

Regione Friuli Venezia Giulia
Provincia di Udine
Comune di Remanzacco

BICIANPLAN

Piano della Mobilità Ciclistica
del Comune di Remanzacco
redatto ai sensi della L.R. 8 / 2018.

Capitolo 2

Obiettivi - Strategie

Ottobre 2022

redatto da: ing. Fabio Gon

collaboratore: arch. Margherita Caiffa

consulente per parte urbanistica: dott. Maurizio Ionico.

Indice

Obiettivi del Biciplan	4
Pianificare la Rete Ciclabile	7
Promuovere e incentivare l'uso della bicicletta	7
Connettere le reti	7
Gli itinerari del Biciplan	8
Gli itinerari prioritari del Biciplan	9
Ciclabilità nel Capoluogo	10
Le altre Ciclovie prioritarie da Remanzacco (capoluogo)	13
Altri ciclovie prioritarie	17
La rete delle vie verdi ciclabili	19
Elenco Elaborati grafici	22

Capitolo 2

Obiettivi e Strategie

Obiettivi del Biciplan

Il Piano urbano della mobilità ciclistica, Biciplan, è finalizzato a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e 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. (Art. 6, comma 1, L.2 /2018);

Il biciplan concorre al raggiungimento degli obiettivi della L.R. 8/2018, ovvero ad incrementare l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto sia incrementando i flussi cicloturistici che interessano la regione, sia trasferendo su bicicletta gli spostamenti pendolari che avvengono particolarmente in aree urbane e periurbane e tra capoluoghi e frazioni, mediante interventi e azioni volte a favorire spostamenti quotidiani, casa-scuola e casa-lavoro, contenendo così l'impatto ambientale e promuovendo nuovi stili di vita e di mobilità attiva, anche nell'ottica della prevenzione della salute della collettività e di una miglior fruizione del territorio.

Il Biciplan definisce la **Rete ciclabile Comunale (RECIC)**, parte integrante del sistema stradale comunale, costituita dagli itinerari ciclabili di collegamento tra origine e destinazione interni al territorio comunale (Art. 6, comma 1, L.R. n. 8/2018).

Il Biciplan comunale (Piano della mobilità ciclistica comunale) (Art.9, comma 1, L.R. n. 8/2018), in coerenza con la L. 2/2018, con gli obiettivi del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto della mobilità delle merci e della logistica, e del Piano regionale della Mobilità Ciclistica (Premoci), contiene quanto previsto dai Biciplan Sovracomunali.

Tre sono i fronti quindi rispetto ai quali il Biciplan vuole intervenire:

- un primo aspetto riguarda gli spostamenti sistematici, per incrementare l'entità degli spostamenti pendolari nelle relazioni casa-lavoro, casa-scuola e negli spostamenti casa-acquisti che avvengono nell'ambito dell'area urbana e periurbana, tra il capoluogo e le frazioni, verso le località isolate e verso i punti di attrazione;
- il secondo aspetto riguarda la valorizzazione della bicicletta come strumento per il tempo libero, per vivere di più e meglio il territorio, e andare alla scoperta dei luoghi, delle risorse e delle specificità del territorio, del paesaggio, del tempo libero.
 - il terzo aspetto riguarda la connessione degli itinerari ciclabili comunali nel quadro degli itinerari sovracomunali e di interesse regionale e nazionale

Un elemento chiave, al fine di concorrere al raggiungimento di questi obiettivi, è la necessità di ripensare la mobilità e il ruolo della bicicletta nella vita del singolo e per la collettività.

La promozione della bicicletta, in un quadro integrato di azioni, a diverse scale e complessità, prefigura un nuovo modello di comunità con influenze sulla società, sulle relazioni, sull'educazione e sulla economica.

Attraverso il Biciplan comunale, si vuole, da un lato **rendere la bicicletta un possibile e concreto mezzo di trasporto per tutti** e, dall'altro, promuoverla come **strumento per vivere di più e meglio la città e il territorio**.

Un mezzo di trasporto per tutti

Far diventare la **bicicletta un mezzo di trasporto per tutti**, significa dare a più persone la possibilità di scegliere le due ruote per muoversi:

- per **tutte le tipologie di utenti, a prescindere dall'età e dalle capacità**: sia per le persone adulte, capaci e competenti, rispetto alle dinamiche complesse dello spazio stradale, sia per quelle fasce di età che possono avere maggiori difficoltà a muoversi in autonomia e in sicurezza e che spesso sono coloro i quali vorrebbero e potrebbero vivere di più e meglio gli spazi urbani e il territorio (quali ad esempio, bambini e ragazzi, persone anziane e soggetti con disabilità);
- per tutte le **esigenze di spostamento**: per andare al lavoro, per andare a scuola, per il tempo libero, per fare acquisti);
- a **prescindere dalla collocazione delle residenze sul territorio comunale**: abbattendo le barriere tra i luoghi in modo da rendere facile, comodo e sicuro scegliere la bicicletta come alternativa all'automobile privata.

OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVI SPECIFICI	Come	Come (a Remanzacco)	
rendere la bicicletta un mezzo di trasporto per tutti	dare a più persone la possibilità di muoversi in bicicletta	<ul style="list-style-type: none"> - attraverso la definizione e la creazione di percorsi adeguati alle diverse categorie di utilizzatori; - rimuovendo le barriere, le difficoltà e i punti neri della rete viaria che impediscono di muoversi in bicicletta; 	<ul style="list-style-type: none"> - ponendo attenzione alla ciclabilità in promiscuo con i mezzi motorizzati, in modo che sia possibile per le categorie più deboli (anziani e bambini in primis) mediante l'utilizzo di tecniche di moderazione del traffico; - superando le barriere che impediscono gli spostamenti e in particolare l'attraversamento di Strade Statali e Provinciali; - prevedendo interventi di messa in sicurezza di intersezioni; - prevedendo ciclabili in sede propria nei punti in cui la promiscuità con il traffico motorizzato non è possibile. 	
	- per tutte le esigenze di spostamento : per andare al lavoro, a fare la spesa, per il tempo libero, per fare acquisti, per il cicloturismo;	- individuando una rete di itinerari prioritari che connette i luoghi di residenza con i punti di attrazione e i servizi;		<ul style="list-style-type: none"> - individuando itinerari che connettono le zone del territorio comunale attraverso: <ul style="list-style-type: none"> - assi nord-sud; - assi est-ovest; - favorendo la permeabilità ciclabile degli ambiti urbani;;
	- a prescindere dal luogo di residenza : per chi abita vicino al centro ma anche per chi abita in periferia e nelle frazioni;	- abbattendo le barriere tra i luoghi: rendendo facile e comodo muoversi nel centro cittadino ma anche collegando al centro le frazioni e i luoghi più lontani;		<ul style="list-style-type: none"> - istituendo zone 30 e limiti di 30 km/h nelle aree urbane; - individuando percorsi che connettono il capoluogo con le frazioni e le località lontane;

Vivere la città, sul proprio territorio, connettersi alle reti sovracomunali

Promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto, per vivere la città e per muoversi sul proprio territorio, significa fare in modo che la bicicletta sia vista come uno strumento adatto per spostarsi per le esigenze del quotidiano ma anche fare in modo che **tutti si sentano in grado di utilizzare la bicicletta**: si tratta quindi di cambiare la percezione che le persone hanno del mezzo a due ruote, e del muoversi in bicicletta, e che hanno di se rispetto all'uso della bici.

Per farlo è necessario intervenire sui fattori che impediscono di considerarla come un'alternativa ai mezzi motorizzati per muoversi: attraverso il Biciplan da un lato si tratta di pianificare i percorsi ciclabili, dall'altro di individuare azioni e strumenti per abbattere le barriere all'uso della bicicletta.

Barriere fisiche quali quelle legate alla sicurezza del muoversi in bici, alla poca comodità degli itinerari in bicicletta, alla non continuità e connessione dei percorsi (barriere reali ma che a volte vengono percepite in maniera distorta per la poca confidenza con il mezzo e spesso non sperimentate direttamente);

Barriere culturali quali ad esempio il considerare poco comodo muoversi in bicicletta, il considerarlo complicato e non compatibile con le esigenze quotidiane del tempo moderno.

Vi sono altri aspetti quali **il ritenere la bici un mezzo anacronistico, povero, mezzo inefficiente e inaffidabile, faticoso**.

E infine vi è il ritenersi non adeguati all'uso della bicicletta (per il proprio stile di vita, per la propria preparazione fisica (ci si sente non preparati, non adeguati, non capaci, non organizzati)).

OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVI SPECIFICI	Come	Come (a Remanzacco)	
promuovere la bicicletta per vivere la città e il territorio	abbattere le barriere culturali che impediscono alle persone di utilizzare la bicicletta per spostarsi (legate alla: <ul style="list-style-type: none"> - percezione della bicicletta; - del muoversi in bicicletta; - di se rispetto alla bicicletta) 	<ul style="list-style-type: none"> - facendo diventare facile, comodo attraente, sicuro il muoversi in bicicletta; - facendo diventare la bicicletta competitiva rispetto all'uso dell'automobile privata; - aumentando la fruibilità dei percorsi o creando percorsi ad hoc pensati per i soggetti che più sono in difficoltà a muoversi in promiscuo col traffico motorizzato; 	<ul style="list-style-type: none"> - itinerari diretti; - itinerari veloci; - superamento delle criticità della rete viaria; - superamento delle cesure costituite dalle traverse urbane; - superamento degli ostacoli alla permeabilità della rete viaria alla bicicletta (ciclovie prioritarie percorribili in entrambe le direzioni dalle biciclette); - ciclabilità in promiscuo negli ambiti urbani; 	<ul style="list-style-type: none"> - itinerari lungo assi nord-sud; - itinerari lungo est-ovest; - messa in sicurezza delle intersezioni con la S.S.54 e con gli assi principali della viabilità; - garantendo la percorribilità in entrambi i sensi di marcia lungo gli itinerari principali della rete ciclabile comunale;
			<ul style="list-style-type: none"> - promuovendo percorsi sicuri, attraenti confortevoli; 	<ul style="list-style-type: none"> - sviluppando la ciclabilità in sede propria laddove la velocità dei mezzi motorizzati è elevata oppure vi sono elevati flussi di traffico; - sviluppando l'integrazione tra bici e traffico motorizzato, promuovendo e valorizzando le strade che permettono la ciclabilità (strade a carattere residenziale); - istituendo le zone 30 limiti 30 km/h nell'area urbana; - realizzando interventi di moderazione del traffico sulla rete viaria per garantire la sicurezza e favorire l'integrazione; - attraverso la cura e la manutenzione dei percorsi; - dando identità ai percorsi ciclabili;
		<ul style="list-style-type: none"> - abbattendo le barriere culturali nei confronti della bicicletta; 	<ul style="list-style-type: none"> - promuovendo la bicicletta attraverso progetti / iniziative / azioni strategiche; 	<ul style="list-style-type: none"> - progetti bike to work; - progetti di animazione territoriale con il mondo del commercio; - attivazione del Bicibus nelle scuole; - adesione iniziativa "Comuni Ciclabili" FIAB; - iniziative culturali e di esplorazione del territorio in bicicletta;

Pianificare la Rete Ciclabile

Per abbattere le barriere fisiche e culturali è necessario fare diventare comodo, veloce, attraente e sicuro il muoversi in bicicletta e la corretta pianificazione dei percorsi è un passo fondamentale.

