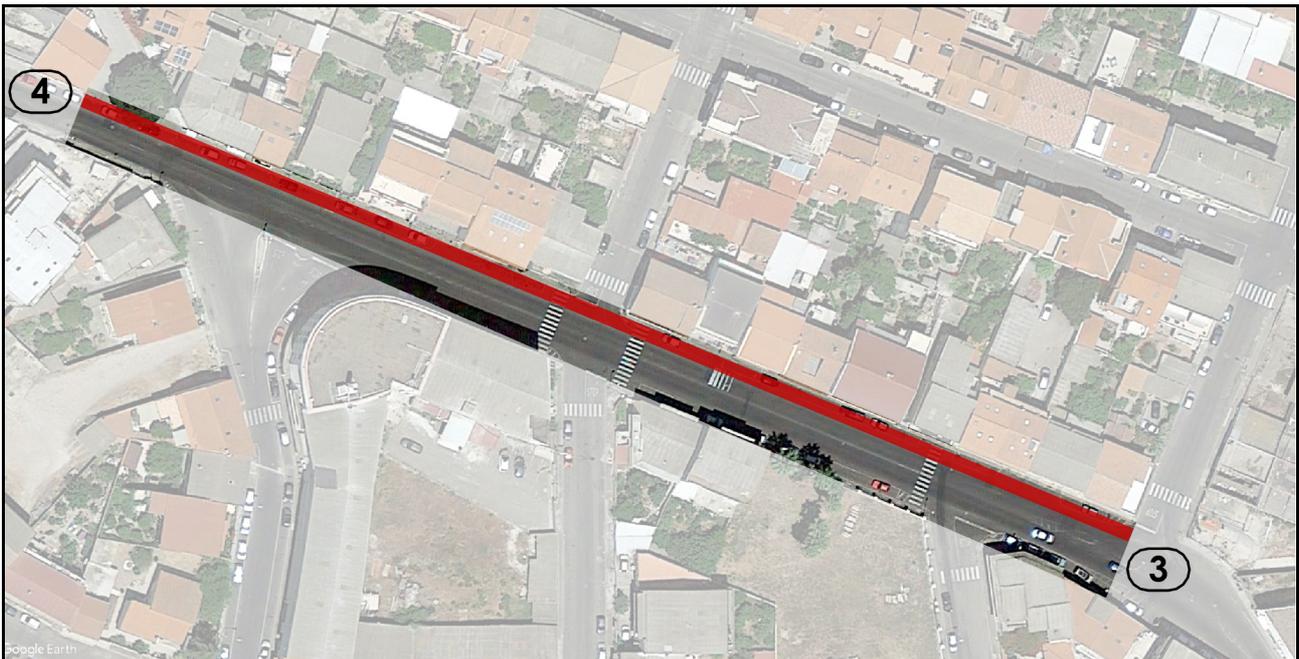


Figura 10 – Inserimento del percorso nel tratto 3-4

4.4. Tratto 4-5

L'attuale tratto della Via Sabina e della Via Friuli, interessata dall'intervento, è costituito da un passaggio pedonale interdetto al traffico veicolare che collega la Via Sardegna con la Via Carnia costeggiando la Piazza 11 Settembre 2011.



