



# CITTÀ DI LUCCA

Settore Dipartimentale 5 - Opere Pubbliche

U.O. 5.3 - Strade, Fossi e Canali

## PIANO URBANO DI MOBILITA' CICLABILE DEL COMUNE DI LUCCA

### RELAZIONE

DATA

GIUGNO 2014

REV **r0**

**GRUPPO DI PROGETTAZIONE**

Dott. Arch. Costantino DI PIERO

Dott. Ing. Andrea BIGGI

**Il Progettista**

*Dott. Arch. Costantino DI PIERO*

**Il Dirigente**

*Dott. Ing. Antonella GIANNINI*

# **Piano Urbano di Mobilità Ciclabile del Comune di Lucca**

## **1. Obiettivi**

Numerose indicazioni della Commissione Europea evidenziano l'importanza che la ciclabilità urbana ricopre nel quadro delle strategie di riqualificazione dell'ambiente urbano e lotta all'inquinamento acustico ed atmosferico.

La presente Proposta di Piano rappresenta l'avvio di un percorso che può contribuire positivamente a considerare la bicicletta un'opportunità per la mobilità sia in ambito urbano che in ambito extraurbano.

Il Comune di Lucca riconosce come importante obiettivo da perseguire per migliorare e rendere sostenibile il sistema della mobilità comunale, il favoreggiamento di quella non motorizzata ed in particolar modo della ciclabile.

La promozione della viabilità ciclabile risponde ad obiettivi strategici quali il perseguimento di una mobilità sostenibile e l'agevolazione dell'interscambio tra diversi mezzi di trasporto.

L'obiettivo da perseguire con questo Piano di Mobilità Ciclabile è duplice:

- preservare il patrimonio di percorsi ciclo-pedonali esistenti;
- ampliarlo con interventi che ricongiungano i singoli percorsi ciclabili, creando una rete di collegamento tra le zone più attrattive e di interesse sociale, quali il Centro Storico della Città, le varie Frazioni, il nuovo Ospedale San Luca, la Stazione ferroviaria e dei bus, vari parcheggi auto.

## 2. Riferimenti normativi

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo Codice della strada” e il DPR 16 dicembre 1992, n. 495 “Regolamento di esecuzione”
- MINISTERO LL PP – DECRETO 30 novembre 1999, n. 557 – “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”
- Legge 28 giugno 1991, n. 208 – “Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane”
- Legge Regionale 4 novembre 2011, n. 55 di istituzione del piano regionale integrato infrastrutture e mobilità (PRIIM)
- Legge Regionale del 6 giugno 2012, n. 27 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”

### 3. Criteri di progettazione della rete di itinerari ciclabili

Si definisce “pista ciclabile” la parte della strada, riservata alla circolazione dei velocipedi, che dovrebbe essere opportunamente delimitata ed individuata rispetto alle altre parti della carreggiata.

Con il termine itinerario ciclabile si intende un percorso lungo il quale vengono predisposti apprestamenti specifici per il transito di biciclette.

Tali apprestamenti, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, sono di diversa tipologia e possono essere classificati in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che gli stessi offrono all'utenza ciclistica, secondo la seguente gerarchia tipologica (decreto 557 del 30 novembre 1999, art. 4):

- a) piste ciclabili in sede propria;
- b) piste ciclabili su corsia riservata;
- c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

Gli itinerari ciclabili possono essere utilizzati per esigenze prevalentemente legate alla mobilità lavorativa e scolastica quale sistema alternativo di trasporto per la risoluzione, anche se parziale, dei maggiori problemi di congestione del traffico urbano o per esigenze prevalentemente turistiche e ricreative.

I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, così come indicato dal Decreto suddetto all'art. 4, sono realizzati all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili.

Tale decreto prevede la possibilità di realizzare percorsi promiscui pedonali e ciclabili sui marciapiedi o percorsi usualmente destinati ai pedoni qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati.

I percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto

sono ammessi, secondo l'art. 4 comma 6, per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile realizzare piste ciclabili per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali.

Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti che puntino alla riduzione del differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, quello veicolare e quello ciclistico.

Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, secondo l'art. 2 del decreto 557/1999, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

- a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermini, che si ritiene possa raggiungersi delle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;
- b) puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;
- c) valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- d) verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed ottenute favorevoli condizioni anche plano-altimetriche dei percorsi.

I criteri generali di progettazione della rete di itinerari ciclabili per Lucca sono mutuabili dal Piano Strutturale, già adottato dall'Amministrazione Comunale.

In accordo con l'art 2 suddetto, nel Piano Strutturale sono individuati i seguenti criteri:

- ✓ le piste ciclabili e/o pedonali devono essere condotte a comporre nel loro insieme una pluralità di itinerari ciclabili e/o pedonali, i quali devono servire, con continuità e con un efficace grado di protezione dei ciclisti, l'intero ambito territoriale degli insediamenti o almeno ambiti significativamente estesi;
- ✓ il disegno generale della rete degli itinerari ciclabili e/o pedonali deve rispondere a criteri di:
  1. gerarchia funzionale;

2. continuità in termini di spazio e del grado di sicurezza offerto;
3. articolazione tipologica e costruttiva in relazione al contesto territoriale, adottando soluzioni differenziate ed articolate a seconda del sito attraversato.

In relazione a questo ultimo punto, il presente Piano propone una classificazione in categorie dei percorsi ciclabili in funzione della qualità degli apprestamenti predisposti per le biciclette.

### **Categorie delle piste ciclabili**

La prima categoria comprende i percorsi per i quali si realizza la completa separazione del traffico dei veicoli a motore da quello di biciclette.

Le caratteristiche principali sono:

- carreggiata separata;
- pavimentazione curata ed eventualmente di colore diverso;
- segnaletica specifica.

