



LA CICLOVIA DI ROMA

GRAB - GRANDE RACCORDO ANULARE DELLE BICI

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO - ECONOMICA
Lotto 3 "Via Casilina - viale Palmiro Togliatti "

DICEMBRE 2017

ROMA



ASSESSORATO DELLA CITTA' IN MOVIMENTO
DIPARTIMENTO MOBILITA' E TRASPORTI

mobilità

ROMA



DIPARTIMENTO MOBILITA' E TRASPORTI:

Direttore: Ing. Maurizio Viola

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:

Responsabile: Arch. Ilenia Leoni (D.D. 860 / 2017)

UFFICIO CICLABILITA':

Ing. Domenico Luppino

Itm. Davide Ragazzi

ROMA SERVIZI PER LA MOBILITA' S.R.L.

S.O. Ingegneria della Mobilità

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Ing. Alessandro Fuschiotto

RESPONSABILE DI COMMESSA

Ing. Alessandro Fuschiotto

U.O. PROGETTAZIONE:

Responsabile: Arch. Pierfrancesco Canali

PROGETTAZIONE E COORDINAMENTO TECNICO - OPERATIVO

Referente: Arch. Angelamaria Verdi

PROGETTO DI WAYFINDING PER LA MOBILITA' CICLABILE

Designer Andrea Persano

Dott. Francesca Di Mambro

Gruppo di progettazione:

Arch. Claudia Bardi

Ing. Fabrizio Benvenuti

Ing. Alessandro Collalti

Ing. Marco Contadini

Geom. Lorenzo D'Amore

Geom. Massimiliano De Blasio

Geom. Walter Fares

Geom. Paolo Ferlito

Ing. Roberto Gigli

Geom. Andrea Gozzi

Arch. Laura La Bella

Geom. Andrea Spadazzi

Geom. Marcello Tamagnone

Arch. Valentina Verrocchi

Collaborazioni:

Arch. Stefano Fondi

COLLABORAZIONI SPECIALISTICHE



DIAP DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA E PROGETTO SAPIENZA, UNIVERSITA' DI ROMA

STUDIO PROGETTUALE DI VALORIZZAZIONE PAESAGGISTICA E APPROFONDIMENTO MACROPROGETTI

Responsabile: Lucina Caravaggi

Coord. tecnico - operativo: Anna Lei

Gruppo di lavoro: Manuel Lentini, Luca Tentori



RISORSE PER ROMA SpA

AREA PIANIFICAZIONE, PROGETTAZIONE E TRASFORMAZIONE DEL TERRITORIO

Arch. Mara Picanza

Arch. Ivo Di Marcello

Arch. Rosalia Pisano

STUDIO FERRETTI

Gruppo di progettazione:

Arch. Simone Ferretti

Arch. Francesco Barone

Arch. Massimiliano Foffo

Arch. Fabrizio Latini

Arch. Sonia Rizzo



Quadro di unione dei lotti
Tracciato

Stralcio 01 " Villa De Sanctis"

Stralcio 01: descrizione
Stato dei luoghi: Planimetria generale e rilievo fotografico
Progetto: Planimetria generale
Progetto: Dettagli pavimentazione in ambito aree verdi

Stralcio 02 "Via dei Gordiani" - Macro progetto Gordiani

Stralcio 02: descrizione
Macro progetto Gordiani - Vision
Macro progetto Gordiani - Elementi e spazi della città coinvolta
Macro progetto Gordiani - Requisiti di pianificazione e standard tecnici
Macro progetto Gordiani - Pianta interventi di progetto - Particolare 1
Macro progetto Gordiani - Pianta interventi di progetto - Particolare 2
Macro progetto Gordiani - Sezioni tipo: - via Teano - via Castello Banal
Macro progetto Gordiani - Sezioni tipo: - via Gordiani 1
Macro progetto Gordiani - Sezioni tipo: - via Gordiani 2
Macro progetto Gordiani - Sezioni tipo: - via Romolo Balzani
Macro progetto Gordiani - Sezioni tipo: - via Checco Durante

Stralcio 03 "Villa Gordiani"

Stralcio 03: Descrizione
Stato dei luoghi: Planimetria generale e rilievo fotografico
Progetto: Planimetria generale
Progetto: Dettagli pavimentazione in ambito aree verdi

Stralcio 04 " Via Prenestina"

Stralcio 04: Descrizione
Stato dei luoghi: Planimetria generale e rilievo fotografico -
Stato dei luoghi: particolare 1 - planimetria e sezione 1:500/1:200
Progetto: planimetria generale e descrizione degli interventi -
Progetto: particolare 1 - planimetria e sezione 1:500/1:200

Stralcio 05 "Largo delle Terme Gordiane - Via Buie d'Istria"

Stralcio 05: descrizione
Stato dei luoghi: Planimetria generale e rilievo fotografico
Progetto: Planimetria generale

Stralcio 06 "Via Albona - Via Rovigno d'Istria"

Stralcio 06: descrizione
Stato dei luoghi: planimetria generale e rilievo fotografico
Stato dei luoghi: particolare 1 - planimetria e sezioni 1:1.000/1:200
Stato dei luoghi: particolare 2 - planimetria e sezioni 1:1.000/1:200
Progetto: planimetria generale
Progetto: particolare 1 - planimetria e sezioni 1:1.000/1:200
Progetto: particolare 2 - planimetria e sezioni 1:1.000/1:200

Stralcio 07 "Stazione FL2 Serenissima"

Stralcio 07: Descrizione
Stato dei luoghi: Inserimento urbano
Stato dei luoghi: Rilievo fotografico
Progetto: individuazione percorso

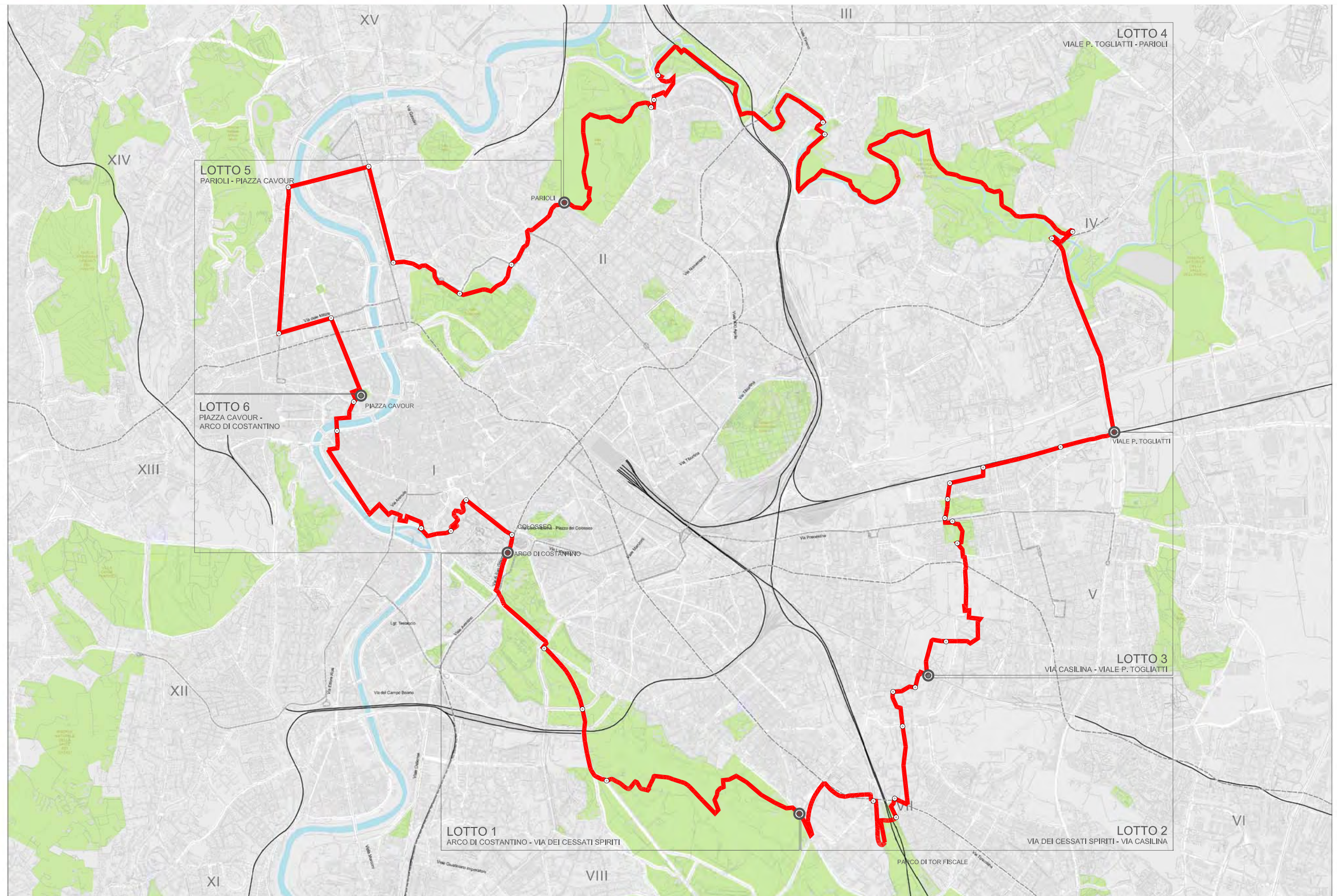
Stralcio 08 "Via Collatina Vecchia"

Stralcio 08: Descrizione
Stato dei luoghi: planimetria generale e rilievo fotografico
Stato dei luoghi: particolare 1 - planimetria e sezioni 1:1.000/1:200
Stato dei luoghi: particolare 2 - planimetria e sezioni 1:1.000/1:200
Progetto: planimetria generale e inserimento urbano
Progetto: particolare 1 - planimetria e sezioni 1:500/1:200
Progetto: particolare 2 - planimetria e sezioni 1:500/1:200



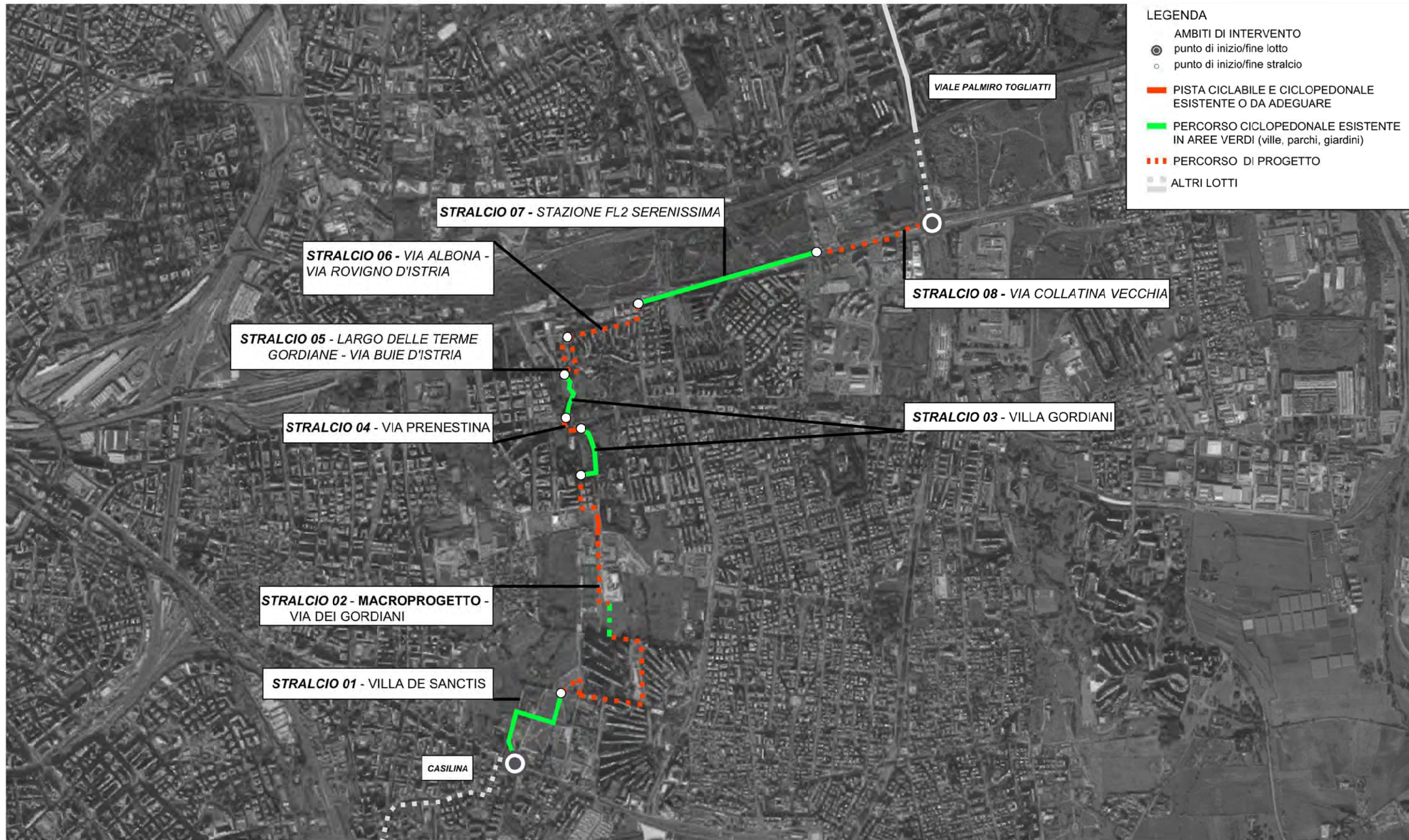
GRAB LOTTO 3 - "VIA CASILINA - VIALE P. TOGLIATTI"

Quadro di unione dei lotti





LOTTO 3 "VIA CASILINA - VIALE PALMIRO TOGLIATTI" Tracciato





LOTTO 3 "VILLA DE SANCTIS" Stralcio 1 - Descrizione



Proveniente da via Angelo Berardi, la pista ciclabile attraversata la via Casilina si porta sul marciapiede antistante la chiesa dei Santi Marcellino e Pietro. Dopo alcune decine di metri si giunge ad uno degli ingressi di Villa De Sanctis, conosciuta anche come Parco Casilino Labicano. L'accesso alla Villa è quello su via di San Marcellino, che correndo all'interno dell'area verde e costeggiando il mausoleo di Elena giunge sino ad incontrare via dei Gordiani. Il percorso ciclabile nel Parco utilizza questo asse, la cui pavimentazione perfettamente consona al contesto paesaggistico della Villa (terra stabilizzata), permette il transito delle bici senza particolari opere, se non interventi atti a porre in essere migliorie allo strato superficiale di detta pavimentazione.


Nella parte terminale della via (usciti dal cancello del Parco) il percorso ciclabile si immette in un'area di parcheggio.

LUNGHEZZA TRACCIATO: 570 metri

TIPOLOGIA PREVALENTE: Ciclovia in sede propria su terreno stabilizzato

LEGENDA

⊙ punto di inizio/fine lotto ○ punto di inizio/fine stralcio

 PERCORSI CICLOPEDONALI ESISTENTI IN AREE VERDI (ville, parchi, giardini)

 ALTRI STRALCI



ROMA



mobilità

ROMA





LOTTO 3 - STRALCIO 1 "VILLA DE SANCTIS"

Stato dei luoghi: Planimetria generale e rilievo fotografico





LOTTO 3 - STRALCIO 1 "VILLA DE SANCTIS" Progetto: Planimetria generale



La tipologia della pavimentazione deve essere adeguata a garantire le condizioni di sicurezza degli utenti. Nel caso delle piste ciclabili che attraversano parchi o aree verdi, la pavimentazione deve rispondere a determinati requisiti quali aderenza, confort, durata e, soprattutto, lo smaltimento delle acque meteoriche senza ricorrere, per quanto possibile, all'utilizzo di griglie, nonché, particolare non trascurabile, deve inserirsi armoniosamente nel contesto, sia da un punto di vista visivo che di rispetto dell'ambiente.

Le pavimentazioni possono dividersi in:

- pavimentazioni ad elementi, come i lastricati ed i selciati
- pavimentazioni flessibili, tipologia comunemente impiegata nelle strade
- pavimentazioni rigide, costituite da lastre di calcestruzzo
- pavimentazioni in terra stabilizzata
- pavimentazioni in stabilizzato di cava

Nella fattispecie, l'utilizzo della terra stabilizzata è quello più indicato per un percorso ciclabile all'interno di aree verdi.

La lavorazione può essere eseguita con diverse tecniche, a seconda che si voglia reimpiegare il materiale reperito in loco o utilizzare materiale di cava.

Per cui, nel primo caso si prevede il recupero del materiale misto terroso-sassoso che, addizionato con leganti idraulici e prodotti chimici, assume una connotazione rigida e liscia, adatto appunto per le piste ciclabili. La lavorazione avviene con una prima fase di scasso e frantumazione del materiale per lo spessore da trattare (circa 30cm), miscelazione dello stesso con l'aggiunta degli additivi e del legante, spargimento e rullatura finale. Si può altresì procedere con la realizzazione di una fondazione in misto granulare di spessore adeguato (circa 20cm) e su cui si stende lo strato di finitura di 10cm costituito dal materiale terroso già miscelato come detto e rullato adeguatamente. Tale soluzione è indicata soprattutto per tracciati realizzati ex-novo mentre la precedente è da preferirsi per soluzioni che prevedano il riutilizzo di un tracciato esistente, avente quindi caratteristiche diverse dal semplice terreno vegetale.

Riassumendo, in entrambi i casi si otterrà un risultato che unisce caratteristiche di resistenza agli agenti atmosferici (acqua e gelo), confort, stabilità nel tempo, inibizione della crescita erbosa, il tutto mantenendo l'aspetto di semplice terra battuta.



foto 1



foto 2



foto 3



foto 4

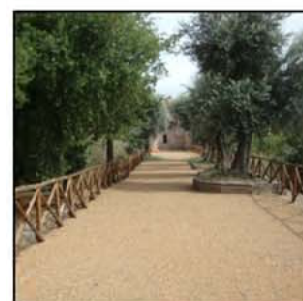


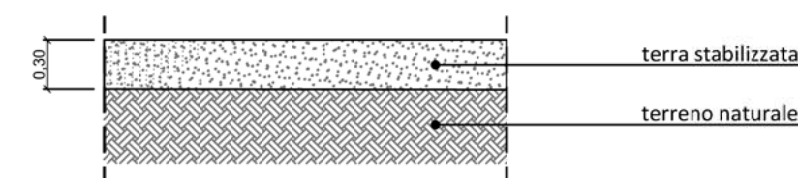
foto 5

Nelle immagini sono rappresentate alcune delle lavorazioni che richiede questo tipo di realizzazione di una pista ciclabile. In particolare tali immagini si riferiscono alla sistemazione dei viali delle aree verdi delle TERME DI CARACALLA a Roma, lavorazioni inquadrate in un più ampio intervento di manutenzione dell'importante sito archeologico.

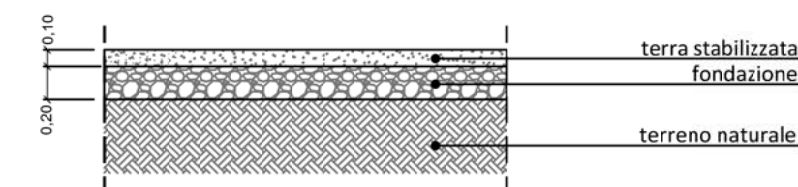
Si evidenzia in particolare, a partire dalla foto 1, la ricollocazione del materiale terroso dopo opportuna miscelazione e la sua compattazione mediante rullatura.

I risultati sono evidentemente adeguati alla destinazione dei camminamenti e alla loro collocazione negli ambiti competenti da un punto di vista visivo.

Pavimentazione in terra stabilizzata realizzata su sentiero o pista preesistente

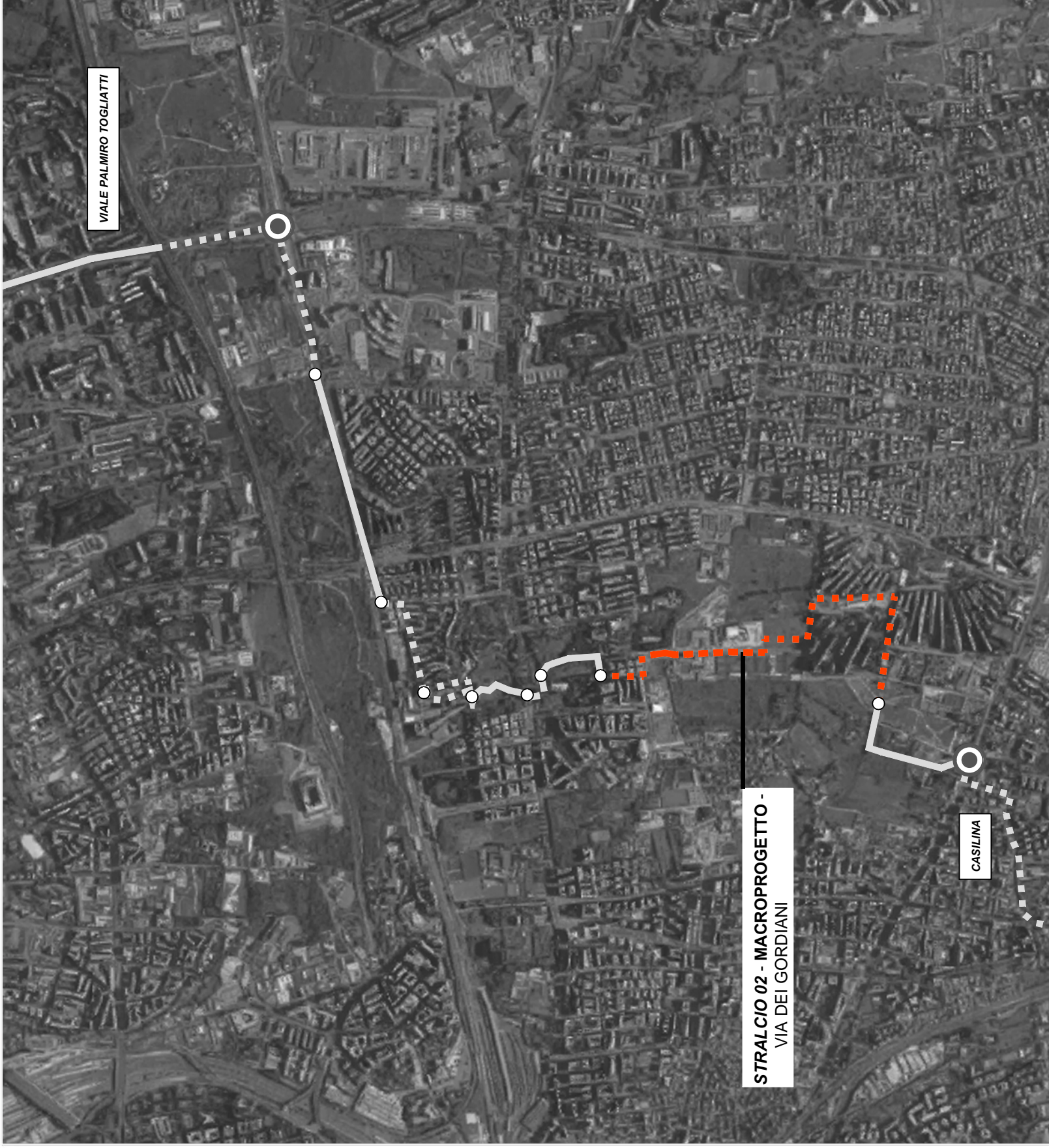


Pavimentazione in terra stabilizzata realizzata ex-novo





LOTTO 3 "VIA DEI GORDIANI" MACRO PROGETTO GORDIANI Stralcio 2 - Descrizione



Il secondo stralcio del terzo lotto coincide con il Macro Progetto Gordiani (1,6 km).

Contesto urbano. Questo tratto della Ciclovía è compreso tra Villa De Sanctis e Villa Gordiani, entrambe Ville storiche di Roma, e attraversa una porzione della periferia Est della città. Lo spazio è caratterizzato dalla giustapposizione di elementi di attrazione e rilevante interesse storico-archeologico, e altrettanti spazi incompiuti, sotto-utilizzati e residui, di certo più tradizionalmente connessi all'immaginario della periferia consolidata romana. La Ciclovía attraversa dunque due principali tipi di paesaggio. In primo luogo, il paesaggio urbano consolidato del quartiere Casilino. Si tratta di un "quartiere d'autore", designato da L. Quaroni nel 1964 nell'ambito del Piano per l'Edilizia Economica e Popolare, oggi unanimemente riconosciuto come tessuto della città moderna di rilevanza storico-architettonica e urbanistica (lo stesso PRC vigente, lo identifica come particolare tessuto della "città storica"). Il quartiere presenta tutti gli elementi-tipo della città moderna, e in particolare: ampie aree verdi (cortili privati e aree pertinenziali, giardini pubblici, ecc.), parcheggi, servizi scolastici e culturali, servizi sportivi e commerciali previsti dallo standard, sezioni stradali ampie, caratterizzate da sistemi di alberature disposte a filare. In secondo luogo, il paesaggio urbano degradato attraversato dall'asse stradale di via Gordiani, caratterizzata da una sezione ampia ma irregolare e poco strutturata, da margini sfrangiati con aree indefinite ed eterogenee per usi, accessibilità e pavimentazione (asfalto e terra battuta). Anche le quote urbane contribuiscono all'idea di uno scarso valore percettivo e sono caratterizzate da funzioni eterogenee e contrastanti (Campi Sportivi, Campo Normadi, spazi di aggregazione, il cantiere permanenze della metro C, vaste aree di verde pubblico mai configurato).

Macro Progetto. Elementi di qualità. Il passaggio della Ciclovía rappresenta l'occasione per la messa a punto di una serie interventi di inserimento paesaggistico e di riqualificazione ambientale dei contesti urbani attraversati. I principali obiettivi sono: riconnettere gli spazi di pregio, già funzionanti e vitali ma "isolati" con il contesto urbano di appartenenza, e con la città nel suo insieme; avviare la riqualificazione e la ri-abilizzazione sotto il punto di vista funzionale, ecologico ed ambientale gli spazi attraversati e in particolare di quelli più degradati. Oltre a una diffusa ri-organizzazione degli spazi stradali lungo cui si attesta la Ciclovía, tali finalità vengono perseguite attraverso lo sviluppo di cinque principali tipi di intervento (da Sud a Nord):

- nuovo ingresso verde a Villa de Sanctis, in corrispondenza di via di San Marcellino e dell'attuale area a parcheggio;
- nuovo Bosco Urbano Casilino, in corrispondenza della grande area verde pubblica non configurata (lato Est di via dei Gordiani);
- nuova infrastruttura ambientale, in corrispondenza dell'asse di via dei Gordiani. Gli impianti arborei, arbustivi e/o erbacei che caratterizzano questa "green-line" svolgono funzione di filtro e protezione della Ciclovía e di potenziamento e connessione ecologico-ambientale tra Villa De Sanctis e Villa Gordiani.