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

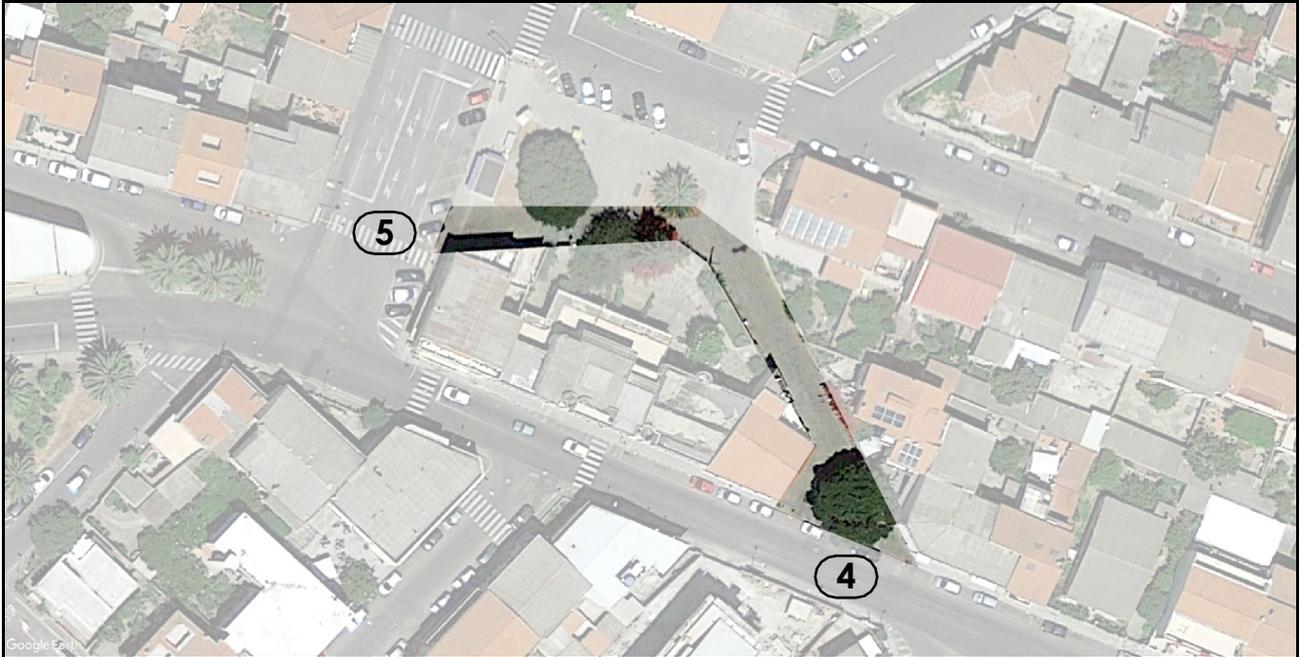


Figura 11 – Aerofotogrammetria del tratto 4-5 in Via Sabina e Via Friuli



Figura 12 –Via Sabina



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna



Figura 13 - Via Friuli

L'intervento prevede la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria di tipo bidirezionale la cui pavimentazione sarà realizzata ad una quota inferiore a quella esistente, passando al centro della Via Sabina così da preservare in entrambe i lati il passaggio pedonale, e proseguendo con la stessa conformazione lungo la Via Friuli.

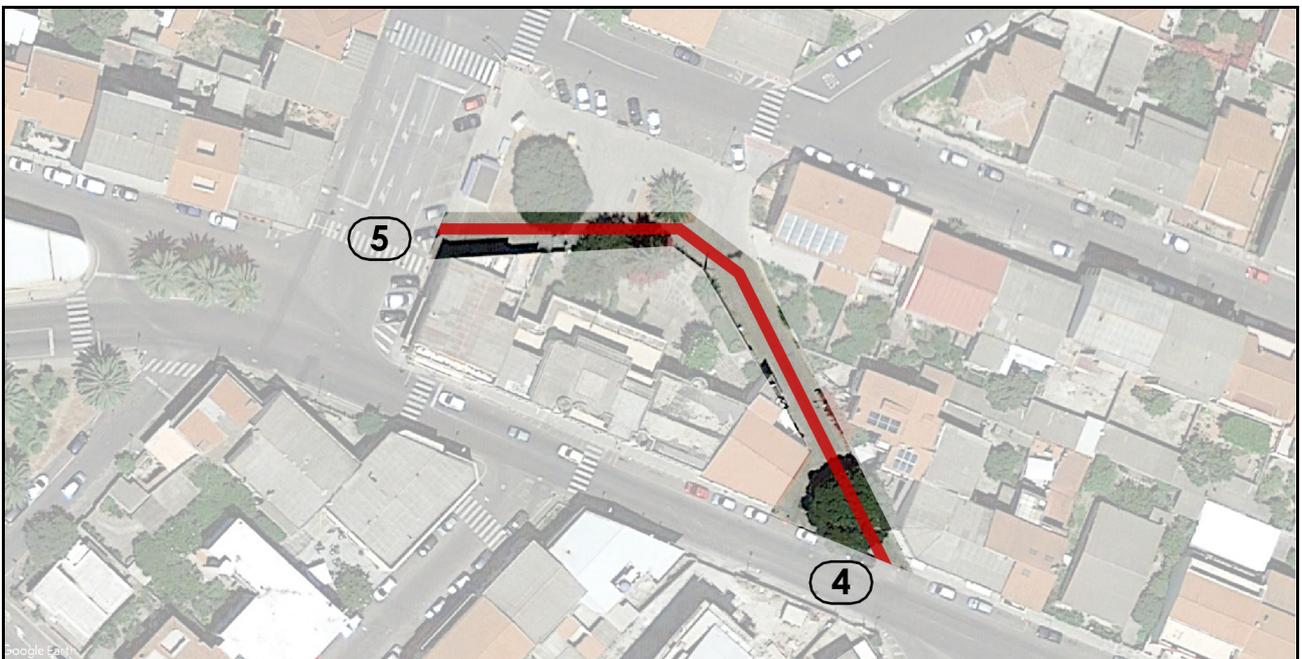


Figura 14 - Inserimento del percorso nel tratto 4-5

E', inoltre, prevista l'implementazione di un impianto di illuminazione dedicato



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

esclusivamente al percorso ciclabile in quanto attualmente l'area interessata non è provvista di impianto di illuminazione.

L'intervento contribuirà alla riqualificazione della piazza esistente nella quale potrà essere previsto anche l'inserimento di un cicloservizio.