Le indicazioni circa le sezioni minime da adottare sono riportate all'art. 7 del Decreto n.557 del 30 Novembre 1999: la larghezza minima della corsia ciclabile è pari a 1,50 metri riducibile ad 1,25 metri nel caso si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 metri. La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 metri.

La seconda categoria di percorsi ciclabili si pone a un livello inferiore e comprende due tipologie:

- corsia riservata sulla carreggiata stradale delimitata da striscia orizzontale;
- percorsi promiscui pedonali e ciclabili.

Il citato Decreto all'art. 6 specifica che le piste su corsia riservata devono essere ad unico senso di marcia concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia. Possono comunque sussistere piste ciclabili formate da due corsie riservate contigue nello stesso senso di marcia qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione. La larghezza minima della corsia ciclabile è di 1,50 metri, comprese le strisce di margine, riducibile ad 1,25 metri nel caso si tratti di due corsie contigue, per una larghezza complessiva di 2,50 metri.

Nulla è specificato dal Decreto per quel che riguarda le dimensioni dei percorsi promiscui pedonali e ciclabili; all'art. 6 è soltanto prevista la possibilità di realizzare una corsia riservata, ricavata dal marciapiede, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.

La terza categoria di percorsi, infine, non offre uno specifico spazio riservato alle biciclette che, quindi, devono viaggiare in promiscuo con gli altri veicoli; lungo tali percorsi deve essere approntata un' adeguata segnaletica che avverta gli altri veicoli della presenza di biciclette ed imponga una disciplina della circolazione che salvaguardi la sicurezza dei ciclisti.

Di norma la prima e la seconda categoria di itinerari ciclabili devono essere adottate quando le strade interessate appartengono alla viabilità principale mentre la terza categoria può essere adottata sulla viabilità locale, dove il transito dei veicoli a motore è modesto e le velocità sono basse, oppure per brevi tratti in cui gli spazi stradali risultano insufficienti ad accogliere uno spazio riservato al traffico ciclistico.

### **Attraversamenti ciclabili**

Gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con presenza di piste ciclabili devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto di comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni, e con i dovuti adattamenti richiesti dall'utenza ciclistica, ad esempio la larghezza delle eventuali isole rompitratte.

Per gli attraversamenti a raso, in aree di intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione medesima.

### **Segnaletica stradale**

Fermo restando l'applicazione delle disposizioni relative alla segnaletica stradale previste dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e s.m.i., le piste ciclabili devono essere provviste della specifica segnaletica verticale di cui ai commi 9 e 10 dell'articolo 122

del suddetto decreto del Presidente della Repubblica all'inizio ed alla fine del loro percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione.

Le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni. Analogamente deve essere segnalato, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista.



Fig1a: Cartelli di inizio e fine di pista ciclabile. (figg II 90 e 91, art 122, DPR 495/92)



Fig1b: Cartelli di inizio e fine pista ciclabile contigua la marciapiede. (figg II 92/a e 93/a, art 122, DPR 495/92)



Fig1c: Cartelli di inizio e fine percorso pedonale e ciclabile. (figg II 92/b e 93/b, art 122, DPR 495/92)



Fig 2: Attraversamento ciclabile. (fig II 324 art 135, DPR 495/92)



Fig 3: Cartello di pericolo per attraversamento ciclabile in strade extraurbane o urbane con velocità superiore a quello stabilito dall'art 142 comma 1 del CdS. (fig II 14 art 88, DPR 495/92)

## Superfici ciclabili

Nel realizzare il sedime, la pavimentazione delle piste ciclabili, deve essere curata al massimo la regolarità delle superfici, al fine di garantire le necessarie condizioni per l'agevole transito dei ciclisti, in particolare non è consentita la presenza di griglie di raccolta delle acque con gli elementi forati principali posti paralleli all'asse delle piste stesse, né con elementi trasversali tali da determinare difficoltà di transito per i ciclisti. Pertanto la pista ciclabile deve avere una pavimentazione che garantisca una elevata scorrevolezza di rotolamento, ma nel contempo anche una buona aderenza in caso di frenata, quindi sono da evitare le pavimentazioni in mattonelle autobloccanti in cls o le pavimentazioni in materiali lapidei comunemente usate per la realizzazione dei marciapiedi, che oltre a procurare vibrazioni non garantiscono le necessarie condizioni di sicurezza per i ciclisti in transito.

Per quanto riguarda alcuni itinerari di interesse turistico presenti nel Comune di Lucca, quali ad esempio il tratto di pista ciclabile sterrata che corre lungo Via del Tempietto e che costeggia l'acquedotto del Nottolini, sono state adottate soluzioni che preservino inalterata la configurazione storico – architettonica del sito.

#### 4. Studio degli itinerari ciclabili e ad uso pedonale

Nel presente studio si fa riferimento agli itinerari ciclabili realizzati ad oggi dal Comune di Lucca ed agli itinerari di progetto per la congiunzione tra le varie zone e di collegamento con i servizi sociali principali.

Possono essere distinti i percorsi di tipo turistico-ricreativo ed i percorsi utilizzati per esigenze di mobilità lavorativa e scolastica, quale sistema alternativo di trasporto in ambito urbano.

Rientrano nel *primo tipo*:

- il percorso sulle Mura urbane;
- il percorso lungo l'argine del fiume Serchio;
- il percorso lungo Via del Tempietto, che costeggia l'acquedotto del Nottolini;
- il percorso di collegamento tra quest'ultimo con via della Formica e via di san Concordio;
- il percorso che attraversa il parco di S. Anna e che collega la Via Pisana con il Viale G. Puccini (ramo urbano della Via Sarzanese).

