

SITUAZIONE ESISTENTE

Elaborato adottato.

Relazione Tecnica Piano Generale del Traffico Urbano Punto 4.3.2

4.3.2. Nuovi percorsi per la mobilità ciclo-pedonale

Per quanto riguarda la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali, il progetto BiciPlan, assegna ai diversi percorsi da prevedere un ordine gerarchico di importanza temporale, in ordine alla sicurezza degli utenti della strada.

Sono considerati a priorità "alta": il percorso promiscuo ciclabile e pedonale lungo Via Gerenzano, nel quale si ravvisano come punti critici da approfondire in fase di progetto esecutivo, gli incroci con Viale Italia e Viale Lombardia (primo tratto, sezione stradale molto ridotta); il percorso promiscuo ciclabile e pedonale lungo Via Lombardia, quello di Via Morelli verso nuova stazione FN e quello di Viale Italia e Via Nizzolina.

Appaiono inoltre prioritari i tratti di rete ciclopedonale di Via De Gasperi, via Fosse Ardeatine, parco Via De Gasperi, sottopasso ferrovia, Via Turati, con tratti di pista in tipologie differenziate (in progetto) e di via Colombo, di cui un primo tratto con percorso promiscuo ciclabile e pedonale ed un secondo di pista ciclabile in sede propria bidirezionale.

SITUAZIONE INTERMEDIA

Elaborato modificato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni (parti in variante).

Relazione Tecnica Piano Generale del Traffico Urbano Punto 4.3.2

4.3.2. Nuovi percorsi per la mobilità ciclo-pedonale

Per quanto riguarda la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali, **ad integrazione del** progetto BiciPlan, **si assegnano** ai diversi percorsi da prevedere un ordine gerarchico di importanza temporale, in ordine alla sicurezza degli utenti della strada.

Sono considerati a priorità "alta": il percorso promiscuo ciclabile e pedonale lungo Via Gerenzano, nel quale si ravvisano come punti critici da approfondire in fase di progetto esecutivo, gli incroci con Viale Italia e Viale Lombardia (primo tratto, sezione stradale molto ridotta); il percorso promiscuo ciclabile e pedonale lungo Via Lombardia, quello di Via Morelli verso nuova stazione FN e quello di Viale Italia e Via Nizzolina. **Inoltre è individuato il percorso ciclopedonale via Trento Trieste – Montessori – Lombroso – Moncucco – Rescalda – Venezia - Grandi, il percorso sull'ex sedime ferroviario tra via Lombardia e via Don Gnocchi, il percorso ciclopedonale via Garibaldi - viale Rimembranze ed il percorso di via Pomini - S.Giovanni.**

Appaiono inoltre prioritari i tratti di rete ciclopedonale di Via De Gasperi, via Fosse Ardeatine, parco Via De Gasperi, sottopasso ferrovia, Via Turati, con tratti di pista in tipologie differenziate (in progetto) e di via Colombo, di cui un primo tratto con percorso promiscuo ciclabile e pedonale ed un secondo di pista ciclabile in sede propria bidirezionale.

SITUAZIONE FINALE

Elaborato modificato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni.

Relazione Tecnica Piano Generale del Traffico Urbano Punto 4.3.2

4.3.2. Nuovi percorsi per la mobilità ciclo-pedonale

Per quanto riguarda la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali, ad integrazione del progetto BiciPlan, si assegnano ai diversi percorsi da prevedere un ordine gerarchico di importanza temporale, in ordine alla sicurezza degli utenti della strada.

Sono considerati a priorità "alta": il percorso promiscuo ciclabile e pedonale lungo Via Gerenzano, nel quale si ravvisano come punti critici da approfondire in fase di progetto esecutivo, gli incroci con Viale Italia e Viale Lombardia (primo tratto, sezione stradale molto ridotta); il percorso promiscuo ciclabile e pedonale lungo Via Lombardia, quello di Via Morelli verso nuova stazione FN e quello di Viale Italia e Via Nizzolina. Inoltre è individuato il percorso ciclopedonale via Trento Trieste – Montessori – Lombroso – Moncucco – Rescalda – Venezia -

Grandi, il percorso sull'ex sedime ferroviario tra via Lombardia e via Don Gnocchi, il percorso ciclopedonale via Garibaldi - viale Rimembranze ed il percorso di via Pomini - S.Giovanni.