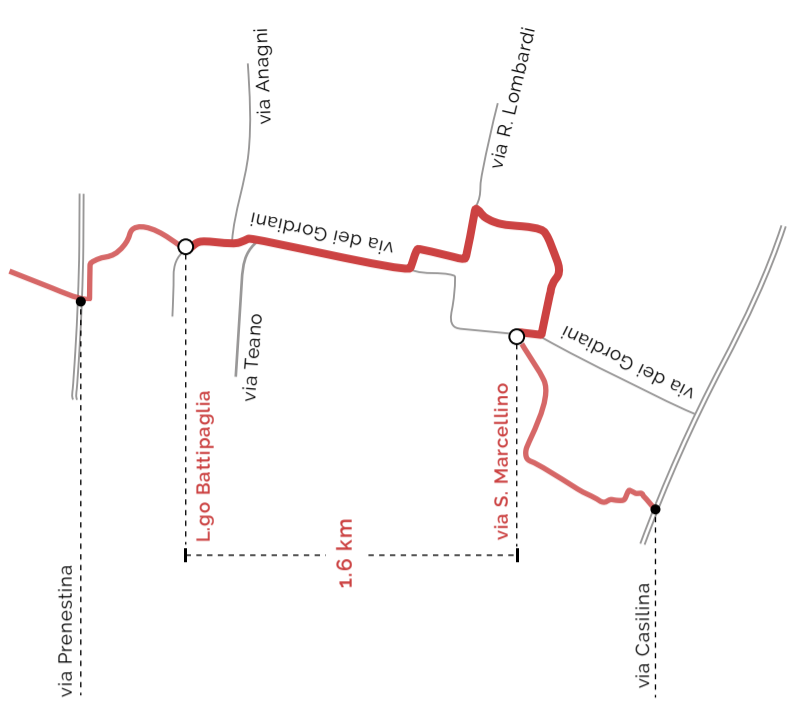
Interconnessione. L'inserimento della Ciclovía prevede la realizzazione contestuale di alcuni attraversamenti e micro-connessioni locali protette, pedonali e/o ciclabili, che ne garantiscono la connessione diretta e l'interscambio con altri sistemi di trasporto sostenibili. In particolare, è stata verificata la possibilità di realizzare un nuovo tronco di pista ciclabile in sede protetta (280 m di lunghezza, doppio senso di marcia, sede propria e sezione costante pari a 2,50 m) che collega la Ciclovía con la stazione Teano - Metro C. La Ciclovía intercetta direttamente anche alcune fermate delle linee tramviarie che passano lungo via Prenestina, collegandola direttamente con la stazione Termini, e con la ferrovia Urbana di via Casilina, anch'essa diretta alla Stazione Termini.

Sicurezza e percorribilità. Il progetto di fattibilità ha verificato l'inserimento della Ciclovía lungo il tracciato proposto, verificando la proprietà delle aree interessate e prevedendo la sua articolazione in differenti tipi di:

- sezione (quasi sempre maggiore o uguale ai 3,5 m, fatta eccezione per un breve tratto dove si riduce a 2,5 m, lungo via Checco Durante);
- sede (per lo più, sede propria lungo strada e attraversamento delle aree verdi, fatta eccezione per la parte finale di via dei Gordiani, in prossimità dell'ingresso a Villa Gordiani, dove la sede stradale è dedicata);
- attraversamenti (quasi tutti in corrispondenza di attraversamenti pedonali segnalati già esistenti).

LEGENDA

- punto di inizio/fine lotto ○ punto di inizio/fine stralcio
- |||| PERCORSO DI PROGETTO |||| ALTRI STRALCI
- PERCORSO ESISTENTE



ROMA

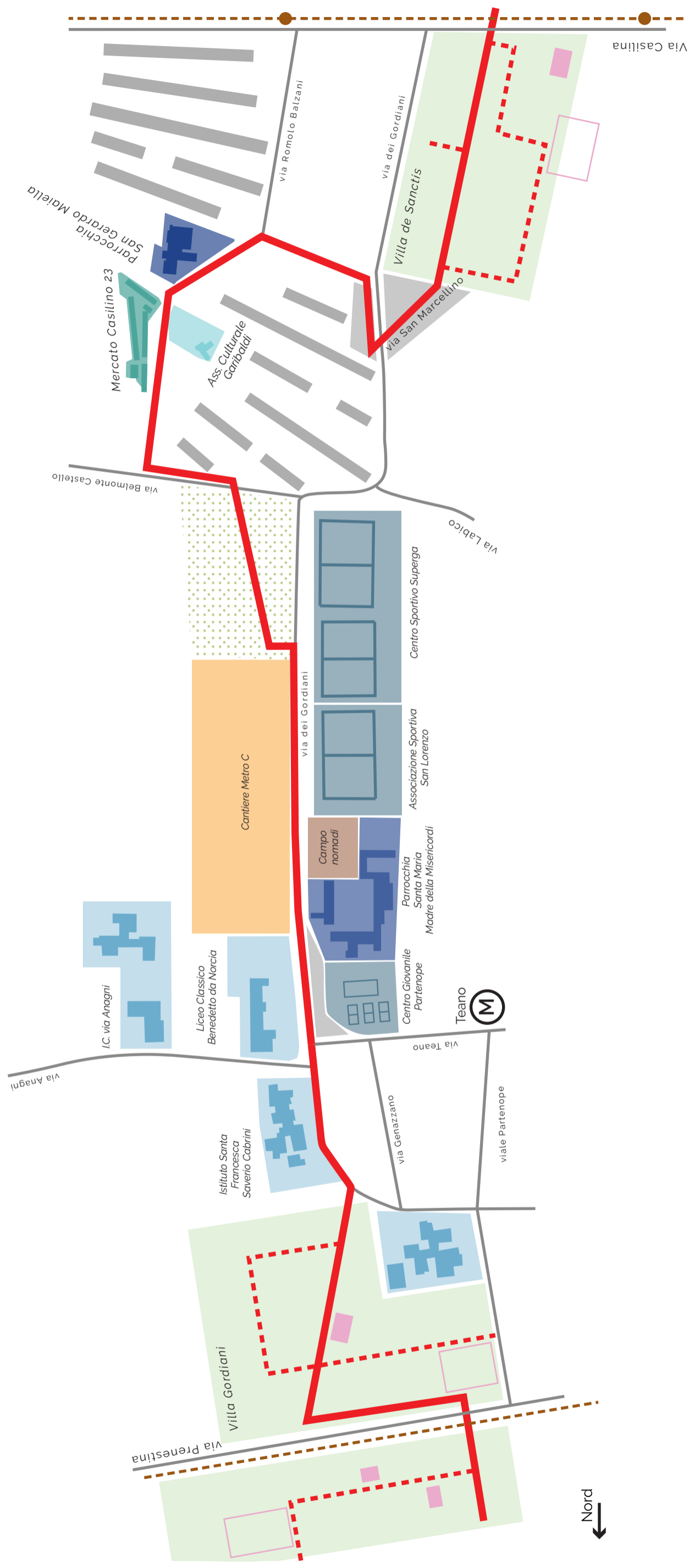
mobilità
ROMA





MACRO PROGETTO GORDIANI

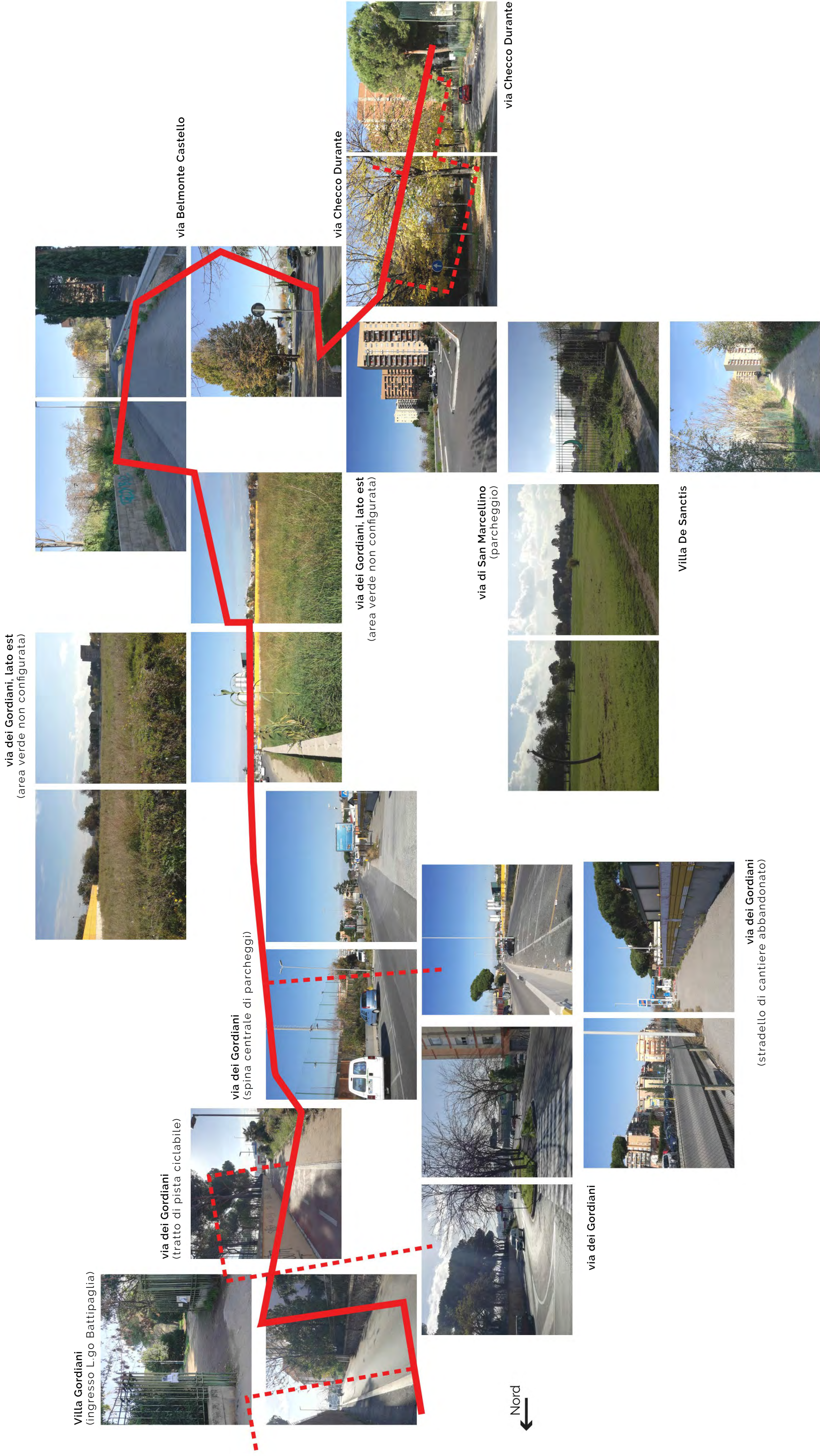
Elementi e spazi della città coinvolti_1





MACRO PROGETTO GORDIANI

Elementi e spazi della città coinvolti_2



ROMA

mobilità
ROMA

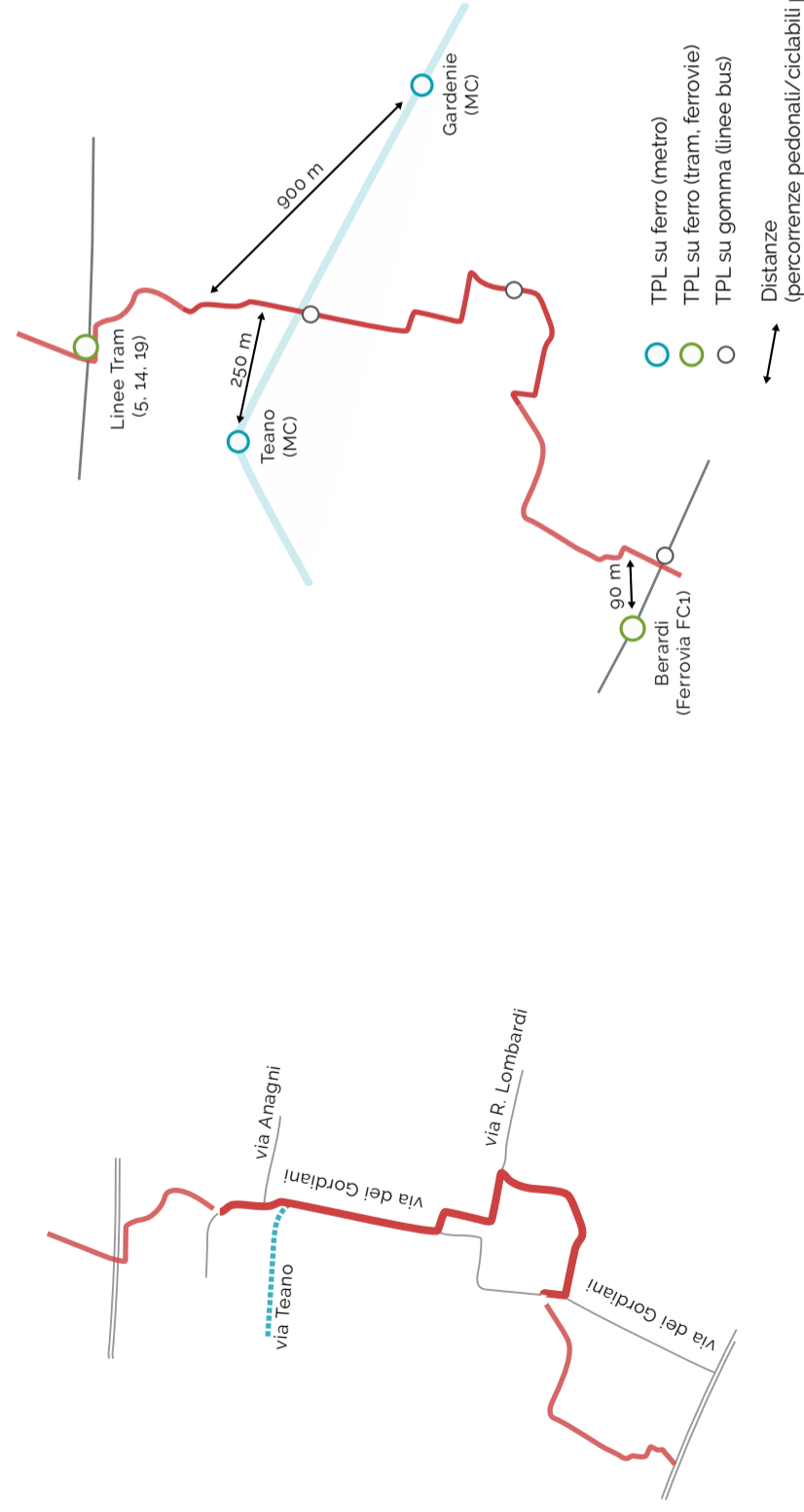




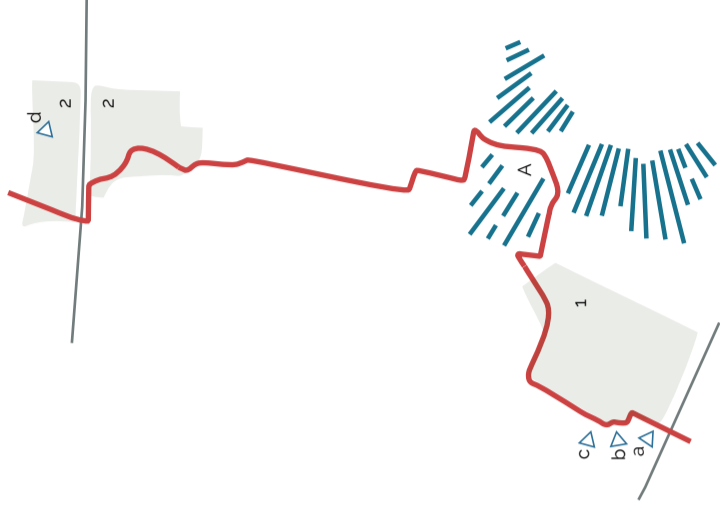
MACRO PROGETTO GORDIANI

Requisiti di pianificazione e standard tecnici

1. Interconnessione e intermodalità

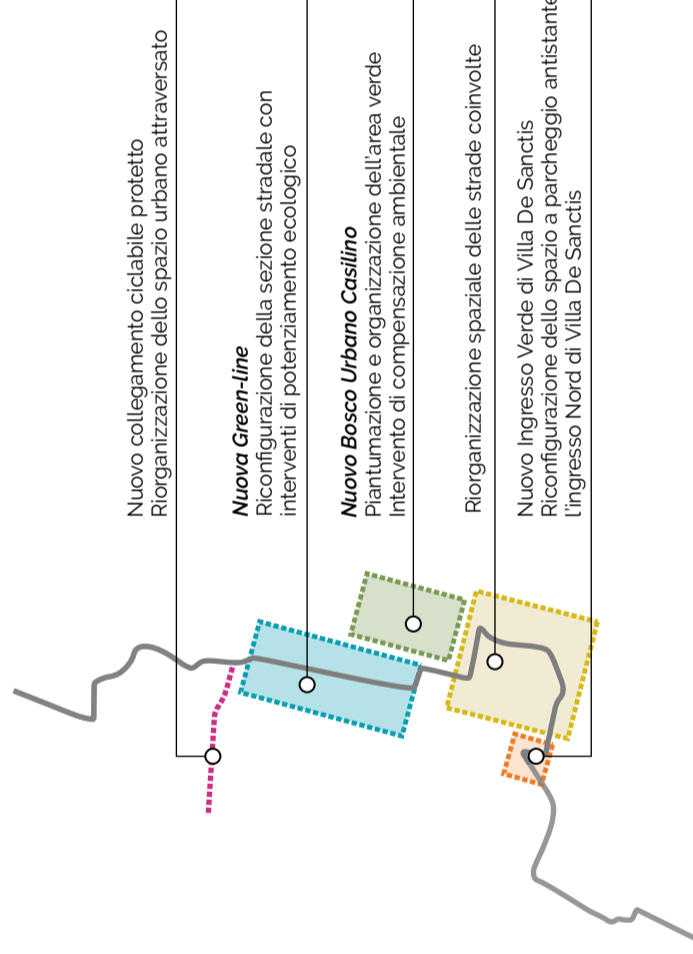


2a. Attrattività. Principali elementi di interesse intercettati

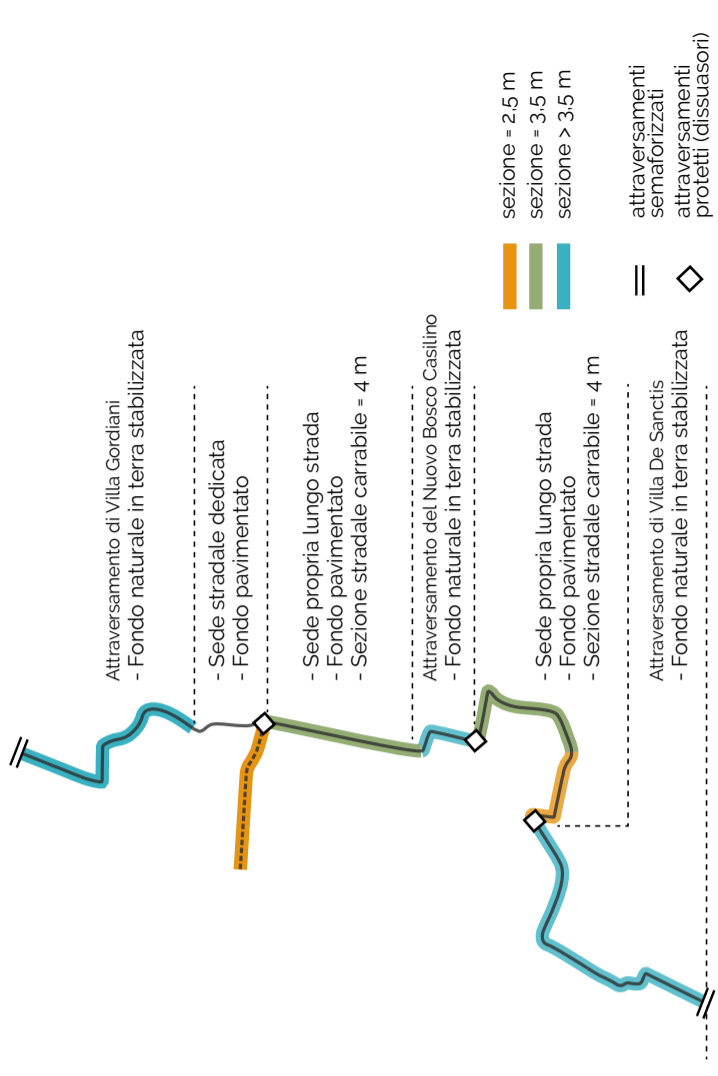


- Parchi e ville storiche**
1. Villa De Sanctis
 2. Villa Gordiani
- Siti di interesse storico-archeologico**
- a. Catacombe SS Marcellino e Pietro
 - b. Mausoleo di Sant'Elena
 - c. Basilica dei SS Marcellino e Pietro
 - d. Mausoleo dei Gordiani
- Tessuti urbani moderni di rilevanza storico-architettonica e urbanistica**
- A. Quartiere Casilino (L. Quaroni)

2b. Attrattività. Qualità ambientale e culturale del progetto

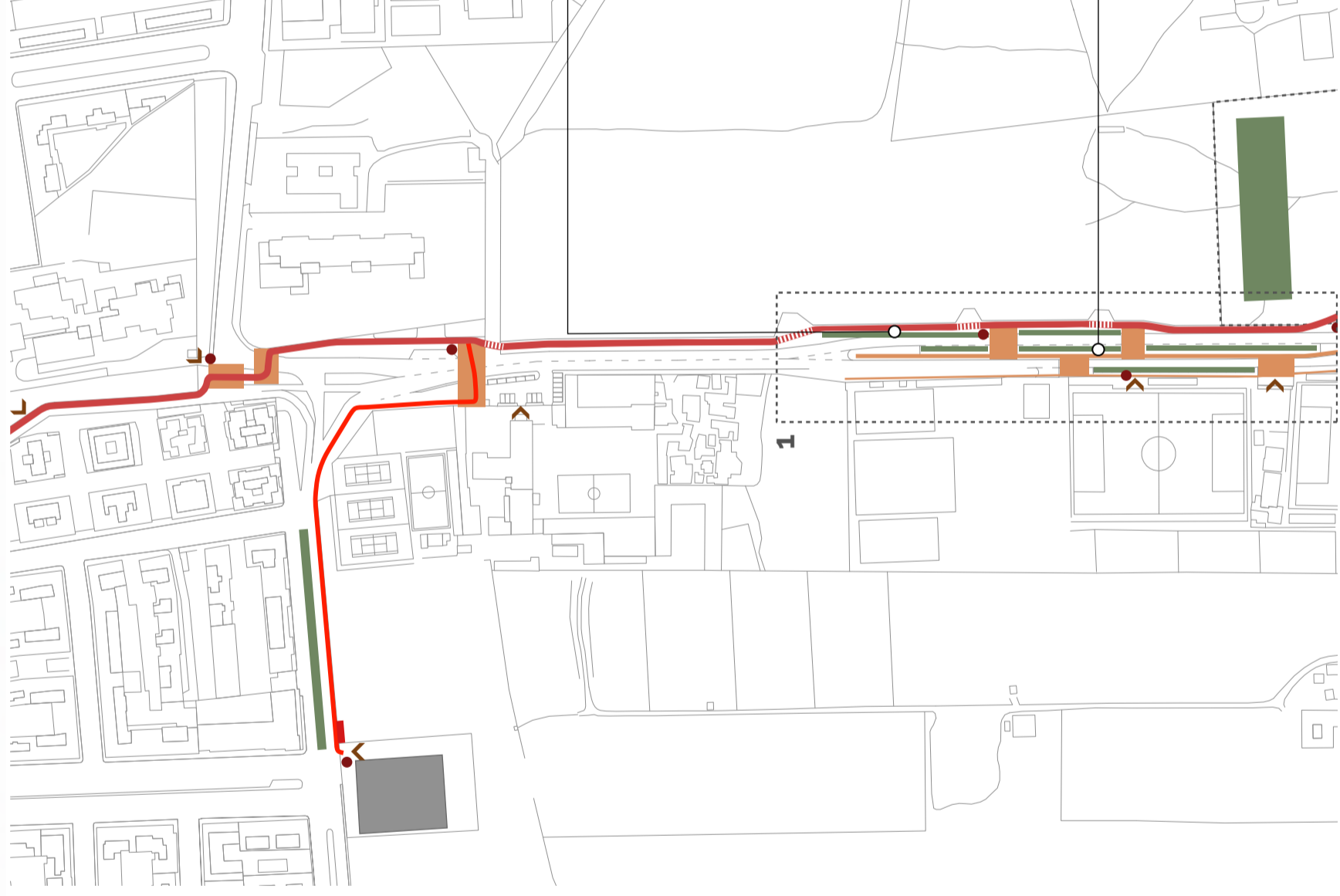


3. Sicurezza e percorribilità



MACRO PROGETTO GORDIANI

Pianta interventi di progetto - Particolare 1

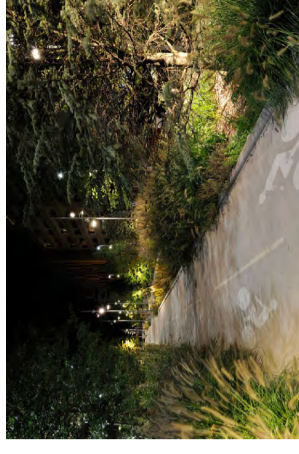


Particolare 1

Particolare 2

Riferimenti progettuali /
Buone pratiche

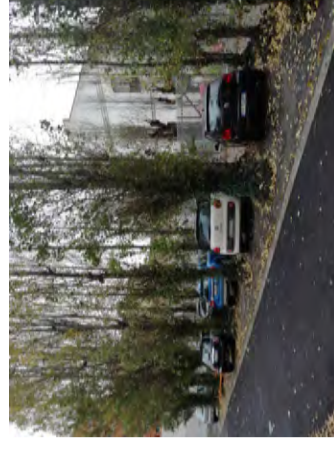
1




Trapèze
Boulogne Billancourt (Parigi), Francia
(AAUPC, 2010)





Quai Descamps
Bordeaux, Francia
(Michel Desvignes, 2017)



MAXXI, Museo Nazionale delle Arti del XX Secolo
Roma, Italia
(Zaha Hadid, 2011)

 Ciclovía Turistica Urbana - GRAB


 Nuova Pista ciclabile

 Nuovi Attraversamenti protetti

 Nuovi camminamenti pedonali protetti

 Nuovi impianti lineari verdi

 Totem per orientamento e segnalazione (wayfinding)

 Accessi diretti

 Interventi di inserimento paesaggistico e riqualificazione dello spazio urbano attraversato:

1. Nuova green line
2. Nuovo bosco casilino
3. Nuovo ingresso e parcheggio verde di Villa de Sanctis



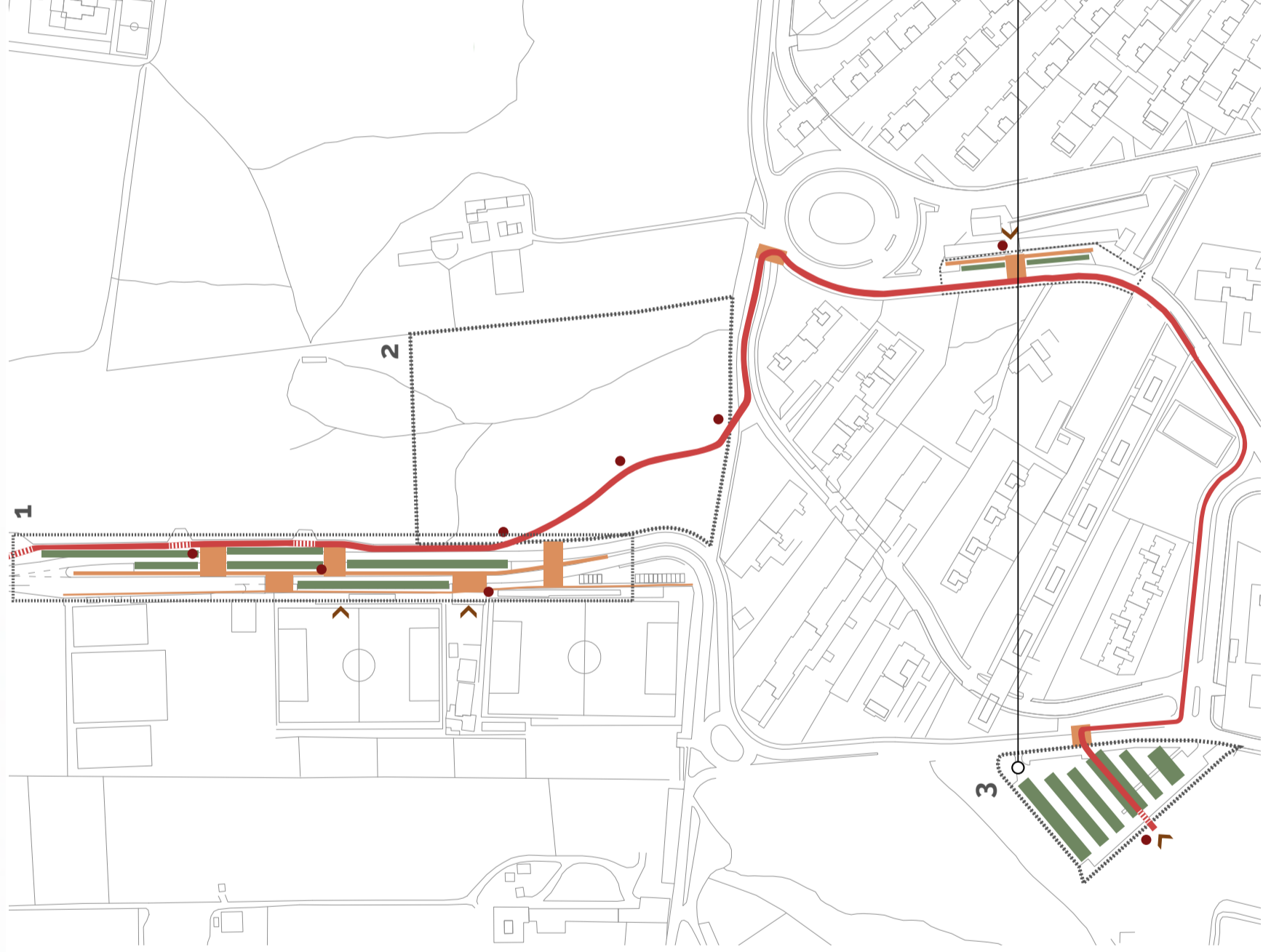
ROMA

mobilità
ROMA











MACRO PROGETTO GORDIANI

Pianta interventi di progetto - Particolare 2



Particolare 1

Particolare 2

-  Ciclovía Turistica Urbana - GRAB
-  Nuova Pista ciclabile
-  Nuovi Attraversamenti protetti
-  Nuovi camminamenti pedonali protetti
-  Nuovi impianti lineari verdi
-  Totem per orientamento e segnalazione (wayfinding)
-  Accessi diretti
-  Interventi di inserimento paesaggistico e riqualificazione dello spazio urbano attraversato:
 1. Nuova green line
 2. Nuovo bosco casilino
 3. Nuovo ingresso e parcheggio verde di Villa de Sanctis

Riferimenti progettuali /
Buone pratiche



3



Ingresso Sud del Parc Floral
Bordeaux, Francia
(Michel Desvignes, 2004-2005)

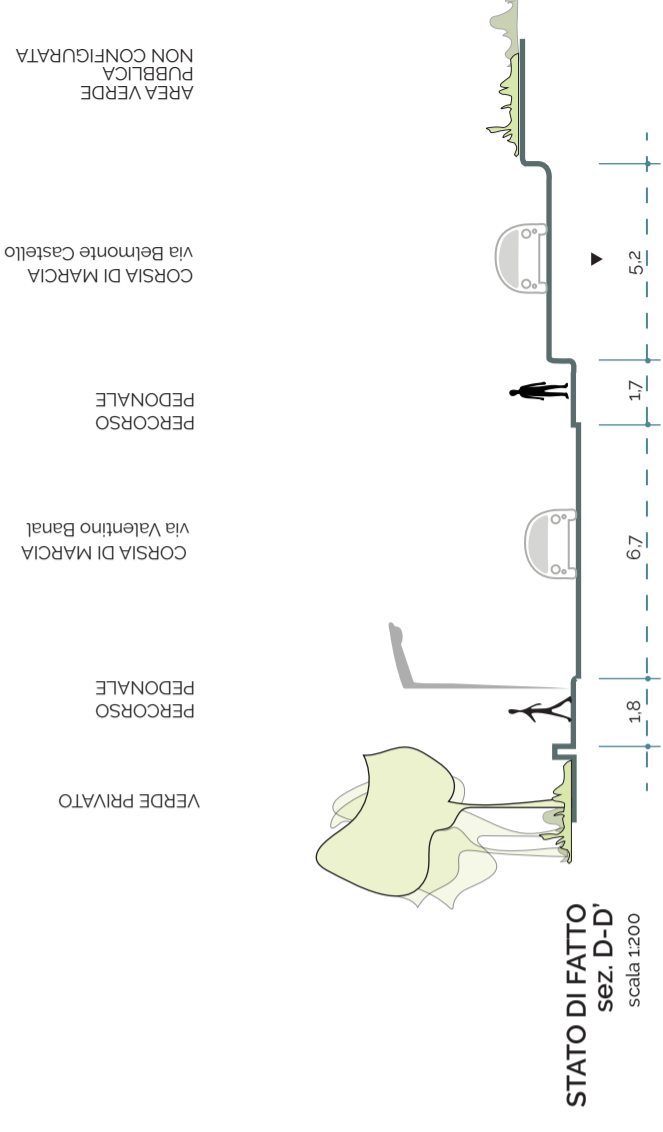
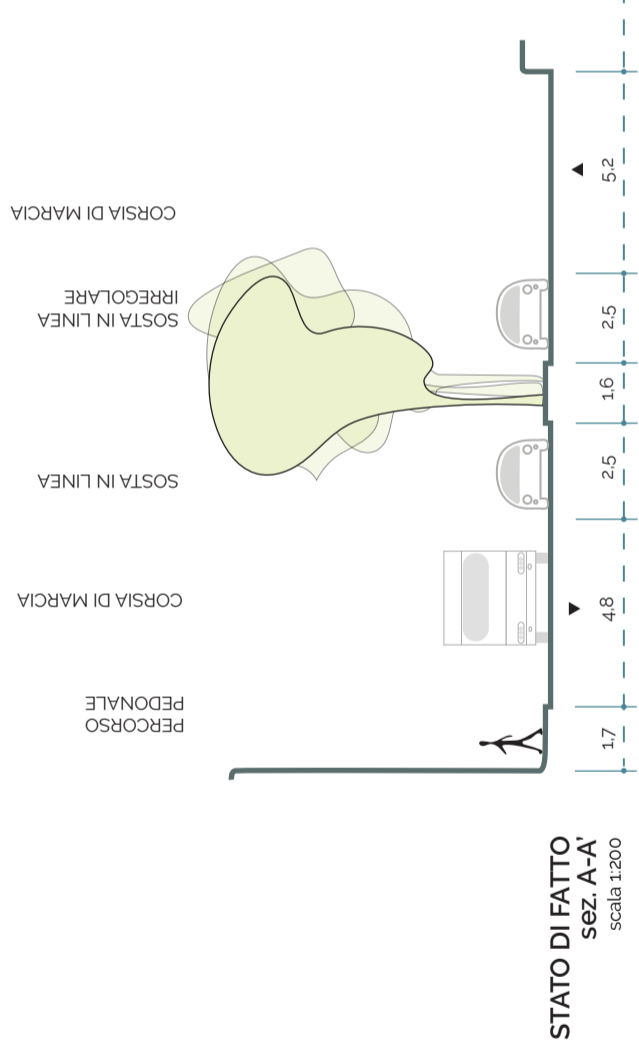
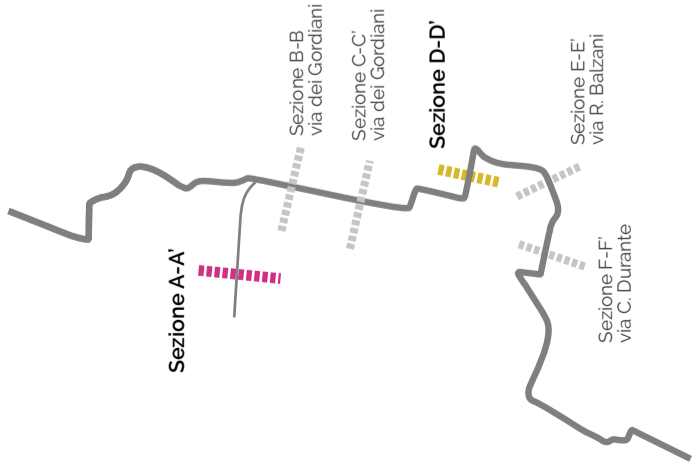


ROMA



MACRO PROGETTO GORDIANI

Sezioni tipo. Via Teano; via Castello/Banal

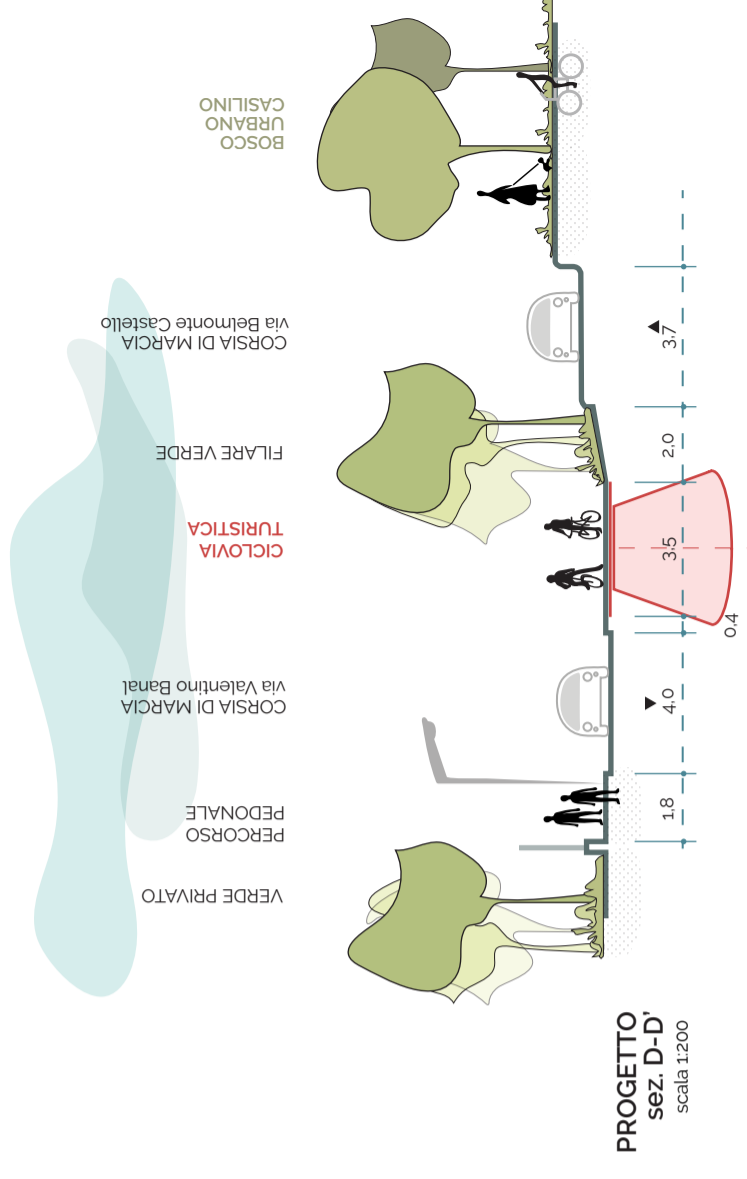
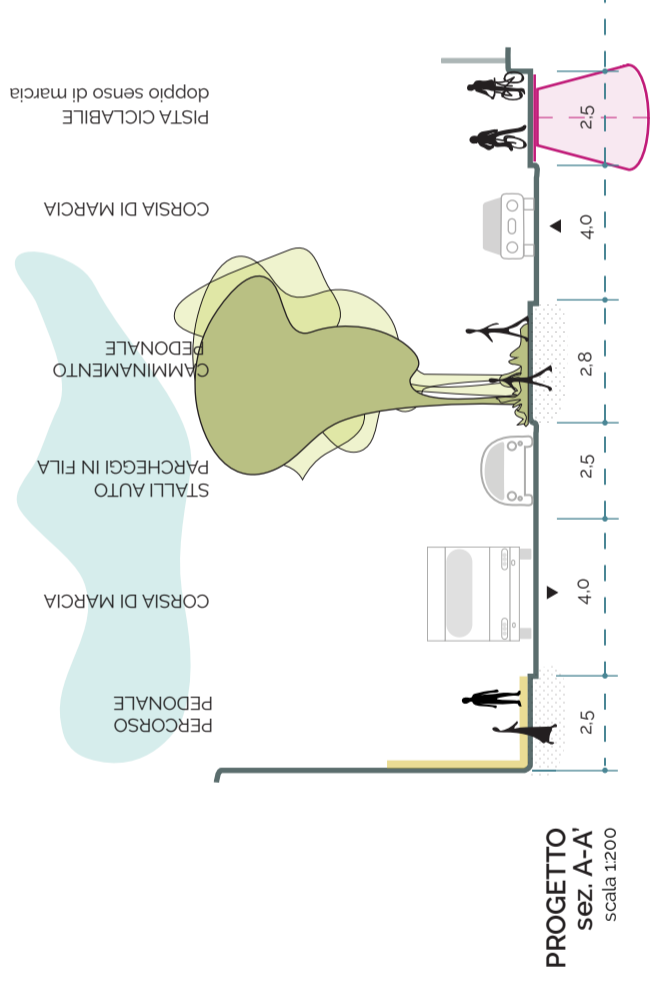


Sezione A-A'
Interventi di riorganizzazione della sezione stradale di via Teano (da sinistra verso destra):

- restringimento di entrambe le corsie di marcia a 4,0 m
- allargamento del marciapiede finalizzato all'adeguamento di sezione del camminamento pedonale (fronte commerciale) da 1,7 m a 2,5 m
- allargamento dello spartitraffico verde centrale da 1,6 m a 2,8 m
- inserimento di un nuovo collegamento ciclabile in sede propria o riservata, doppio senso di marcia (2,5 m)

Sezione D-D'

- Interventi di riorganizzazione delle sezioni stradali e dello spartitraffico compreso tra via V. Banal e via B. Castello (da sinistra verso destra):
- restringimento della corsia di marcia di via V. Banal da 6,7 a 4,0 m
 - restringimento della corsia di marcia di via B. Castello da 5,2 a 3,7 m
 - allargamento e riconfigurazione dello spartitraffico da 1,7 a 5,9 m di cui 3,5 m riservati al passaggio della ciclovia turistica in sede propria o riservata
 - piantumazione e attrezzamento dell'area verde (nuovo Bosco Urbano Casilino)



ROMA

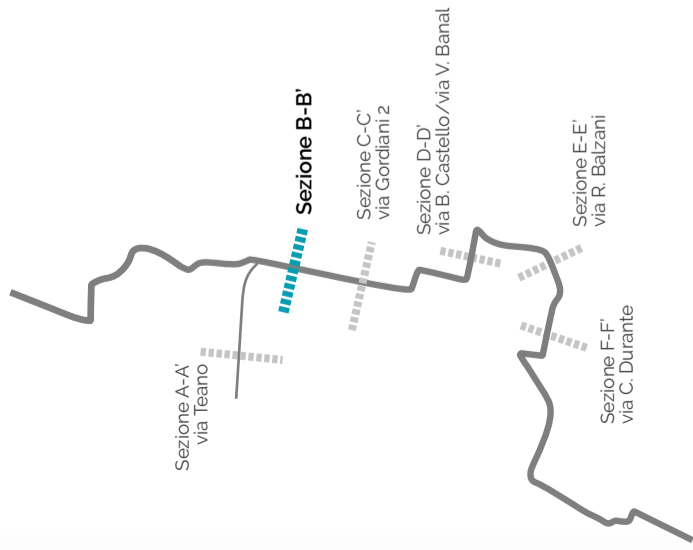
mobilità
ROMA





MACRO PROGETTO GORDIANI

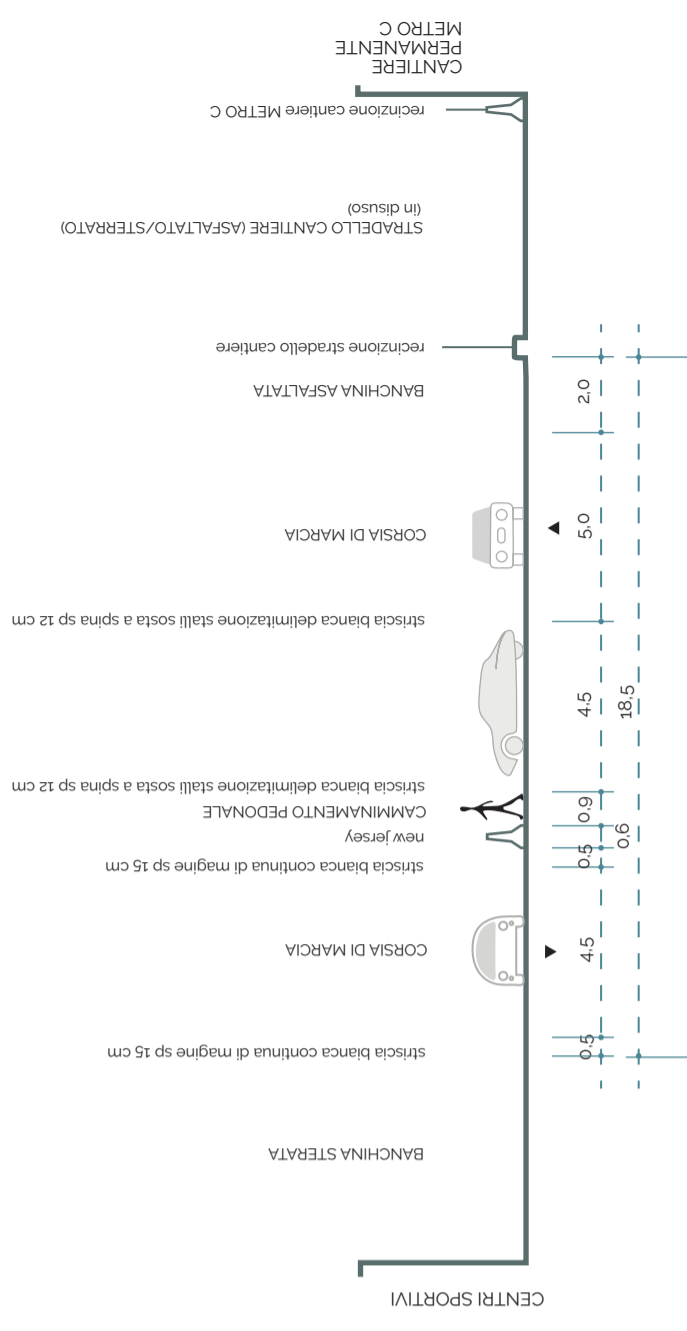
Sezioni tipo. Via Gordiani 1



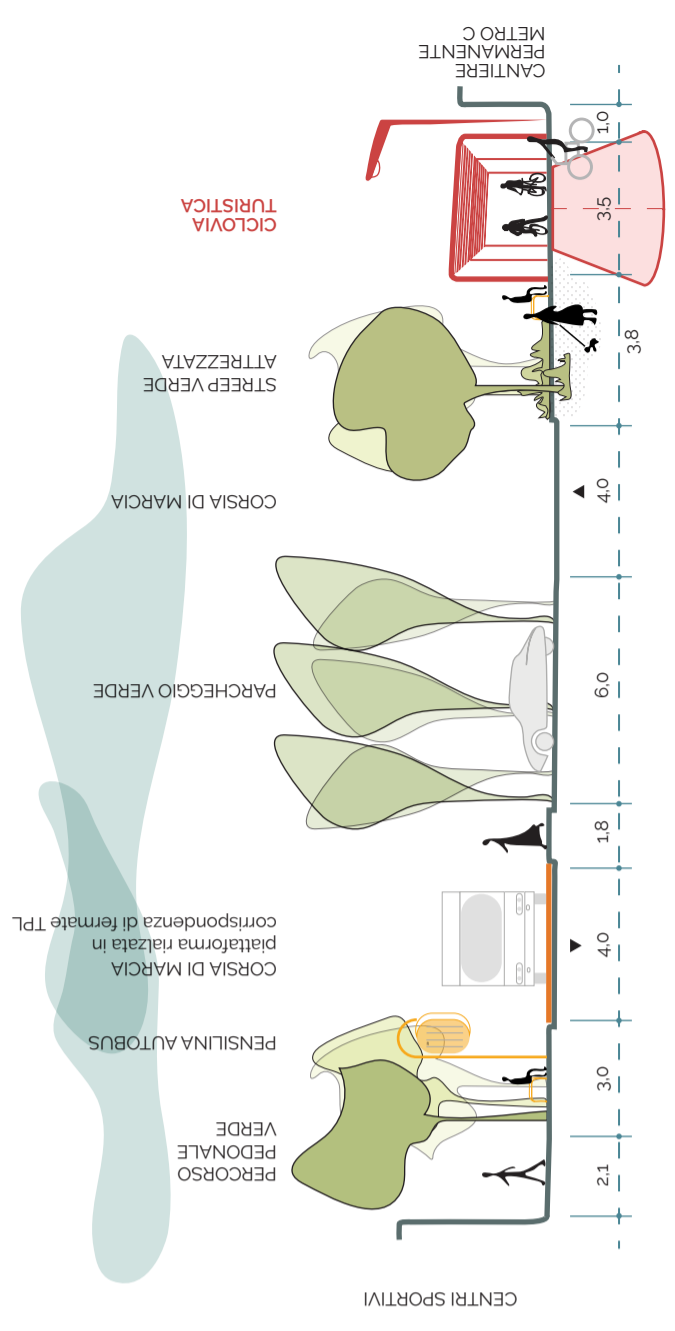
Nuova Green-Line (Sezione B-B')

Interventi di riorganizzazione della sezione stradale di via dei Gordiani finalizzati alla realizzazione di una nuova infrastruttura ambientale con alte prestazioni ecologico-ambientali (da sinistra verso destra):

- in corrispondenza della banchina sterrata, realizzazione di un marciapiede con un percorso pedonale verde (elevato comfort ambientale) per i flussi da e verso i centri sportivi e le fermate di TPL
- in corrispondenza della banchina sterrata, configurazione delle aree di attesa del TPL (pensiline, paline, ombra/soleggiamento, illuminazione)
- restringimento dell'entambe le corsie di marcia a 4.0 m
- allargamento e messa in sicurezza del percorso pedonale centrale esistente da 0.9 m a 1.8 m (sezione costante)
- in corrispondenza dello spartitraffico centrale, già utilizzato per il parcheggio delle auto, configurazione di un parcheggio verde ad elevato comfort ambientale (alternanza di stalli auto e piantumazioni arboree lineari)
- in corrispondenza della viabilità di cantiere in disuso, configurazione di una streep verde attrezzata (sezione variabile) in cui si alternano nuove piantumazioni (impianti lineari erbacei, arbustivi e arborei), aree di attesa del TPL, aree di sosta
- in corrispondenza della viabilità di cantiere in disuso, inserimento della ciclovia turistica (sede riservata, doppio senso di marcia, sezione costante pari a 3.5 m)



STATO DI FATTO
sez. B-B'
scala 1:200



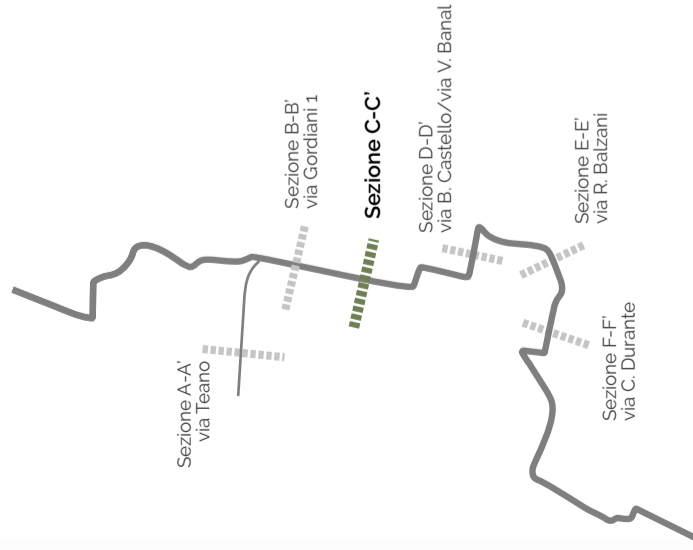
PROGETTO
sez. B-B'
scala 1:200





MACRO PROGETTO GORDIANI

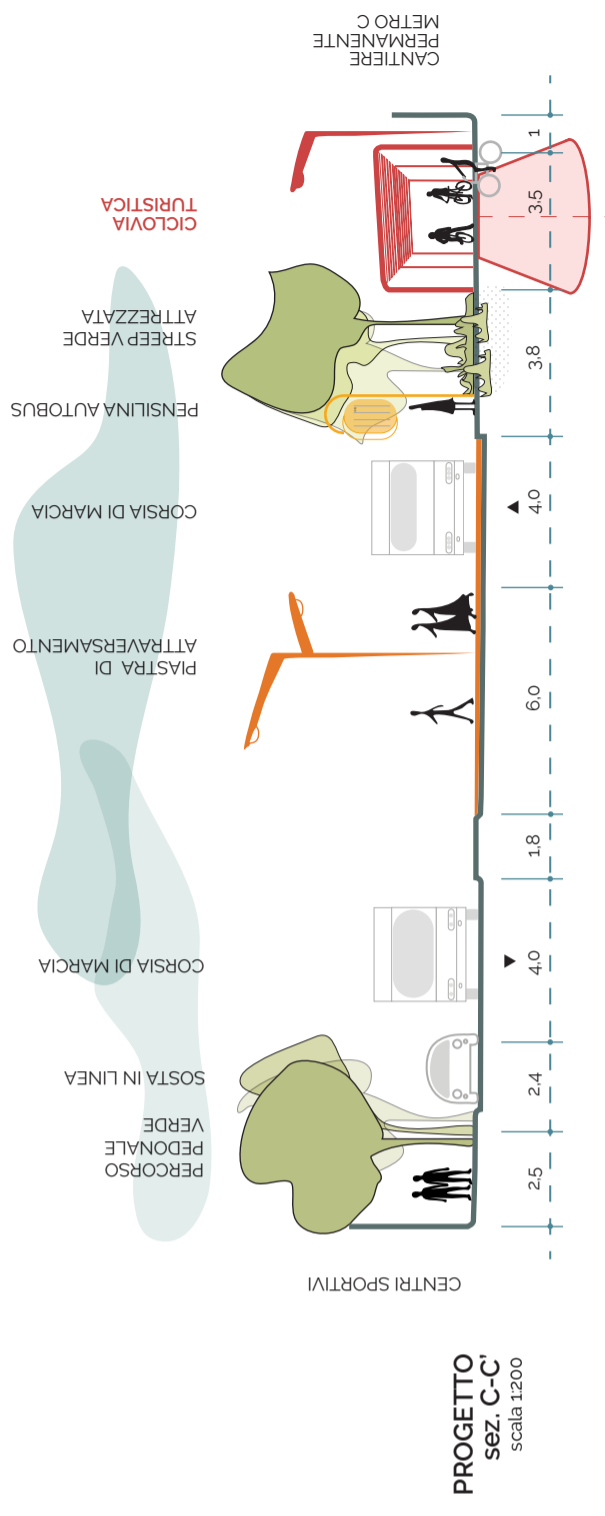
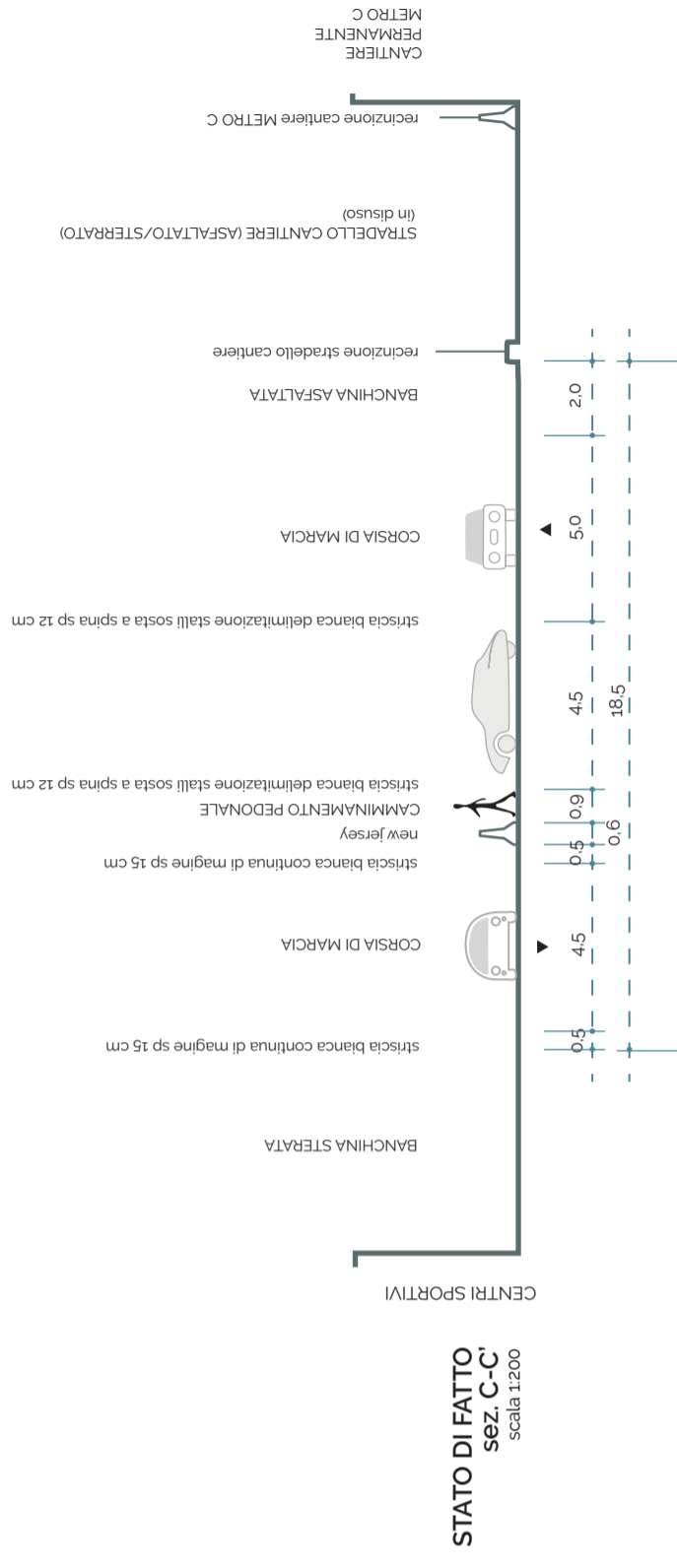
Sezioni tipo. Via Gordiani 2