I percorsi del *secondo tipo* sono essenzialmente costituiti da percorsi:

- di penetrazione al centro storico;
- percorsi di collegamento tra i precedenti tratti;
- percorsi di collegamento con il Presidio Sanitario;
- percorsi di collegamento tra Stazione FS, terminal bus e parcheggi auto con il centro urbano e le varie frazioni.

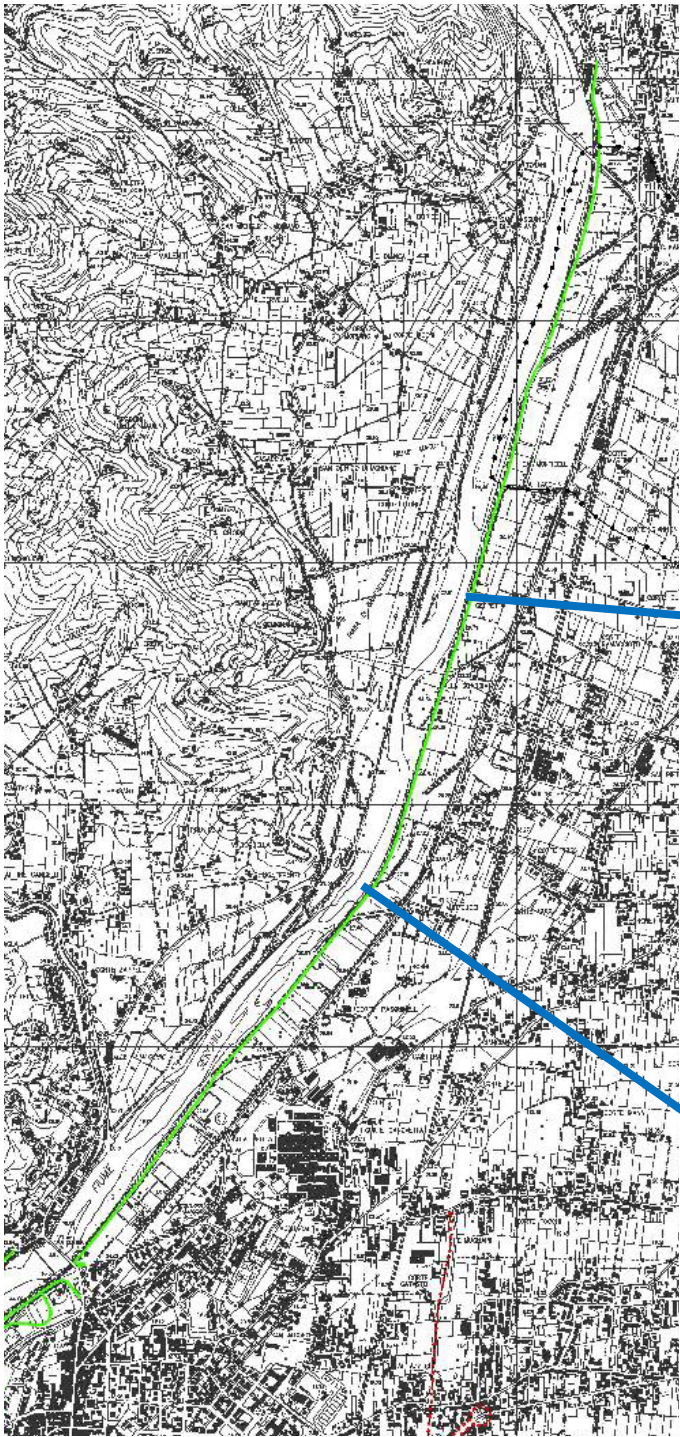
#### **4.1 I percorsi ciclabili attuali**

##### **A) Percorso ciclabile lungo il Parco Fluviale del Fiume Serchio (a Nord della Città)**

Il percorso si trova a nord della Città e si estende da Ponte S. Ansano in Località Ponte a Moriano fino a Ponte San Pietro, oltrepassando il Ponte di Monte San Quirico, costeggiano tutta la sponda sinistra del fiume Serchio; da Monte San Quirico a Ponte S. Pietro si articola il percorso parallelo al primo, ma che corre lungo la sponda destra del fiume.

I due percorsi sono collegati in corrispondenza della passerella ciclo-pedonale situata vicino a Via del Tiro a Segno.

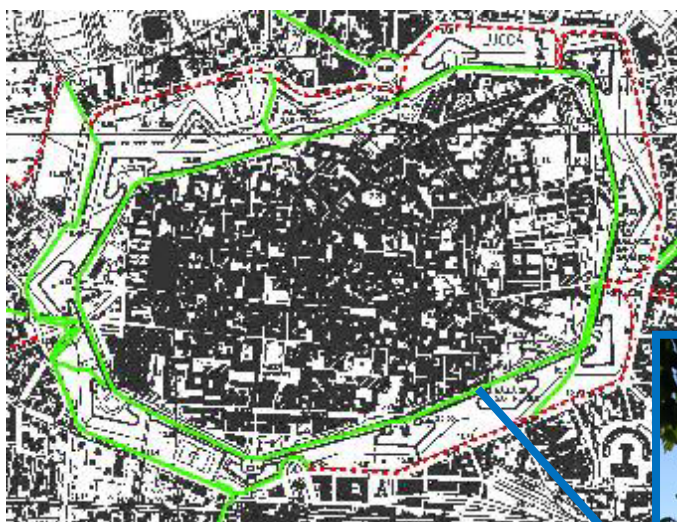




## **B) Percorso ciclabile lungo l'anello delle Mura Urbane**

Il percorso fa da cornice al Centro Storico della Città percorrendo tutto l'anello delle Mura. Tale percorso ha duplice funzione: è un itinerario turistico di grande attrattiva ma anche un importante collegamento tra le varie zone del centro della città e le frazioni.