4.5. Tratto 5-6

L'asse viario passante per Via Lazio, Piazza Italia e Via Lombardia è caratterizzato da una sede stradale che:

- Lungo la Via Lazio è costituita da un'unica carreggiata con doppio senso di circolazione e marciapiedi laterali con sosta consentita in entrambe i lati;
- Arrivando sulla Piazza Italia la carreggiata si allarga e su entrambe i lati sono presenti degli stalli di sosta "a spina di pesce" e marciapiedi laterali;
- Lungo la Via Lombardia la carreggiata è a doppio senso di circolazione con marciapiedi laterali e sosta consentita in entrambe i lati;

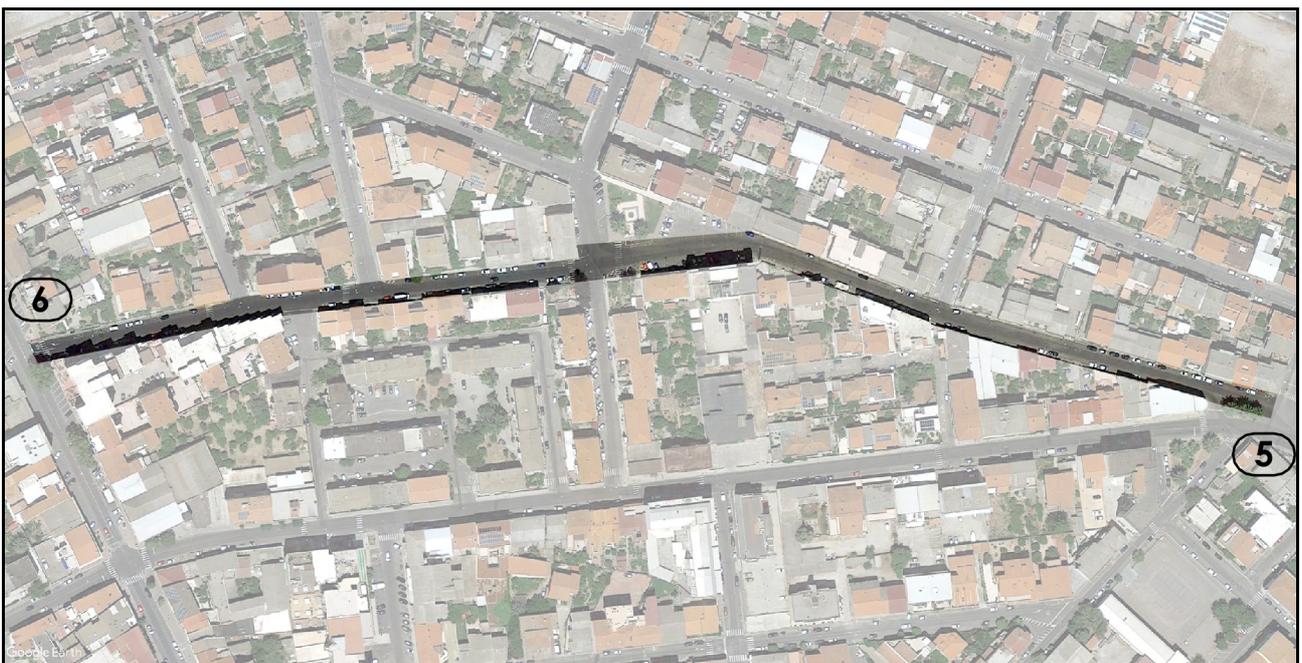


Figura 15 – Aerofotogrammetria del tratto 5-6 in Via Lazio, Piazza Italia e Via Lombardia



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

Il flusso veicolare è caratterizzato da elevate velocità con conseguenti elevati valori di emissioni di CO₂ e evidenti criticità nella coesistenza della mobilità pedonale, ciclabile e veicolare;



Figura 15 – Aerofotogrammetria del tratto 5-6 in Via Lazio, Piazza Italia e Via Lombardia



Figura 16 - Via Lazio



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna



Figura 17 – Piazza Italia



Figura 18 - Via Lombardia

Anche in questo tratto l'intervento prevede la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria con spartitraffico insormontabile di tipo bidirezionale che andrà a collocarsi sul lato della carreggiata esposta a meridione occupando la porzione attualmente occupata dagli stalli di sosta che verranno spostati sul lato settentrionale del percorso ciclabile attraverso un



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

ridimensionamento della carreggiata che diverrà ad unico senso di circolazione nella direzione est – ovest.

E', inoltre, prevista l'implementazione di un impianto di illuminazione dedicato esclusivamente al percorso ciclabile in quanto l'attuale illuminazione pubblica obsoleta, disposta in parte sullo stesso lato e in parte sul lato opposto, non consentirebbe un'adeguata illuminazione del percorso in progetto.