Nuova Green-Line (C-C')

Interventi di riorganizzazione della sezione stradale di via dei Gordiani finalizzati alla realizzazione di una nuova infrastruttura ambientale con alteprestazioni ecologico-ambientali (da sinistra verso destra):

- in corrispondenza della banchina sterrata, configurazione di un marciapiede con percorso pedonale verde (elevato comfort ambientale) per i flussi da e verso i centri sportivi e le fermate di TPL
- in corrispondenza della banchina sterrata, configurazione di un'area di parcheggio (sosta in linea)
- realizzazione di una piastra rialzata di attraversamento pedonale (stessa quota degli altri percorsi pedonali di via Gordiani, lunghezza minima pari a 12 m) in corrispondenza dei punti di fermata e attesa del TPL
- in corrispondenza della viabilità di cantiere in disuso, configurazione di una streep verde attrezzata (sezione variabile) in cui si alternano nuove piantumazioni (impianti lineari erbacei, arbustivi e arborei), aree di attesa del TPL, aree di sosta
- in corrispondenza della viabilità di cantiere in disuso, inserimento della ciclovia turistica (sede propria, doppio senso di marcia, sezione costante di 3,5 m)



ROMA

mobilità

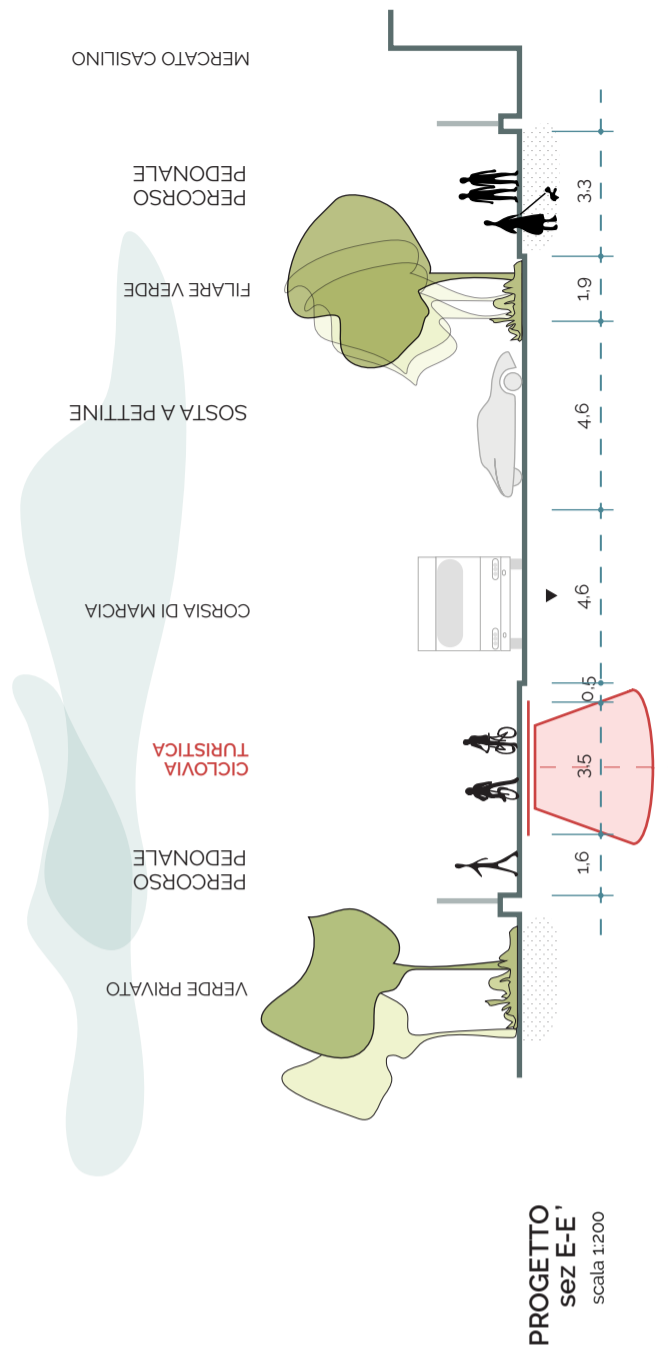
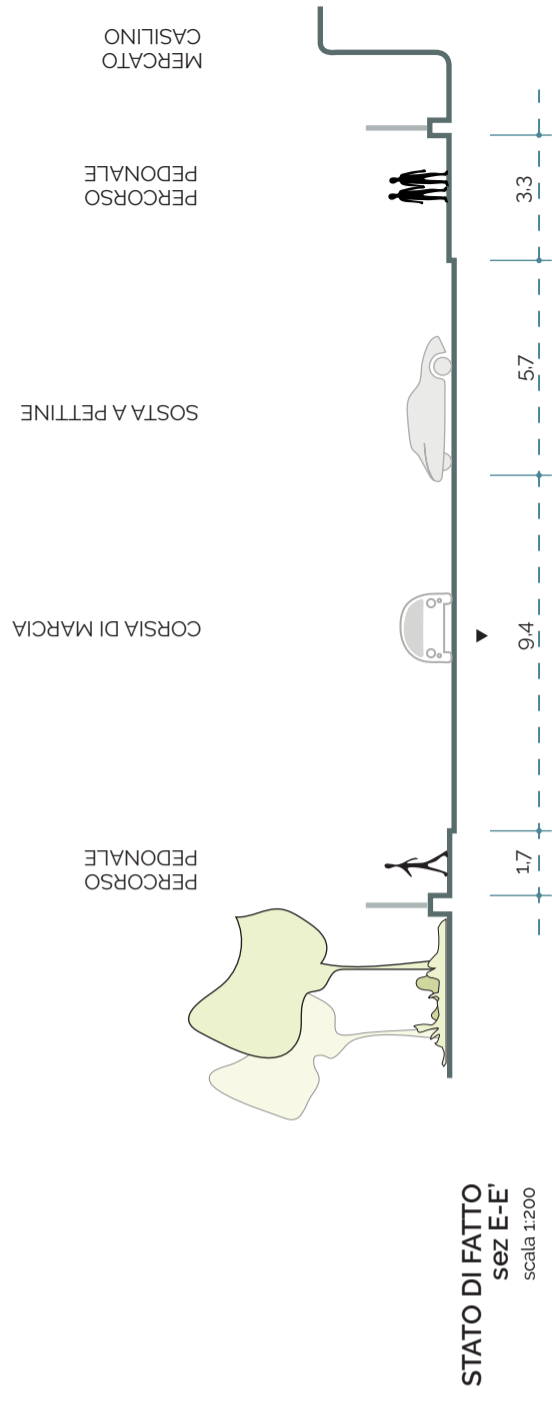
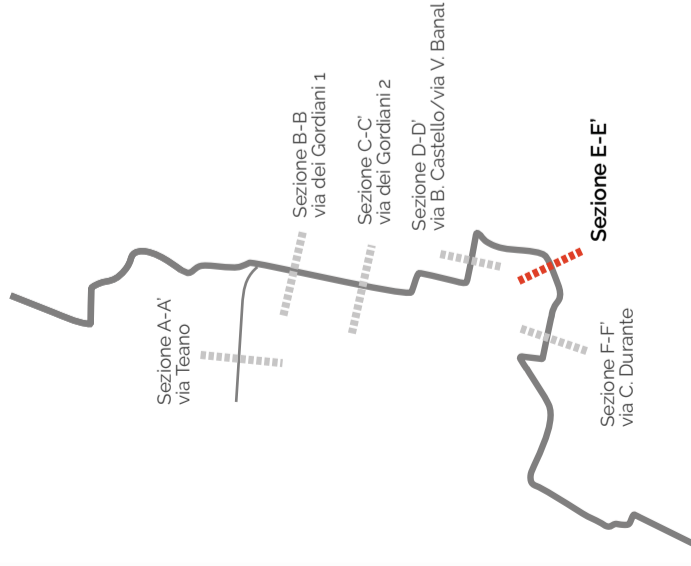
ROMA





MACRO PROGETTO GORDIANI

Sezioni tipo. Via Romolo Balzani



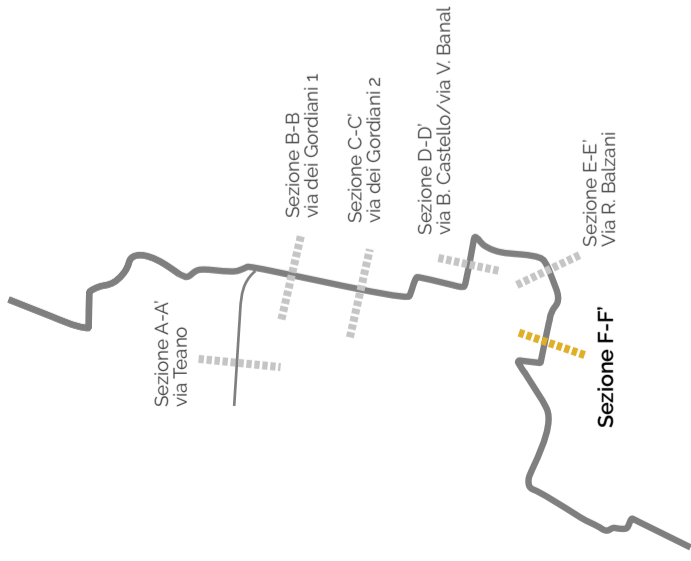
- Sezione E-E'**
- Interventi di riorganizzazione della sezione stradale di via Romolo Balzani:
- allargamento del marciapiede da 1,7 a 5,6 m finalizzato all'adeguamento di sezione del percorso pedonale protetto e all'inserimento della ciclovia turistica in sede riservata (doppio senso di marcia, sezione costante pari a 3,5 m)
 - restringimento della corsia di marcia da 9,4 a 4,5 m
 - riconfigurazione dell'area di parcheggio attraverso l'inserimento di nuove piantumazioni (impianti lineari erbacei e arborei) e aree di sosta pedonali





MACRO PROGETTO GORDIANI

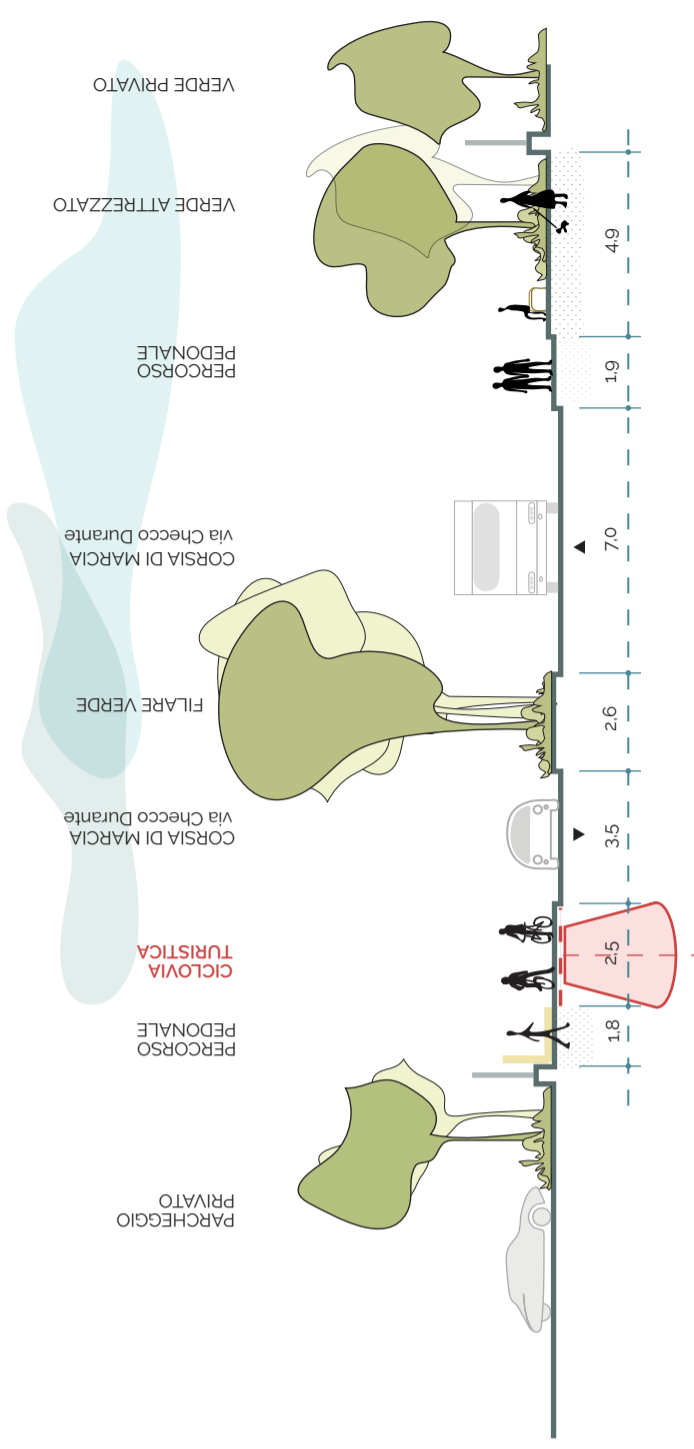
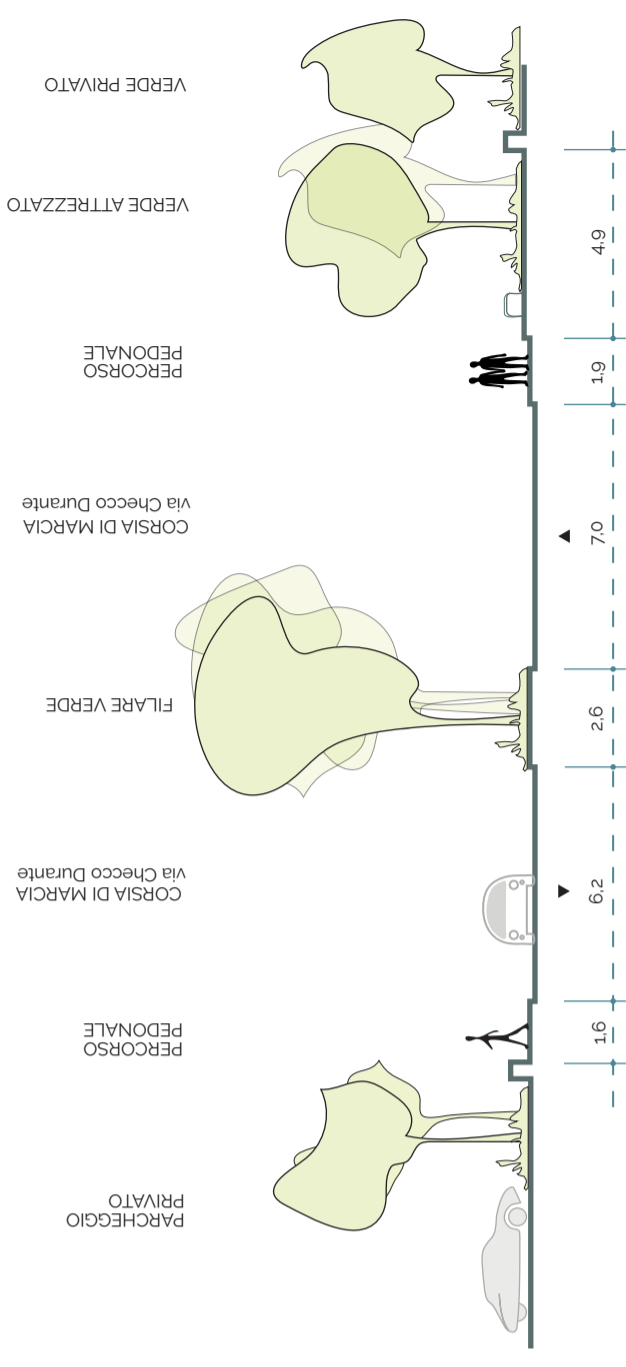
Sezioni tipo. Via Checco Durante



Sezione F-F

Interventi di riorganizzazione della sezione stradale di via Checco Durante:

- allargamento del marciapiede da 1.6 a 4.3 m finalizzato all'adeguamento di sezione del percorso pedonale e all'inserimento della ciclovia turistica in sede riservata (doppio senso di marcia, sezione costante pari a 2.5 m)
- restringimento della corsia di marcia da 6.2 a 3.5 m



ROMA

mobilità
ROMA



LOTTO 3 "VILLA DEI GORDIANI" Stralcio 3 - Descrizione

In corrispondenza di via Monteforte Irpino si apre l'accesso a Villa Gordiani. L'itinerario segue uno dei percorsi esistenti (terra stabilizzata), uscendo quindi su via Prenestina, che taglia in due la Villa.

Attraversata la via consolare (vedi relativo stralcio), l'itinerario all'interno dell'area verde può riprendere con una duplice opzione: seguire la pista ciclabile esistente segnalata all'ingresso della Villa oppure, proseguendo sulla via Prenestina (direzione uscita da Roma), accedere alla Villa dall'ingresso seguente per un percorso più naturalistico e di maggior interesse storico - testimoniale.


L'uscita su Viale della Venezia Giulia resta comunque in comune alle due opzioni.

LUNGHEZZA TRACCIATO: 580 metri

TIPOLOGIA PREVALENTE: Ciclovia in sede propria su terreno stabilizzato

LEGENDA

⊙ punto di inizio/fine lotto ○ punto di inizio/fine stralcio

 PERCORSI CICLOPEDONALI ESISTENTI IN AREE VERDI (ville, parchi, giardini)

 ALTRI STRALCI



ROMA



mobilità
ROMA





LOTTO 3 - STRALCIO 3 "VILLA GORDIANI"

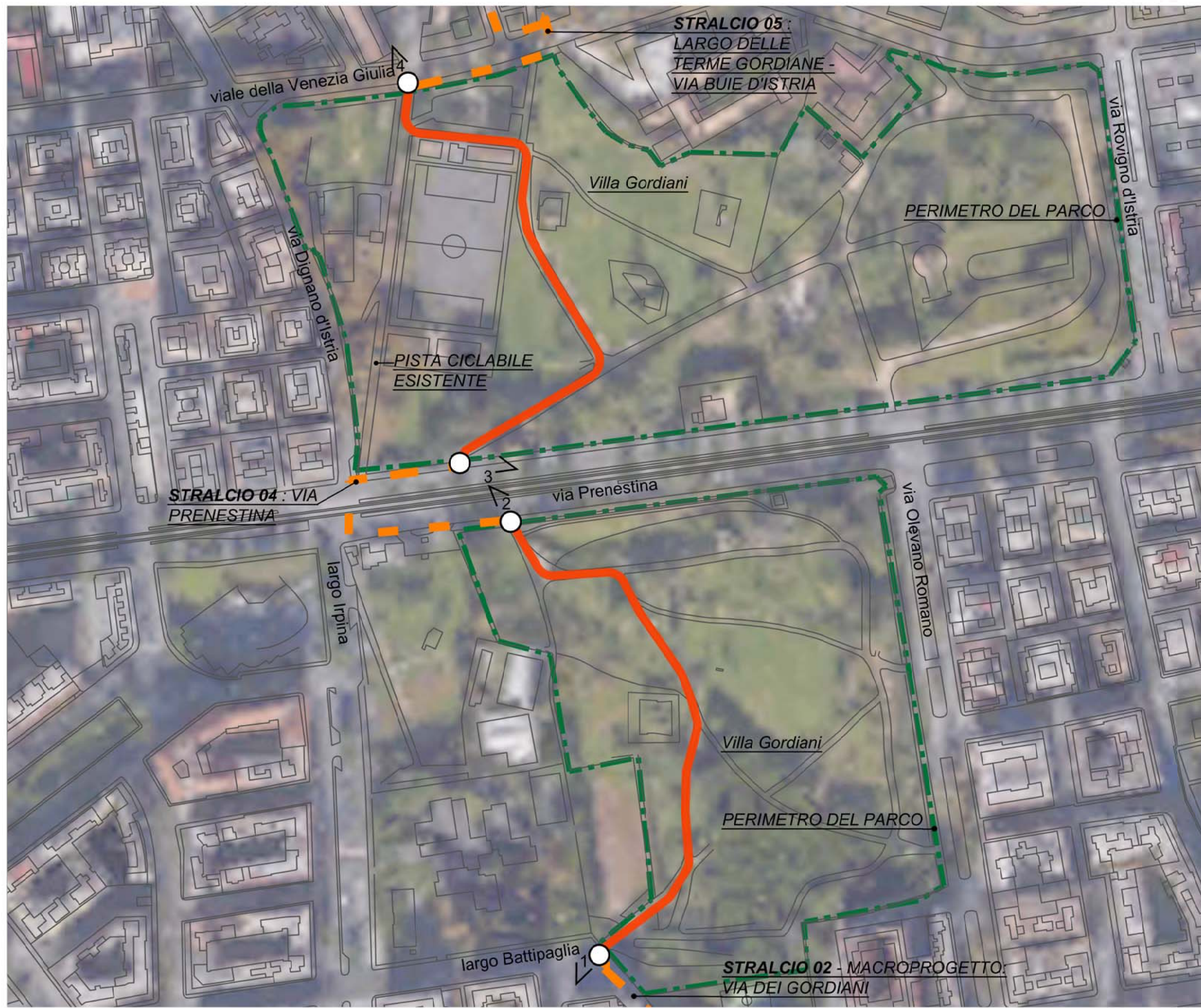
Stato dei luoghi: Planimetria generale e rilievo fotografico





LOTTO 3 - STRALCIO 3 "VILLA GORDIANI"

Progetto : Planimetria generale



La tipologia della pavimentazione deve essere adeguata a garantire le condizioni di sicurezza degli utenti. Nel caso delle piste ciclabili che attraversano parchi o aree verdi, la pavimentazione deve rispondere a determinati requisiti quali aderenza, confort, durata e, soprattutto, lo smaltimento delle acque meteoriche senza ricorrere, per quanto possibile, all'utilizzo di griglie, nonché, particolare non trascurabile, deve inserirsi armoniosamente nel contesto, sia da un punto di vista visivo che di rispetto dell'ambiente.

Le pavimentazioni possono dividersi in:

- pavimentazioni ad elementi, come i lastricati ed i selciati
- pavimentazioni flessibili, tipologia comunemente impiegata nelle strade
- pavimentazioni rigide, costituite da lastre di calcestruzzo
- pavimentazioni in terra stabilizzata
- pavimentazioni in stabilizzato di cava

Nella fattispecie, l'utilizzo della terra stabilizzata è quello più indicato per un percorso ciclabile all'interno di aree verdi.

La lavorazione può essere eseguita con diverse tecniche, a seconda che si voglia reimpiegare il materiale reperito in loco o utilizzare materiale di cava.

Per cui, nel primo caso si prevede il recupero del materiale misto terroso-sassoso che, addizionato con leganti idraulici e prodotti chimici, assume una connotazione rigida e liscia, adatto appunto per le piste ciclabili. La lavorazione avviene con una prima fase di scasso e frantumazione del materiale per lo spessore da trattare (circa 30cm), miscelazione dello stesso con l'aggiunta degli additivi e del legante, spargimento e rullatura finale. Si può altresì procedere con la realizzazione di una fondazione in misto granulare di spessore adeguato (circa 20cm) e su cui si stende lo strato di finitura di 10cm costituito dal materiale terroso già miscelato come detto e rullato adeguatamente. Tale soluzione è indicata soprattutto per tracciati realizzati ex-novo mentre la precedente è da preferirsi per soluzioni che prevedano il riutilizzo di un tracciato esistente, avente quindi caratteristiche diverse dal semplice terreno vegetale.

Riassumendo, in entrambi i casi si otterrà un risultato che unisce caratteristiche di resistenza agli agenti atmosferici (acqua e gelo), confort, stabilità nel tempo, inibizione della crescita erbosa, il tutto mantenendo l'aspetto di semplice terra battuta.



foto 1



foto 2



foto 3



foto 4

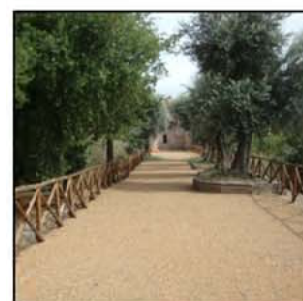


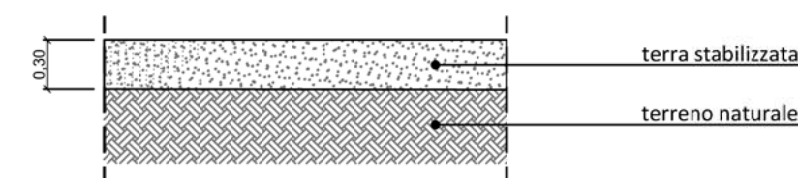
foto 5

Nelle immagini sono rappresentate alcune delle lavorazioni che richiede questo tipo di realizzazione di una pista ciclabile. In particolare tali immagini si riferiscono alla sistemazione dei viali delle aree verdi delle TERME DI CARACALLA a Roma, lavorazioni inquadrate in un più ampio intervento di manutenzione dell'importante sito archeologico.