Infatti grazie a questo anello e alla rete degli altri percorsi presenti è possibile realizzare un reticolo di collegamenti tra tutte le varie frazioni ed i servizi per la popolazione che si trovano nell'area circostante il centro storico.



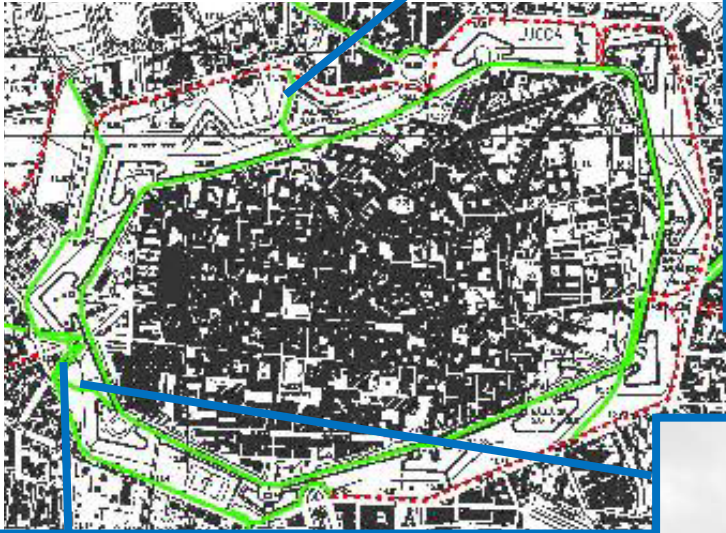
### **C) Percorsi di collegamento tra l'anello delle mura e la circonvallazione**

Sono presenti diversi percorsi ciclabili di collegamento tra il centro storico e le aree esterne; in particolare si distinguono tre Sortite dalle Mura.

A nord della città, la Sortita di S. Frediano collega il centro con la circonvallazione, da qui seguendo brevi percorsi in promiscuo con le auto è facilmente raggiungibile il parcheggio di Via delle Tagliate, dal quale è possibile usufruire anche di bus in quanto luogo di fermata, così da poter ottenere un collegamento di interscambio bicicletta – auto oppure bicicletta – bus.

A ovest della città la Sortita del Pallone collega l'anello delle Mura Urbane con la pista ciclabile che corre a fianco della circonvallazione; da qui è possibile indirizzarsi verso la vicina zona di S. Anna, già fornita di una lunga pista ciclabile e per la quale ne sono in progetto altre, ma anche verso le altre zone sempre costeggiando la circonvallazione.

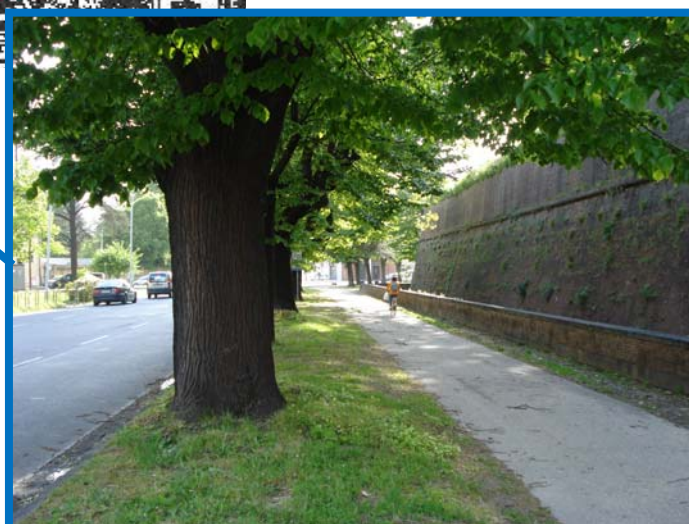
A sud- est delle Mura si può ottenere il collegamento con l'esterno del Centro Storico tramite la Sortita Cairoli; questa rappresenta il percorso che si trova più nelle immediate vicinanze sia della Stazione FS sia del Nuovo Presidio Ospedaliero San Luca; tale area è raggiungibile dalla circonvallazione ( per parte della quale il percorso ciclabile è attualmente in progetto) mediante la pista ciclabile di Viale Castracani e, proseguendo, lungo la nuova viabilità del Presidio Ospedaliero suddetto.



#### D) Percorsi ciclabili a fianco della circonvallazione

A fianco dei viali di circonvallazione è stata realizzata una parte di viabilità per i ciclisti mediante la realizzazione di piste ciclabili in sede propria.

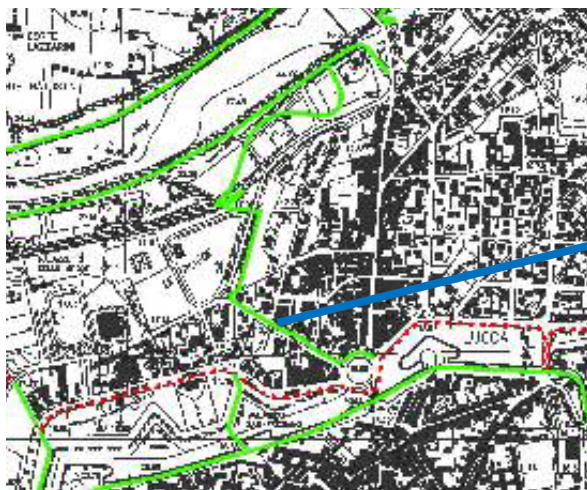
Infatti a partire da Via delle Tagliate in prossimità del Parcheggio Palatucci è possibile indirizzarsi verso la città percorrendo la pista ciclabile parallela a Via Carlo del Prete in direzione Porta S. Donato, proseguendo poi verso Porta S. Anna, area in cui è presente la stazione dei bus, e continuando nella via parallela alla circonvallazione; oltrepassando il vicino parcheggio auto di Via Carducci, si arriva fino a Porta S. Pietro, in prossimità della Stazione FS.