Gli itinerari ciclabili individuati dal Biciplan devono essere **diretti e veloci** (ad esempio attraverso la rimozione degli ostacoli che impediscono la permeabilità in bicicletta del territorio, quali ad esempio i sensi unici che, lungo gli itinerari del Biciplan devono diventare percorribili in bicicletta in entrambe le direzioni) **sicuri** (individuando percorsi protetti ma anche attraverso l'individuazione e la messa in sicurezza dei punti critici della rete viaria e il superamento delle cesure costituite dalle traverse urbane, utilizzando le tecniche di moderazione del traffico), **attraenti** (creando itinerari protetti e belli, laddove possibile lontano dal traffico, che attraversino le aree più qualificate e di valore del territorio, quali ad esempio le vie storiche del centro cittadino, i luoghi densi di valore artistico/culturale e paesaggistico), **riconoscibili** (dando un'identità agli itinerari e ai percorsi), **fruibili** per tutte le categorie di utenti (valorizzando strade che naturalmente permettono la ciclabilità, e definendo, nella rete dei percorsi, degli itinerari percorribili a due velocità, veloci e lenti (ad esempio attraverso la valorizzazione, l'ampliamento e la connessione e dei percorsi ciclopedonali);

Promuovere e incentivare l'uso della bicicletta

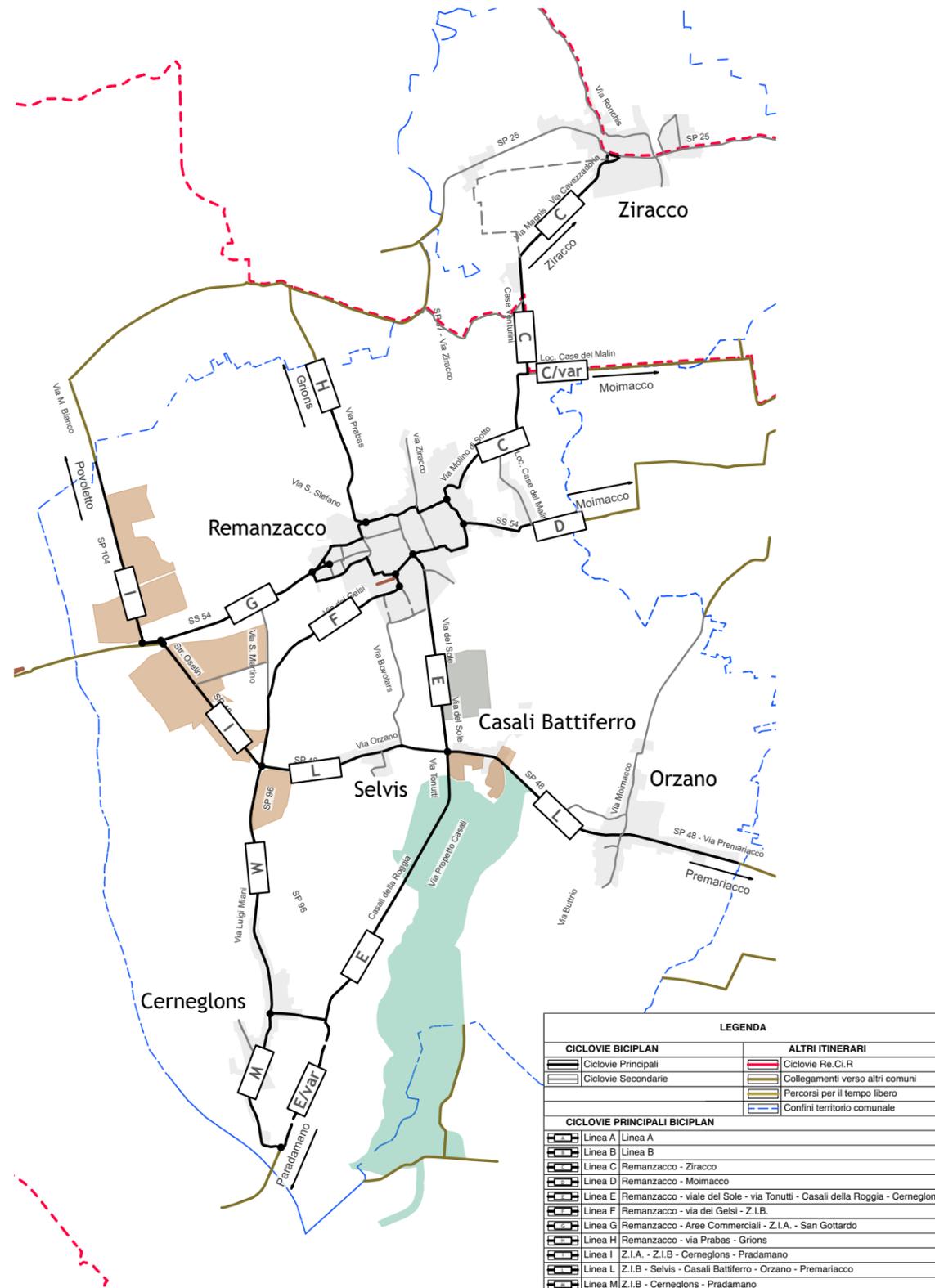
La definizione dei percorsi deve essere accompagnata da azioni di promozione e incentivazione all'uso della bicicletta e del muoversi "lentamente", al fine di superare le barriere culturali, le abitudini e i pregiudizi. Ne sono un esempio le azioni rivolte a specifiche categorie di utenti (quali ad esempio le iniziative e i progetti bike to work, bike to school, le iniziative di coinvolgimento del mondo del commercio), ma anche attraverso momenti formativi, la presentazione di buone pratiche, iniziative in occasione degli eventi e delle fiere/manifestazioni cittadine, e infine l'adesione ad iniziative di certificazione della qualità della ciclabilità (quali ad esempio l'iniziativa di Fiab "Comuni Ciclabili")

Connettere le reti

OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVI SPECIFICI	Come	Come (a Maniago)
promuovere la bicicletta per vivere la città e il territorio	- far scoprire la bicicletta come strumento che permette di esplorare il territorio e scoprire le sue peculiarità	- connettere la rete ciclabile urbana con i percorsi del tempo libero e del cicloturismo.	- connessione della rete ciclabile principale con: - rete dei percorsi del tempo libero; - rete dei percorsi di scala sovracomunale; - rete dei percorsi regionali [Re.Ci.R.]

Gli itinerari del Biciplan

LA RETE CICLABILE COMUNALE PREVISTA DAL BICIPLAN



L.egg 2/2018, art. 6, comma 2:

I biciplan definiscono:

a) la rete degli **itinerari ciclabili prioritari** o delle **ciclovie** del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città 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 della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere a) e b);

...

Gli itinerari prioritari del Biciplan

Gli itinerari ciclabili prioritari, individuati dal Biciplan (rete di ciclovie), si sviluppano sul territorio comunale lungo assi in direzione ovest-est e nord-sud, attraversando Remanzacco - capoluogo, collegando le frazioni, le località isolate e i comuni limitrofi.

A partire dal capoluogo gli itinerari ciclabili prioritari connettono:

- verso Nord [asse nord-sud]:
 - **Linea C:** Remanzacco (capoluogo) - Ziracco;
- verso Est [asse ovest-est]:
 - **Linea D:** Remanzacco (capoluogo) - Moimacco;
- verso Sud [asse nord-sud]:
 - **Linea E:** Remanzacco (capoluogo) - Caserma S. Lesa - Cerneglons;
- verso Ovest [asse est-ovest]:
 - **Linea F:** Remanzacco (capoluogo) - Fornasilla e Z.I.B.;
 - **Linea G:** Remanzacco (capoluogo) - Parco Commerciale - Z.I.A. - Z.I.B. - San Gottardo (Udine);
- infine verso Nord [asse nord-sud]:
 - **Linea H:** Remanzacco (capoluogo) - Grions;

Il collegamento tra le Z.I.A e Z.I.B, lungo l'asse nord-sud è dato dalla **Linea I**;

La **Linea L** connette, lungo l'asse ovest-est, la Z.I.B - Fornasilla con Selvis, Casali Battiferro, Orzano - verso Premariacco.

La **Linea M** dalla Fornasilla, lungo l'asse nord-sud, si sviluppa verso Cerneglons.

Nel capoluogo, sono state individuate due linee prioritarie che lo attraversano in direzione ovest-est e lo connettono con gli altri itinerari ciclabili prioritari: la **Linea A**, a nord della S.S. 54, e la **Linea B** (a sud della S.S.54).

Per quanto riguarda le frazioni:

- **Ziracco:** la ciclabilità è in promiscuo con il traffico motorizzato; la frazione è raggiunta dal capoluogo attraverso la **Linea C**;
- **Cerneglons:** attraversato dalla Linea M, si prevede una ciclabilità è in promiscuo con il traffico motorizzato; la frazione è raggiungibile attraverso la **Linea E**.
- **Selvis, Casali Battiferro e Orzano** sono connesse dalla **Linea L**.

Nei prossimi paragrafi si approfondirà:

- la ciclabilità nel capoluogo;
- gli assi ciclabili prioritari del Biciplan (ciclovie);
- la rete di vie verdi ciclabili.

Ciclabilità nel Capoluogo

Il Biciplan, nel capoluogo, propone due itinerari ciclabili principali, in direzione ovest-est, uno a nord - **Linea A** - e uno a sud - **Linea B** - della S.S. 54.