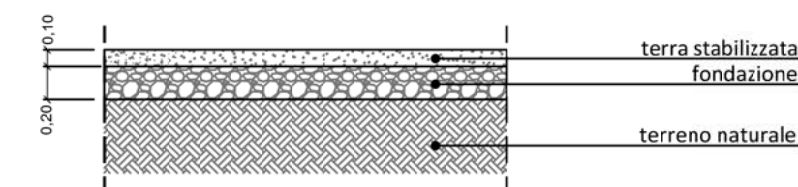
Si evidenzia in particolare, a partire dalla foto 1, la ricollocazione del materiale terroso dopo opportuna miscelazione e la sua compattazione mediante rullatura.

I risultati sono evidentemente adeguati alla destinazione dei camminamenti e alla loro collocazione negli ambiti competenti da un punto di vista visivo.

Pavimentazione in terra stabilizzata realizzata su sentiero o pista preesistente



Pavimentazione in terra stabilizzata realizzata ex-novo



LOTTO 3 "VIA PRENESTINA" Stralcio 4 - Descrizione

La via Prenestina taglia in due Villa Gordiani; il percorso in uscita dalla parte meridionale della Villa ha dunque necessità, per proseguire il suo percorso all'interno della Villa, di superare le due carreggiate e lo spazio centrale dedicato al passaggio del tram.

La soluzione suggerita di seguito, si inserisce all'interno di una recente proposta progettuale (settembre 2015) che interessa la via Prenestina da Porta Maggiore a Viale Palmiro Togliatti: la realizzazione di una pista ciclabile monodirezionale in corsia riservata (bike lane).

La ciclabile monodirezionale viaggia in destra, su strada, ed il senso di marcia è concorde con quello dei veicoli a motore. L'attraversamento pedonale più prossimo agli accessi della Villa è quello tra Largo Irpinia e via Mariano Romiti; al fine di garantire il raggiungimento dello stesso, da parte dell'itinerario ciclabile, si prevede l'introduzione di una modifica al progetto della pista ciclabile monodirezionale.

Si rende necessario infatti prevedere un doppio senso di circolazione delle bici nel tratto di ciclabile posto tra i due accessi alla Villa e l'attraversamento pedonale semaforizzato, a cui il progetto prevede di affiancare l'attraversamento ciclabile. Ciò per consentire alle bici in uscita dalla Villa e dirette all'ingresso posto al di là della Prenestina di marciare in senso opposto alla circolazione dei veicoli e dei cicli in corsia riservata.

I due segmenti di ciclabile bidirezionale di aggancio agli accessi della Villa sono protetti da cordolo, come richiesto dalla vigente normativa.

LUNGHEZZA TRACCIATO: 130 metri

TIPOLOGIA PREVALENTE: Ciclovía in sede propria (come stabilito dal D.M. 557/92 CAPO II art. 6 e sede riservata su marciapiede e /o strada

LEGENDA

- ⊙ punto di inizio/fine lotto ○ punto di inizio/fine stralcio
- ▬ PERCORSO DI PROGETTO ▬ ALTRI STRALCI



ROMA

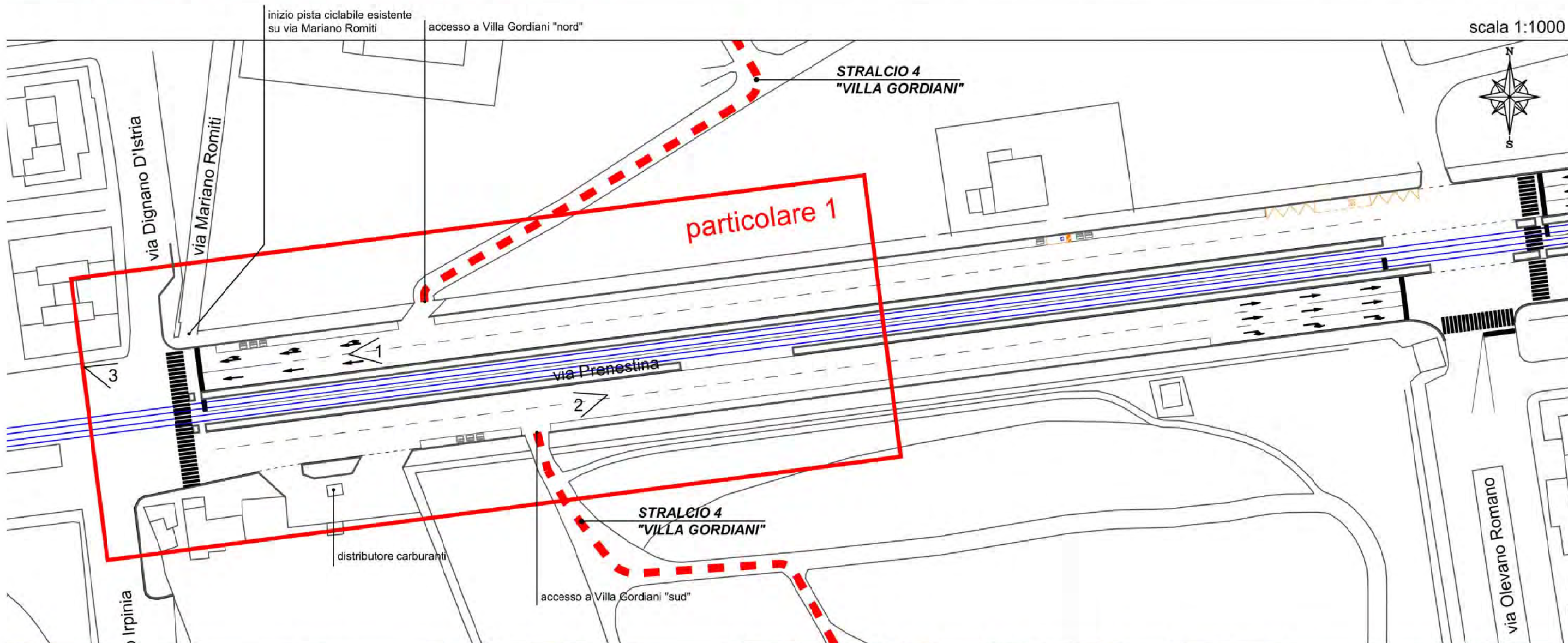




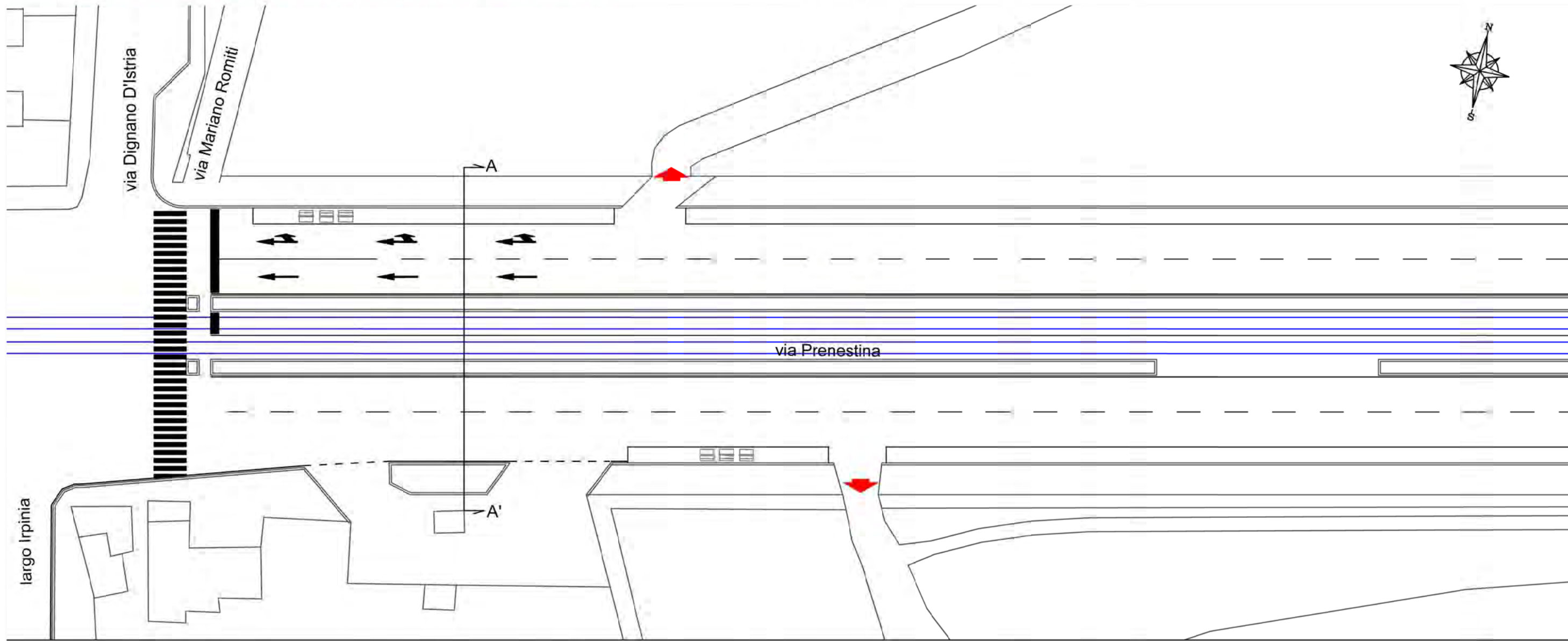
LOTTO 3 - STRALCIO 4 "VIA PRENESTINA"

Stato dei luoghi: Planimetria generale e rilievo fotografico

scala 1:1000

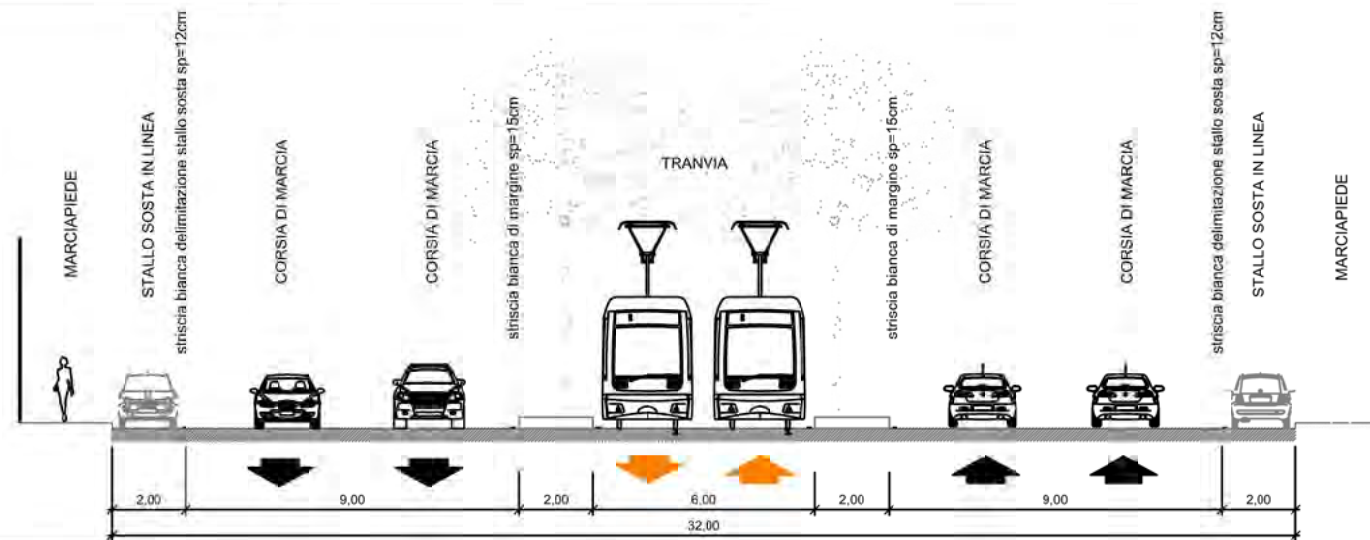


LOTTO 3 - STRALCIO 4 "VIA PRENESTINA"
 Stato dei luoghi: Particolare 1 - Planimetria e sezione



scala 1:200

SEZIONE TIPO A-A'
 Via Prenestina
 STATO ATTUALE



ROMA

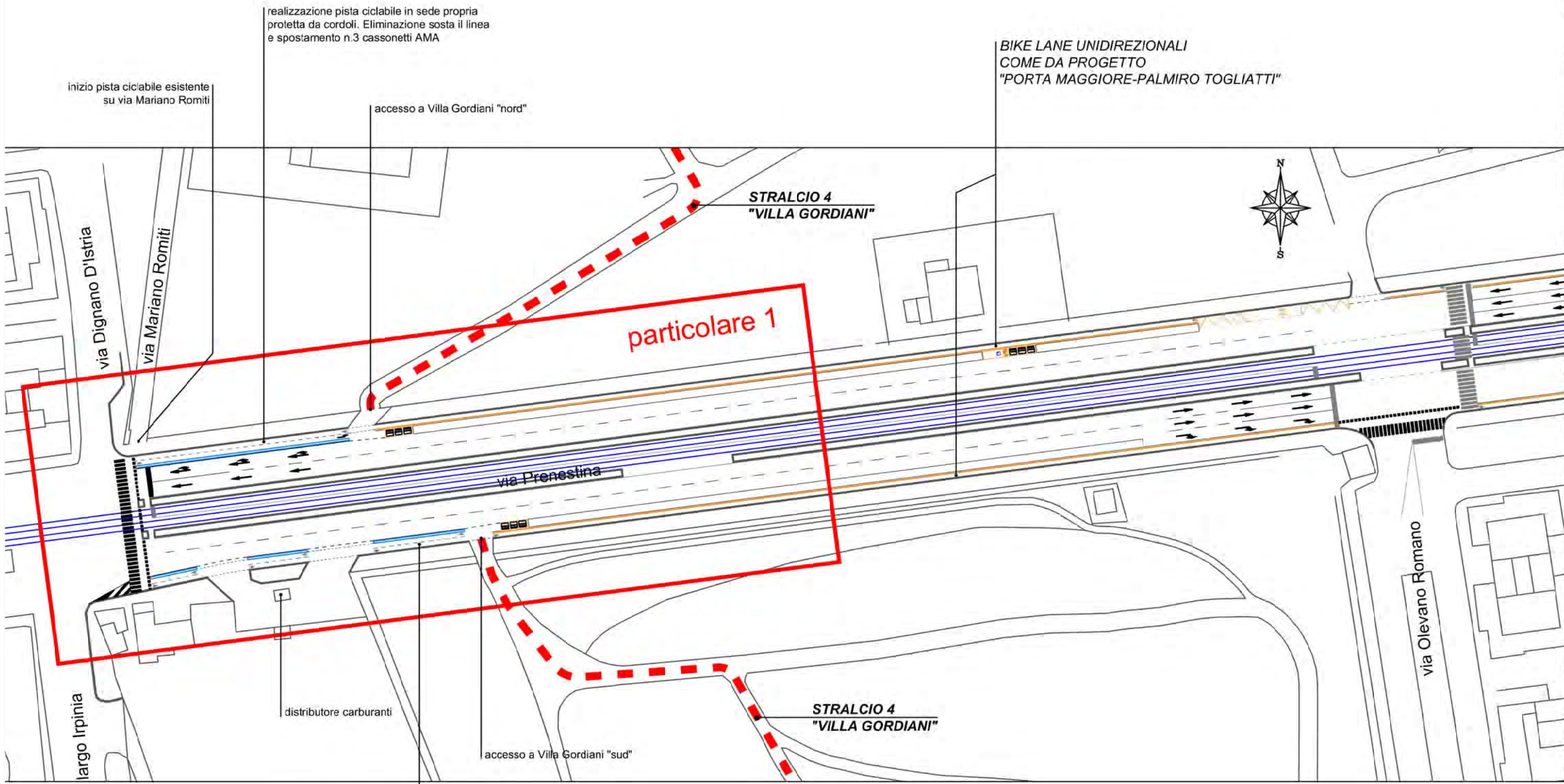


mobilità
 ROMA





LOTTO 3 - STRALCIO 4 "VIA PRENESTINA"
 Progetto: Planimetria generale e descrizione degli interventi



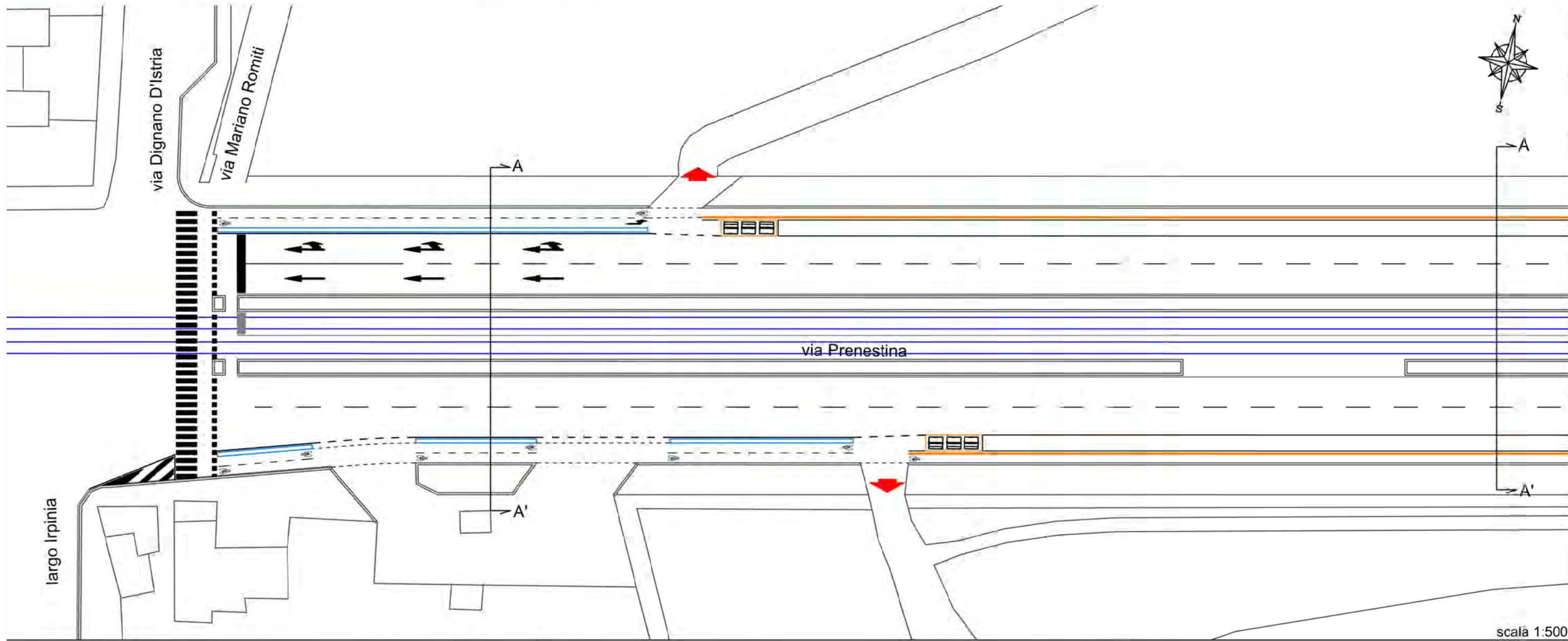
ROMA



mobilità
 ROMA

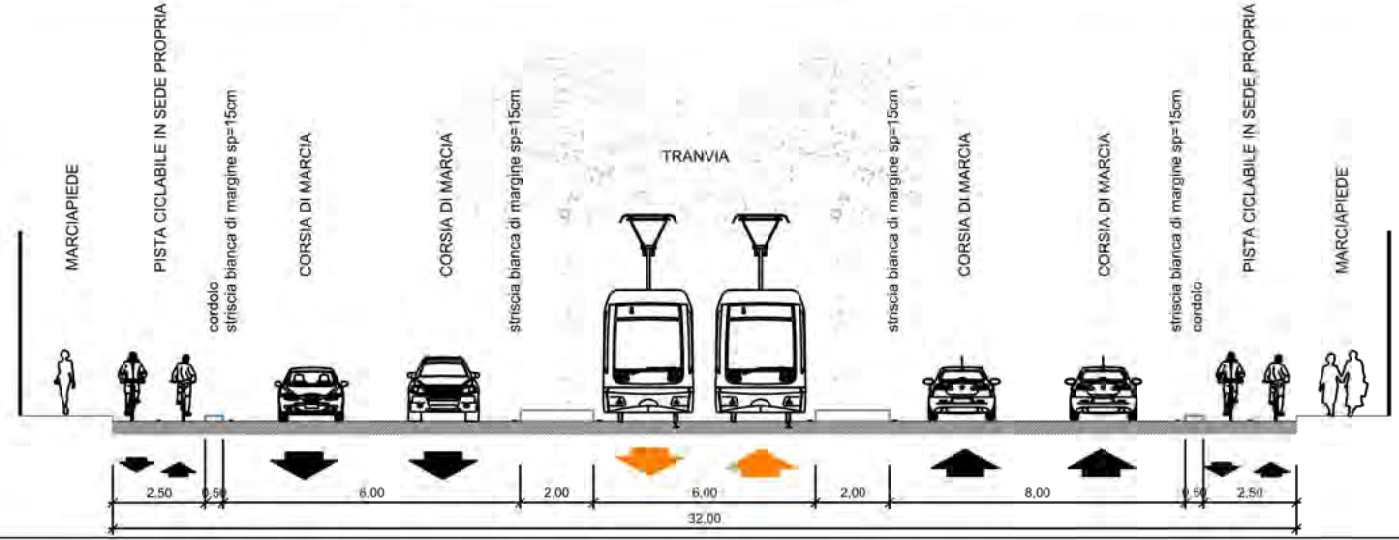


LOTTO 3 · STRALCIO 4 "VIA PRENESTINA"
 Progetto: Particolare 1 - Planimetria e sezione



scala 1:500
 scala 1:200

SEZIONE TIPO A-A'
 Via Prenestina
 STATO DI PROGETTO

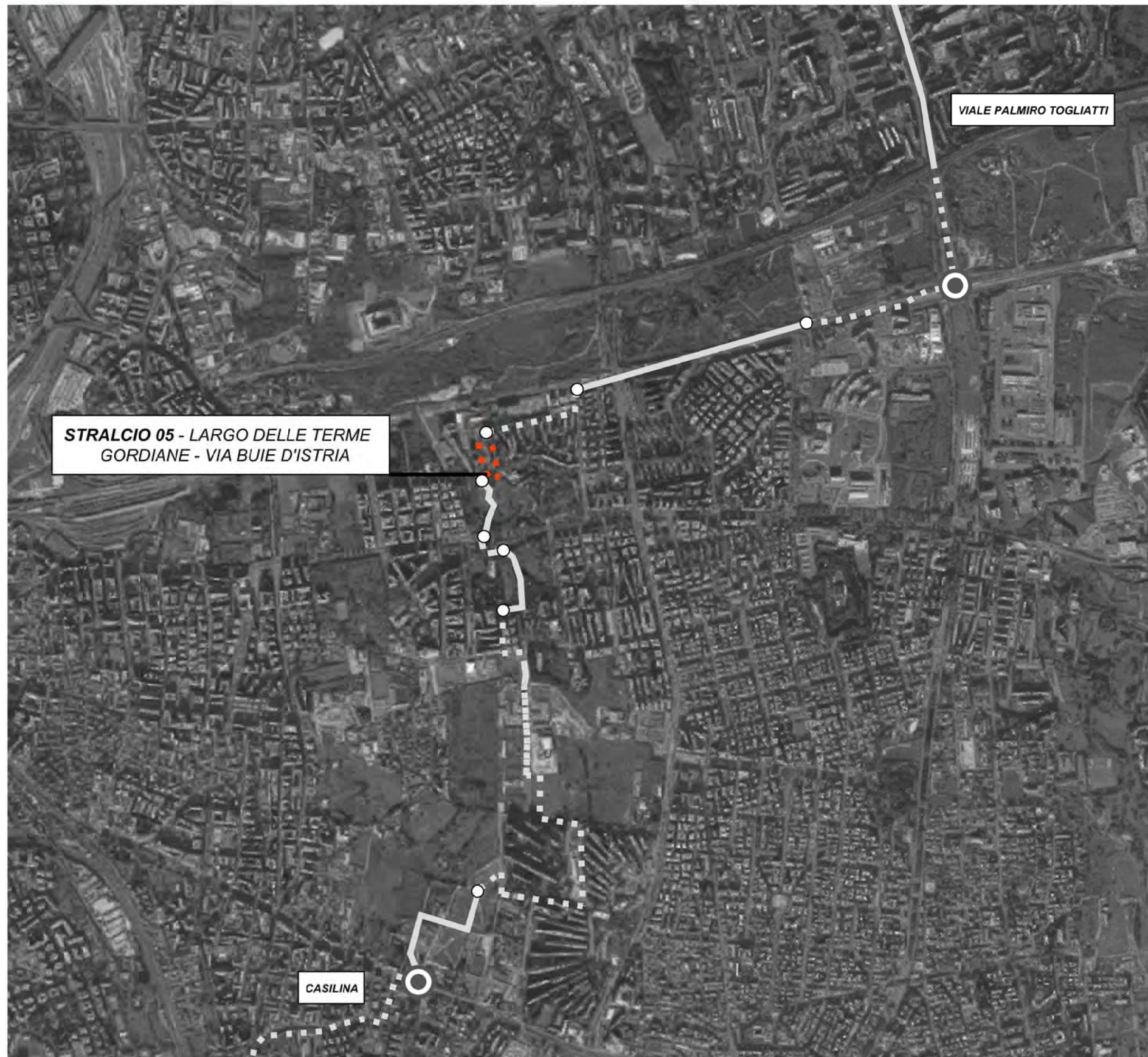


ROMA



mobilità
 ROMA

LOTTO 3 "LARGO DELLE TERME GORDIANE - VIA BUIE D'ISTRIA" Stralcio 5 - Descrizione



Uscito da Villa Gordiani su Viale della Venezia, il percorso intercetta la pista ciclabile esistente che corre lungo il marciapiede dell'omonima via, percorsa la quale, all'altezza dell'attraversamento pedonale l'itinerario ciclabile si porta sul versante opposta di Viale della Venezia Giulia.

Come già in altri casi analoghi, in questo stralcio la riduzione della velocità è l'intervento di progetto che consente di garantire continuità all'itinerario senza ulteriori interventi, ritenuti superflui. Le vie interessate dal passaggio delle bici, infatti, hanno caratteristiche fisico-funzionali tali da garantire il transito in promiscuo di bici e veicoli a motore.

Si prevede pertanto la realizzazione di un anello ciclabile con senso di circolazione concorde a quello delle auto. Per i ciclisti diretti verso via Albona (nord) il transito dei cicli impegna Largo delle Terme Gordiane ed il primo tratto di via Albona, per quelli provenienti da via Albona con direzione Villa Gordiani (sud), l'asse di via Buie d'Istria consente la riconnessione all'attraversamento posto su Viale della Venezia Giulia e da qui l'accesso alla Villa.