### **E) Percorsi ciclabili nella zona nord di raccordo principale tra il Parco Fluviale del fiume Serchio e la Città**

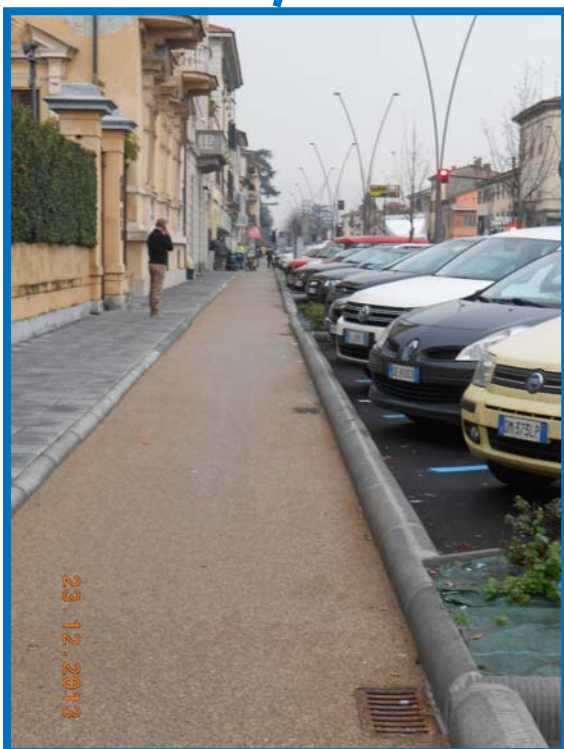
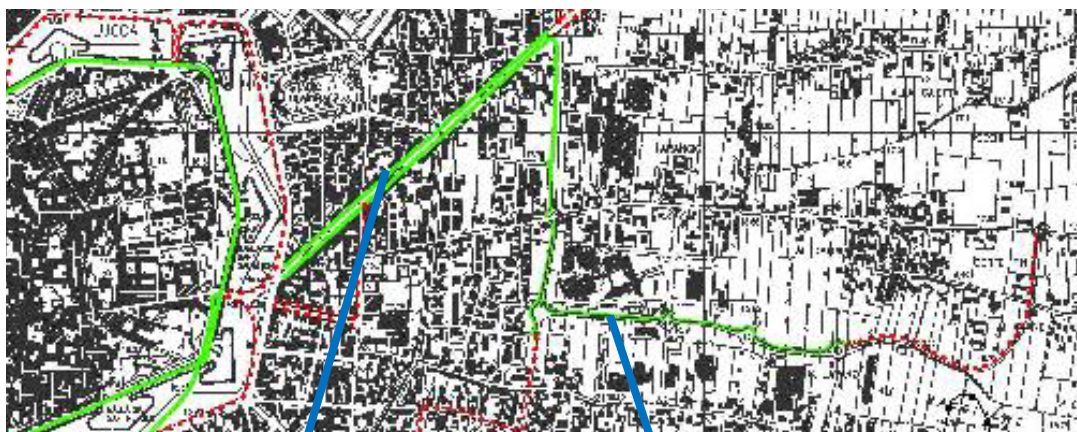
Dalla rotatoria di Porta Santa Maria, a partire da Borgo Giannotti, è possibile arrivare alle piste ciclabili lungo il fiume Serchio grazie alla percorso realizzato in sede propria che costeggia Via Barsanti e Matteucci, prosegue percorrendo il parcheggio a fianco di Via delle Tagliate e la attraversa, per arrivare poi in prossimità del Ponte di Monte S. Quirico dove si incontra con le piste del Parco Fluviale.

Questo percorso si collega a quelli della circonvallazione mediante l'attraversamento di Viale Batoni tramite l'unico sottopassaggio esistente.



## F) Percorsi ciclabili nella zona est

In uscita dalla città in direzione est si trova il percorso ciclabile che scorre in sede propria lungo Viale Castracani su ambo i lati della strada e prosegue lungo Via Dante Alighieri e, attraversando la Via Romana, arriva fino alla nuova viabilità del Presidio Ospedaliero San Luca.