Queste due ciclovie sono state individuate dalla necessità di superare la principale cesura dell'ambito urbano, costituita dalla S.S. 54. Tale asse viario, in ambito urbano, non consente la realizzazione di percorsi ciclabili in sede propria o su marciapiede in promiscuo con i pedoni.

Le Linee A e B garantiscono l'attraversamento del capoluogo, collegando gli itinerari ciclabili prioritari che si sviluppano a ovest del capoluogo, con gli itinerari ciclabili prioritari che si sviluppano a est, e viceversa.

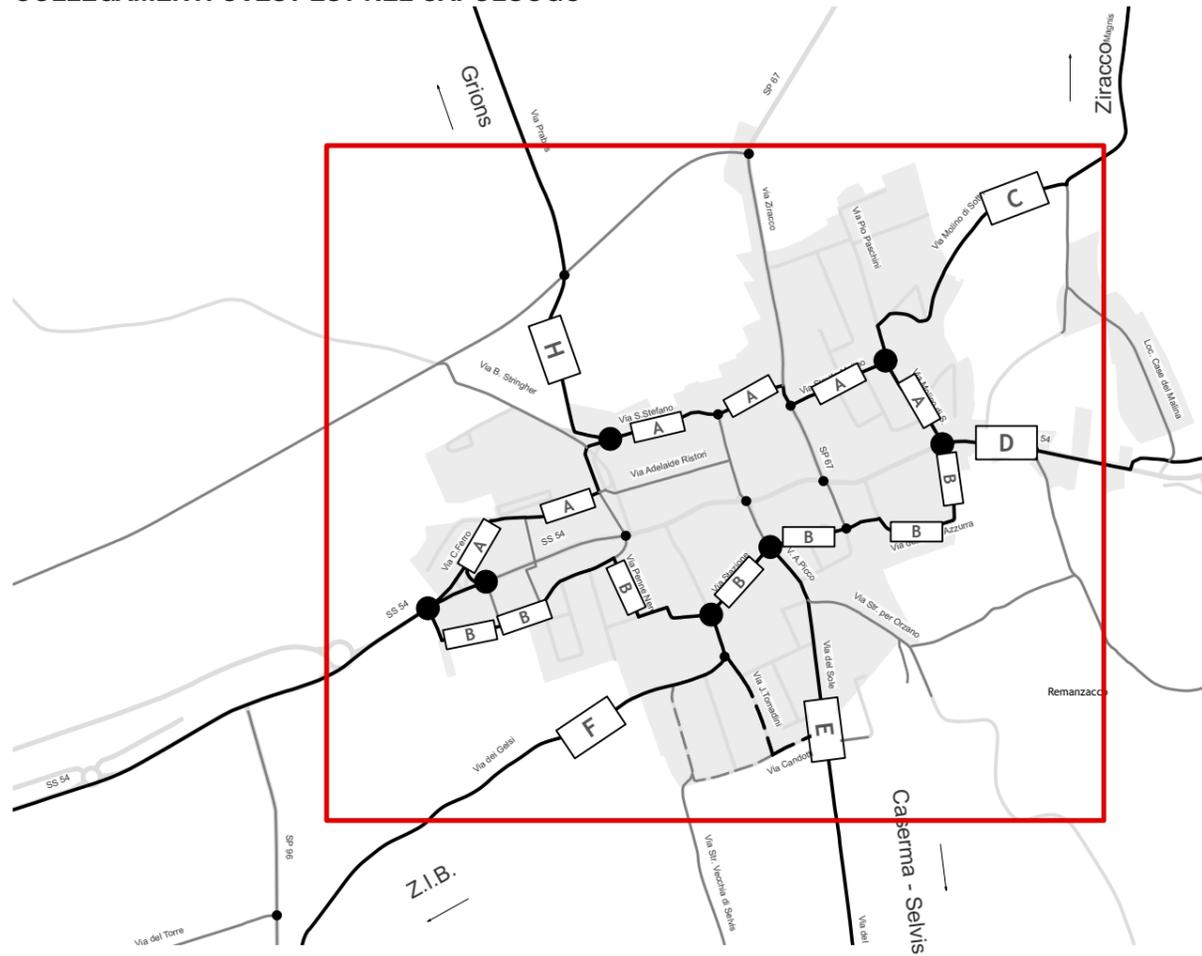
Le due Linee A e B si sviluppano su strade **secondarie** prevedendo una ciclabilità in promiscuo con il traffico motorizzato, prevedendo interventi di moderazione della velocità. Lungo questi itinerari ciclabili prioritari dovrà essere garantito il doppio senso di marcia alle biciclette, anche nelle strade a senso unico di marcia per i mezzi motorizzati.

La Linea A e la Linea B si incontrano:

- a Ovest, in corrispondenza dell'intersezione tra la S.S.54, via C. Ferro e via Alcide De Gasperi;
- a Est, in corrispondenza dell'intersezione della S.S. 54 con Molino di Sotto e via dell'Arma Azzurra.

Tra la Linea A e la Linea B, infine, sono previsti degli **itinerari secondari** che garantiscono la connessione in direzione **nord-sud**. Questi itinerari individuano dei punti di attraversamento della strada statale nei quali dovranno essere garantite adeguate condizioni di sicurezza.

Itinerari ciclabili prioritari: Linea A e B - Asse Ovest-Est
COLLEGAMENTI OVEST-EST NEL CAPOLUOGO



Linea A - Asse Ovest-Est

VIE INTERESSATE: S.S. 54, VIA C. FERRO, VIA BONALDO STRINGHER, VIA S. STEFANO, VIA ZIRACCO, VIA STRETTA MOLINO, VIA MOLINO DI SOTTO, S.S. 54.

La **Linea A**, corre a nord della S.S 54 e connette l'ambito urbano del capoluogo da est a ovest. Lungo questo asse si prevede una ciclabilità in promiscuo con il traffico motorizzato.

via	classificazione asse viario	ciclabilità stato di fatto	ciclabilità progetto
via C. Ferro	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato
via Bonaldo Stringher	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato
via Santo Stefano	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato
via Ziracco	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato
via Stretta Molino	strada urbana locale	a senso unico di marcia, in promiscuo con il traffico motorizzato;	- in promiscuo con il traffico motorizzato - garantire la ciclabilità in entrambi i sensi di marcia;
via Molino di Sotto	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato

Connessione con altri itinerari prioritari:

La Linea A, si connette:

- a ovest, in corrispondenza dell'intersezione tra via C.Ferro e la S.S.54, con la **Linea G**, l'itinerario prioritario che porta al Parco Commerciale (posto a ovest del capoluogo), e con la **Linea B**.
- a est, in corrispondenza dell'intersezione di via dell'Arma Azzurra con la S.S. 54, con la **Linea B**, itinerario ciclabile prioritario **Remanzacco-Moimacco**, e con la **linea D**.

La Linea A è connessa inoltre:

- a nord-ovest con la **Linea H** che conduce a Grions;
- a nord-est con la **Linea C** che conduce a Casali Magnis e Ziracco.

Linea B - Asse Ovest-Est

VIE INTERESSATE: S.S.54, VIA ALCIDE DE GASPERI, VIA PIETRO ZORUTTI, VIA DELLE PENNE NERE, VIA B.BLACEO, VIA DELLA STAZIONE, VICOLO FRANCESCO MUSONI, VICOLO ITALICO, VIA TREPPO, VIA MAGRETTI, VIA DELL'ARMA AZZURRA, S.S. 54.

La **LINEA B** permette gli spostamenti nel capoluogo in direzione ovest-est, a sud della S.S. 54. Si snoda a partire dall'intersezione di via Alcide De Gasperi con la S.S. 54, (connessione con Linea A e Linea G), quindi lungo via Pietro Zorutti, via Penne nere, via Blaceo, via Della Stazione, vicolo Musoni. Attraversa Vicolo italico e l'area verde che ospita la casa dell'acqua, quindi prosegue su via Magretti (intersezione con via Treppo) e infine attraverso via Dell'Arma Azzurra sino all'intersezione con la S.S. 54.

Anche in questo caso la ciclabilità è in promiscuo con il traffico motorizzato; sono necessari alcuni interventi di moderazione del traffico per ridurre la velocità dei mezzi motorizzati, in particolare in prossimità delle intersezioni.

via	classificazione asse viario	ciclabilità stato di fatto	ciclabilità progetto
via Alcide de Gasperi	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato
via Pietro Zorutti	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato
via delle Penne Nere	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato
via Bernardino Blaceo	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato
via della Stazione	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato
vicolo Francesco Musoni	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato
Vicolo Italico	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato
via Treppo	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato
via Magretti	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato
via dell'Arma Azzurra	strada urbana locale	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato

Connessione con altri itinerari prioritari:

La Linea B si connette con:

- a ovest: **Linea A** e **Linea G**;
- a sud ovest: con via dei Gelsi (**Linea F**);
- in corrispondenza con via Picco con la **Linea E** (che porta alla Caserma lungo viale del Sole);
- a est: **Linea D** verso Moimacco.

Itinerari ciclabili secondari di collegamento tra Linea A e Linea B**COLLEGAMENTO NORD -SUD NEL CAPOLUOGO.**

Rilevanti nel quadro urbano di Remanzacco sono alcuni **itinerari ciclabili secondari** che permettono la connessione tra la Linea A e la Linea B in direzione nord-sud, collegando la parte del capoluogo a nord della S.S. 54 con la parte a sud..

Gli itinerari ciclabili secondari, in direzione nord-sud ,individuano dei punti di attraversamento della S.S. 54, per gli spostamenti in bicicletta.