LUNGHEZZA TRACCIATO: 400 metri

TIPOLOGIA PREVALENTE: Itinerario all'interno di nuove isole ambientali, zone 30, ztl con varchi elettronici

LEGENDA

- ⊙ punto di inizio/fine lotto ○ punto di inizio/fine stralcio
- ▬ PERCORSO DI PROGETTO ▬ ALTRI STRALCI

ROMA



mobilità
ROMA



LOTTO 3 - STRALCIO 5 "LARGO DELLE TERME GORDIANE - VIA BUIE D'ISTRIA"

Stato dei luoghi: Planimetria generale e rilievo fotografico



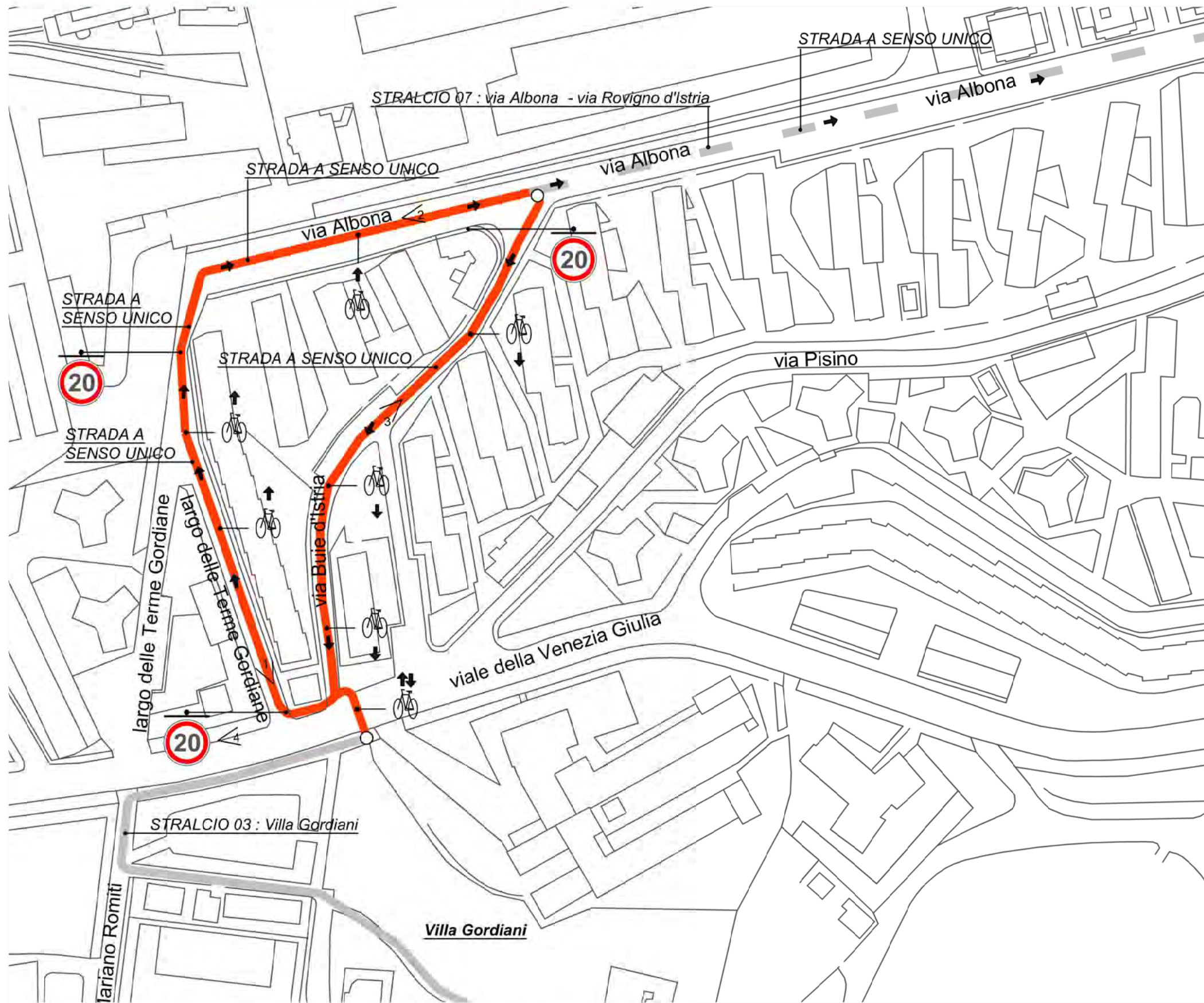
ROMA



mobilità

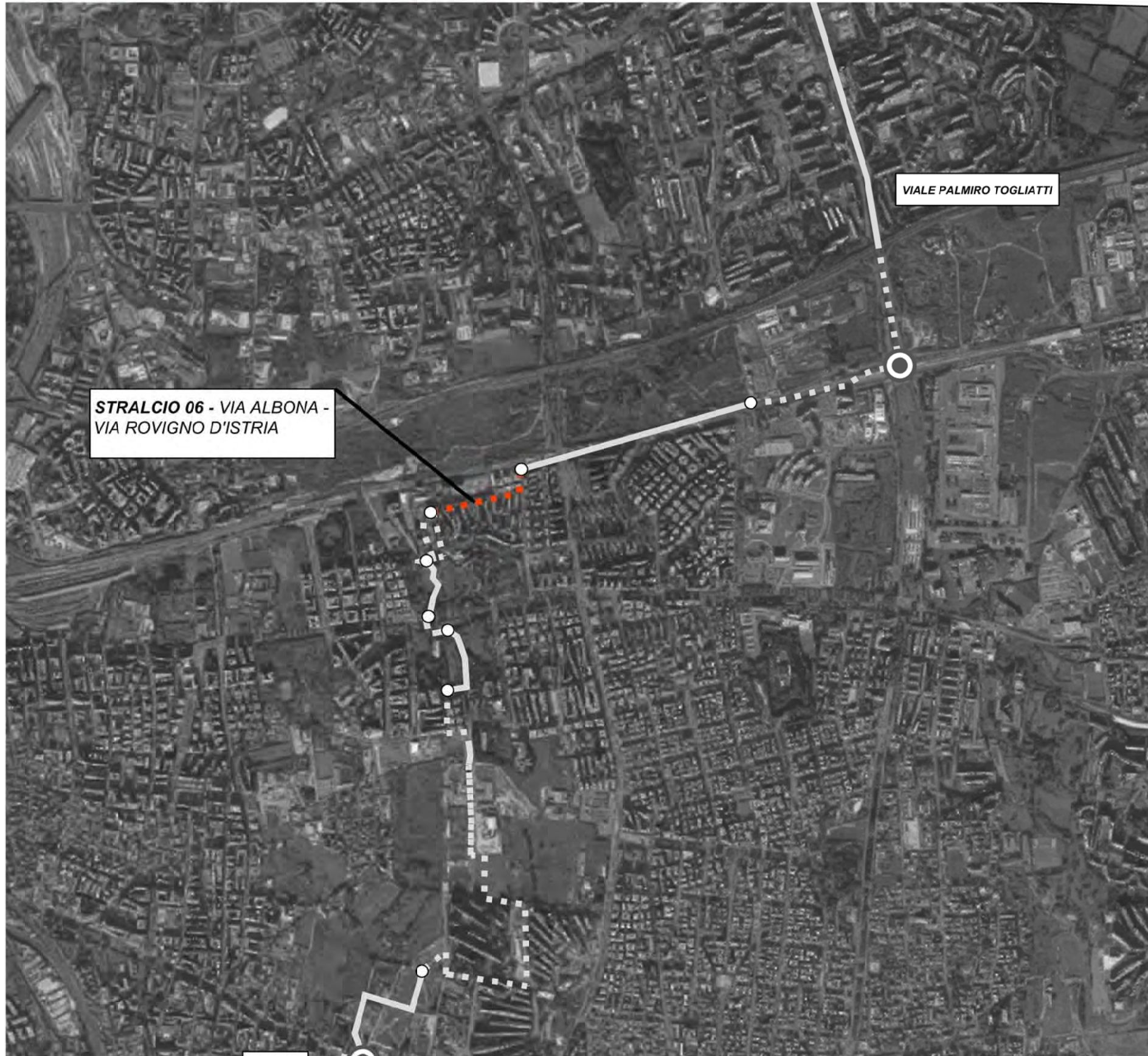
ROMA







LOTTO 3 "VIA ALBONA - VIA ROVIGNO D'ISTRIA" Stralcio 6 - Descrizione



L'asse di via Albona presenta una piattaforma stradale ampia, ad unico senso di marcia con parcheggi in linea bordo strada.

E' stata eliminata la sosta in linea sul lato prospiciente la ferrovia ed è stata inserita la ciclovia di 3.00 mt

Quanto sopra, anticipa la soluzione individuata per via Rovigno d'Istria, dove si è ipotizzata l'eliminazione della sosta in linea e l'inserimento sempre su strada della ciclovia.

LUNGHEZZA TRACCIATO: 470 metri

TIPOLOGIA PREVALENTE: Ciclovia in sede propria (come stabilito dal D.M. 557/92 CAPO II art. 6 e sede riservata su marciapiede e /o strada

LEGENDA

- ⊙ punto di inizio/fine lotto ○ punto di inizio/fine stralcio
- ▬ PERCORSO DI PROGETTO ▬ ALTRI STRALCI



ROMA



mobilità
ROMA





LOTTO 3 - STRALCIO 6 "VIA ALBONA - VIA ROVIGNO D'ISTRIA"
Stato dei luoghi: Planimetria generale e rilievo fotografico





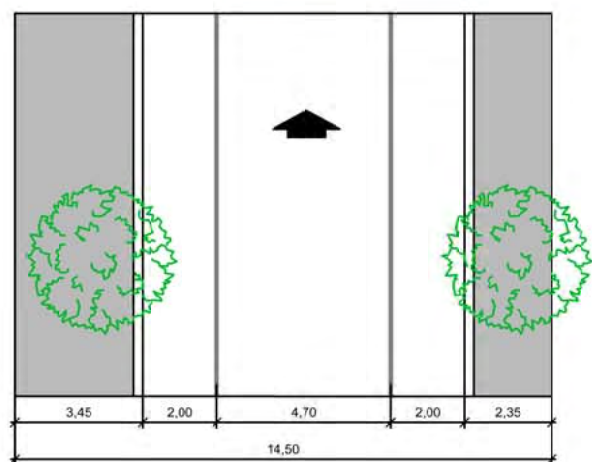
LOTTO 3 - STRALCIO 6 "VIA ALBONA - VIA ROVIGNO D'ISTRIA" Stato dei luoghi: Particolare 1 - Planimetria e sezioni



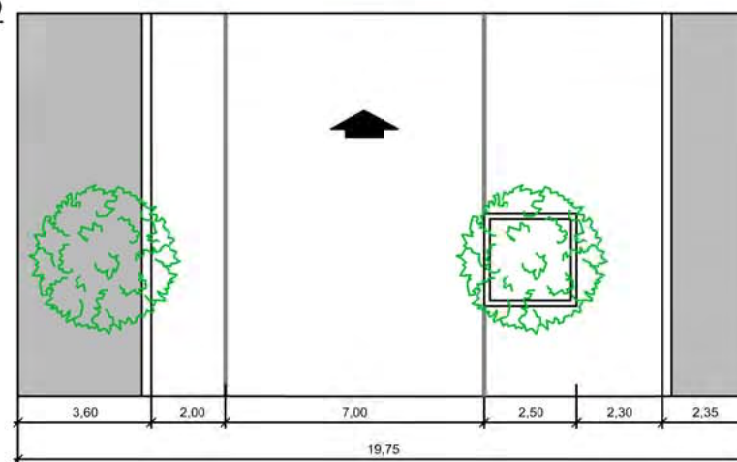
scala 1:1000

scala 1:200

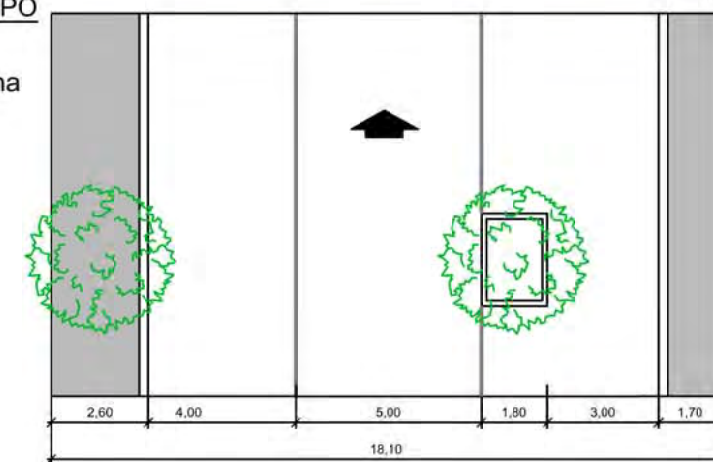
PIANTA TIPO
A-A'
Via Albona



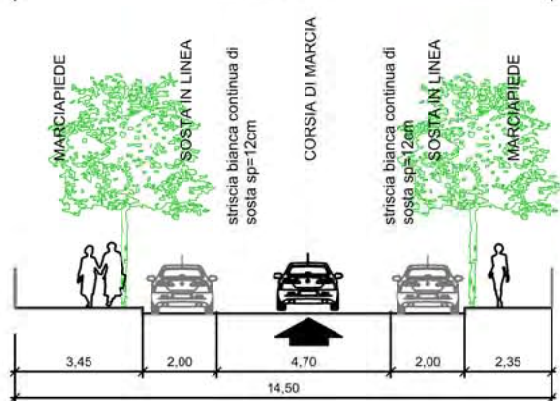
PIANTA TIPO
B-B'
Via Albona



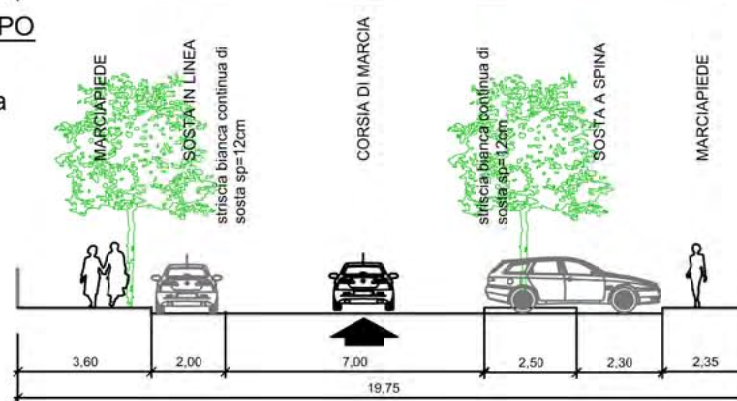
PIANTA TIPO
C-C'
Via Albona



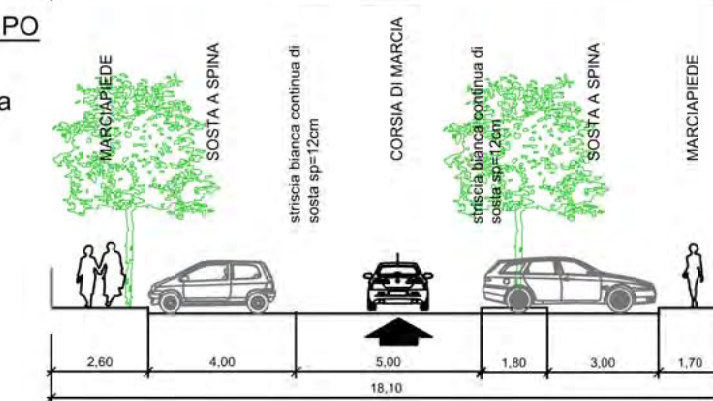
SEZIONE TIPO
A-A'
Via Albona



SEZIONE TIPO
B-B'
Via Albona



SEZIONE TIPO
C-C'
Via Albona



ROMA

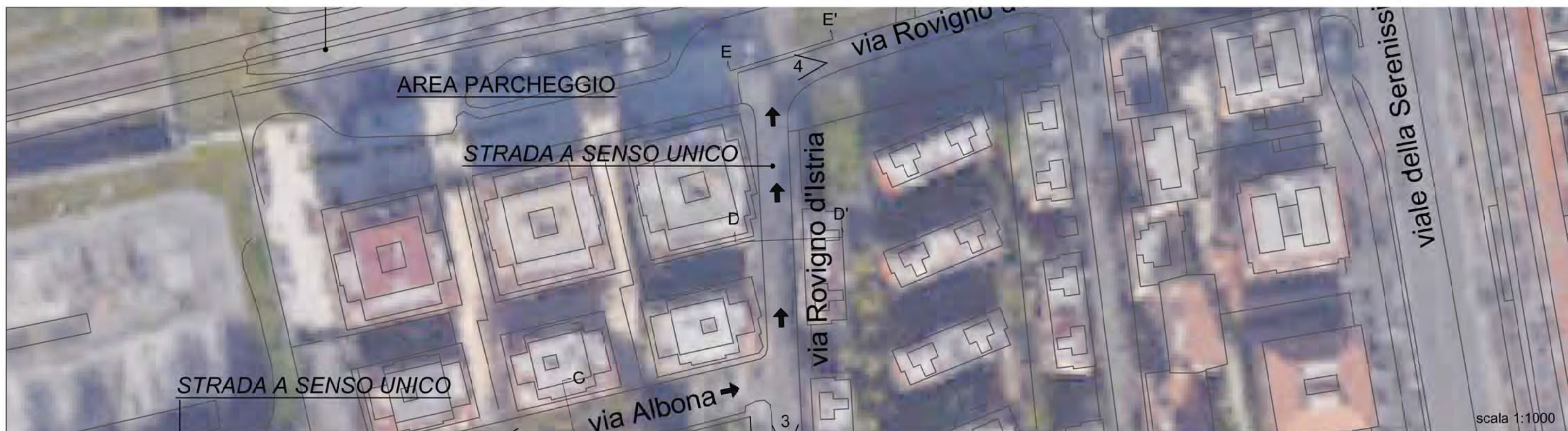


mobilità
ROMA





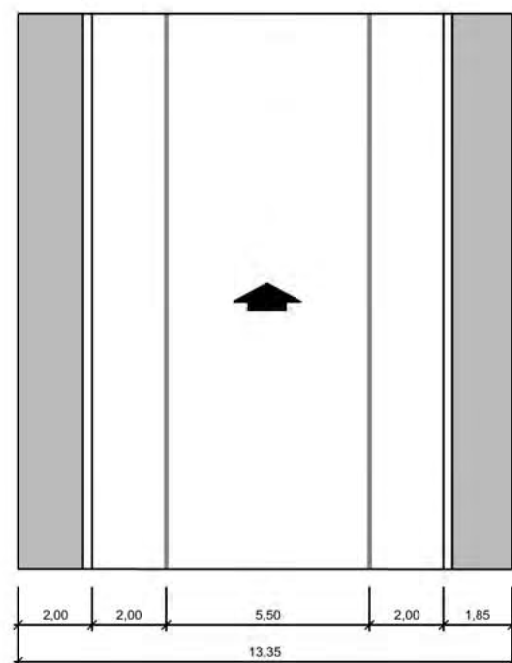
LOTTO 3 - STRALCIO 6 "VIA ALBONA - VIA ROVIGNO D'ISTRIA" Stato dei luoghi: Particolare 2 - Planimetria e sezioni



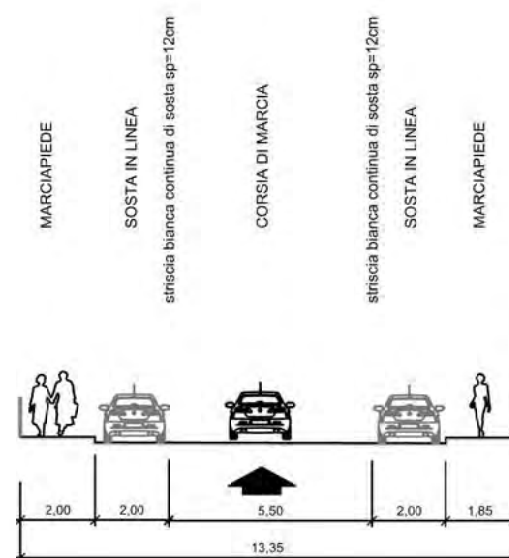
scala 1:1000

scala 1:200

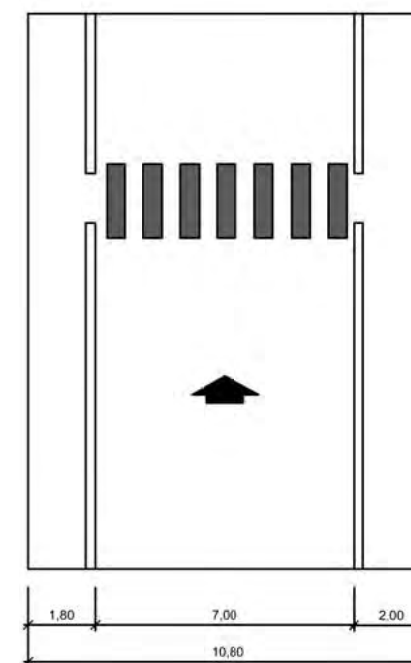
PIANTA TIPO D-D'
Via Rovigno d'Istria
STATO ATTUALE



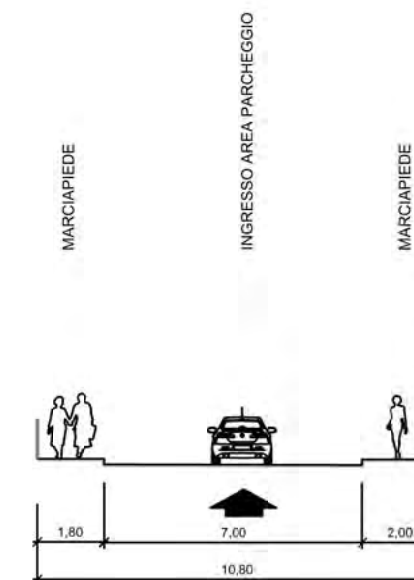
SEZIONE TIPO D-D'
Via Rovigno d'Istria
STATO ATTUALE



PIANTA TIPO E-E'
Via Rovigno d'Istria
STATO ATTUALE



SEZIONE TIPO E-E'
Via Rovigno d'Istria
STATO ATTUALE



ROMA

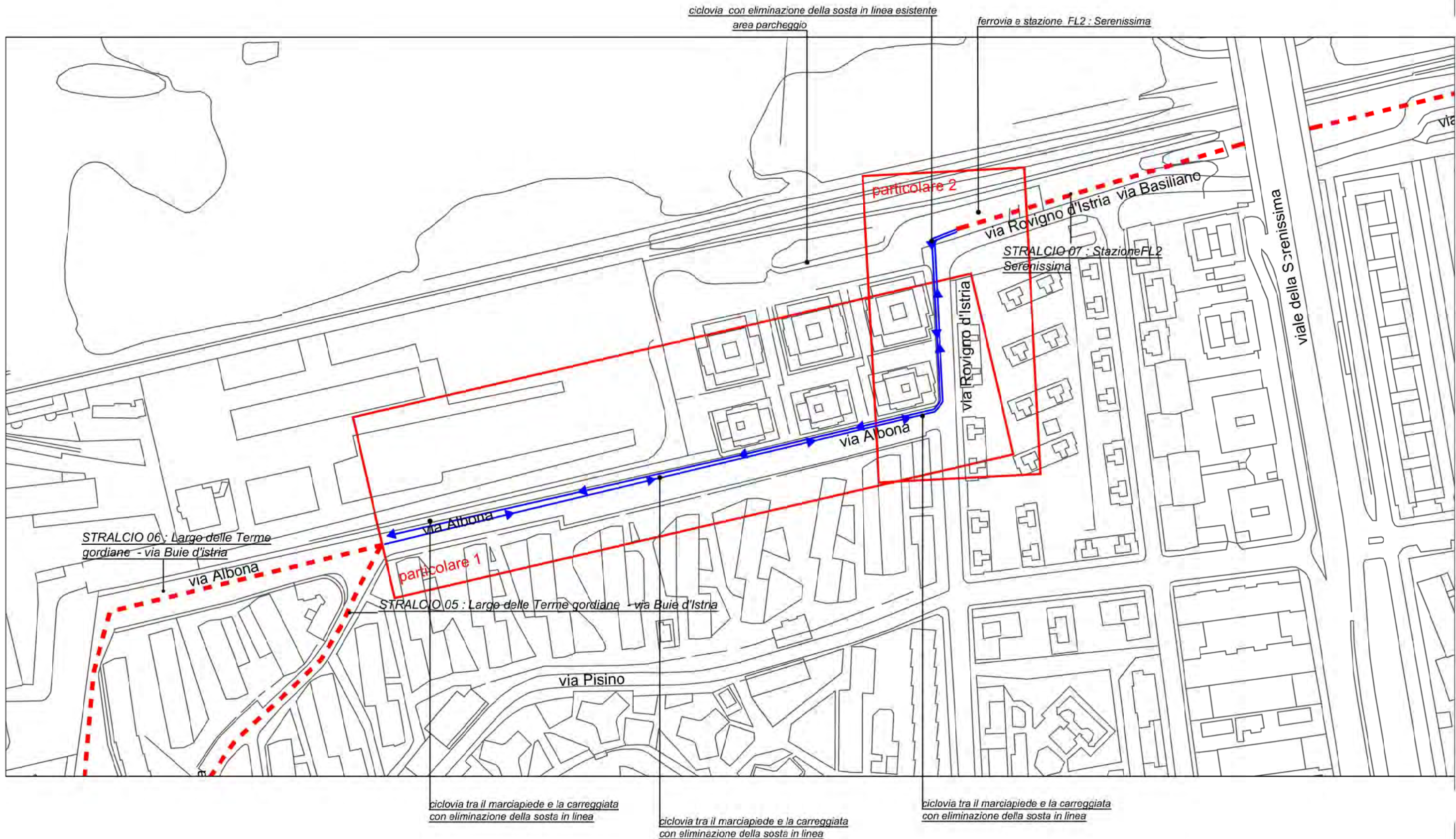


mobilità
ROMA





LOTTO 3 - STRALCIO 6 "VIA ALBONA - VIA ROVIGNO D'ISTRIA" Progetto: Planimetria generale



ciclovìa tra il marciapiede e la carreggiata con eliminazione della sosta in linea

ciclovìa tra il marciapiede e la carreggiata con eliminazione della sosta in linea

ciclovìa tra il marciapiede e la carreggiata con eliminazione della sosta in linea

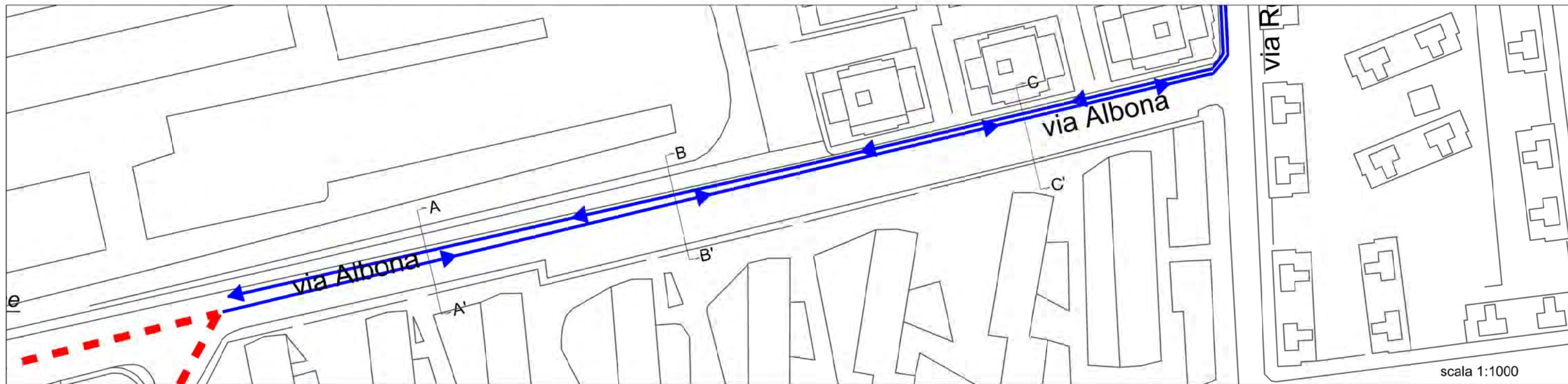


ROMA



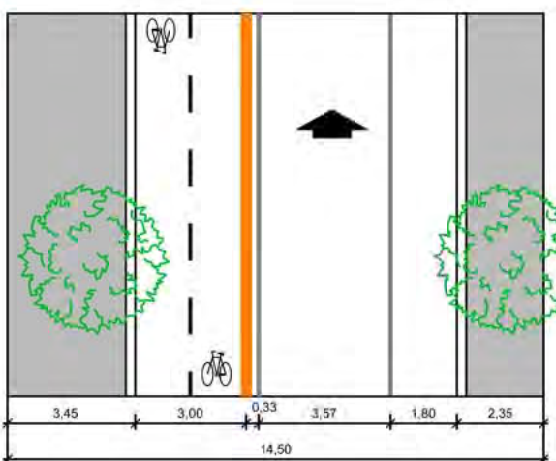
mobilità
ROMA

LOTTO 3 - STRALCIO 6 "VIA ALBONA - VIA ROVIGNO D'ISTRIA"
 Progetto : Particolare 1 - Planimetria e sezioni