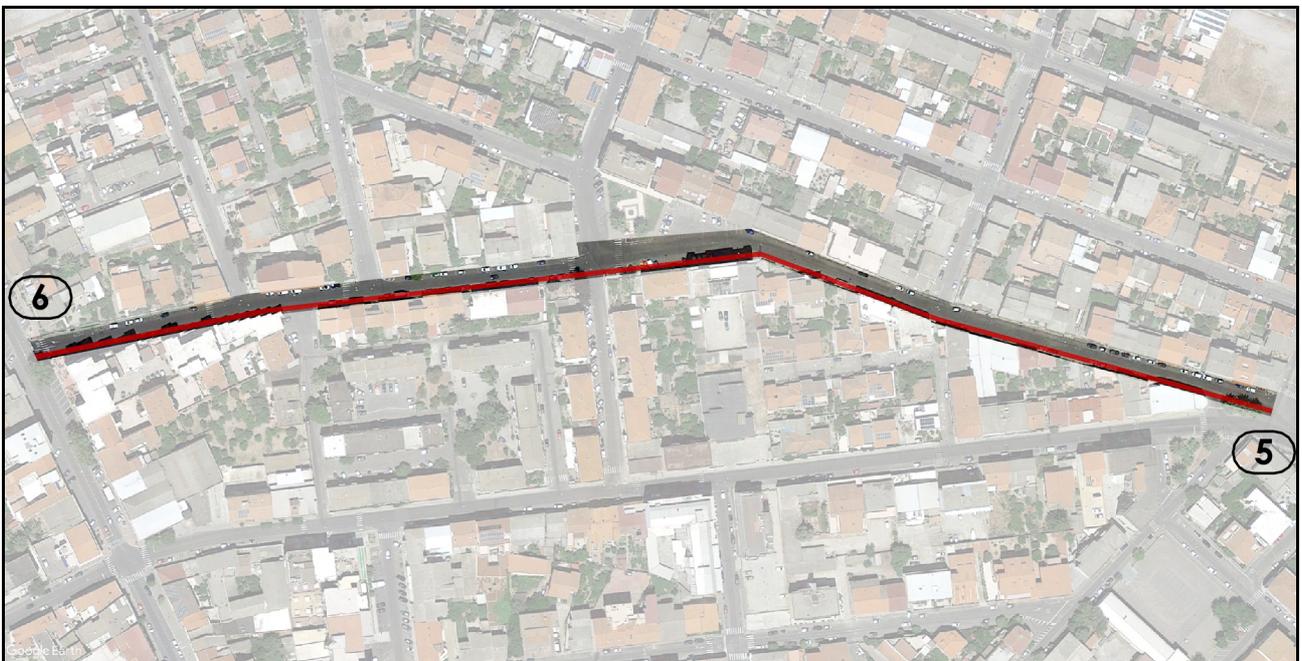


Figura 19 – Inserimento del percorso nel tratto 5-6

4.6. Tratto 6-7

L'attuale sede stradale del tratto della Via Tirso, interessata dall'intervento, presenta una carreggiata con doppio senso di circolazione, stalli di sosta del tipo "a pettine" e marciapiedi in entrambe i lati, nella quale è presente un flusso veicolare caratterizzato da elevate velocità comportanti elevati valori di CO₂ e una sosta in doppia fila in entrambe i lati della carreggiata.

Tutto ciò determina delle criticità nella coesistenza della mobilità pedonale,



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

ciclabile e veicolare;