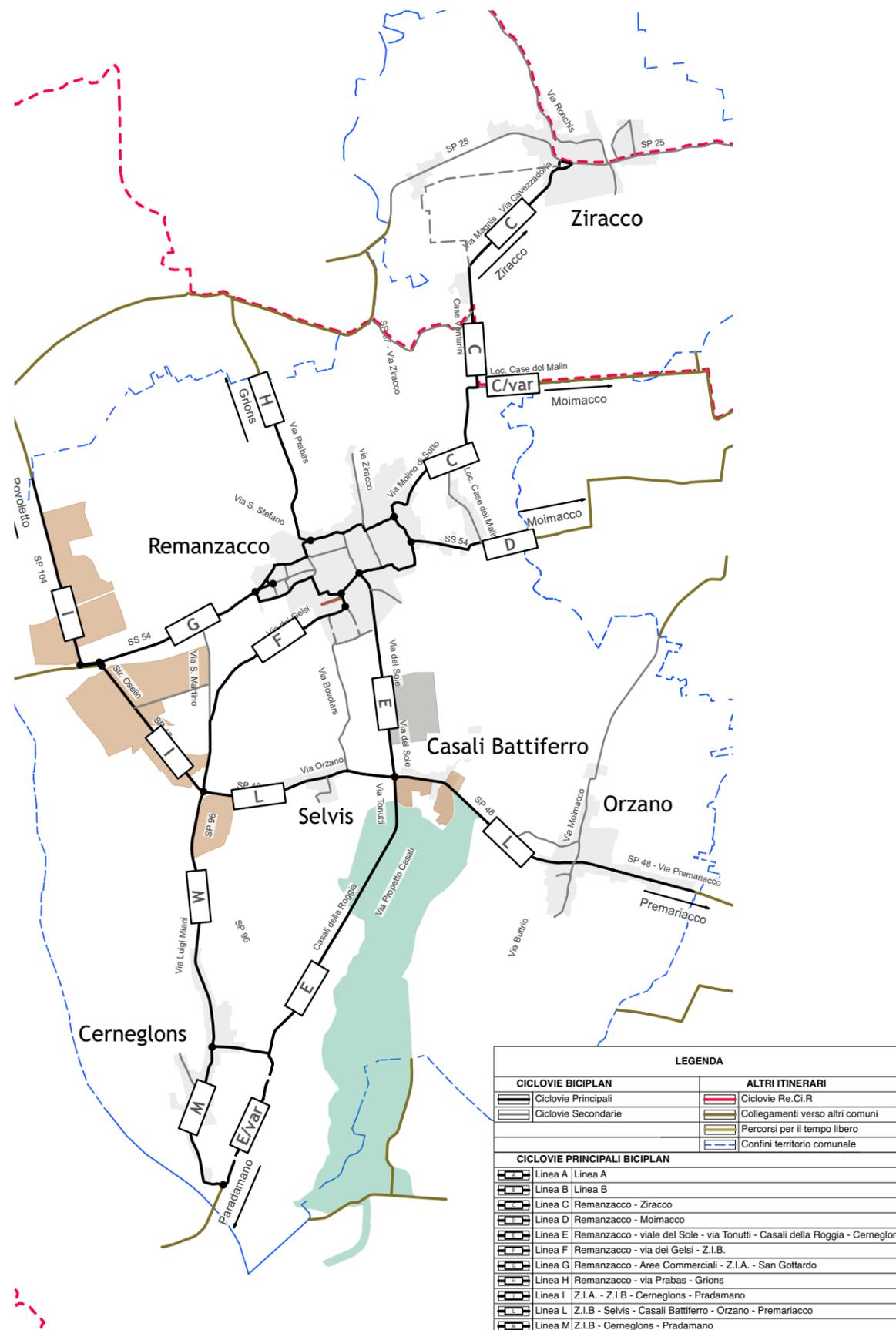
Gli itinerari secondari nel capoluogo, in direzione nord sud, sono i seguenti:

- dall'intersezione tra via Deganutti e via Penne Nere, attraverso via Pietro Zorutti, attraversamento della S.S. 54, percorso ciclo-pedonale parallelo a via Bonaldo Stringher verso via Carlo Ferro;
- via Alberto Picco - intersezione semaforica - via Giacomo Matteotti;
- via Treppo - via Ziracco: attraversamento della S.S. 54 mediante attraversamento della strada statale. Lungo via Ziracco (dalla S.S. 54 a via Stretta del Molino), attualmente a senso unico di marcia, sarà necessario garantire la permeabilità ciclabile in entrambi i sensi di marcia.

Le altre Ciclovie prioritarie da Remanzacco (capoluogo)

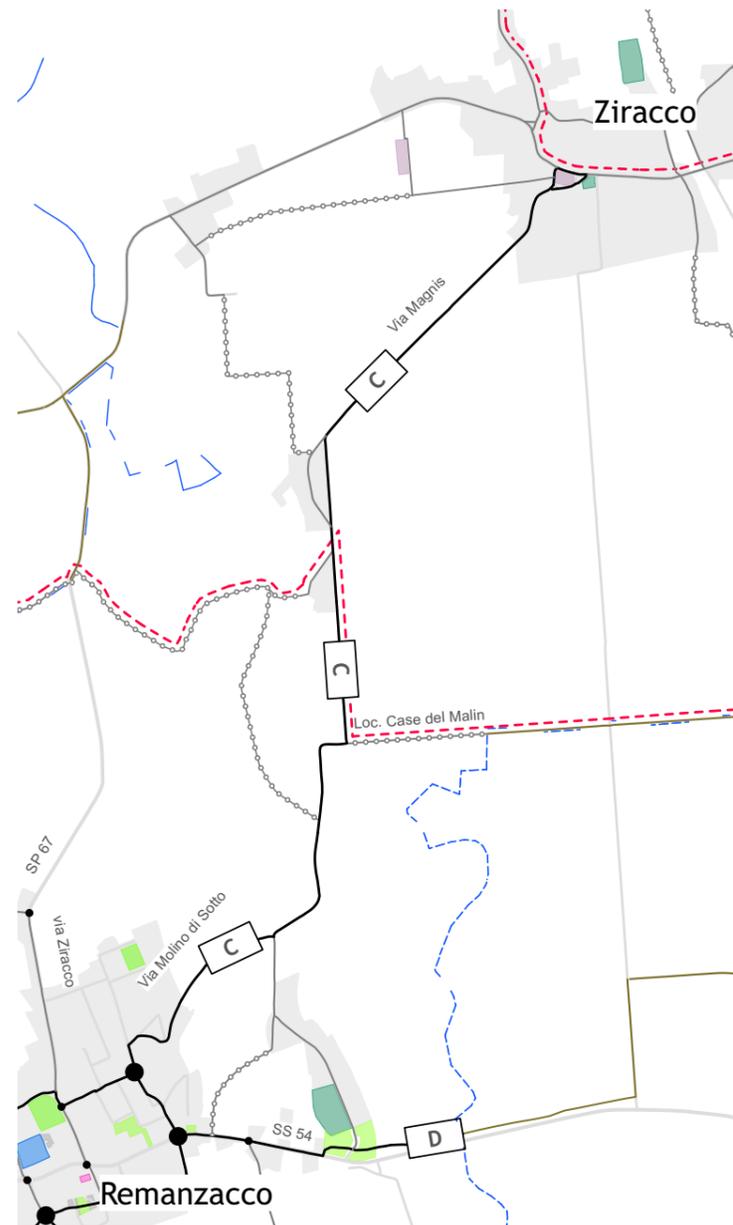
Nel presente paragrafo si esaminano gli itinerari prioritari che si dipanano dal capoluogo:

- **Linea C:** Remanzacco - Ziracco;
- **Linea D:** Remanzacco - Moimacco
- **Linea E:** Remanzacco - Caserma S. Lesa- -Casali della Roggia - Cerneglons;
- **Linea F:** Remanzacco - via dei Gelsi - Z.I.B. - Fornasilla;
- **Linea G:** Remanzacco - Area Commerciale - Z.I.A-Z.I.B - San Gottardo;
- **Linea H:** Remanzacco - Grions.



Linea C - Asse Nord-Sud: Remanzacco - Ziracco

La Linea C si sviluppa dalla linea A a Remanzacco - capoluogo, verso Ziracco, attraverso strade a basso traffico e in promiscuo con il traffico motorizzato.



VIE INTERESSATE / MODALITÀ DI REALIZZAZIONE DELLA CICLABILITÀ

via	classificazione asse viario	ciclabilità stato di fatto	ciclabilità progetto
via Molino di Sotto	rete locale	in promiscuo con traffico motorizzato	in promiscuo con traffico motorizzato
Case Molino di Sopra	rete locale	in promiscuo con traffico motorizzato	in promiscuo con traffico motorizzato
Case Venturini	rete locale	in promiscuo con traffico motorizzato	in promiscuo con traffico motorizzato
Case in Magnis	rete locale	in promiscuo con traffico motorizzato	in promiscuo con traffico motorizzato
via Magnis	rete locale	in promiscuo con traffico motorizzato	in promiscuo con traffico motorizzato
via Cavezzadoria	rete locale	in promiscuo con traffico motorizzato	in promiscuo con traffico motorizzato

CONNESSIONE CON:

Parte del percorso coincide con gli anelli cicloturistici n.3 - dei Pioppi, numero 4 - delle Acque e n. 2 - della Roggia.