Appaiono inoltre prioritari i tratti di rete ciclopedonale di Via De Gasperi, via Fosse Ardeatine, parco Via De Gasperi, sottopasso ferrovia, Via Turati, con tratti di pista in tipologie differenziate (in progetto) e di via Colombo, di cui un primo tratto con percorso promiscuo ciclabile e pedonale ed un secondo di pista ciclabile in sede propria bidirezionale.

SITUAZIONE ESISTENTE

Elaborato adottato

Relazione Tecnica Piano Generale del Traffico Urbano Punto 2.2.3

2.2.3. Interferenze tra mobilità veicolare e pedonale

L'interferenza tra mobilità veicolare e pedonale è dapprima valutata attraverso le segnalazioni della polizia municipale locale sulla sicurezza degli attraversamenti pedonali.

Gli attraversamenti pedonali indicati nel seguito si riferiscono a specifiche situazioni di attenzione in relazione alla presenza di attrattori di traffico, quali sedi scolastiche e servizi di uso pubblico:

-  Via Borsano (scuola materna)
-  Via S. Giovanni (scuola elementare)
-  Via Volta (scuola materna)
-  Via Adua e via Brambilla (oratorio)
-  Piazza Soldini e Piazza Castegnate (università)
-  Via Binda (mercato cittadino)
-  Via Legnano (palazzetto dello sport)
-  Via Pomini (ex stazione)
-  Via Olgiate (cimitero)

Dal rapporto del Progetto *BICIPLAN* sopraindicato, nel presente P.G.T.U. si recepiscono le indicazioni relative ai seguenti nodi di interferenza tra diversi livelli di mobilità:

-  Incrocio su Viale Borri, con via Piemonte e Via Turati
-  Incrocio tra Via Turati e Via Morelli, anche in vista della realizzazione della nuova Stazione Ferroviaria
-  Confluenza sull'asse del Sempione tra le vie Buon Gesù e Don Minzoni
-  Via Nizzolina all'incrocio con Viale Italia
-  Viale Lombardia, in particolare l'incrocio con Via San Carlo-Via Giovanni XXIII –
-  Viale Don Minzoni (realizzazione di un percorso ciclabile con proposta di senso unico per le auto)
-  Via Italia-Via Lombardia (realizzazione di un percorso ciclabile, interventi per la riduzione della velocità delle auto, messa in sicurezza degli incroci, proposta di senso unico per le auto)
-  Corso Matteotti (realizzazione di pista ciclabile)
-  Via Mons. Colombo (realizzazione di un percorso ciclabile, collegamento con il Parco Alto Milanese, deviazione dei mezzi pesanti, rallentamento del traffico)

SITUAZIONE INTERMEDIA

Elaborato modificato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni (parte in variante)

Relazione Tecnica Piano Generale del Traffico Urbano Punto 2.2.3

2.2.3. Interferenze tra mobilità veicolare e pedonale

L'interferenza tra mobilità veicolare e pedonale è dapprima valutata attraverso le segnalazioni della polizia municipale locale sulla sicurezza degli attraversamenti pedonali.

Gli attraversamenti pedonali indicati nel seguito si riferiscono a specifiche situazioni di attenzione in relazione alla presenza di attrattori di traffico, quali sedi scolastiche e servizi di uso pubblico:

-  Via Borsano (scuola materna)
-  Via S. Giovanni (scuola elementare)

-  Via Volta (scuola materna)
-  Via Adua e via Brambilla (oratorio)
-  Piazza Soldini e Piazza Castegnate (università)
-  Via Binda (mercato cittadino)
-  Via Legnano (palazzetto dello sport)
-  Via Pomini (ex stazione)
-  Via Olgiate (cimitero)

Dal rapporto del Progetto *BICIPLAN* sopraindicato, e dalle integrazioni delle piste ciclopedonali previste nel presente P.G.T.U. si recepiscono le indicazioni relative ai seguenti nodi di interferenza tra diversi livelli di mobilità:

-  Incrocio su Viale Borri, con via Piemonte e Via Turati
-  Incrocio tra Via Turati e Via Morelli, anche in vista della realizzazione della nuova Stazione Ferroviaria
-  Confluenza sull'asse del Sempione tra le vie Buon Gesù e Don Minzoni
-  Via Nizzolina all'incrocio con Viale Italia
-  Viale Lombardia, in particolare l'incrocio con Via San Carlo-Via Giovanni XXIII – **Via Moncucco**
-  **Viale Italia, in particolare l'incrocio con – Via Moncucco**
-  Viale Don Minzoni (realizzazione di un percorso ciclabile con proposta di senso unico per le auto)
-  Via Italia-Via Lombardia (realizzazione di un percorso ciclabile, interventi per la riduzione della velocità delle auto, messa in sicurezza degli incroci, proposta di senso unico per le auto)
-  Corso Matteotti (realizzazione di pista ciclabile)
-  Via Mons. Colombo (realizzazione di un percorso ciclabile, collegamento con il Parco Alto Milanese, deviazione dei mezzi pesanti, rallentamento del traffico)

SITUAZIONE FINALE

**Elaborato modificato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni
Relazione Tecnica Piano Generale del Traffico Urbano Punto 2.2.3**

2.2.3. Interferenze tra mobilità veicolare e pedonale

L'interferenza tra mobilità veicolare e pedonale è dapprima valutata attraverso le segnalazioni della polizia municipale locale sulla sicurezza degli attraversamenti pedonali.

Gli attraversamenti pedonali indicati nel seguito si riferiscono a specifiche situazioni di attenzione in relazione alla presenza di attrattori di traffico, quali sedi scolastiche e servizi di uso pubblico:

-  Via Borsano (scuola materna)
-  Via S. Giovanni (scuola elementare)
-  Via Volta (scuola materna)
-  Via Adua e via Brambilla (oratorio)
-  Piazza Soldini e Piazza Castegnate (università)
-  Via Binda (mercato cittadino)
-  Via Legnano (palazzetto dello sport)
-  Via Pomini (ex stazione)
-  Via Olgiate (cimitero)

Dal rapporto del Progetto *BICIPLAN* sopraindicato, e dalle integrazioni delle piste ciclopedonali previste nel presente P.G.T.U. si recepiscono le

indicazioni relative ai seguenti nodi di interferenza tra diversi livelli di mobilità:

-  Incrocio su Viale Borri, con via Piemonte e Via Turati
-  Incrocio tra Via Turati e Via Morelli, anche in vista della realizzazione della nuova Stazione Ferroviaria
-  Confluenza sull'asse del Sempione tra le vie Buon Gesù e Don Minzoni
-  Via Nizzolina all'incrocio con Viale Italia
-  Viale Lombardia, in particolare l'incrocio con Via San Carlo-Via Giovanni XXIII – Via Moncucco
-  Viale Italia, in particolare l'incrocio con – Via Moncucco
-  Viale Don Minzoni (realizzazione di un percorso ciclabile con proposta di senso unico per le auto)
-  Via Italia-Via Lombardia (realizzazione di un percorso ciclabile, interventi per la riduzione della velocità delle auto, messa in sicurezza degli incroci, proposta di senso unico per le auto)
-  Corso Matteotti (realizzazione di pista ciclabile)
-  Via Mons. Colombo (realizzazione di un percorso ciclabile, collegamento con il Parco Alto Milanese, deviazione dei mezzi pesanti, rallentamento del traffico)

SITUAZIONE ESISTENTE

Elaborato adottato

Relazione Tecnica Piano Generale del Traffico Urbano Punto 3.2.2

3.2.2. Qualificazione funzionale della viabilità ciclo-pedonale

Lo stato di fatto della viabilità ciclo-pedonale di Castellanza vede la presenza di soli due tratti:

 a nord-ovest, a partire dall'incrocio Buon Gesù lungo Corso Sempione diretta a nord in Comune di Olgiate Olona

 a sud-ovest, attraverso un'area a verde pubblico, in relazione con il territorio comunale di Legnano

SITUAZIONE INTERMEDIA

Elaborato modificato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni (parte in variante)

Relazione Tecnica Piano Generale del Traffico Urbano Punto 2.2.2

3.2.2. Qualificazione funzionale della viabilità ciclo-pedonale

Lo stato di fatto della viabilità ciclo-pedonale di Castellanza vede la presenza di soli due tratti:

 a nord-ovest, a partire dall'incrocio Buon Gesù lungo Corso Sempione diretta a nord in Comune di Olgiate Olona

 a sud-ovest, attraverso un'area a verde pubblico, in relazione con il territorio comunale di Legnano **e di Busto Arsizio**