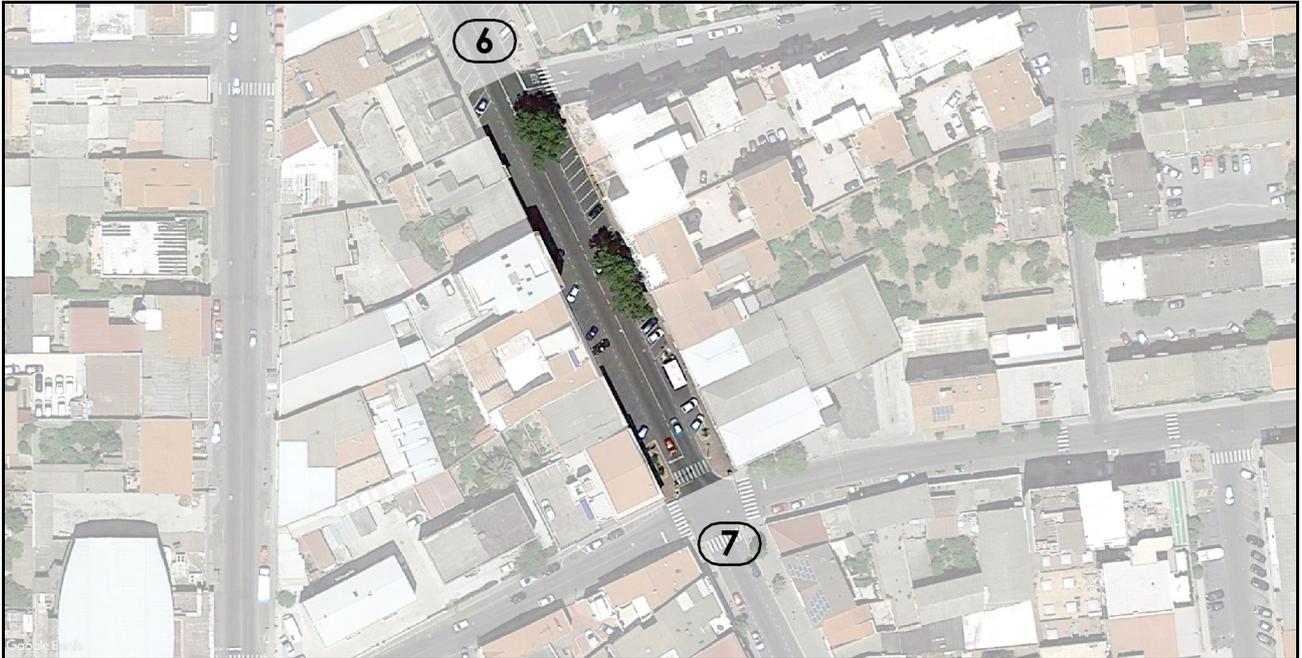


Figura 20 – Aerofotogrammetria del tratto 6-7 in Via Tirso



Figura 21 – Via Tirso

L'intervento prevede la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria con spartitraffico insormontabile di tipo bidirezionale che, attraverso un ridimensionamento della carreggiata, andrà a collocarsi sul lato della



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

carreggiata esposta a occidente occupando parte della sede stradale attualmente occupata dagli stalli di sosta che verranno soppressi.

E', inoltre, prevista l'implementazione di un impianto di illuminazione dedicato esclusivamente al percorso ciclabile in quanto l'attuale illuminazione pubblica obsoleta, disposta sul lato opposto, non consentirebbe un'adeguata illuminazione del percorso in progetto.

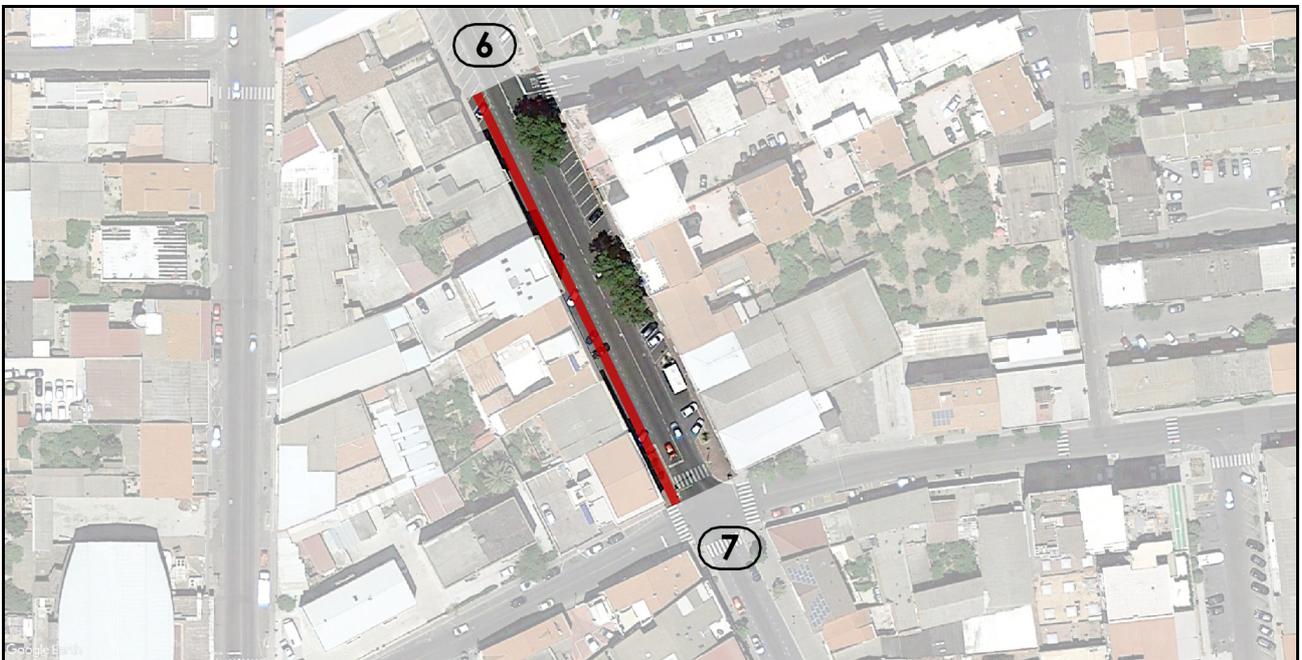


Figura 22 – Inserimento del percorso nel tratto 6-7

4.7. Tratto 7-8

L'attuale sede stradale del tratto della Via Satta, interessata dall'intervento, presenta una carreggiata con doppio senso di circolazione, stalli di sosta del tipo "a nastro" nel lato esposto a settentrione e marciapiedi in entrambe i lati, nella quale è presente un flusso veicolare caratterizzato da elevate velocità comportanti elevati valori di CO₂.