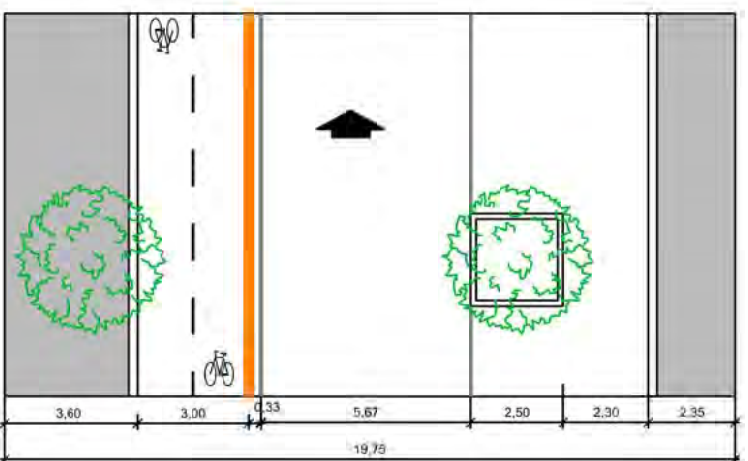


scala 1:1000

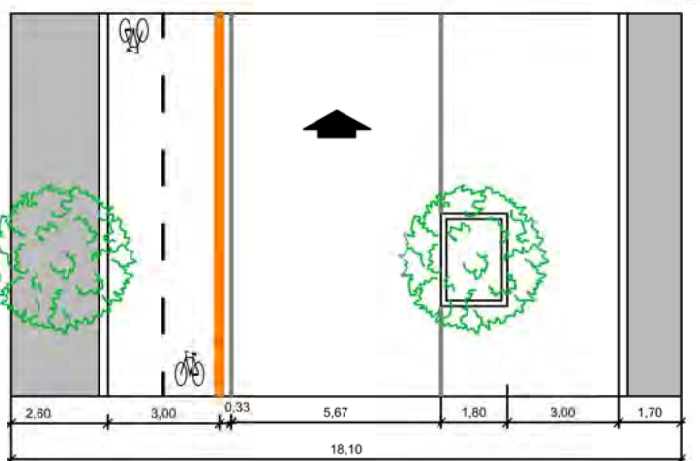
PIANTA TIPO
 A-A'
 Via Albona



PIANTA TIPO
 B-B'
 Via Albona

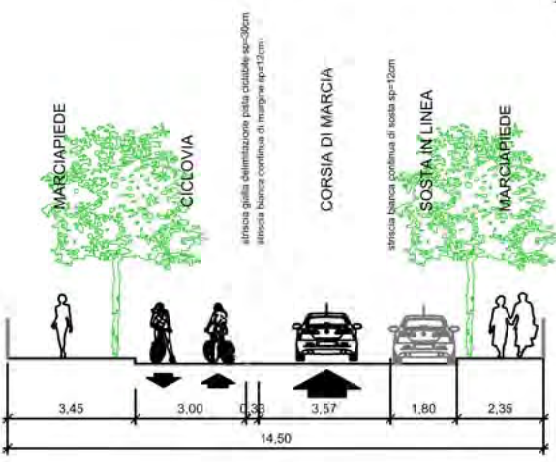


PIANTA TIPO
 C-C'
 Via Albona

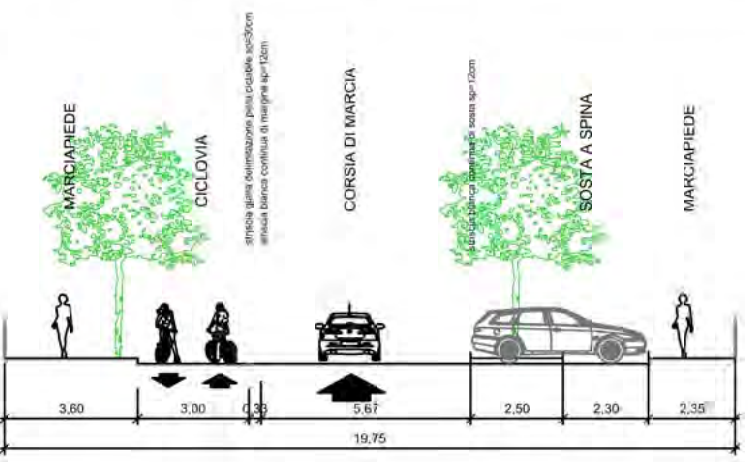


scala 1:200

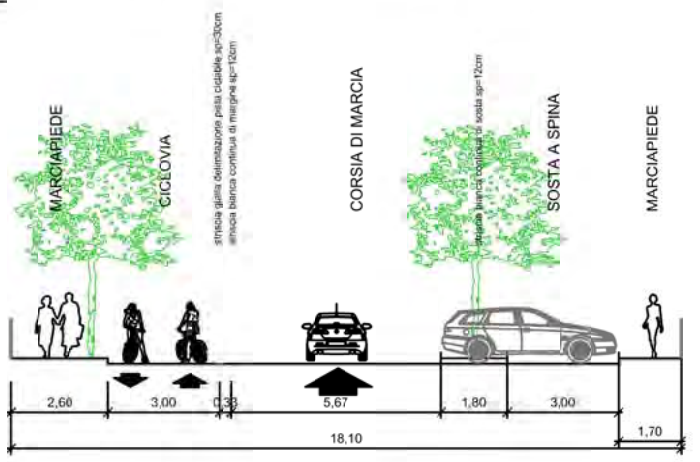
SEZIONE TIPO
 A-A'
 Via Albona



SEZIONE TIPO
 B-B'
 Via Albona

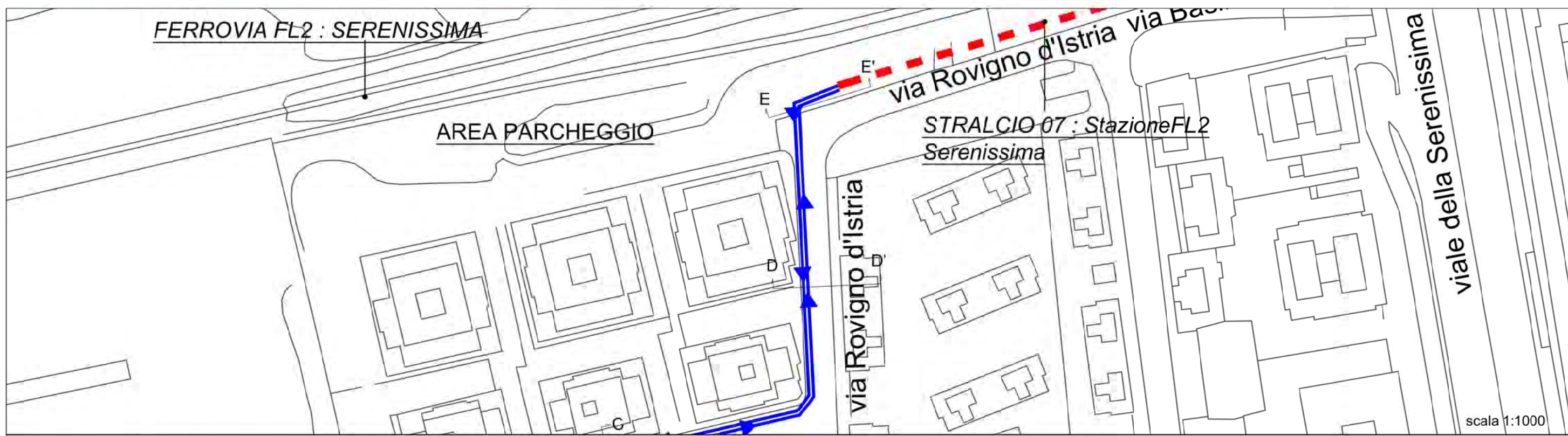


SEZIONE TIPO
 C-C'
 Via Albona



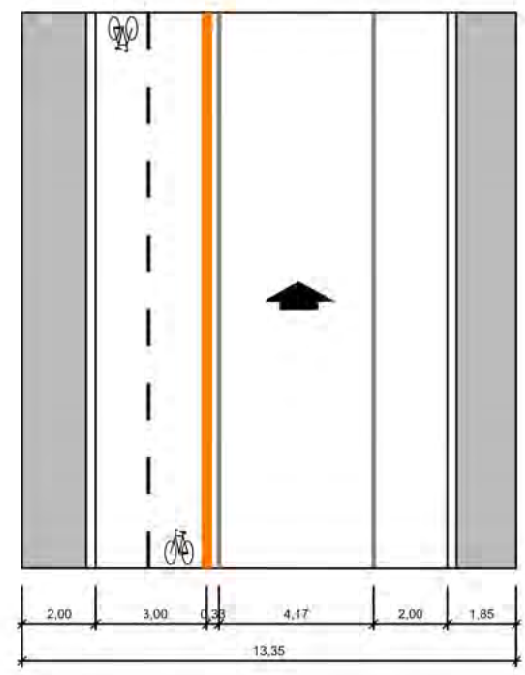


LOTTO 3 - STRALCIO 5 "VIA ALBONA - VIA ROVIGNO D'ISTRIA" Progetto : Particolare 2 - Planimetria e sezioni

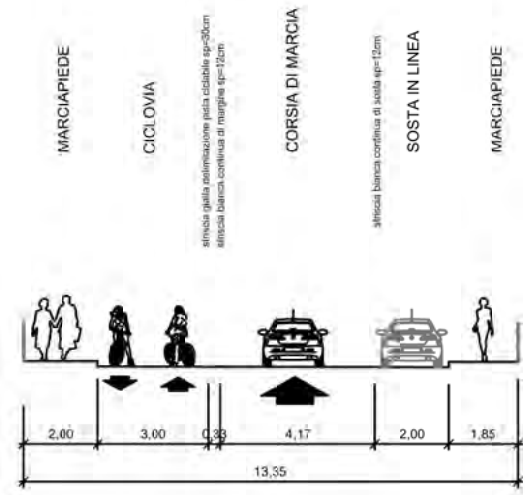


scala 1:1000
scala 1:200

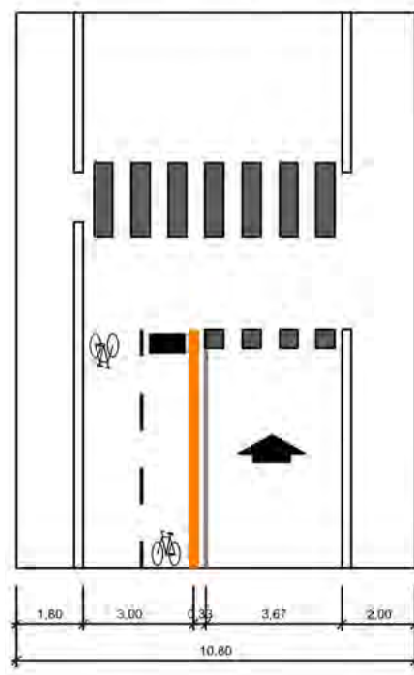
PIANTA TIPO D-D'
Via Rovigno d'Istria
STATO ATTUALE



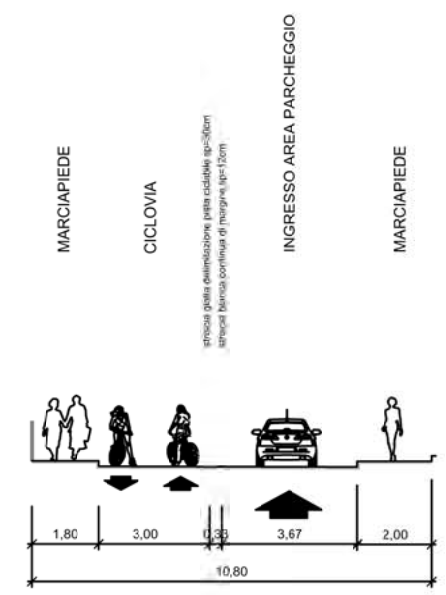
SEZIONE TIPO D-D'
Via Rovigno d'Istria
STATO ATTUALE



PIANTA TIPO E-E'
Via Rovigno d'Istria
STATO ATTUALE

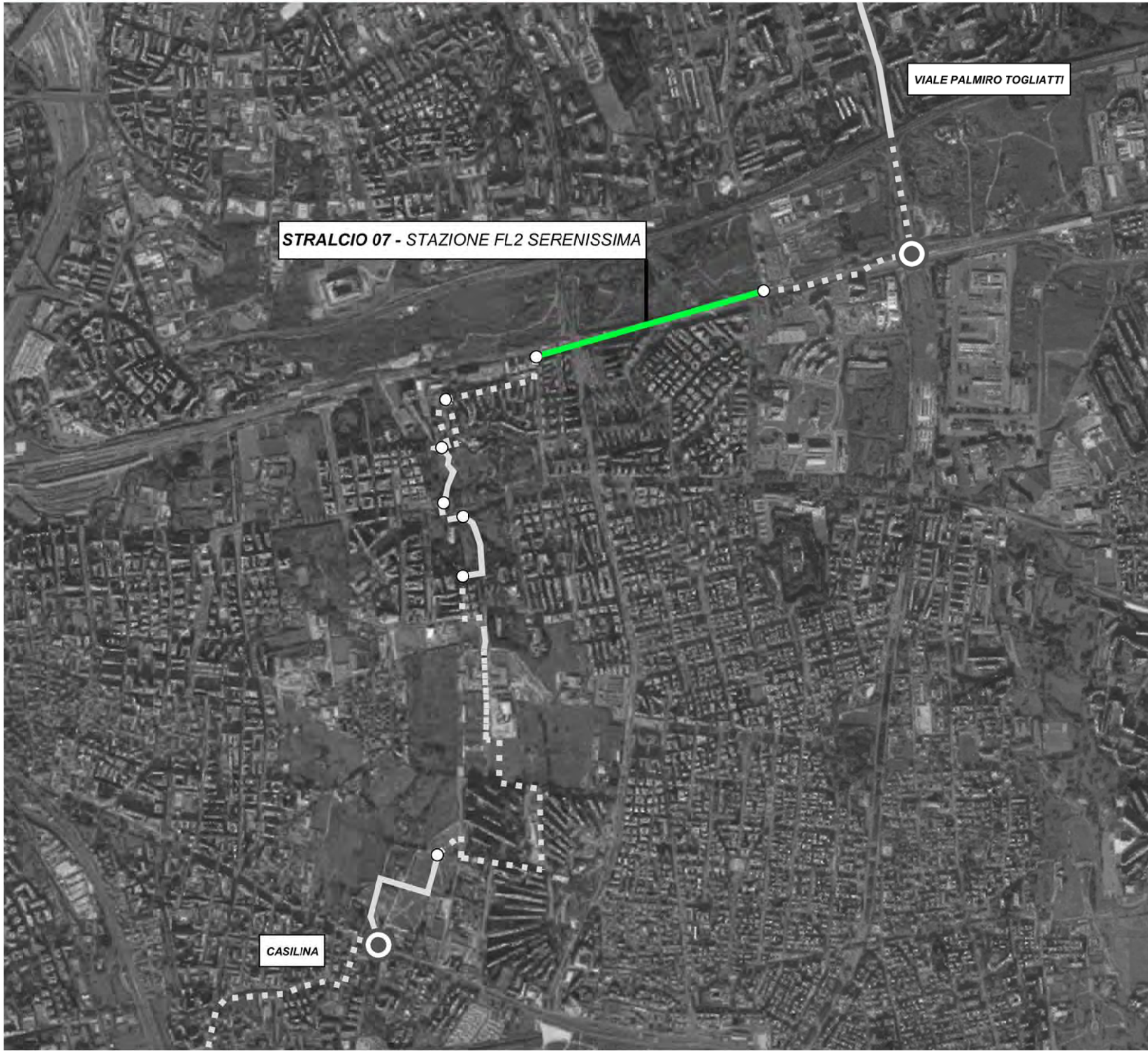


SEZIONE TIPO E-E'
Via Rovigno d'Istria
STATO ATTUALE





LOTTO 3 "STAZIONE FL2 SERENISSIMA" Stralcio 7 - Descrizione



L'esteso "parco lineare" realizzato sulla piattaforma sovrastante il piano ferroviario, che da via Rovigno d'Istria giunge sino in prossimità di via Collatina Vecchia, rappresenta un importante e prezioso collegamento esistente, da utilizzare per il consentire all'itinerario ciclabile di superare, senza interventi di sorta, i densi aggregati urbani posti a sud della ferrovia.

Proveniente da via Rovigno d'Istria, l'itinerario entra nell'area di parcheggio in fondo alla strada e da qui corre lungo l'area pavimentata esistente che viene ampliata sino a costeggiare il parcheggio posto in prossimità di via Grotta di Gregna. Da questo l'itinerario esce su via Achille Scarpitti.

LUNGHEZZA TRACCIATO: 920 metri
TIPOLOGIA PREVALENTE: Ciclovìa in sede propria (come stabilito dal D.M. 557/92 CAPO II art. 6 e sede riservata su marciapiede e /o strada

LEGENDA

- ⊙ punto di inizio/fine lotto ○ punto di inizio/fine stralcio
- PERCORSI CICLOPEDONALI ESISTENTI IN AREE VERDI (ville, parchi, giardini)
- ▬ ALTRI STRALCI





LOTTO 3 - STRALCIO 7 "STAZIONE FL2 SERENISSIMA"

Stato dei luoghi: Inserimento urbano



ROMA



mobilità
ROMA





LOTTO 3 - STRALCIO 7 "STAZIONE FL2 SERENISSIMA"
Stato dei luoghi: Rilievo fotografico



STAZIONE FERROVIARIA FL2 SERENISSIMA



PARCHEGGIO



USCITA SU VIA SCARPITTI



PERCORSI PAVIMENTATI



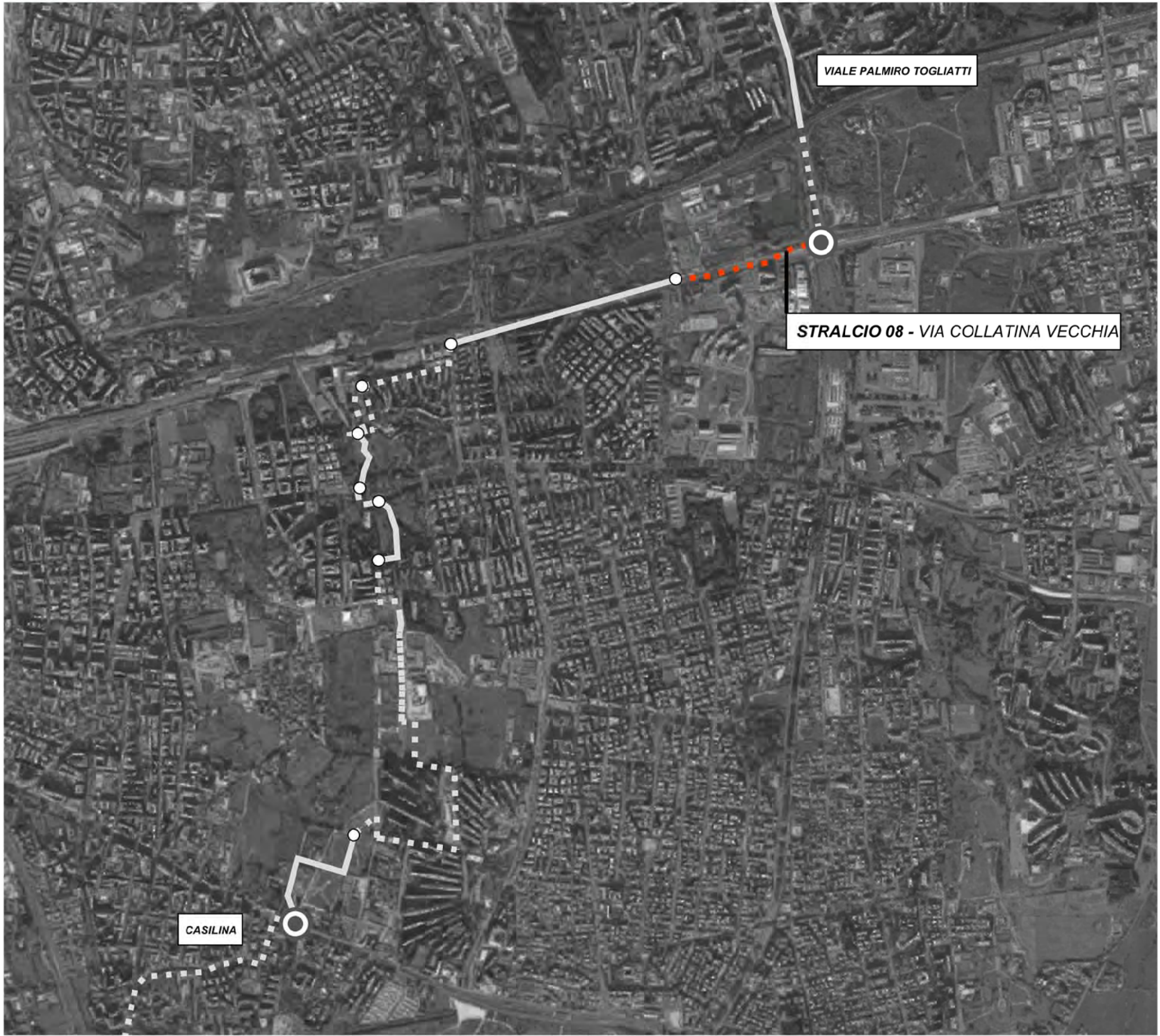


LOTTO 3 - STRALCIO 7 "STAZIONE FL2 SERENISSIMA"
Progetto: individuazione del percorso





LOTTO 3 "VIA COLLATINA VECCHIA" Stralcio 8 - Descrizione



Lo stralcio è interamente di nuovo impianto, ed inizia dall'intersezione con via Grotta di Gregna fino all'innesto con viale Palmiro Togliatti;

nel primo tratto - particolare 1 - la sede della Ciclovía (sezione di 3.5 m) è presente sul lato della ferrovia, dove è prevista la riqualificazione del verde esistente, mentre nel secondo tratto si passa sul lato opposto tramite un nuovo attraversamento in quota, segnalato dal cambio di pavimentazione e il restringimento della carreggiata per garantirne la sicurezza.

Anche il secondo tratto ridisegna completamente il lato della consolare, tramite una serie di interventi che portano ad individuare efficacemente il percorso e riqualificarlo con nuovi attraversamenti, marciapiedi e verde di margine

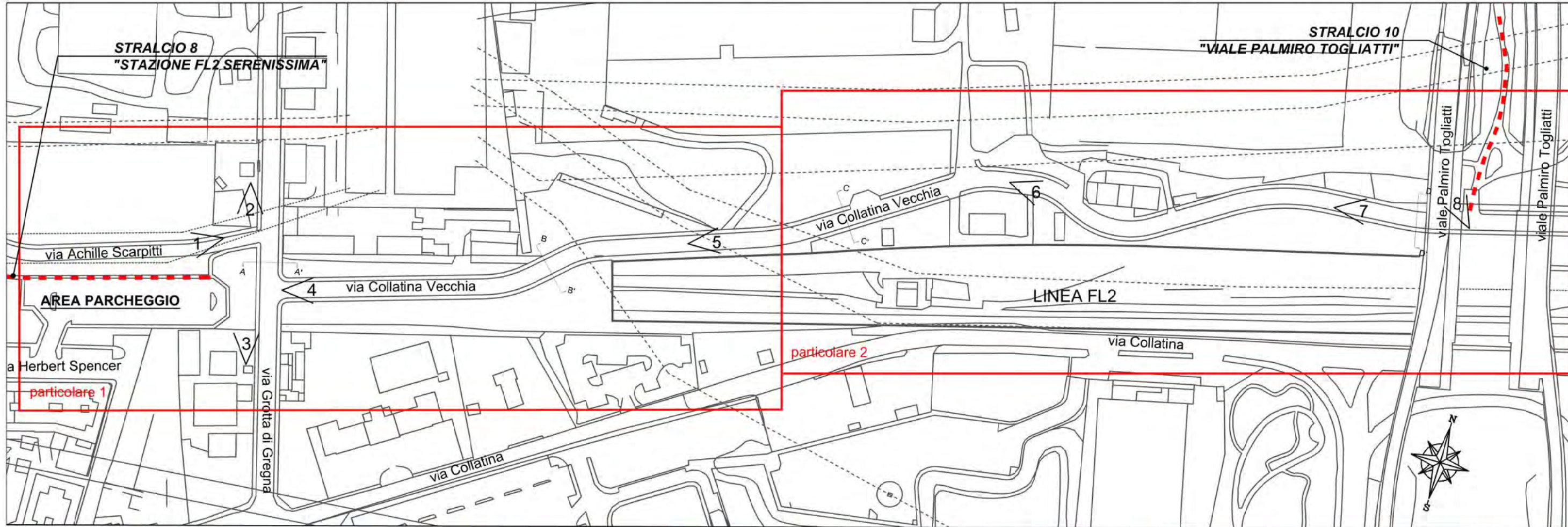
LUNGHEZZA TRACCIATO: 640 metri
TIPOLOGIA PREVALENTE: Ciclovía in sede propria (come stabilito dal D.M. 557/92 CAPO II art. 6 e sede riservata su marciapiede e /o strada

- LEGENDA**
- ⊙ punto di inizio/fine lotto ○ punto di inizio/fine stralcio
 - ▬ PERCORSO DI PROGETTO ▬ ALTRI STRALCI



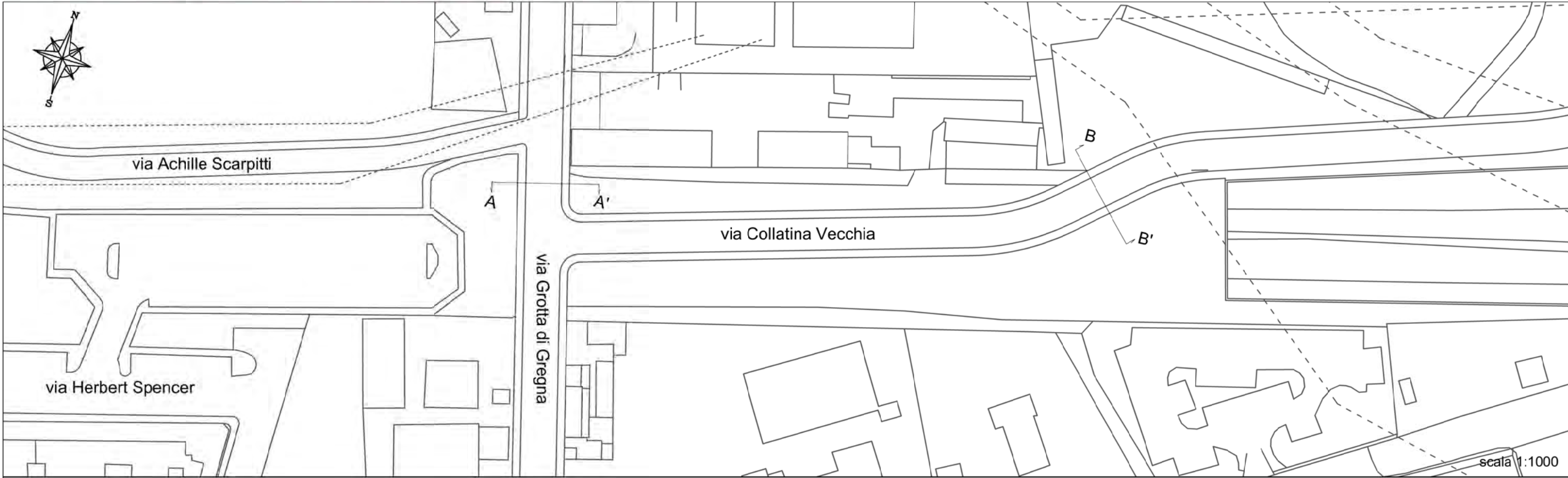


LOTTO 3 - STRALCIO 8 "VIA COLLATINA VECCHIA" Stato dei luoghi: Planimetria generale e rilievo fotografico