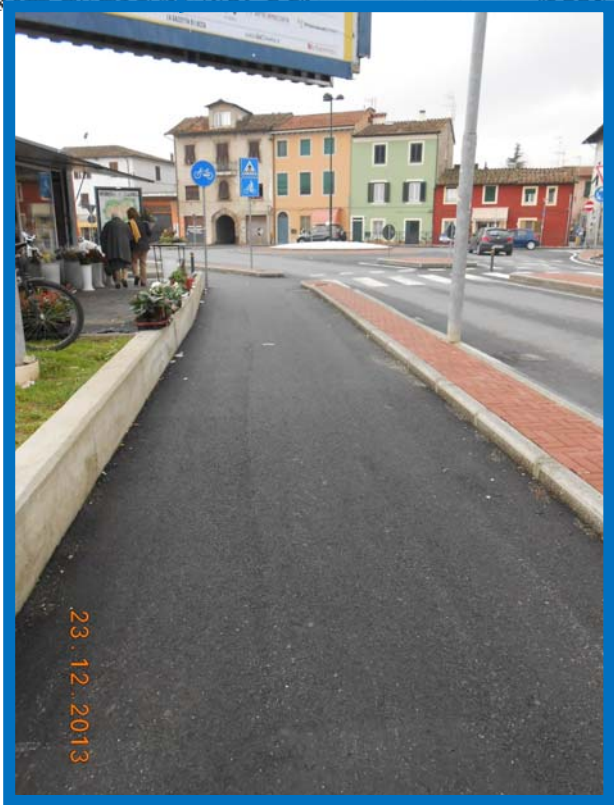
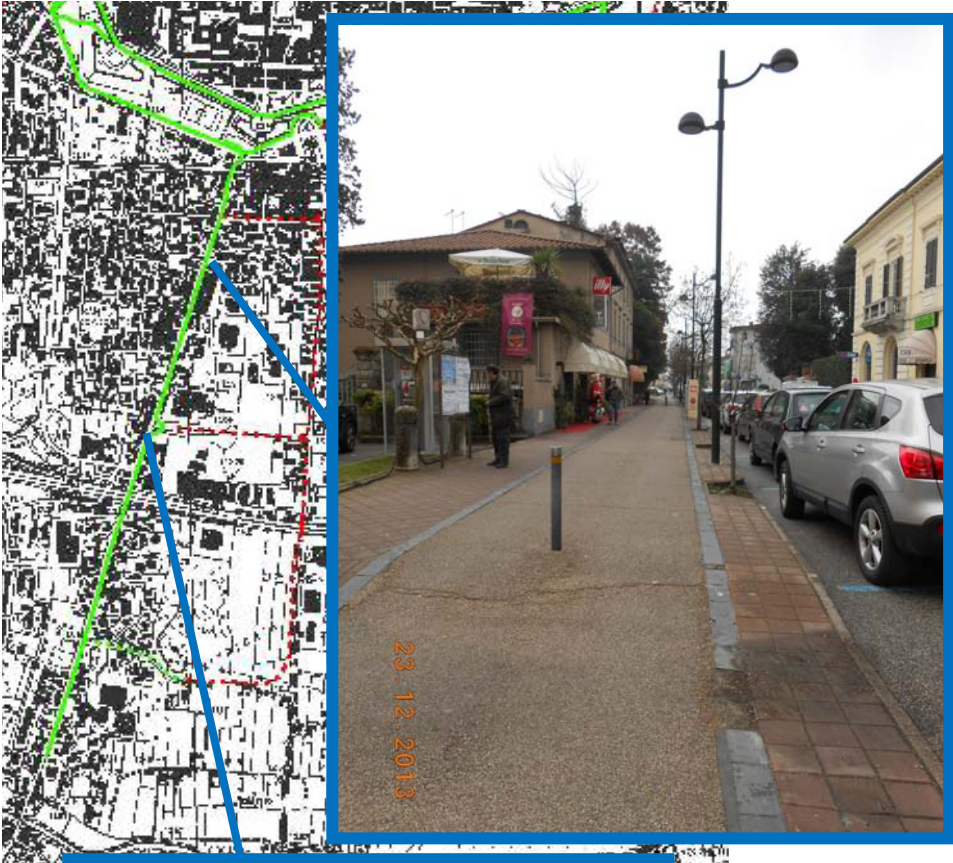


### **G) Percorso ciclabile nella zona sud**

A sud del centro storico si trova un percorso ciclabile di interesse generale.

Tale percorso dalla pista ciclabile lungo la circonvallazione si dirige su sede propria lungo Via di San Concordio e la percorre tutta fino all'incrocio con Via di Pattana e Via Erbosa.

Da Via di San Concordio si stacca una parte di pista ciclabile in sede promiscua su Via di Vitricaia.



## H) Percorsi ciclabili nella zona ovest

Da Porta S. Anna si esce lungo la pista della circonvallazione e da qui si stacca un percorso ciclabile in sede propria che costeggia tutto Viale Puccini (nella zona di S. Anna) fino all'incrocio con Via del Palazzaccio.



## 4.2 I percorsi ciclabili in progetto

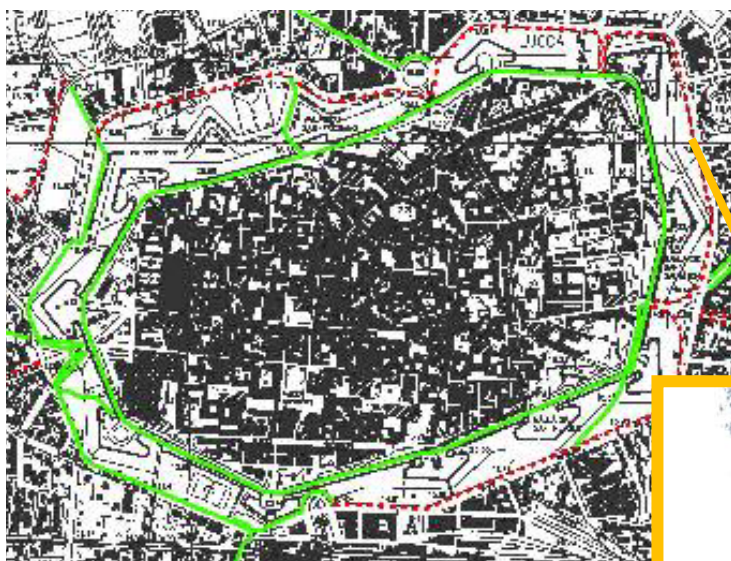
### I) Percorsi ciclabili nella Zona Nord

E' prevista l'estensione delle piste ciclabili lungo il parco fluviale a margine del fiume Serchio secondo i tracciati già esistenti nel piano delle piste ciclabili provinciale.

Con tali estensioni si assicura il collegamento delle piste ciclabili comunali al percorso del fiume Serchio alle zone di Borgo a Mozzano e Pescaglia.