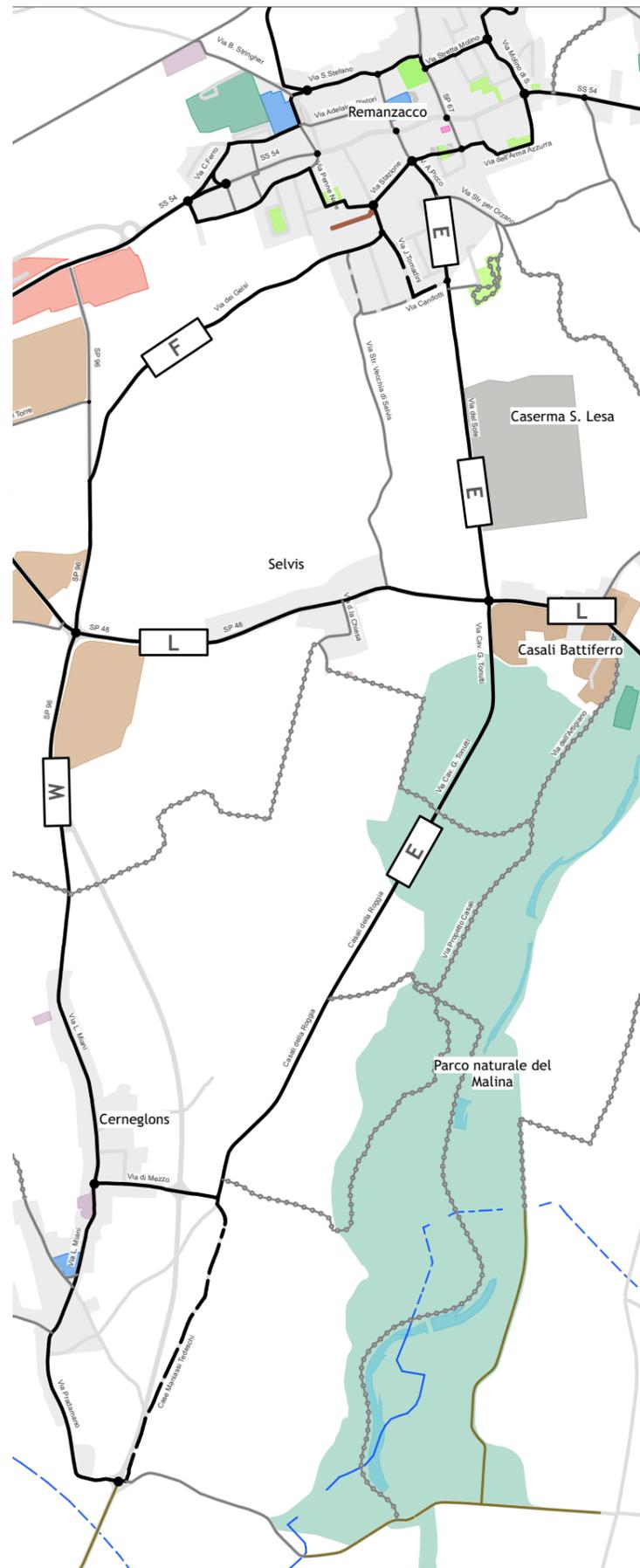
Lungo il percorso incontra le ciclovie della Rete Ciclabile Regionale FVG3 e FVG4.

Linea D - Asse Ovest-Est: Remanzacco - Moimacco

Si snoda a partire dall'intersezione tra la Linea A e la Linea B, sulla S.S.54. Corre in parallelo alla strada statale sino alle aree sportive di Loc. Case del Malin, dove prosegue come percorso ciclabile in sede propria verso Moimacco, superando il torrente Malina a nord del ponte ferroviario sul Malina.

VIE INTERESSATE / MODALITÀ DI REALIZZAZIONE DELLA CICLABILITÀ

via	classificazione asse viario	ciclabilità stato di fatto	ciclabilità progetto
S.S. 54	strada principale	in promiscuo con traffico motorizzato	percorso ciclo-pedonale sul lato nord della via
Area verde in prossimità del centro sportivo	-	-	percorso ciclabile in sede propria
S.S.54 - superamento del Malina	-	in promiscuo con traffico motorizzato	realizzazione di una passerella ciclo-pedonale in affianco al ponte ferroviario esistente
in comune di Moimacco	-	in promiscuo con traffico motorizzato	ciclabilità su strada agricola-forestale a nord della ferrovia;



Linea E - Asse Nord Sud :

REMANZACCO CAPOLUOGO - - CASERMA SEVERINO LESA - CASALI DELLA ROGGIA - CERNEGLONS

Si snoda dal capoluogo in direzione nord sud, a partire da via Picco, quindi lungo Viale del Sole [Caserma Severino Lesa]. Attraversa l'intersezione tra Viale del Sole e la S.R. UD 48 per proseguire su via C. G. Tonutti - Casali della Roggia sino a Cerneglons.

VIE INTERESSATE / MODALITÀ DI REALIZZAZIONE DELLA CICLABILITÀ

via	classificazione asse viario	ciclabilità stato di fatto	ciclabilità progetto
via Alberto Picco	- strada urbana di quartiere;	in promiscuo con traffico motorizzato	in promiscuo con traffico motorizzato
viale del Sole - ambito urbano	- strada urbana di quartiere;	in promiscuo con traffico motorizzato	in promiscuo con traffico motorizzato
viale del Sole - ambito extra-urbano	- strada secondaria	in promiscuo con traffico motorizzato	percorso ciclabile in sede propria sul lato est della strada
via C. G. Tonutti	- strada secondaria	in promiscuo con traffico motorizzato	percorso ciclabile in sede propria sul lato ovest della strada
via Case della Roggia	- strada secondaria	in promiscuo con traffico motorizzato	in promiscuo con traffico motorizzato
via di Mezzo	- strada urbana locale	in promiscuo con traffico motorizzato	in promiscuo con traffico motorizzato

CONNESSIONE CON:

- Linea L - ovest: verso Selvis, Fornasilla e Z.I.B.;
- Linea L - est: verso Casali Battiferro e Orzano;
- Anello n. 6 di Selvis;
- Anello n. 8 - Cerneglons;

PUNTI DI ATTRAZIONE LUNGO LA LINEA:

- Caserma Severino Lesa;
- Parco Naturale del Malina;

Linea F - Asse Nord Sud

REMANZACCO CAPOLUOGO - VIA DEI GELSI - Z.I.B. - FORNASILLA

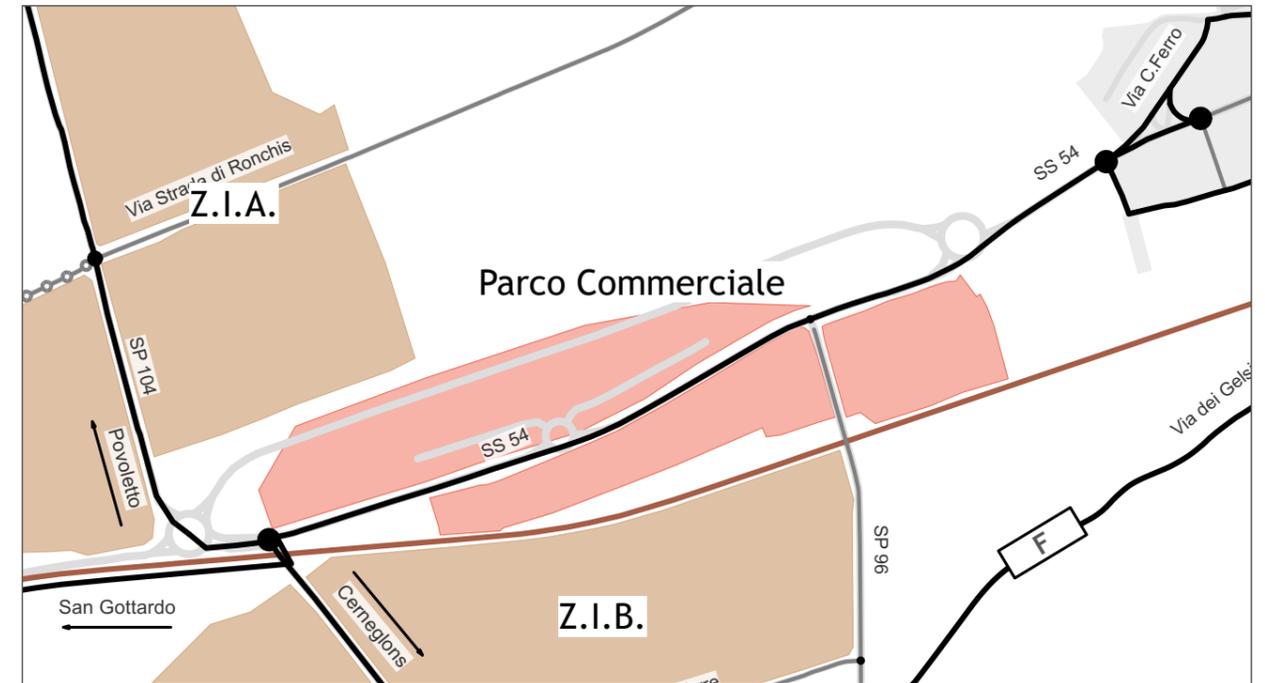


La Linea F collega il capoluogo con la Z.I.B. attraverso una strada bianca (via dei Gelsi), quindi attraverso Strada San Martino - S.R. UD 96, sino all'intersezione tra quest'ultima e la S.R. UD 48. dove si connette con la Linea L.

Dall'intersezione di via dei Gelsi con via San Martino si dipana un percorso secondario che conduce sino a via del Torre, verso la Z.I.B.

Linea G - Asse Ovest-Est

REMANZACCO (CAPOLUOGO) - AREA COMMERCIALE - Z.I.A-Z.I.A - SAN GOTTARDO



Da Remanzacco (Capoluogo) lungo la S.S.54 verso il Parco Commerciale, sino all'intersezione tra la SS54, la S.R. UD 104 e la S.R. UD 18. La linea prosegue verso S.Gottardo (Udine) per raggiungere la Stazione.

Vie interessate / modalità di realizzazione della ciclabilità:

via	classificazione asse viario	ciclabilità stato di fatto	ciclabilità progetto
via dei Gelsi	strada agricola	via verde ciclabile	via verde ciclabile
Strada San Martino	strada secondaria	in promiscuo con traffico motorizzato	percorso ciclabile in sede propria lungo lato ovest della via (verso sud e verso nord)

Punti di Attrazione:

Stazione: a nord della Linea L, lungo la Linea B.

Z.I.B.: raggiungibile direttamente attraverso lungo via San Martino verso Nord;

Fornasilla: raggiungibile all'estremità sud della Linea F;

Collegamenti:

- Linea B (via Stazione) nel capoluogo;
- Linea L
- Linea M
- Linea I.

Vie interessate / modalità di realizzazione della ciclabilità:

via	classificazione asse viario	ciclabilità stato di fatto	ciclabilità progetto
S.S.54	Strada Principale	- presente un percorso ciclabile in sede propria sul lato sud della via verso Strada del Friuli	-
Strada del Friuli	Strada Secondaria	- presente un percorso ciclabile in sede propria sino alle aree di sosta del Parco Commerciale	- completamento del percorso ciclabile in sede propria: sia sul lato nord, sia sul lato sud.

Punti di Attrazione:

- Parco Commerciale;
- Z.I.B.;
- Z.I.A.;
- Stazione (San Gottardo - Udine);

Collegamenti:

- Linea I (asse Z.I.A. - Z.I.B - Fornasilla).

Linea H - Asse Nord-Sud: Remanzacco (capoluogo) - Grions

Collega Remanzacco - Capoluogo, con Grions (e quindi Povoletto) attraverso una strada agricola che a partire dall'ambito urbano di Remanzacco, prosegue sino all'ambito urbano di Grions.