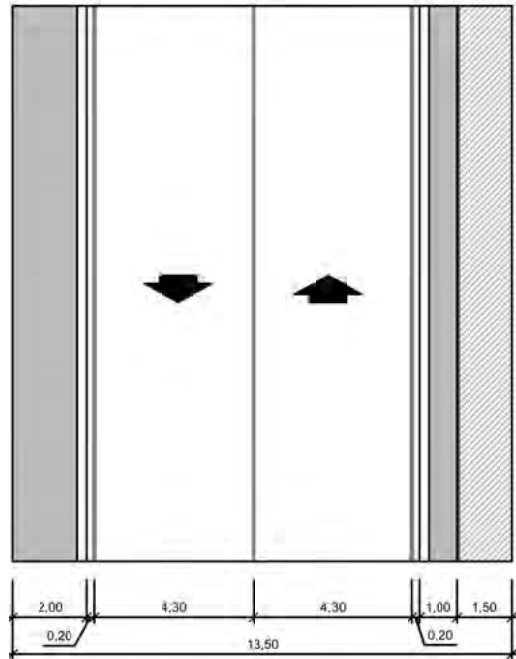




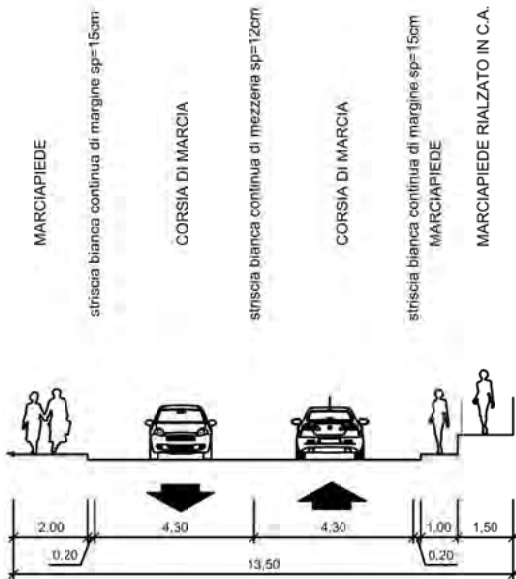
LOTTO 3 - STRALCIO 8 "VIA COLLATINA VECCHIA" Stato dei luoghi: Particolare 1 - Planimetria e sezioni



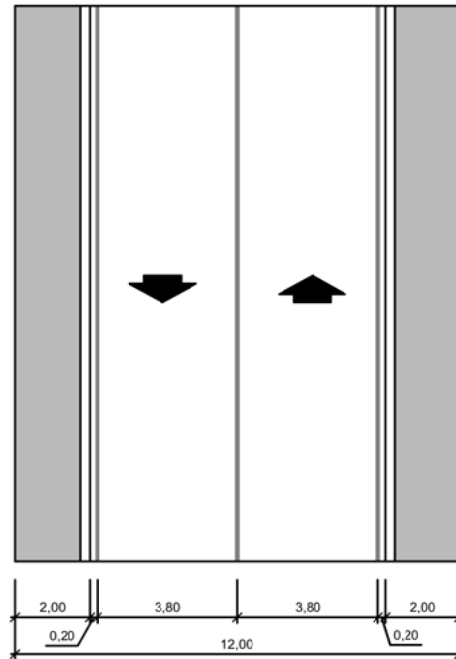
PIANTA TIPO A-A'
Via Grotta di Gregna
STATO ATTUALE



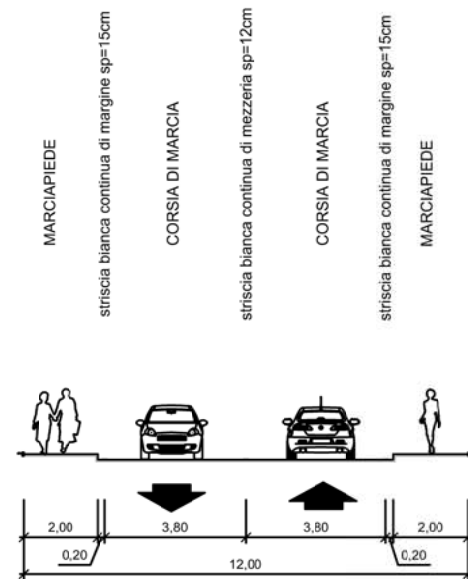
SEZIONE TIPO A-A'
Via Grotta di Gregna
STATO ATTUALE



PIANTA TIPO B-B'
Via Collatina Vecchia
STATO ATTUALE



SEZIONE TIPO B-B'
Via Collatina Vecchia
STATO ATTUALE

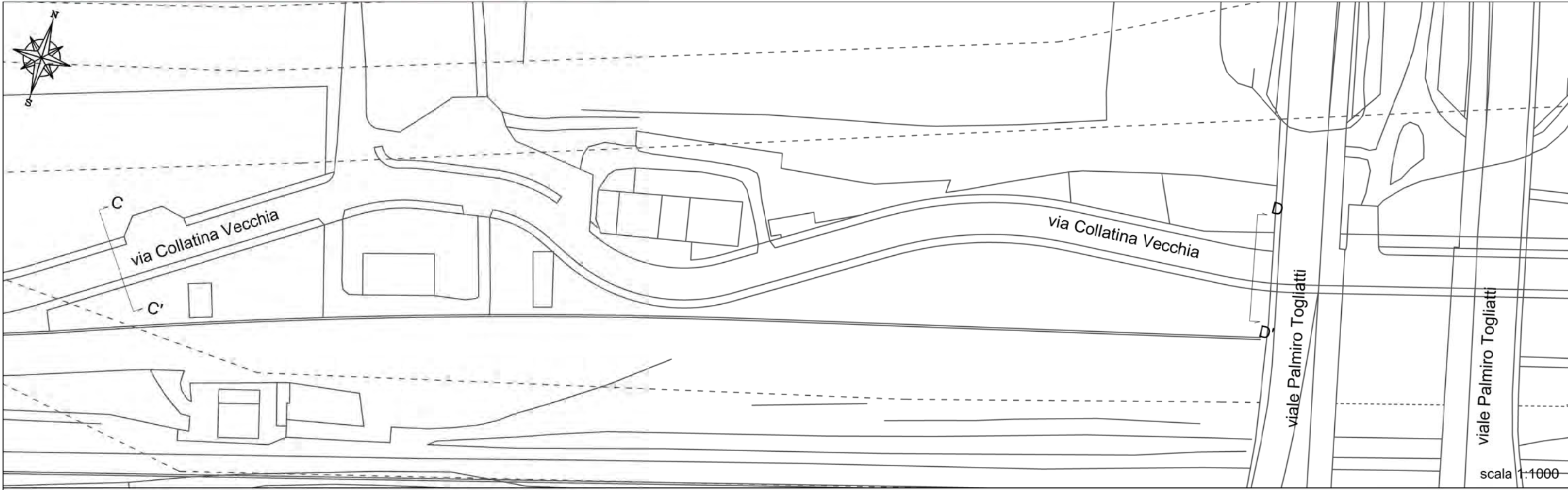


scala 1:1000
scala 1:200

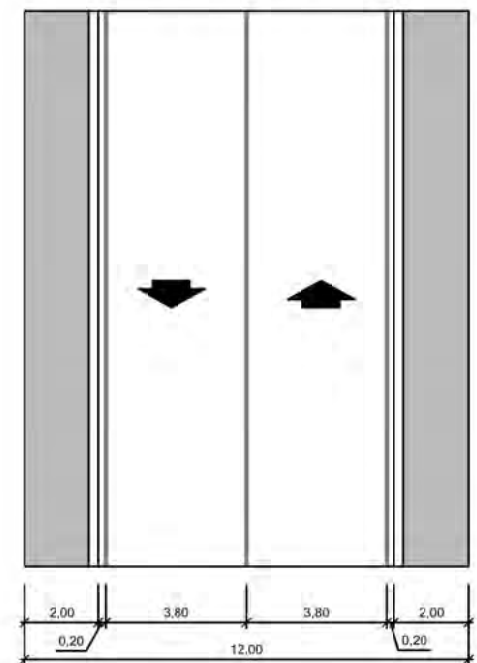




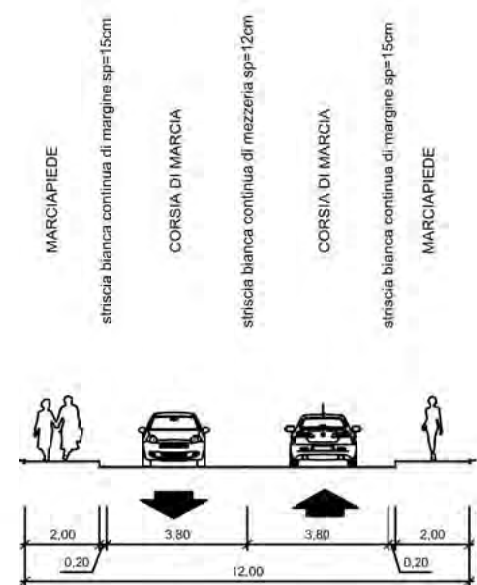
LOTTO 3 - STRALCIO 8 "VIA COLLATINA VECCHIA" Stato dei luoghi: Particolare 2 - Planimetria e sezioni



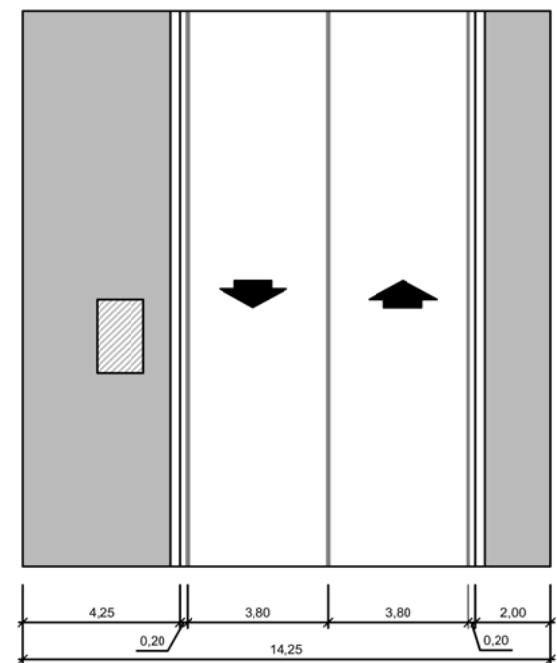
PIANTA TIPO C-C'
Via Collatina Vecchia
STATO ATTUALE



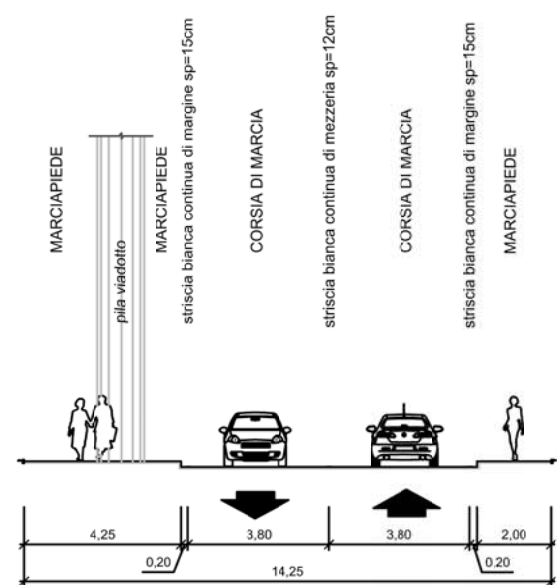
SEZIONE TIPO C-C'
Via Collatina Vecchia
STATO ATTUALE



PIANTA TIPO D-D'
Via Collatina Vecchia
STATO ATTUALE



SEZIONE TIPO D-D'
Via Collatina Vecchia
STATO ATTUALE



scala 1:200

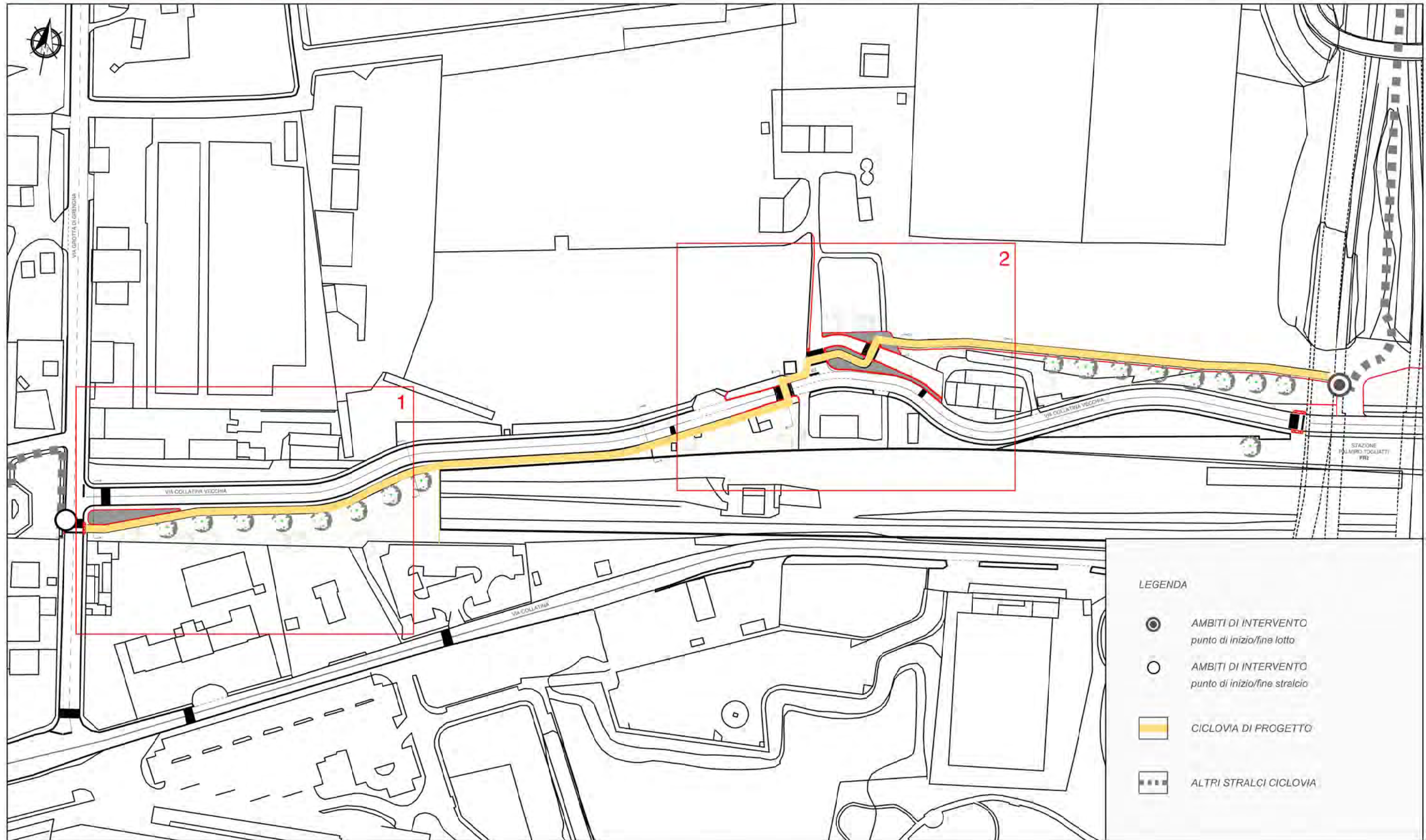


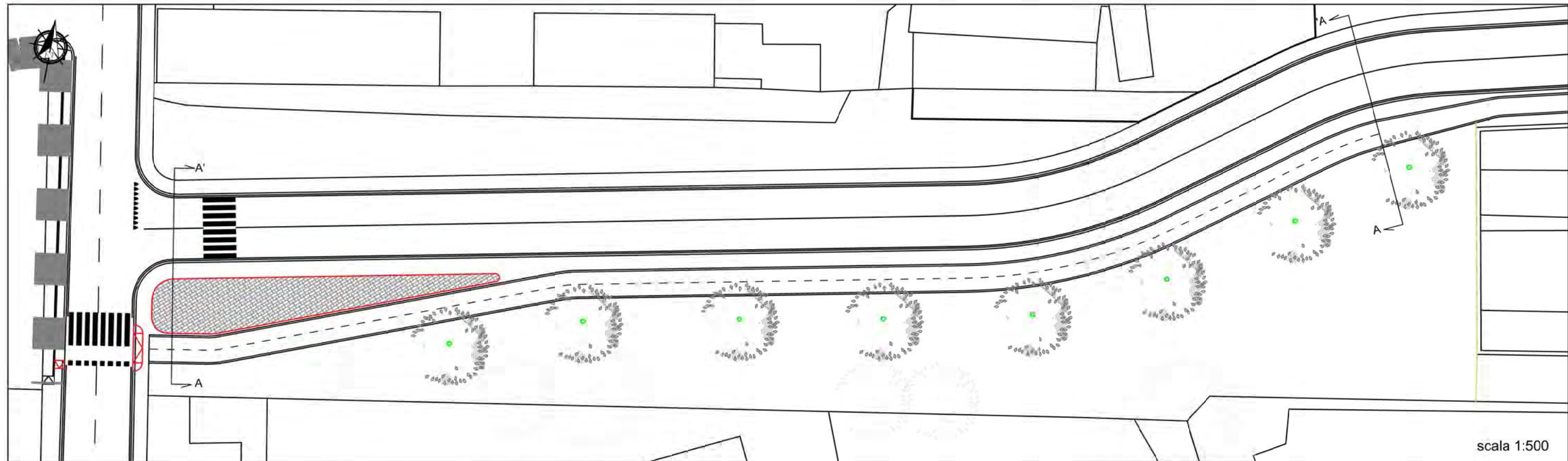
ROMA



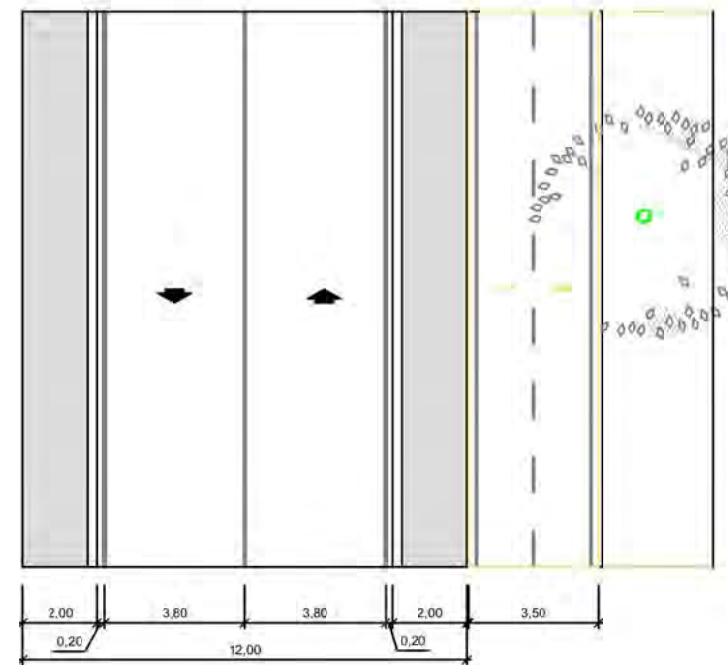
mobilità
ROMA



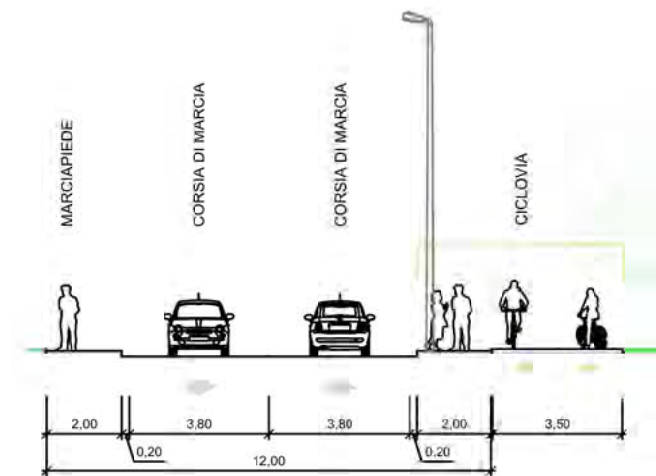




PIANTA TIPO A-A'
VIA COLLATINA VECCHIA
STATO DI PROGETTO

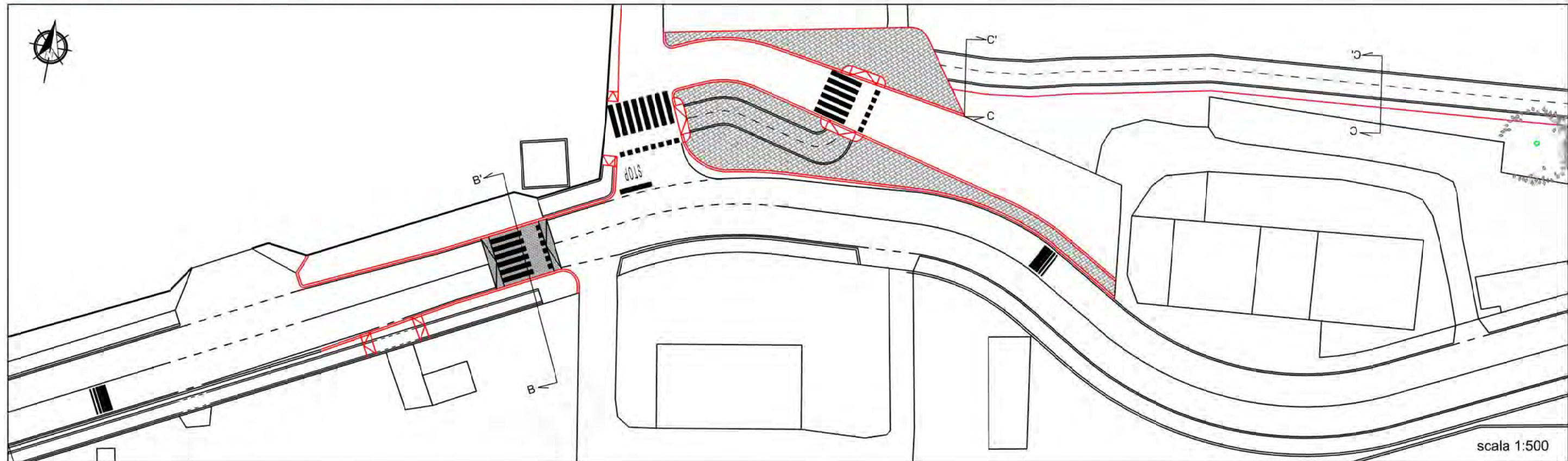


SEZIONE TIPO A-A'
VIA COLLATINA VECCHIA
STATO DI PROGETTO

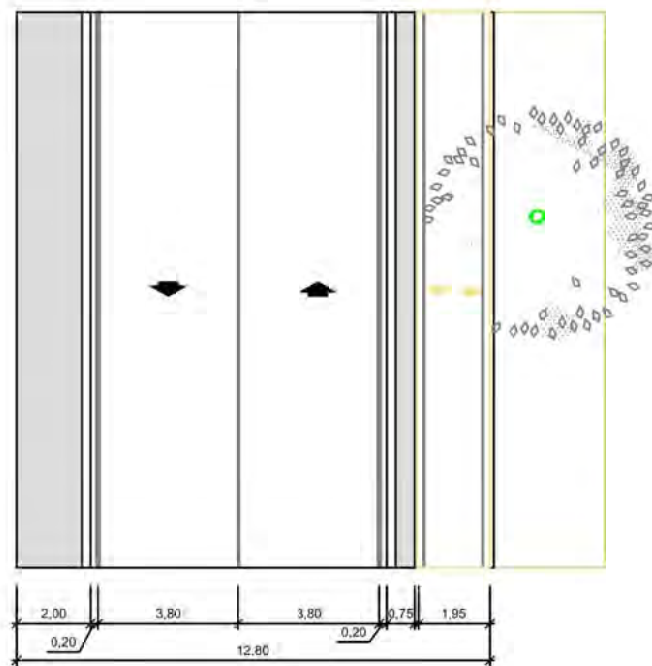


scala 1:200

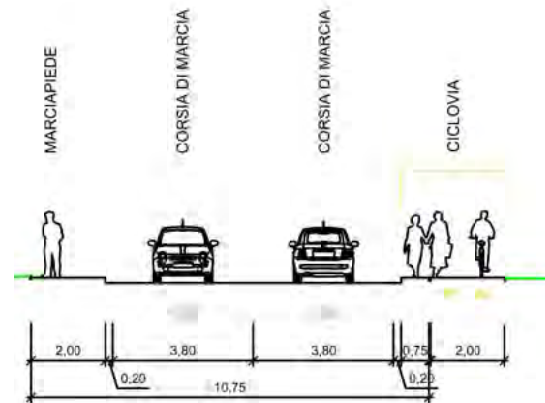




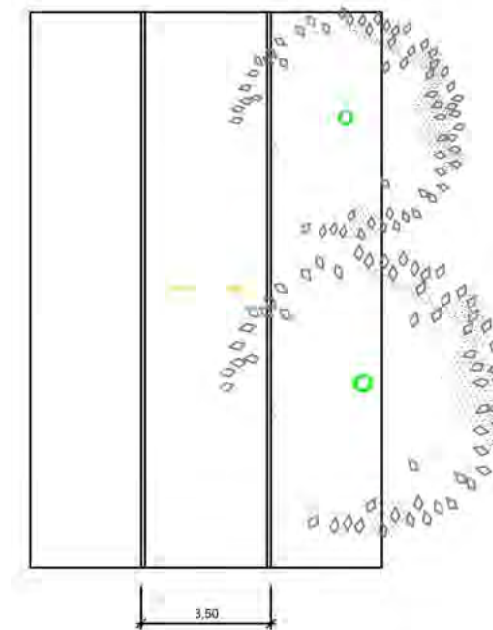
PIANTA TIPO B-B'
VIA COLLATINA VECCHIA
STATO DI PROGETTO



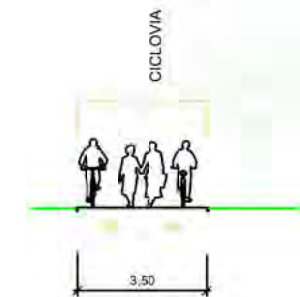
SEZIONE TIPO B-B'
VIA COLLATINA VECCHIA
STATO DI PROGETTO



PIANTA TIPO C-C'
VIA COLLATINA VECCHIA
STATO DI PROGETTO



SEZIONE TIPO C-C'
VIA COLLATINA VECCHIA
STATO DI PROGETTO



scala 1:500

scala 1:500