SITUAZIONE FINALE

Elaborato modificato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni

Relazione Tecnica Piano Generale del Traffico Urbano Punto 3.2.2

3.2.2. Qualificazione funzionale della viabilità ciclo-pedonale

Lo stato di fatto della viabilità ciclo-pedonale di Castellanza vede la presenza di soli due tratti:

 a nord-ovest, a partire dall'incrocio Buon Gesù lungo Corso Sempione diretta a nord in Comune di Olgiate Olona

 a sud-ovest, attraverso un'area a verde pubblico, in relazione con il territorio comunale di Legnano e di Busto Arsizio

SITUAZIONE ESISTENTE

Elaborato adottato

Relazione Tecnica Piano Generale del Traffico Urbano Punto 3.2.3

3.3.3. Piano di miglioramento della mobilità ciclo-pedonale

In tema di mobilità protetta, il presente PGTU fa proprio il progetto di rete per la mobilità ciclo-pedonale del Piano della Mobilità Ciclabile (*BiciPlan*)³, e ne recepisce come prezioso contributo tutti gli indirizzi strategici.

Il progetto, avallato dall'Amministrazione Comunale, è stato co-finanziato dall'Unione Europea e dalla Regione Lombardia, oltre che dal Comune di Castellanza.

Gli obiettivi perseguiti dal BiciPlan possono essere così riassunti:

 sensibilizzare all'uso della bicicletta e nel contempo sperimentare forme di partecipazione e co-progettazione tra cittadini.

Per questo, nella stesura del Piano, il Comune di Castellanza ha coinvolto anche i cittadini ed in

particolare i ciclisti, per la costruzione di un Piano concreto e realizzabile.

 favorire la mobilità ciclabile, attraverso l'elaborazione di un piano della mobilità ciclabile che comprenda una serie di interventi, coerenti e coordinati tra loro.

SITUAZIONE INTERMEDIA

Elaborato modificato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni (parte in variante)

Relazione Tecnica Piano Generale del Traffico Urbano Punto 2.2.2

3.3.3. Piano di miglioramento della mobilità ciclo-pedonale

In tema di mobilità protetta, il presente PGTU fa proprio il progetto di rete per la mobilità ciclo-pedonale del Piano della Mobilità Ciclabile (*BiciPlan*)³, e ne recepisce come prezioso contributo tutti gli indirizzi strategici **così come le integrazioni degli ulteriori percorsi previsti**.

Il progetto, avallato dall'Amministrazione Comunale, è stato co-finanziato dall'Unione Europea e dalla Regione Lombardia, oltre che dal Comune di Castellanza.

Gli obiettivi perseguiti dal BiciPlan possono essere così riassunti:

 sensibilizzare all'uso della bicicletta e nel contempo sperimentare forme di partecipazione e co-progettazione tra cittadini.

Per questo, nella stesura del Piano, il Comune di Castellanza ha coinvolto anche i cittadini ed in

particolare i ciclisti, per la costruzione di un Piano concreto e realizzabile.

 favorire la mobilità ciclabile, attraverso l'elaborazione di un piano della mobilità ciclabile che comprenda una serie di interventi, coerenti e coordinati tra loro.

SITUAZIONE FINALE

Elaborato modificato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni

Relazione Tecnica Piano Generale del Traffico Urbano Punto 3.2.2

3.3.3. Piano di miglioramento della mobilità ciclo-pedonale

In tema di mobilità protetta, il presente PGTU fa proprio il progetto di rete per la mobilità ciclo-pedonale del Piano della Mobilità Ciclabile (*BiciPlan*)³, e ne recepisce come prezioso contributo tutti gli indirizzi strategici **così come le integrazioni degli ulteriori percorsi previsti**.

Il progetto, avallato dall'Amministrazione Comunale, è stato co-finanziato dall'Unione Europea e dalla Regione Lombardia, oltre che dal Comune di Castellanza.

Gli obiettivi perseguiti dal BiciPlan possono essere così riassunti:

 sensibilizzare all'uso della bicicletta e nel contempo sperimentare forme di partecipazione e co-progettazione tra cittadini.

Per questo, nella stesura del Piano, il Comune di Castellanza ha coinvolto anche i cittadini ed in particolare i ciclisti, per la costruzione di un Piano concreto e realizzabile.

 favorire la mobilità ciclabile, attraverso l'elaborazione di un piano della mobilità ciclabile che comprenda una serie di interventi, coerenti e coordinati tra loro.