Vie interessate / modalità di realizzazione della ciclabilità:

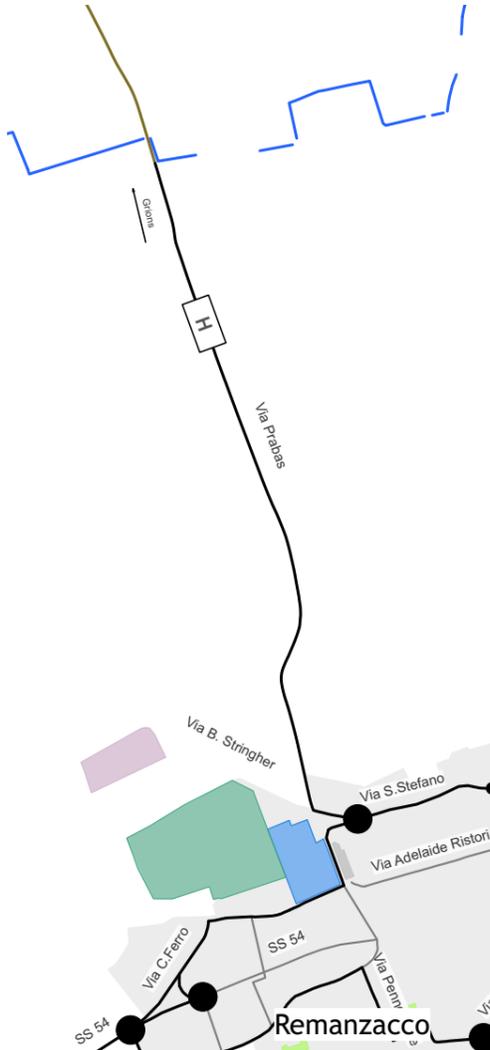
via	classificazione asse viario	ciclabilità stato di fatto/ progetto
via dei Prabas	strada agricola	sentiero ciclabile o percorso natura

Punti di Attrazione:

- Grions;

Collegamento:

- Anello n. 2 della Roggia;



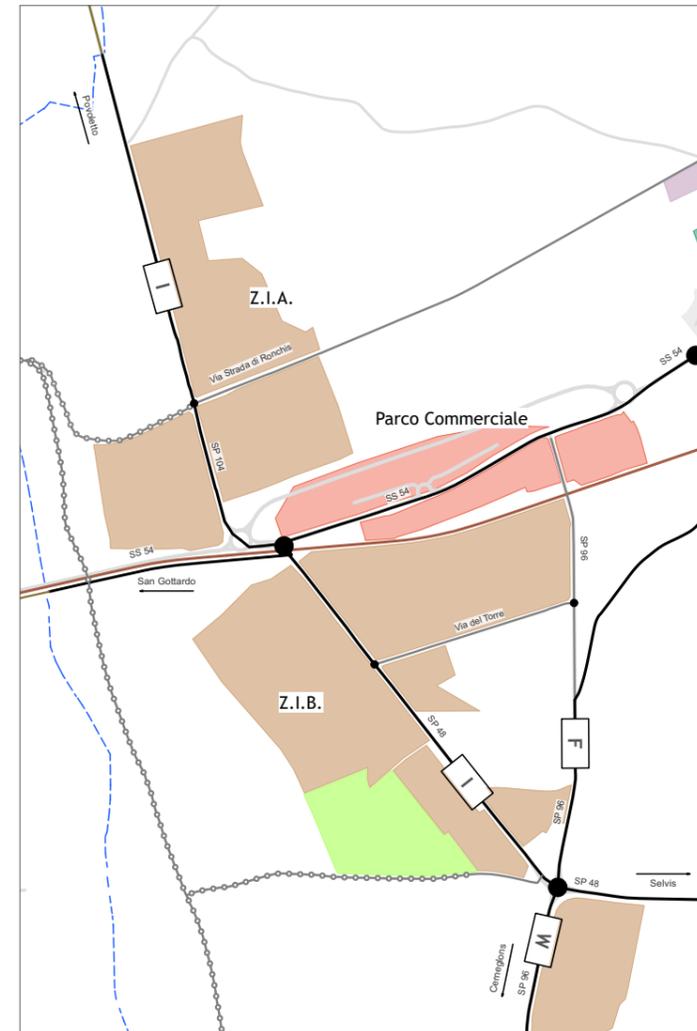
Altri ciclovie prioritarie

Linea I - Asse Nord-Sud: POVOLETTO - Z.I.A - Z.I.B - FORNASILLA

Collega la Z.I.A con la Z.I.B.
 A nord si connette con l'asse verso Povoletto;
 All'intersezione con la S.S.54 si connette da un lato con la Linea G (che porta all'Area Commerciale e a Remanzacco), e a ovest verso San Gottardo;
 Prosegue sulla S.R. UD 48 lungo la Z.I.B. e quindi sino a La Fornasilla (intersezione tra la S.R. UD 48 e la S.R. UD 96).

Punto di Inizio: A nord, la S.R. UD 104 al confine con Povoletto;

Punto di Fine: A sud in corrispondenza dell'intersezione tra la S.R. UD 48 e la S.R. UD 96;



Vie interessate / modalità di realizzazione della ciclabilità:

via	classificazione asse viario	ciclabilità stato di fatto	ciclabilità progetto
S.R. UD 104	Strada Principale	in promiscuo con traffico motorizzato: ciclabilità difficile	realizzazione di percorsi ciclo-pedonali su entrambi i lati della strada;
S.S. 54	Strada Principale	in promiscuo con traffico motorizzato: ciclabilità difficile	-
S.R. UD 48	Strada Principale	in promiscuo con traffico motorizzato: ciclabilità difficile	realizzazione di percorsi ciclo-pedonali su entrambi i lati della strada;

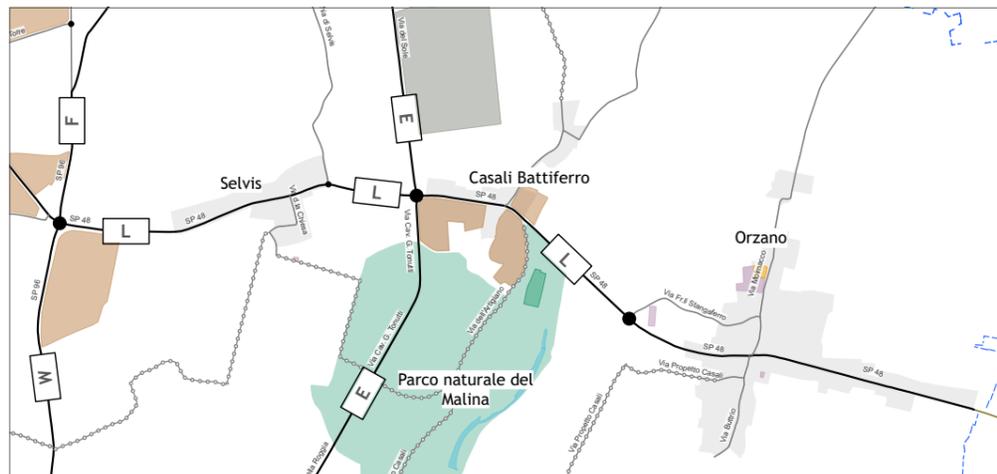
Punti di attrazione: Z.I.A, Z.I.B, San Gottardo (attraverso il ponte sul Torre a ovest);

Collegamento con altri Assi:

- Linea G verso Area Commerciale e Remanzacco;
- Linea M (verso Remanzacco) e linea F (verso via S. Martino e Remanzacco) a sud;

Linea L - Asse Ovest-Est

Z.I.B - FORNASILLA - SELVIS - CASALI BATTIFERRO - ORZANO - PREMARIACCO



Punto di Inizio: intersezione tra S.R. UD 96 e S.R. UD 48;

Punto di Fine: Orzano, verso Premariacco;

Vie interessate / modalità di realizzazione della ciclabilità:

via	classificazione asse viario	ciclabilità stato di fatto	ciclabilità progetto
S.R. UD 48 - a ovest di Selvis ambito extra-urbano	Strada Secondaria	in promiscuo con traffico motorizzato	percorso ciclabile sul lato sud
S.R. UD 48 ambito urbano - Selvis	Strada Secondaria	in promiscuo con traffico motorizzato	in promiscuo con traffico motorizzato previa realizzazione porte di ingresso e istituzione limite 30 km/h;
S.R. UD 48 - a est di Selvis ambito extra-urbano	Strada Secondaria	in promiscuo con traffico motorizzato	realizzazione di percorso ciclo-pedonale lato nord;
S.R. UD 48 - ambito urbano - Casali Battiferro	Strada Secondaria	in promiscuo con traffico motorizzato	in promiscuo con traffico motorizzato previa realizzazione porte di ingresso e istituzione limite 30 km/h;
S.R. UD 48 da Casali Battiferro a Orzano	Strada Secondaria	ciclabile sul lato nord della via	ciclabile sul lato nord della via
S.R. UD 48 da Orzano a confine con Remanzacco	Strada Secondaria	in promiscuo con traffico motorizzato	percorso ciclabile sul lato sud

Punti di attrazione: Z.I.B, Fornasilla, Selvis, Casali Battiferro, Orzano, Parco Naturale del Malina;

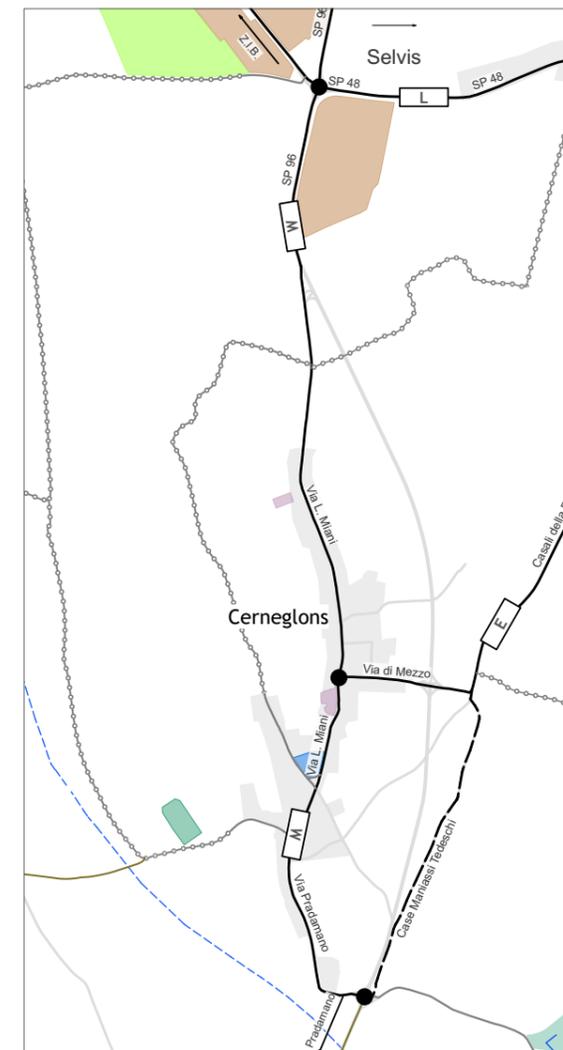
Collegamento con altri Itinerari ciclabili prioritari:

- tra Selvis e Casali Battiferro: connessione con **Linea E** (verso Caserma e Remanzacco verso Nord; verso Cerneglons verso Sud);

Collegamento con altri itinerari:

- Anello n. 5 - Casali Molini Cainero;
- Anello n. 7 - Anello di Malina;
- Anello n. 8 - Anello di Cerneglons;

Linea M - Asse Nord-Sud: Z.I.B - Fornasilla - Cerneglons



La Linea M connette la Fornasilla - Z.I.B. con Cerneglons.