Tutto ciò determina delle criticità nella coesistenza della mobilità pedonale, ciclabile e veicolare;



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

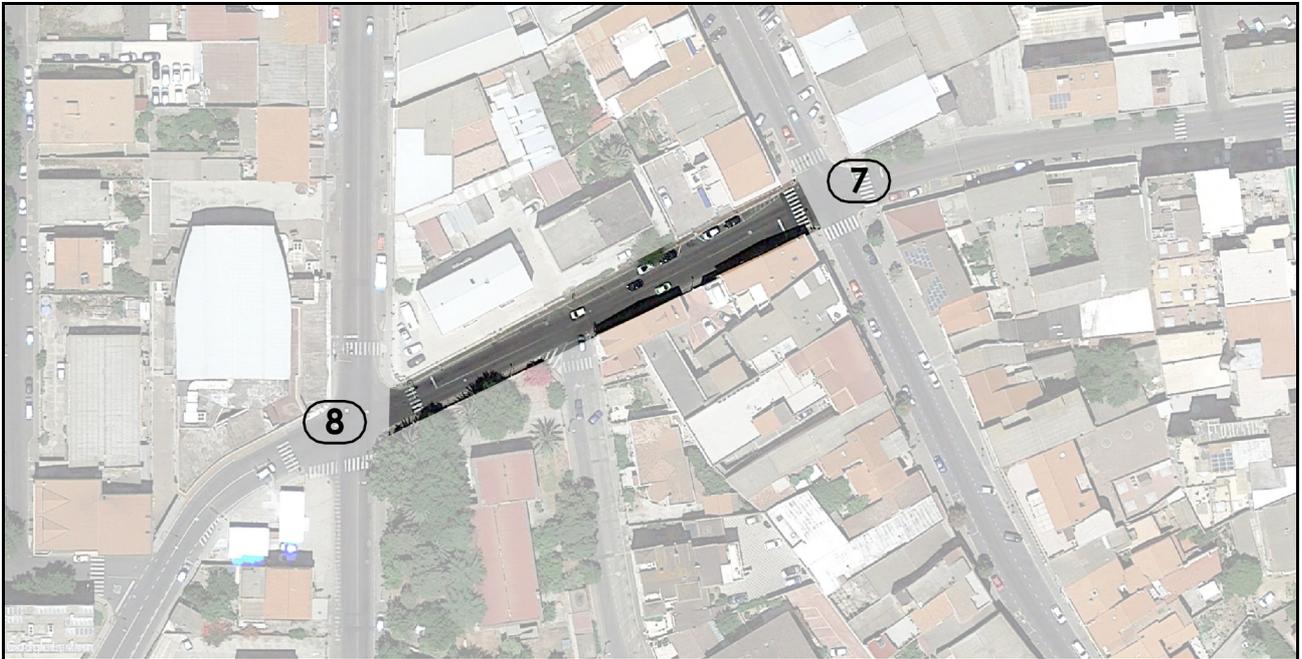


Figura 23 – Aerofotogrammetria del tratto 7-8 in Via Satta



Figura 24 – Via Satta

Viste le attuali dimensioni ridotte della sede stradale, l'intervento prevede la realizzazione di una pista ciclo – pedonale in sede propria con spartitraffico insormontabile di tipo bidirezionale che, attraverso un ridimensionamento della carreggiata, andrà a collocarsi sul lato della carreggiata esposta a



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

meridione occupando la porzione di sede stradale attualmente occupata in parte dal marciapiede e in parte dalla carreggiata; Ciò comporterà la soppressione degli stalli di sosta presenti sul lato opposto.

E', inoltre, prevista l'implementazione di un impianto di illuminazione dedicato esclusivamente al percorso ciclabile in quanto l'attuale illuminazione pubblica obsoleta, disposta sul lato opposto, non consentirebbe un'adeguata illuminazione del percorso in progetto.