### J) Percorsi ciclabili a fianco della circonvallazione

A completamento dei percorsi ciclabili indicati precedentemente con la lettera D, si prevede la realizzazione di piste ciclabili in sede propria che siano a fianco dell'intera circonvallazione, così da realizzare un anello esterno al centro storico per collegare con ulteriore facilità le varie zone di Lucca già servite con altre piste ciclabili e il centro, mediante l'ingresso dalle Porte e grazie alle piste ciclabili delle Sortite, indicate precedentemente in lettera C.



### **K) Percorsi ciclabili nella zona est, sud – est, sud**

Per completare i collegamenti delle zone a est e sud della città sono in progetto diversi tratti di piste ciclabili.

Una pista ciclabile dovrà percorrere Via Martiri delle Foibe per collegare la Via della SS. Annunziata con Viale Castracani attraversando la Via Pesciatina; lo stesso Viale Castracani sarà completato fino alla rotatoria di San Vito.

Una pista ciclabile su ambo i lati di Via Cadorna collegherà Porta Elisa con Via di Tiglio; anche su quest'ultima sarà prevista una pista ciclabile per chiudere l'anello con Viale Castracani.

Un ulteriore tratto di pista ciclabile verrà realizzato con il completamento della nuova viabilità del Presidio Ospedaliero San Luca per arrivare a ricollegarsi con la Via Romana e Via Paladini. Lungo detta via è prevista la realizzazione di una nuova pista ciclabile necessaria a collegare la zona alla rete delle piste ciclabili del Comune di Capannori. A partire dalla suddetta viabilità, in corrispondenza della prima rotatoria che si incontra provenendo da Via Romana in direzione sud, è possibile collegarsi alle piste ciclabili nella zona sud della città indicate in lettera G, oltre ai servizi situati in tale zona, quali stazione FS, fermate bus verso importanti direttrici e parcheggi auto, nonché collegare con percorsi ciclabili le zone di Mugnano e San Filippo per ottenere così una completa rete ciclabile della zona.

Dalla suddetta rotatoria, in direzione perpendicolare a Via di Tiglio si arriva a Via della Chiesa di San Filippo; si percorre poi un tratto di tale via in direzione ovest fino all'incrocio con Via Martini.

Si prosegue su questa via in direzione sud fino a Via di San Filippo. Anche in questa via si progetta la realizzazione di una pista ciclabile dall'incrocio con Via Fontanella a Via Ingrassini.

La pista proseguirà quindi su questa via mediante un sottopasso ferroviario per arrivare alla rotatoria in cui confluiscono Via Squaglia e Via di Mugnano; anche su entrambe queste vie saranno realizzate piste ciclabili per collegare, ad est della rotatoria la zona di Mugnano, e ad ovest la parte già realizzata di percorsi ciclabili indicati precedentemente alla lettera G.

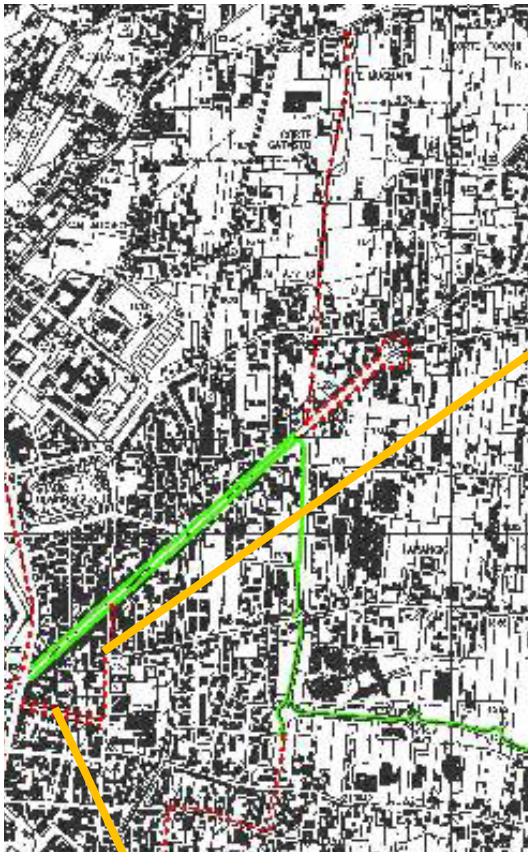
Mediante una nuova pista nel lato nord di Via Squaglia, proseguendo nel lato sud di Via Nottolini e a seguire a nord di Via Consani, sarà poi possibile completare la viabilità ciclabile ricollegandosi così a Via di S. Concordio.