A partire dall'intersezione a rotatoria tra la S.R. UD 48 e la S.R. UD96, corre lungo la S.R. UD 96 verso sud e quindi lungo via L. Miani, sino a raggiungere l'ambito urbano della Frazione Cerneglons e quindi proseguire lungo via Pradamano sino all'intersezione con la S.R. UD 96.

Nel primo tratto si snoda in sede propria sul lato ovest della via.

Lungo via Piani si prevede la realizzazione di una ciclabile in sede propria sul lato ovest della via sino all'inizio dell'ambito urbano di Cerneglons.

Dall'ambito urbano corre in promiscuo con il traffico motorizzato sino all'intersezione tra via Pradamano con la S.R. UD 96 all'estremità sud del territorio del Comune di Cerneglons.

In corrispondenza di quest'ultima intersezione la linea si connette con Pradamano attraverso il ponte sul Torre.

Vie interessate / modalità di realizzazione della ciclabilità:

via	classificazione asse viario	ciclabilità stato di fatto	ciclabilità progetto
S.R. UD 96	Strada Principale	in promiscuo con il traffico motorizzato: ciclabilità difficile;	ciclabile in sede propria da realizzare: nel primo tratto sul lato della via, quindi sul lato est;
via L. Miani: tratto in extraurbano	Strada Secondaria	in promiscuo con traffico motorizzato	percorso ciclabile in sede propria lungo lato est
via L.Miani: ambito urbano;	-	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato;
via Pradamano	strada 30	in promiscuo con il traffico motorizzato	in promiscuo con il traffico motorizzato
verso Pradamano		in promiscuo con il traffico motorizzato: ciclabilità difficile per gli elevati flussi di traffico e per l'elevata velocità dei veicoli motorizzati	si dovrà prevedere una passerella ciclopedonale in affianco al ponte esistente;

Punti di attrazione: La Fornasilla, Z.I.B a nord. Selvis;

Collegamento con:

- a nord: connessione con Linea G, Linea I; Linea L;
- a sud (in Cerneglons) connessione con linea E;
- Anello n. 8 di Cerneglons;

La rete delle vie verdi ciclabili

L. 2/2018, art. 6, comma 2:

I **Biciplan** definiscono:

...

c) la rete delle **vie verdi ciclabili**, destinata a **connettere** le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale

....

Nel quadro della rete ciclabile comunale (Re.Ci.C) un ruolo importante è assunto dalle vie verdi ciclabili che connettono il capoluogo le frazioni, località isolate, parchi e aste fluviali.

Questi percorsi spesso non rappresentano il tragitto più breve per muoversi tra una località e l'altra ma permettono di andare alla scoperta del territorio attraversando contesti agricoli, aree naturali e di elevato valore paesaggistico.

Raggruppandoli per zone del territorio comunale, le vie verdi ciclabili individuate sono le seguenti:

- vie verdi ciclabili nel Parco Naturale del Torre, sulla sponda sinistra del Torrente Torre;
- vie verdi ciclabili nel Parco Naturale del Malina;
- vie verdi ciclabili tra Remanzacco - capoluogo e Selvis/Orzano;
- vie verdi ciclabili tra Remanzacco - capoluogo e Ziracco.

Alcune tra le vie verdi ciclabili che riguardano il Parco Naturale del Torre permettono, attraverso dei guadi, l'attraversamento del torrente: nel quadro della rete ciclabile comunale assumono quindi, già allo stato di fatto, un ruolo importante in quanto rendono possibile lo spostarsi in sicurezza in bicicletta verso Udine e Pradamano.

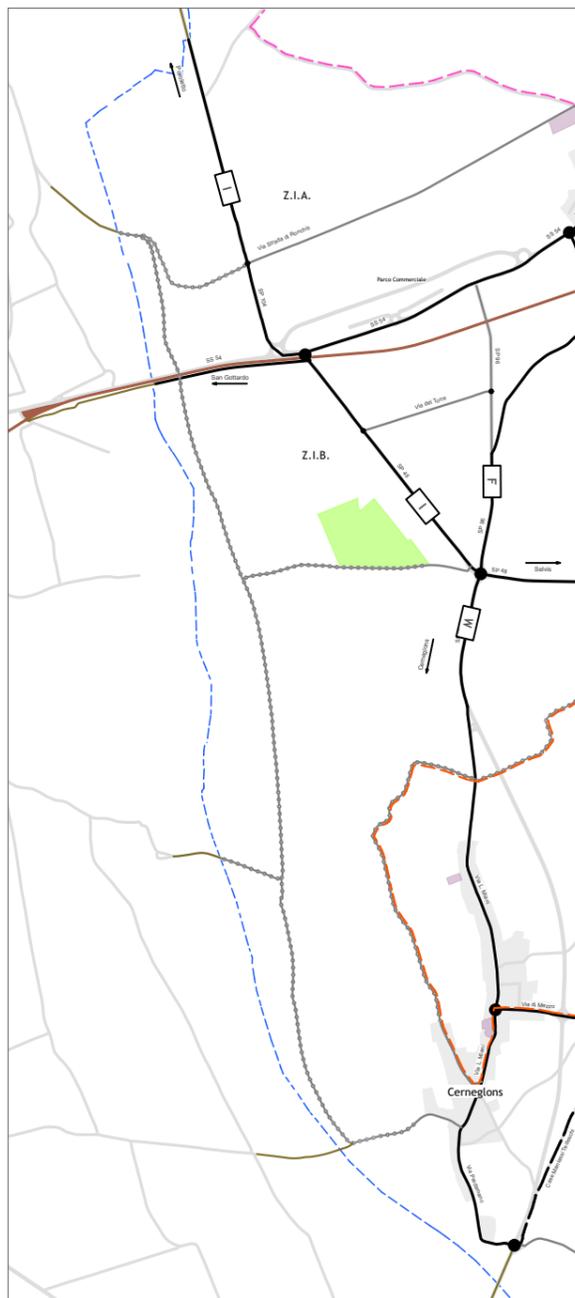
Le vie verdi ciclabili individuate sono in gran parte strade bianche. E' possibile prevedere interventi di manutenzione al fine di migliorarne la percorribilità in bicicletta, utilizzando materiali che ben si integrano nel paesaggio e che non impermeabilizzano il suolo.

Vie verdi ciclabili e Anelli di Remanzacco:

Molta parte delle vie verdi ciclabili di seguito elencate, sono ricomprese negli **Anelli di Remanzacco**, la rete di percorsi ciclo-turistici già tabellati, presenti sul territorio comunale. Questi itinerari si svolgono in parte su strade in promiscuo con il traffico motorizzato, in parte su strade bianche.

Di seguito si esaminano le vie verdi ciclabili inserite nel Biciplan.

vie verdi ciclabili nel Parco Naturale del Torre:



La parte del Parco Naturale del Torre, ricadente nel comune di Remanzacco, sulla riva sinistra del torrente Torre, ospita una rete di strade bianche che possono essere classificate, all'interno del Biciplan comunali, vie verdi ciclabili;

L'asse principale segue il corso del Torre: è accessibile da sud, da via Primo maggio a Cerneglons, si sviluppa verso nord sino alla S.S. 54, e quindi, dopo aver attraversato la strada statale e la ferrovia attraverso un sottopasso esistente, prosegue ancora verso nord sino al guado per Beivars, in comune di Povoletto.

Lungo questo via verde ciclabile (con accesso vietato ai mezzi motorizzati) vi sono:

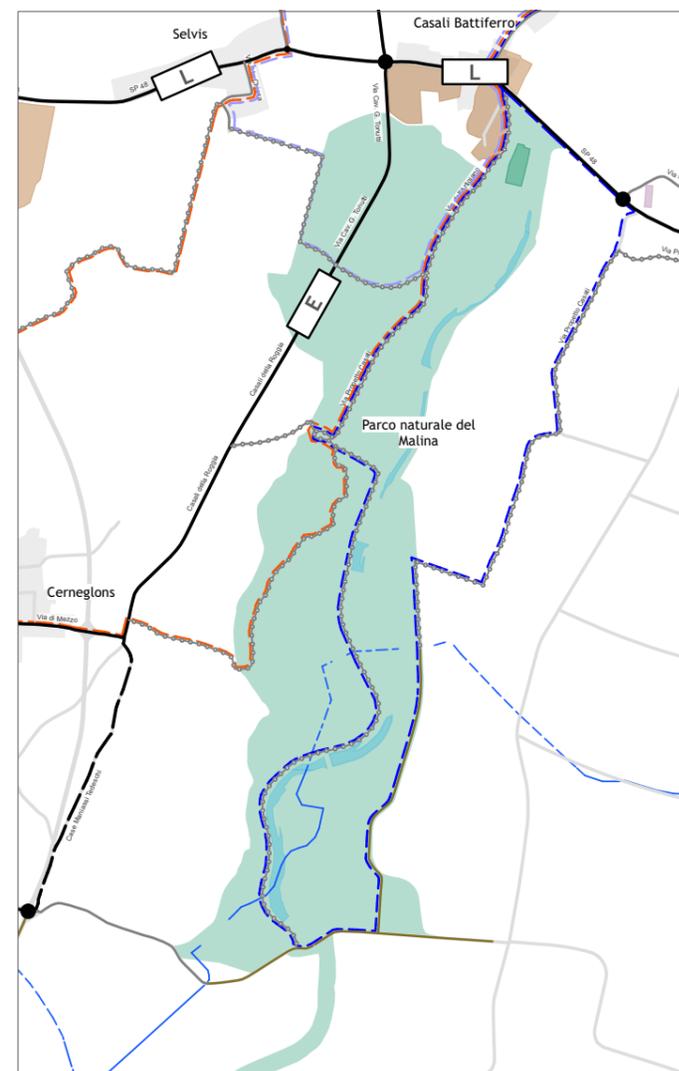
- un guado nella frazione di Cerneglons, in prossimità di via Primo Maggio, che permette di muoversi verso Pradamano e Baldasseria
- un guado, che permette di raggiungere Laipacco, in corrispondenza dell'impianto di gestione di materiali inerti;
- un guado a nord della S.S. 54, verso San Gottardo;
- infine verso Beivars, attraverso un guado in corrispondenza della Z.I.A in comune di Povoletto;