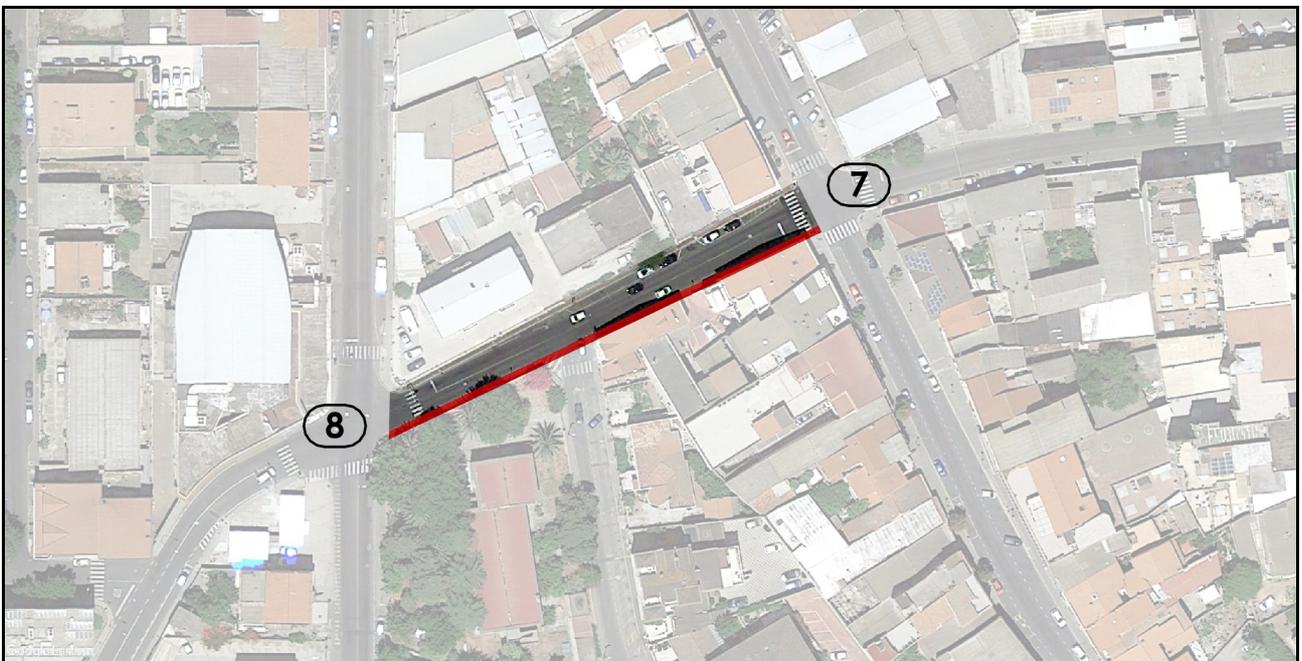


Figura 25 – Inserimento del percorso nel tratto 7-8

4.8. Tratto 8-9

L'attuale sede stradale del tratto della Via Cagliari, interessata dall'intervento, presenta una carreggiata con doppio senso di circolazione, stalli di sosta del tipo "a nastro" e marciapiedi in entrambe i lati, nella quale è presente un flusso veicolare caratterizzato da elevate velocità comportanti elevati valori di CO₂.

Tutto ciò determina delle criticità nella coesistenza della mobilità pedonale, ciclabile e veicolare;



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

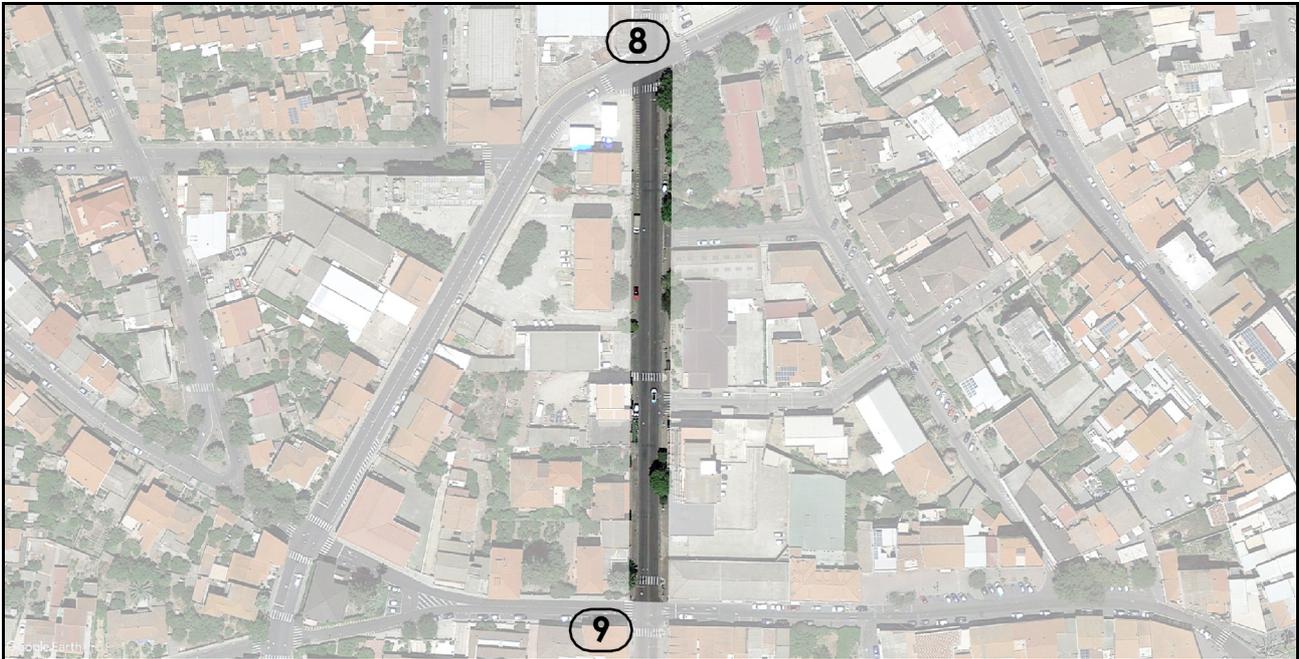


Figura 26 – Aerofotogrammetria del tratto 8-9 in Via Cagliari



Figura 27 – Via Cagliari

L'intervento prevede la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria con partitraffico insormontabile di tipo bidirezionale che, attraverso un ridimensionamento della carreggiata, andrà a collocarsi sul lato della carreggiata esposta a occidente occupando la parte della sede stradale



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

attualmente occupata dagli stalli di sosta che verranno soppressi.