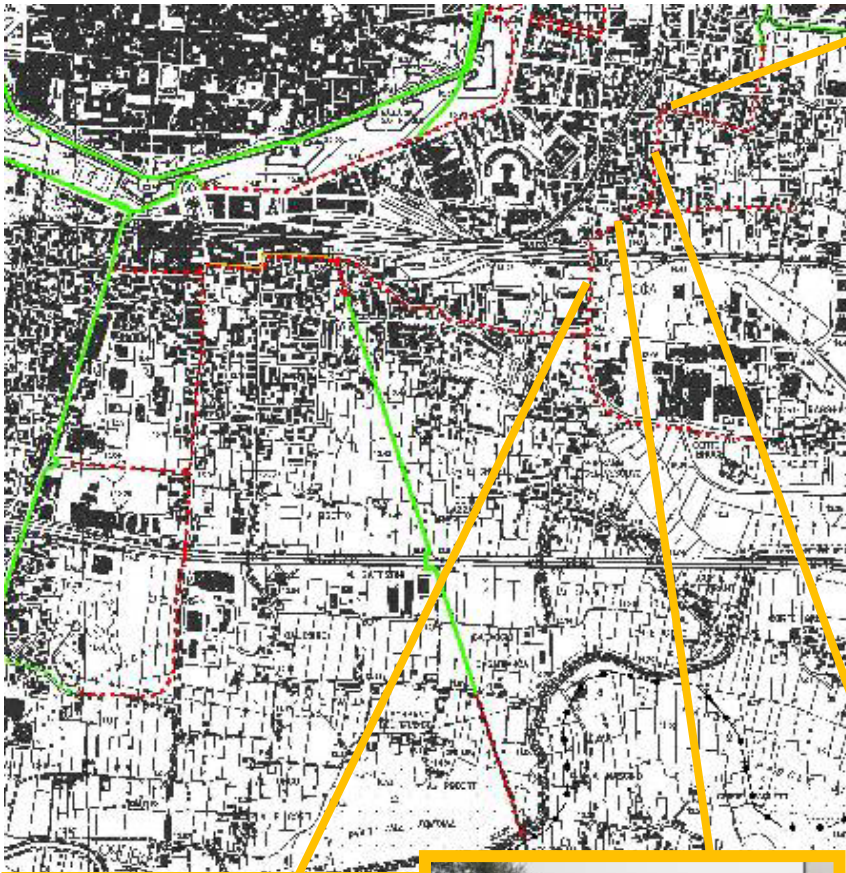
Un ulteriore collegamento delle zone a sud della città avverrà mediante la realizzazione di una pista ciclabile in Via della Formica, dalle quale dipartiranno due perpendicolari per collegarsi nuovamente a Via di S. Concordio, in corrispondenza di Via Savonarola e Via di Vitricaia, nella quale è già presente un tratto di pista ciclabile su sede promiscua.

Con questo quadro generale di piste ciclabili è possibile collegare agevolmente il Nuovo Presidio Ospedaliero San Luca con tutte le zone di Lucca ed i servizi principali.

A sud del centro storico verrà realizzato inoltre un percorso ciclo- pedonale di carattere paesaggistico – turistico.

Il percorso in oggetto collegherà i viali della circonvallazione con Via Nottolini, quindi Via del Tempietto e percorrerà l'intero acquedotto del Nottolini, attraversando l'autostrada Firenze Mare grazie ad un attraversamento sopraelevato, proseguendo fino alla zona denominata "le Parole d'oro" nel Comune di Capannoni.







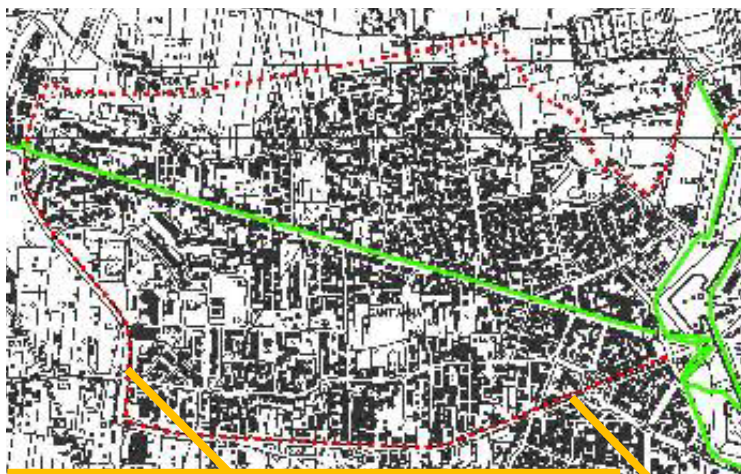


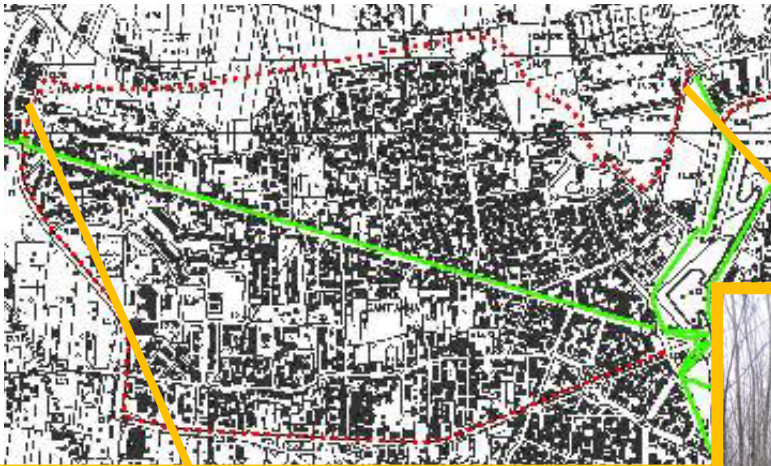
## L) Percorsi ciclabili nella zona ovest

In questa zona di Lucca sono previsti due nuovi lunghi tratti di percorso ciclabile tali da creare un anello a servizio della zona di S. Anna.

Il primo si snoda su Viale Luporini e permette l'accesso diretto al centro storico dalla Porta S. Anna; da questa via il percorso prosegue su Viale Einaudi per ricollegarsi con Viale Puccini, ove è già presente un lungo tratto di pista in sede propria.

Dal lato opposto si prevede la realizzazione di un tratto panoramico di pista ciclabile che attraverserà il Parco di S. Anna, per ricollegarsi a Via delle Tagliate in corrispondenza del cimitero e servirà quindi a chiudere l'anello e unirlo ai viali ciclabili della circonvallazione.





A completamento del presente documento si riporta in allegato la tavola rappresentante il quadro d'unione di tutte le piste ciclabili attualmente realizzate nel Comune di Lucca e comprensiva di tutti i tratti in progetto illustrati in relazione.

## **Allegato**

Quadro d'unione delle Piste ciclabili  
realizzate ed in progetto  
del Comune di Lucca