Collegamento con gli itinerari prioritari Biciplan:

Questa via verde ciclabile è accessibile dagli itinerari prioritari del Biciplan. In particolare:

- dalla **Linea M**, attraverso via Primo Maggio, nella frazione di Cerneglons, in corrispondenza del campo sportivo;
- dall'intersezione tra la **Linea F**, **Linea L** e **Linea M**, attraverso una strada bianca che costeggia i Prati di San Martino;
- dalla S.R. UD 104 - Linea I - attraverso la Strada di Ronchis.

vie verdi ciclabili nel Parco Naturale del Malina:



Nell'ambito del Parco Naturale del Malina sono presenti alcuni percorsi il cui accesso è vietato ai mezzi motorizzati.

Questi percorsi, che classifichiamo come vie verdi ciclabili, permettono di muoversi in bicicletta lungo tutta l'asta del Parco, da Nord a Sud.

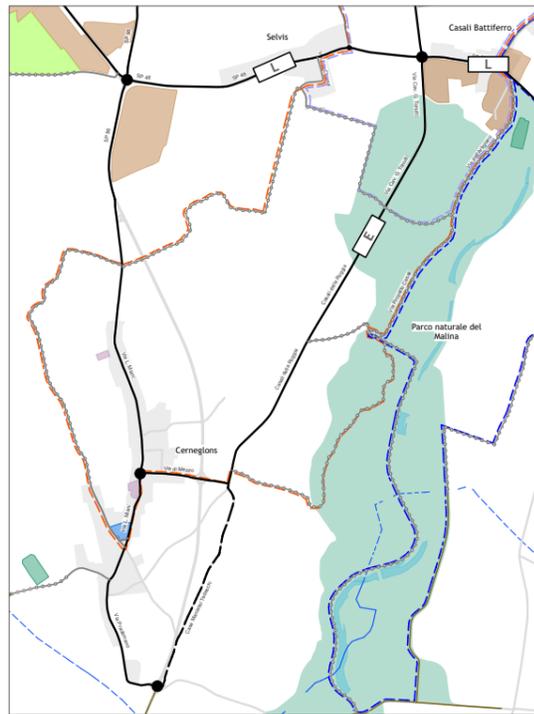
Queste vie verdi ciclabili sono accessibili:

- dalla **Linea E**:
- da Cerneglons, attraverso di via Mezzo e quindi via Casali della Roggia;
- da Cerneglons, attraverso via Strada di Orsaria, con accesso in prossimità del Guado del Malina;
- da via Cav. Tonutti;
- dalla **Linea L** (Selvis-Casali Battiferro-Orzano) :
- lungo la S.R. UD 48 in località Casali Battiferro con accesso dall'area artigianale industriale posta a sud della strada provinciale, in prossimità del Campo Sportivo.

Le vie verdi ciclabili in parte comprendono parte di alcuni degli Anelli di Remanzacco:

- **anello n. 7 blu** - Anello del Malina;
- **anello n. 8 arancio** - Anello di Cerneglons;

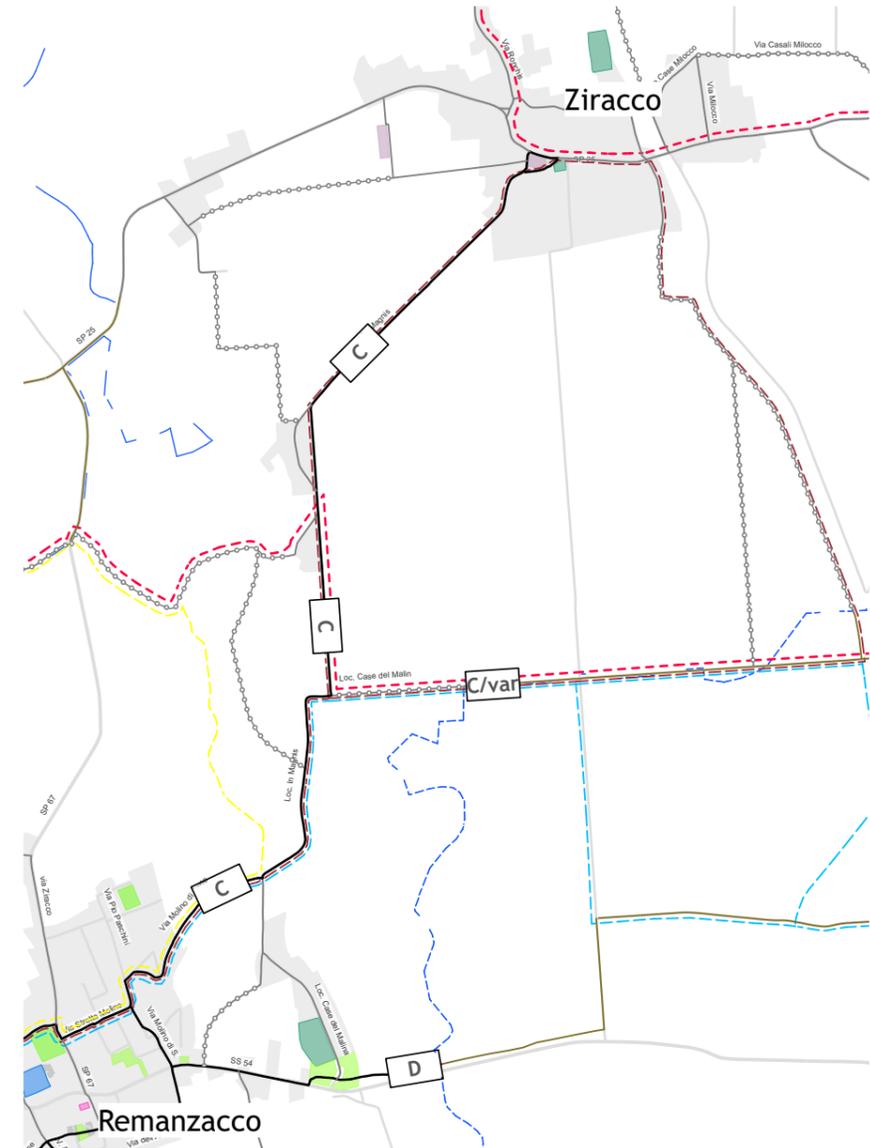
vie verdi ciclabili tra il Parco del Torre e il Parco Naturale del Malina



Accessibili dalla **Linea M** (La Fontanilla - Cernegons) e dalla **linea E**.

Comprendono:
-Anello 8 - Anello di Cernegons.

vie verdi ciclabili tra Remanzacco e Ziracco



Comprendono:

- il sentiero ciclabile, parallelo alla S.R. UD 25, in Ziracco, che connette il retro del cimitero con Marsura Gugliola e da qui connette con la Linea C presso Casali Magnis;
- il sentiero ciclabile tra via Magnis e la S.R. UD 25;
- il sentiero ciclabile che da questo porta a località Magnis.

Queste vie verdi ciclabili comprendono in parte l'Anello n.2 della Roggia;

vie verdi ciclabili tra la S.R. UD 48 - viale del Sole e via San Martino



Comprendono:
- la strada bianca di Collegamento tra Casali Battiferro e Remanzacco (Capoluogo).

Elenco Elaborati grafici

Pianificazione

Si riporta l'elenco degli elaborati grafici del BICIPLAN:

Analisi stato di fatto

Sistema dei Trasporti - Analisi dello Stato di Fatto

- EG 1.1 Rete viaria: Classificazione funzionale [scala 1:15.000 e 1:12000];
- EG 1.2 Rete viaria: Classificazione Amministrativa [scala 1:15.000];
- EG 1.3 Rete del Trasporto Pubblico Locale: ferroviario e automobilistico [scala 1:15.000];

Piste ciclabili e Itinerari Pianificati - Analisi Stato di fatto

- EG 2.1 Itinerari Ciclabili Esistenti:
Re.Ci.R - Ciclovie Provinciali - Anelli di Remanzacco - Cammini [scala 1:15.000 e 1:45.000];
- EG 2.2 Percorsi ciclabili previsti da P.R.G.C. [scala 1:15.000];
- EG 2.3 Percorsi ciclabili previsti da PGTU [scala 1:15.000];
- EG 2.4 Piste Ciclabili e Percorsi Ciclopedonali allo stato di fatto [1:15.000];

- EG 3.1 Inquadramento Territoriale Risorse e Itinerari [1:15.000];
- EG 3.2 Carta dei vincoli [1:15.000];

Incidentalità

- EG 04.0 Incidentalità [scala 1:15.000];

Percorsi più utilizzati per gli spostamenti quotidiani

- EG 05.0 Percorsi più utilizzati per gli spostamenti quotidiani e del tempo libero: casa/lavoro, casa/scuola, casa/acquisti, casa/tempo libero [scala 1:30.000];

Rete Ciclabile Comunale [ReCiC]

- EG 06
 - Rete Ciclabile Comunale prevista dal Biciplan [scala 1:15.000]
 - Classificazione secondo L. 2/2018, art 6, comma 2 [scala 1:45.000];
 - Strade 30 e strade a limite 30 km/h [Progetto] [scala 1:45.000];
 - Classificazione secondo L. 2/2018, art.2, comma 2 [scala 1:45.000].