E', inoltre, prevista l'implementazione di un impianto di illuminazione dedicato esclusivamente al percorso ciclabile in quanto l'attuale illuminazione pubblica obsoleta, disposta sul lato opposto, non consentirebbe un'adeguata illuminazione del percorso in progetto.

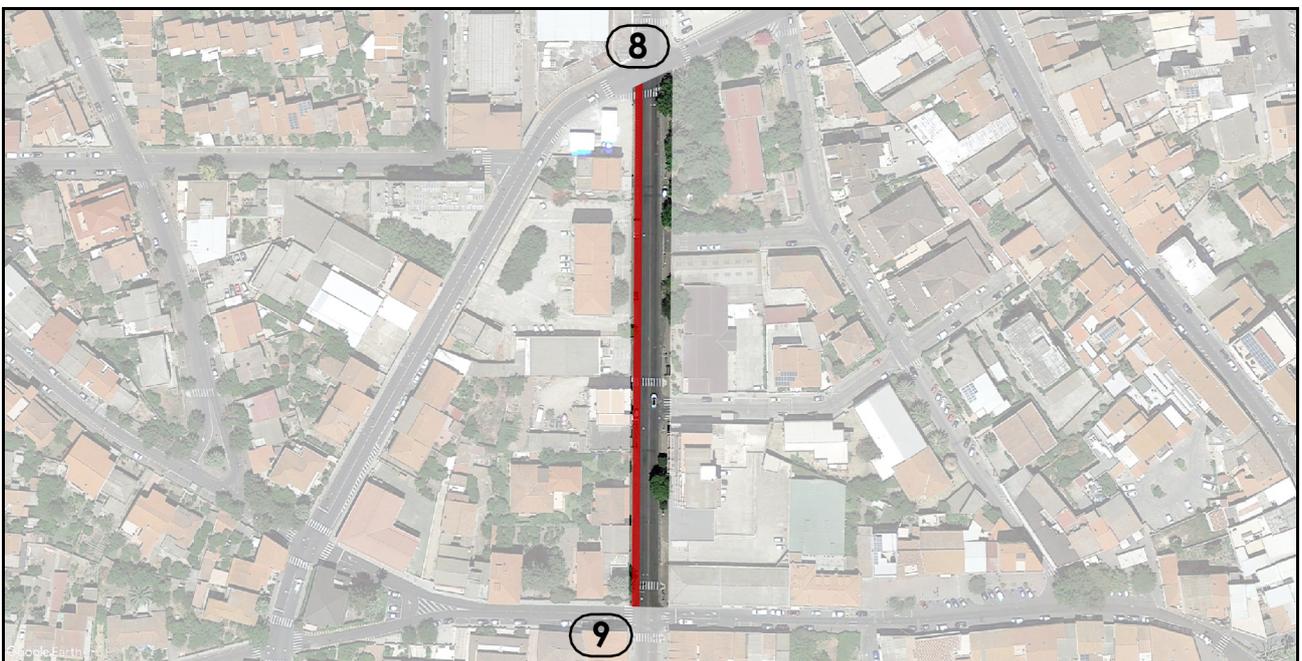


Figura 28 – Inserimento del percorso nel tratto 8-9

4.9. Tratto 9-10

L'attuale sede stradale del tratto della Via Tharros, interessata dall'intervento, presenta:

- in parte una carreggiata con doppio senso di circolazione, stalli di sosta del tipo "a nastro" nel lato esposto a meridione e marciapiedi in entrambe i lati;
- in parte una carreggiata con unico senso di circolazione e presenza di fasce in entrambe i lati interdette al passaggio dei veicoli;

Tutto ciò determina delle criticità nella coesistenza della mobilità pedonale, ciclabile e veicolare;



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna



Figura 29 – Aerofotogrammetria del tratto 9-10 in Via Tharros



Figura 30 – Via Tharros



Figura 31 – Via Tharros



COMUNE DI ORISTANO
COMUN DE ARISTANIS

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA (ART. 7 DM 468 DEL 27/12/2017)
Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

L'intervento prevede la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria con spartitraffico insormontabile di tipo bidirezionale che, attraverso un ridimensionamento della carreggiata, andrà a collocarsi sul lato della carreggiata esposto a settentrione occupando in parte la porzione della sede stradale attualmente occupata dalla carreggiata che sarà totalmente a unico senso di circolazione.

E', inoltre, prevista l'implementazione di un impianto di illuminazione dedicato esclusivamente al percorso ciclabile in quanto l'attuale illuminazione pubblica obsoleta, disposta sul lato opposto, non consentirebbe un'adeguata illuminazione del percorso in progetto.

5. PROSPETTO DI COPERTURA DELLA SPESA COMPLESSIVA

N°	Denominazione dell'intervento	Costo a carico del Ministero (euro)	Costo a carico dell'Ente attuatore (euro)	Costo Totale (euro)
1	Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna	246.524,05	246.524,05	493.048,10